

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: **Pagination multiple.**

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below /
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x		14x			18x			22x			26x			30x									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
12x				16x				20x				24x				28x				32x			

4043

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

COMPTE-RENDU OFFICIEL

4^{me} PARLEMENT—3^{me} SESSION

44^o VICTORIÆ, 1880-81

VOL. X

PREMIER VOLUME DE LA SESSION

DU NEUVIÈME JOUR DE DÉCEMBRE 1880 AU PREMIER JOUR DE FÉVRIER 1881,
INCLUSIVEMENT.



OTTAWA

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881



MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS-HON. SIR JOHN A. MACDONALD,

SESSION DE 1880-81.

Premier ministre et ministre de l'Intérieur	Le Très-Honorable Sir JOHN A. MACDONALD, C.C.B., C.P.
Ministre des Finances	Sir S. L. TILLEY, C.C.M.G., C.B.
Ministre des Chemins de fer et Canaux	Sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G., C.B.
Maître-Général des Postes.....	Sir ALEX. CAMPBELL, C.C.M.G.
Ministre de la Justice.....	HON. JAMES McDONALD.
Ministre des Travaux publics.....	HON. HECTOR L. LANGEVIN, C.B.,
Président du Conseil	HON. J. A. MOUSSEAU.
Ministre de l'Agriculture	HON. JOHN HENRY POPE.
Ministre des Douanes	HON. MACKENZIE BOWELL.
Ministre de la Milice et de la Défense.....	HON. R. A. CARON.
Secrétaire d'Etat.....	HON. JOHN O'CONNOR.
Ministre de la Marine et des Pêcheries.....	HON. JAS. C. POPE.
Ministre du Revenu de l'Intérieur.....	HON. J. C. AIKINS.
Président du Sénat.....	HON. D. L. MACPHERSON.

Orateur de la Chambre des CommunesL'honorable JOSEPH GODÉRIC BLANCHET.

J. G. BOURINOTGreffier de la Chambre.
D. W. MACDONNELLSergent-d'Armes.
J. P. LEPROHON.....Greffier-adjoint.

MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIEME SESSION DU QUATRIEME PARLEMENT DU CANADA.

ADDINGTON—John McRory.
ALBERT—Alexander Rogers.
ALGOMA—Simon J. Dawson.
ANNAPOLIS—Avarid Longley.
ANTIGONISH—Angus McIsaac.
ARGENTEUIL—Hon. J. J. C. Abbott.
BAGOT—Hon. Joseph Alfred Mousseau.
BEAUCE—Joseph Bolduc.
BEAUHARNOIS—Joseph Gédéon Horace Bergeron.
BELLECHASSE—Achille LaRue.
BERTHIER—E. Octavian Gauthbert.
BONAVENTURE—P. C. Beauchesne.
BOTHWELL—Hon. David Mills.
BRANT-NORD—Gaviñ Fleming.
BRANT-SUD—William Paterson.
BROCKVILLE—William Fitzsimmons.
BROME—David Ames Manson.
BRUCE-NORD—John Gillies.
BRUCE-SUD—Alexander Shaw.
CAP-BRETON — { William McDonald.
 { William Mackenzie McLeod.
CARDWELL—Thomas White.
CARLETON (N.-B.)—George Heber Connell.
CARLETON (O.)—John Rochester.
CARIBOU—Joshua Spencer Thompson.
CHAMBLY—Pierre Basile Benoit.
CHAMPLAIN—Hippolyte Montplaisir.
CHARLEVOIX—Joseph S. Perrault.
CHARLOTTÉ—Arthur Hill Gillmor.
CHATEAUGUAY—Edward Holton.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Ernest Cimon.
COLCHESTER—Thomas McKay.
COMPTON—Hon. John Henry Pope.
CORNWALL—Darby Bergin.
CUMBERLAND—Hon. sir Charles Tupper, C.C.M.G.

DEUX-MONTAGNES—J. Bto. Daoust.
DIGBY—John C. Wade.
DORCHESTER—François Fortunat Rouleau.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Désiré Olivier Bourbeau.
DUNDAS—John Sylvester Ross.
DURHAM-Est—Arthur T. H. Williams.
DURHAM-Ouest—Honorable Edward Blake.
ELGIN-Est—Thomas Arkell.
ELGIN-Ouest—George Elliott Casey.
ESSEX—James Colebrooke Patterson.
FRONTENAC—George Airey Kirkpatrick.
GASPÉ—Pierre Fortin.
GLENGARRY—John McLennan.
GLOUCESTER—Hon. Timothy Warren Anglin.
GRENVILLE-SUD—John Philip Wisor.
GREY-EST—Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—Samuel J. Lane.
GREY-SUD—George Jackson.
GUYSBOROUGH—Alfred Ogden.
HALDIMAND—David Thompson.
HALIFAX— { Matthew H. Richey.
 { Malachy Bowes Daly.
HALTON—Hon. William MacDougall, C.B.
HAMILTON — { Francis Edwin Kilvert.
 { Thomas Robertson.
HANTS—W. Henry Allison.
HASTINGS-EST—John White.
HASTINGS-NORD—Hon. Mackenzie Bowell.
HASTINGS-OUEST—James Brown.
HOCHELAGA—Alphonse Desjardins.
HUNTINGDON—Julius Scriver.
HURON-CENTRE—Hon. Sir Richard J. Cartwright, C.C.M.G.
HURON-NORD—Thomas Farrow.
HURON-SUD—Malcolm Colin Cameron.
IBERVILLE—François Béchard.

INVERNESS—Samuel MacDonnell.

JACQUES CARTIER—Désiré Girouard.

JOLIETTE—Arthur McConville.

KAMOURASKA—Joseph Dumont.

KENT (N.-B.)—Gilbert Anselme Girouard.

KENT (O.)—Rufus Stephenson.

KING (N.B.)—James Domville.

KING (N.-E.)—Frederick W. Borden.

KING (I.P.E.) — { Augustino Colin Macdonald.
Ephraim Bell Muttart.

KINGSTON—Alexander Gunn.

LAMBTON—Honorable Alexander Mackenzie.

LANARK-NORD—Donald G. Macdonell.

LANARK-SUD—John Graham Haggart.

LAPRAIRIE—Alfred Pinsonneault.

L'ASSOMPTION—Hilaire Hurteau.

LAVAL—Joseph Aldéric Ouimet.

LEEDS ET GRENVILLE-NORD—Charles Frederick Ferguson

LEEDS-SUD—David Ford Jones.

LENNOX—Edmund Hooper.

LÉVIS—Honorable Joseph Godéric Blanchet.

LINCOLN—John Charles Rykort.

LISGAR—John Christian Schultz.

L'ISLET—Philippe Baby Casgrain.

LONDON—Honorable John Carling.

LOTBINIÈRE—Côme Isaïe Rinfret.

LUNENBURG—Charles Edwin Kaulbach.

MARQUETTE—Joseph Ryan.

MASKINONGÉ—Frédéric Houde.

MÉGANTIC—Louis Ephrem Olivier.

MIDDLESEX-EST—Duncan Macmillan.

MIDDLESEX-NORD—Timothy Coughlin.

MIDDLESEX-OUEST—George William Ross.

MISSISSQUOI—George Barnard Baker.

MONCK—Lachlin McCallum.

MONTCALM—Firmin Dugas.

MONTMAGNY—Auguste C. P. R. Landry.

MONTMORENCY—P. V. Valin.

MONTRÉAL-CENTRE—Michael Patrick Ryan.

MONTRÉAL-EST—Charles Joseph Coursol.

MONTRÉAL-OUEST—Matthew Hamilton Gault.

MUSKOKA—Alexander Peter Cockburn.

NAPIERVILLE—Sixte Coupal dit La Reine.

NEW WESTMINSTER—Thomas Robert McInnes.

NIAGARA—Josiah Burr Plumb.

NICOLET—François Xavier Ovide Méthot.

NORFOLK-NORD—John Charlton.

NORFOLK-SUD—William Wallace.

NORTHUMBERLAND (N.B.)—Jabez Bunting Snowball.

NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Joseph Keeler.

NORTHUMBERLAND OUEST (O.)—Hon. James Cockburn.

ONTARIO-NORD—George Wholer.

ONTARIO-SUD—Francis Wayland Glen.

OTTAWA (ville)— { Joseph Merrill Currier.
Joseph Tassé.

OTTAWA (comté)—Alonzo Wright.

OXFORD-NORD—John Sutherland.

OXFORD-SUD—James A. Skinner.

PEEL—William Elliott.

PERTH-NORD—Samuel Rollin Hesson.

PERTH-SUD—James Trow.

PETERBOROUGH-EST—John Burnham.

PETERBOROUGH-OUEST—George Hilliard.

PICTOU— { Hon. James McDonald.
Robert Doull.

PONTIAC—John Poupore.

PORTNEUF—Roche Pamphile Vallée.

PRESCOTT—Félix Routhier.

PRINCE (I.P.E.)— { Edward Hackett.
James Yeo.

PRINCE-ÉDOUARD—James Simcon McCuaig.

PROVENCHER—Joseph Royal.

QUÉBEC-CENTRE—Jacques Malouin.

QUÉBEC-EST—Hon. Wilfred Laurier.

QUÉBEC-OUEST—Hon. Thos. McGreevy.

QUÉBEC (comté)—Hon. Jos. Philippo René Adolphe Caron.

QUEEN (N.-B.)—George Gerald King.

QUEEN (N.-E.)—Silas T. R. Bill.

QUEEN (I. P. E.)— { Hon. James Colledge Pope.
Frederick de Sainte-Croix Brockton.

RENFREW-NORD—Peter White.

RENFREW-SUD—William Bannerman.

RESTIGOUCHE—George Haddow.

RICHELIEU—Louis Huet Massue.

RICHMOND (N.-E.)—Edmund P. Flynn.

RICHMOND ET WOLFE (Q.)—William Bullock Ives.

RIMOUSKI—J. B. Romuald Fiset.

ROUVILLE—George Auguste Gigault.

RUSSELL—Hon. John O'Connor.

ST. HYACINTHE—Louis Tellier.

ST. JEAN (N.-B.), ville et comté— { Hon. Isaac Burpee.
Charles Wesley Weldon.

ST. JEAN (N.-B.), ville—Hon. sir Leonard Tilley, C.C.M.G.

ST. JEAN (Q.)—François Bourassa.

ST. MAURICE—Louis Léon L. Desaulniers.

SELKIRK—Thomas Scott.

SHEFFORD—Hon. Lucius Seth Huntington.

SHELBURNE—Thomas Robertson.

SHERBROOKE—Edward Towle Brooks.

SIMCOE-NORD—Dalton McCarthy.

SIMCOE-SUD—William Carruthers Little.

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

SOULANGES—Jacques P. Lantier.

STANSTEAD—Charles C. Colby.

STORMONT—Oscar Fulton.

SUNBURY—Charles Burpee.

TÉMISCOUATA—Paul Étienne Grandbois.

TERREBONNE—Hon. Louis François Rodrigue Masson.

TORONTO-CENTRE—Robert Hay.

TORONTO-EST—Samuel Platt, sen.

TORONTO-OUEST—James Beaty, jr.

TROIS-RIVIÈRES—Hon. Hector Louis Langevin, C.B.

VANCOUVER, ILE DE—Arthur Bunster.

VAUDREUIL—Jean-Baptiste Mongenais.

VERCHÈRES—Hon. Félix Geoffrion.

VICTORIA (C.A.)— { Très-hon. sir J. A. Macdonald, C. C.B.
Amor DeCosmos.

VICTORIA (N.B.)—John Costigan.

VICTORIA (N.E.)—Duncan McDonald.

VICTORIA-NORD (O.)—Hector Cameron.

VICTORIA-SUD (O.)—Arthur McQuade.

WATERLOO-NORD—Hugo Kranz.

WATERLOO-SUD—Samuel Merner.

WELLAND—Christopher William Bunting.

WELLINGTON-CENTRE—George Turner Orton.

WELLINGTON-NORD—George Alexander Drew.

WELLINGTON-SUD—Donald Guthrie.

WENTWORTH-NORD—Thomas Bain.

WENTWORTH-SUD—Joseph Rymal.

WESTMORELAND—Hon. sir James Albert Smith, C.C.M.G.

YALE—Francis Jones Barnard.

YAMASKA—Fabien Vanasse.

YARMOUTH—Frank Killam.

YORK (N.B.)—John Pickard.

YORK-EST (O.)—Alfred Boulton.

YORK-NORD (O.)—Frederick William Strange.

YORK-OUEST (O.)—Nathaniel C. Wallace.

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION, QUATRIÈME PARLEMENT.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 9 décembre 1880.

Le parlement qui a été prorogé d'une date à l'autre reçoit maintenant l'ordre de s'assembler ce neuvième jour de décembre 1880, pour l'expédition des affaires.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures moins un quart.

Réné Edouard Kimber, écuier, huissier de la verge noire, apporte un message en ces termes :

“ M. L'ORATEUR, —

Son Excellence le gouverneur général requiert la présence immédiate de cette Honorable Chambre dans la salle du Sénat.”

La Chambre se rend en conséquence à la salle du Sénat Et la Chambre étant de retour,

ELECTIONS CONTESTÉES.

APPELS.

M. L'ORATEUR informe la Chambre qu'il a reçu du registraire de la Cour Suprême du Canada, copie certifiées des jugements et décisions rendus par la dite cour dans les causes suivantes :

Dans l'appel de George Wheler vs. William Henry Gibbs, dans l'affaire de l'élection d'Ontario-Nord, les jugement et décision de la dite cour ont permis le dit appel et le jugement de Son Honneur M. le juge Armour, d'autant qu'il déclare le dit George Wheler coupable de corruption aux termes du paragraphe 3 de la clause 92 de l'Acte des élections fédérales contestées de 1874, a été infirmé, aucun appel n'étant interjeté de cette partie du jugement de l'honorable juge Armour, annulant la dite élection.

Et dans l'appel de David Young et Archibald Wright, appelants, et Donald Alexander Smith, intimé, dans l'affaire de l'élection de Selkirk, les jugement et décision de la dite cour ont accordé le dit appel et le jugement de l'honorable M. le juge Betournay déclarant la dite élection valide, a été infirmé et l'élection déclaré nulle.

M. l'Orateur informe aussi la Chambre que, conformément à l'acte 37 Victoria, chapitre 10, clause 36, il a adressé son mandat au Greffier de la Couronne en Chancellerie lui enjoignant de préparer de nouveaux brevets d'élection pour les deux dits districts électoraux.

VACANCES.

M. L'ORATEUR informe aussi la Chambre qu'il a reçu de différents députés notification des vacances suivantes survenues dans la députation, savoir.

De l'honorable JOHN BEVERLY ROBINSON, député du district électoral de Toronto Ouest, par suite de l'acceptation de la charge de lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario.

D'EDMUND L. CHANDLER, écr., député du district électoral de Brome, décédé.

D'ADOLPHE P. CARON, écr., député du district électoral du comté de Québec, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative sous la couronne.

De JOSEPH ALFRED MOUSSEAU, écr., député du district électoral de Bagot, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative sous la couronne.

De THOMAS OLIVER, écr., député du district électoral de la division nord du comté d'Oxford, décédé.

De l'honorable A. R. ANGERS, député du district électoral de Montmorency, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative sous la couronne ; et

De l'honorable LOUIS F. G. BABY, député du district électoral de Joliette, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative sous la couronne.

M. L'ORATEUR informe aussi la Chambre qu'il a adressé ses mandats au greffier de la Couronne en Chancellerie, lui enjoignant de préparer de nouveaux brevets pour les dits districts électoraux respectivement.

DÉPUTÉS RÉCEMMENT ÉLUS.

M. L'ORATEUR informe, de plus, la Chambre que le greffier a reçu du greffier de la Couronne en Chancellerie, des certificats de l'élection des députés suivants, savoir :—

De JAMES BEATY, écr., jun., pour le district électoral de Toronto-ouest.

De GEORGE WHEELER, écr., pour le district électoral de la division nord du comté d'Ontario.

De THOMAS SCOTT, écr., pour le district électoral de Selkirk.

De DAVID AMES MANSON, écr., pour le district électoral de Brome.

De l'honorable JOSEPH PHILIPPE RENÉ ADOLPHE CARON, pour le district électoral du comté de Québec ; et

De l'honorable JOSEPH ALFRED MOUSSEAU, pour le district électoral de Bagot.

INTRODUCTION DE DÉPUTÉS.

Les membres suivants ayant préalablement prêté le serment voulu par la loi, et signé le rôle qui le contient, prennent leur siège en Chambre, savoir :—

L'honorable JOSEPH PHILIPPE RENÉ ADOLPHE CARON, député du district électoral du comté de Québec, introduit par Sir John A. Macdonald et M. Langevin.

L'honorable JOSEPH ALFRED MOUSSEAU, député du district électoral de Bagot, introduit par Sir John A. Macdonald et M. Langevin.

JAMES BEATY, écr., jun., député du district électoral de Toronto-ouest, introduit par Sir John A. Macdonald et Sir Leonard Tilley.

DAVID AMES MANSON, écr., député du district électoral de Brome, introduit par M. Pope (Cbampton) et M. White (Cardwell).

GEORGE WHEELER, écr., député du district électoral de la division nord du comté d'Ontario, présenté par M. Blake et M. Mackenzie.

SERMENTS D'OFFICE.

Sir JOHN A. MACDONALD présente un bill (No. 1) relatif à la prestation des serments d'office.
Première lecture du Bill.

DISCOURS DU TRONE.

M. L'ORATEUR. J'ai l'honneur d'informer cette Chambre que lorsque la Chambre s'est rendue, ce jour, auprès de Son Excellence, dans la salle des séances du Sénat, il a plu à Son Excellence d'adresser un discours aux deux Chambres du parlement, et, afin de prévenir toute erreur, j'ai obtenu une copie de ce discours, qui se lit comme suit :—

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

Je dois en ouvrant la troisième session de ce Parlement, vous offrir mes félicitations bien sincères sur l'abondante récolte que la Providence a donnée au Canada, ainsi que sur le retour incontestable de la prospérité commerciale et le développement évident de nos différentes industries.

Mes conseillers ont cru que les vacances du parlement leur offraient une bonne occasion de mettre à effet le vœu que le parlement a formellement exprimé de faire construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique Canadien par une compagnie légalement constituée qui recevra des subventions en argent et en terres, et non point par le gouvernement lui-même. En conséquence, trois de mes ministres se sont rendus en Angleterre pour entamer des négociations dans ce but.

Je suis heureux de pouvoir vous informer que leurs efforts ont été couronnés de succès, et qu'un contrat a été conclu, sujet à l'approbation du

Parlement, avec des hommes qui occupent une haute position financière en Europe, aux États-Unis et au Canada, pour construire rapidement et exploiter permanentement cette grande entreprise nationale. Le contrat et les documents qui s'y rattachent vous seront soumis sans délai, et je vous prie d'y donner le plus tôt possible toute votre attention.

C'est dans ce but que je vous ai convoqués avant l'époque ordinaire, car rien ne peut être fait par les entrepreneurs pour exécuter leurs travaux et, de même, aucun arrangement permanent pour l'organisation d'une immigration systématique de l'Europe vers les territoires du Nord-Ouest ne peut être complété tant que le Parlement n'aura pas arrêté un programme au sujet du chemin de fer. La construction des sections de la ligne qui sont actuellement données à l'entreprise, a régulièrement avancé. Deux nouvelles sections ont été récemment ouvertes au trafic, l'une de Winnipeg au Portage de la Prairie, l'autre du lac Travers à Kiwatin, de sorte que nous avons maintenant 264 milles en exploitation.

Vous serez heureux d'apprendre que les mesures prises pour exploiter avec économie les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard, ont eu pour résultat de réduire considérablement l'excédant des dépenses sur les recettes. Le trafic sans cesse augmentant nous permet d'espérer que pendant l'année courante, nous pourrions équilibrer les dépenses et les recettes de ces chemins de fer.

J'ai la satisfaction de vous apprendre que le gouvernement de Sa Majesté a généreusement cédé au Canada, dans le but d'en faire un vaisseau-école, la corvette à vapeur "Charybdis," récemment revenue de croisière des mers de la Chine. La correspondance à ce sujet vous sera soumise.

J'ai eu bon, considérant que le travail des employés publics devient de jour en jour plus onéreux par suite du développement du pays, et aussi pour mieux organiser le service, d'instituer une commission royale chargée d'étudier toute la question, et de faire ensuite rapport. J'espère que le rapport des commissaires vous sera soumis prochainement; je vous prie d'y donner une attention toute particulière, ainsi qu'à la réforme toute entière du service public.

Il vous sera soumis un projet de loi pourvoyant à l'extension des frontières de la province de Manitoba.

À l'ouverture de la dernière session, j'ai attiré votre attention sur le fait que la source ordinaire d'approvisionnement des sauvages du Nord-Ouest avait entièrement fait défaut; ce malheureux état de choses a continué cette année et a nécessité, par conséquent, des dépenses considérables afin d'empêcher une famine complète parmi eux. Toutefois, plusieurs tribus se sont déjà livrées à la culture des terres de leurs réserves et au soin de leur bétail. Aucun effort ne sera épargné pour engager la population indigène à se livrer exclusivement à l'agriculture.

Messieurs de la Chambre des Communes.

Les comptes de l'année dernière, et le budget de l'année prochaine vous seront soumis. J'ai lieu de croire que vous trouverez que le budget a été préparé avec toute l'économie possible sans nuire au bon fonctionnement du service public.

Vous apprendrez, avec plaisir, que le tarif actuel a non-seulement favorisé le développement des manufactures et des autres productions du pays, mais qu'il a encore tellement augmenté le revenu fédéral, qu'il est maintenant hors de tout doute que les recettes de l'exercice courant excéderont les dépenses imputables au revenu consolidé.

Honorables Messieurs du Sénat;

Messieurs de la Chambre des Communes :

Plusieurs mesures importantes vous seront soumises, entr'autres des projets de loi à l'effet de pourvoir à la liquidation des banques et compagnies légalement constituées, devenues insolubles; à la modification de l'Acte des chemins de fer de 1879; à la révision et la refonte des lois relatives aux chemins de fer du gouvernement, et à la modification et l'amendement, sous plusieurs rapports, des lois criminelles.

Je suis heureux de vous annoncer que nous avons maintenant grand espoir de réussir à établir un meilleur mode de naturalisation des immigrants allemands. Il sera soumis à votre considération un projet de loi à cet effet, ainsi que tous les documents qui s'y rapportent.

Je ne doute pas que vous ne donniez toute votre attention aux sujets que je viens de mentionner, ainsi qu'à tout ce qui peut affecter la prospérité et le bien-être du Canada.

RAPPORT DU BIBLIOTHECAIRE.

M. L'ORATEUR soumet à la Chambre, le rapport du bibliothécaire du Parlement sur l'état de la bibliothèque.

DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

Sir JOHN A. MACDONALD propose que le discours de Son Excellence le gouverneur général soit pris en considération demain.

Motion adoptée.

COMITÉS SPÉCIAUX PERMANENTS.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

"Que des comités permanents de cette Chambre pour la présente session, soient nommés pour les objets suivants : 1. Privilèges et élections; 2. Lois expirantes; 3. Chemins de fer, canaux et télégraphes; 4. Bills privés; 5. Ordres permanents; 6. Impressions; 7. Comptes publics; 8. Banques et commerce; 9. Immigration et colonisation;—et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et choses qui leur seront renvoyés par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes et papier.

Motion adoptée.

AJOURNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD propose l'ajournement de la Chambre.

M. BLAKE. L'honorable monsieur trouvera peut-être à propos maintenant de dire quand il se propose de déposer sur le bureau de la Chambre les pièces mentionnées dans l'adresse—les papiers relatifs au contrat du chemin de fer du Pacifique.

Sir JOHN A. MACDONALD. Immédiatement après que l'adresse en réponse au discours du Trône aura été adoptée.

M. BLAKE. Et peut-être l'honorable monsieur dirait-il si ces pièces comprennent quelques autres offres et correspondance se rattachant à aucun autre offre que le contrat qui a été passé.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne suis pas prêt à répondre à cela.

M. MACKENZIE. Seriez-vous assez bon, M. le Président, de dire pour quelle raison M. Patrick a été mis à la retraite? La chose a-t-elle été recommandée par vous parce qu'il était impropre au service? A-t-il donné sa démission? Ou comment en a-t-on agi à son égard?

M. L'ORATEUR. La commission du service intérieur a recommandé la mise à la retraite de M. Patrick, parce qu'elle considérait que la santé de cet officier ne lui permettait pas de remplir ses fonctions durant cette session.

M. MACKENZIE. D'après mes informations, M. Patrick ne se suit pas dans un tel état de santé. J'aimerais à savoir comment les membres de la commission ont découvert la chose.

M. L'ORATEUR. Il paraît que le patient ne connaît pas son propre état, et l'assertion de l'honorable député que M. Patrick ne se croit pas impropre au service est, peut-être, la meilleure preuve qu'il n'aurait pas été capable de remplir ses fonctions durant cette session.

M. ANGLIN. J'ai eu le plaisir de rencontrer M. Patrick aujourd'hui, et, d'autant que je puis en juger, je ne l'ai jamais vu se porter mieux, sous le rapport physique ou sous le rapport intellectuel.

La motion est adoptée.

La Chambre s'ajourne,
à 3 40 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

OTTAWA, 10 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

La Chambre prend en considération le discours de Son Excellence à l'ouverture de la session.

M. BEATY. M. l'Orateur, je réclame votre indulgence et celle de la Chambre, vu la position exceptionnelle que j'occupe, relativement aux remarques que je vais faire, en vous proposant l'adresse en réponse au discours du trône de Son Excellence. La convocation du Parlement beaucoup plus tôt que d'usage trouvera, sans doute, sa justification dans les questions importantes indiquées dans le discours du trône, et surtout la très-importante question du chemin de fer du Pacifique. Quelles que soient les divergences d'opinion qui existent à l'égard de cette question si sérieuse pour le pays, il y a une affaire sur laquelle nous sommes tous d'accord et qui nous cause à tous un égal plaisir: nous avons vu avec bonheur l'abondante moisson qu'une bienfaisante Providence a accordée à ce pays. L'amélioration sensible qui s'est produite dans les affaires du Canada doit nous porter à être d'autant plus reconnaissants pour cette abondante moisson de l'année qui finit. On attribue, parfois, il est vrai, la prospérité du pays à diverses causes. D'aucuns des extrémistes prétendent que cette prospérité nous vient de la récolte; d'autres soutiennent que nous la devons à la politique nationale, dans une large mesure, sinon entièrement. Je suis d'avis qu'on peut assigner comme cause à cette prospérité, et la bonne récolte et la politique nationale, aussi bien que d'autres causes. Sans déprécier l'importance de la politique nationale, en aucune façon, on peut soutenir avec raison, que la moisson a aidé dans une large mesure, à la prospérité actuelle du pays. D'un autre côté, sans attaquer les grands avantages qu'une si belle moisson a procurés au pays, nous sommes fondés à dire—et l'on doit en convenir de bonne grâce,—que la politique nationale a été féconde en excellents résultats. Sans cette politique nationale, nous serions à plaindre, et il est permis de dire avec raison que, sans cette moisson, nous serions encore plus mal. Pour parler de ces deux causes, je pense que nous devons être aussi satisfaits de l'une que de l'autre et féliciter le pays de la bonne part de prospérité commerciale et générale qui à l'heure présente se répand de tous côtés. Elle fait voir que nous pouvons attribuer ces bienfaits à la protection aussi bien qu'au rendement de nos terres. Cette prospérité fait voir de plus qu'un peuple peut s'aider lui-même et qu'un gouvernement peut venir au secours d'un pays. Une politique d'inertie et de laisser-faire, n'est pas plus digne d'éloges chez un gouvernement que chez un individu. Tout individu comme chaque famille peut améliorer son sort avec de l'intelligence et de l'industrie. Je suis d'avis qu'un gouvernement, en adoptant une politique appropriée aux circonstances peut rendre service à ses administrés. Les exportations et les importations plus considérables de cette année, démontrées par les rapports du commerce du Canada, témoignent d'une plus grande activité que par le passé dans l'ensemble des affaires et, fait à noter en cette matière, la valeur des exportations a dépassé cette année celle des importations d'au moins un million et demi de piastres. Les importations ont aussi été un peu plus considérables que celles de l'année dernière; c'est ce qui prouve que bien qu'il soit permis de prétendre que la politique nationale a agrandi le champ de l'industrie nationale néanmoins, à raison de l'augmentation de la richesse du pays, nos importations n'ont pas diminué. Je ne

suppose pas que le tory le plus extrême—si les tories peuvent parfois avoir des idées extrêmes—prétende que les taxes sont un bienfait sans mélange, mais si après avoir imposé les taxes nécessaires pour faire face aux besoins du pays et à ses dépenses, il était possible de trouver un tarif assis de telle sorte que tout en répondant à ces besoins, il fût de nature à promouvoir de plus la prospérité du pays, je pense que ce tarif devrait recevoir la sanction de la nation et, de fait, il l'a reçue. Nous devons avoir de l'argent pour faire face aux dépenses du gouvernement et à celles des affaires publiques. Pour atteindre ce but, il faut des taxes comme conséquence, et si, du même coup, il est possible d'asseoir les impôts de façon à produire de bons résultats en encourageant l'industrie, le commerce, je prétends qu'une politique si simple, si raisonnable, si juste, est telle que le pays doit se féliciter de l'avoir adoptée. Si, en imposant des taxes, on arrive à augmenter dans la proportion de l'impôt les moyens du contribuable, de façon que le poids de ces taxes peut être supporté tout aussi facilement avec l'augmentation que lorsqu'elles étaient moins considérables, je dis qu'une politique qui produit des résultats de ce genre, est une politique digne d'être approuvée. Je prends comme fait acquis à la discussion, qu'il y a de tous côtés, des preuves d'une plus grande activité dans le commerce et l'industrie, et dans tous les éléments qui concourent à former la richesse et la prospérité d'un pays. L'augmentation dans les exportations et les importations et le contentement qui règne d'un bout du pays à l'autre, ne sont-ils pas des signes manifestes de cette richesse et de cette prospérité? Impossible de trouver aujourd'hui, que je sache, aucun élément de trouble dans toute notre société. Je ne vois aucune cause de mécontentement dans les provinces, aucune querelle de clocher. Lorsque l'on voit le peuple partout heureux et content, nous pouvons en conclure que tout chez lui prospère et que son sort s'améliore. La forte augmentation qui s'est produite dans le commerce de bois, démontre que nous avons retiré de grands avantages, provenant des immenses sommes d'argent que l'exportation de nos bois attire dans notre pays. Nous devons aussi nous féliciter de voir l'augmentation qui s'est manifestée dans l'exportation des produits agricoles.

D'aucuns prétendent que la politique nationale écrase le cultivateur, mais lorsqu'on examine l'état des affaires par tout le pays, lorsqu'on tient compte de l'énorme exportation de fromages, de beurre et de bestiaux, on se persuade facilement que l'industrie agricole donne beaucoup de travail et offre un placement à des capitaux considérables. Les prix de nos produits ont subi une hausse. Les céréales, surtout les menus grains et les produits de ce genre, ont augmenté de prix. A raison de ces faits, nous sommes fondés à dire que le tarif ne fait aucun tort aux cultivateurs tandis que d'un autre côté, il rend de grands services aux habitants de nos cités et de nos villes. Le revenu considérable que nous a valu la politique nationale est, pour moi, une des plus fortes preuves de son succès. Le revenu de la présente année fiscale, s'il suit pendant le reste de l'année la même marche qu'il a suivie pendant les six premiers mois, donnera probablement un excédant d'un million et demi de piastres. En présence de cette perspective, il nous est permis de dire que cette politique, en ce qui regarde le revenu, a donné tout ce qu'en attendaient ses auteurs, c'est-à-dire qu'elle a favorisé les intérêts financiers et généraux du pays. Mais est-ce tout? Non, nous avons de l'argent à bas prix. Nos manufactures sont en pleine activité. Le cours de la bourse est à la hausse. Les affaires s'améliorent partout. Je pense donc que le Parlement et le pays peuvent se féliciter sur le succès de cette politique. La protection, selon moi, peut maintenant être regardée comme la politique du pays. Tout le pays l'a approuvée au mois de septembre 1873, et depuis cette époque elle l'a été dans toutes les élections à l'est et à l'ouest, dans les villes et les comtés—et même comme on vient de m'en informer, jusque dans Oxford-

Nord. Elle a été approuvée dans presque toutes les élections qui ont eu lieu depuis la dernière session du Parlement.

M. MACKENZIE. Elle ne l'a pas été dans Toronto-Ouest.

M. BEATY. Elle ne l'a pas été dans Toronto-Ouest ? A coup sûr cette division n'a pas donné son concours à la politique de l'opposition. Cette politique, je le répète, fermement établie, n'est pas seulement celle du parti, mais celle de tout le pays.

Je suppose que le contrat du Pacifique dont il est question dans le discours du trône sera l'affaire la plus importante de la session. La ligne de conduite du gouvernement à l'égard de cette immense entreprise, conception gigantesque qui nous donnera un chemin de fer transcontinental canadien,—ne peut être regardé comme nouvelle. Le pacte intervenu entre les provinces à l'époque de la Confédération, la contenait en germe, et je pense que je peux déclarer en toute sûreté que, comme le fait entendre le discours du trône, le Parlement est lié, qu'il est tenu de construire ce chemin. Je puis ajouter que les deux gouvernements, le gouvernement actuel et son prédécesseur, ont posé en principe que le chemin devait être construit, les deux administrations ne diffèrent d'avis que sur la question de savoir quand il devrait être construit et par quels moyens ? Par l'acte de ces hommes publics le pays s'est donc engagé à construire ce chemin, et à coup sûr, s'il peut être construit à un prix raisonnable et en n'entraînant qu'une dépense relativement modérée, la promesse faite de le construire doit être respectée et accomplie surtout si l'on veut maintenir la Confédération dans son entier. Il ne devrait pas être laissé de champ à la dispute entre les Provinces intéressées à cette grande entreprise et le gouvernement : tout notre peuple devrait se donner la main pour le pousser vigoureusement et de tout cœur, car non-seulement cette entreprise fortifiera l'harmonie et l'entente cordiale entre toutes les provinces du Canada, mais nous aidera de plus à développer les ressources, les richesses que, nous le savons, possède notre pays et formera un lieu matériel, tangible, reliant les nouvelles provinces aux anciennes et donnant plus de force à notre loyauté à la Couronne, à notre affection pour le Canada, sa constitution et ses institutions.

Relativement à cette question de chemin de fer du Pacifique, le gouvernement, si je comprends bien sa position, peut arriver à la régler de trois manières. Il a la faculté soit de le construire lui-même, au moyen de ses employés, en se servant du trésor public, soit en le donnant à l'entreprise par section, après avoir demandé des soumissions, ou bien il peut adopter le mode indiqué dans le Discours du Trône, mode qui lui permet de confier la construction du chemin dans son ensemble à une compagnie qui recevra une concession de terres, ou de l'argent, ou bien l'un et l'autre. Il s'agit maintenant de savoir de quelle manière sera construite cette route immense ? Quel est le plan le plus avantageux au pays ? Je pense que le gouvernement a mis les deux premiers plans à l'épreuve. Il est à peu près temps d'essayer le troisième qui consiste à confier l'entreprise à une compagnie qui recevra une subvention en argent pour le construire. On nous dit que le contrat qui a pour base l'exécution de ce plan, est signé et qu'il ne reste plus au parlement qu'à donner à ce contrat l'approbation qu'on va lui demander. Cependant ce qu'on nous demande pour le présent, n'est pas de sanctionner les détails qui seront portés à la connaissance de la Chambre, mais d'approuver le projet de faire construire le chemin par une compagnie, laquelle recevra le pouvoir promériement de construire le chemin dans un temps déterminé et ensuite de l'exploiter pendant une certaine période. On pourrait nous poser cette question : quels avantages généraux trouvez-vous à faire construire le chemin par une compagnie ? Un de ces avantages — et je crois que c'en est un très-grand — consiste en ceci :

M. BEATY,

le pays saura par les conditions du contrat, l'étendue de notre responsabilité, de nos engagements, ce que cette entreprise lui coûtera en terre et en argent. Donner des terres pour faire construire ce chemin ne peut être regardé comme un fardeau pour nous, ou une affaire dont qui que ce soit puisse se plaindre, parce que ces terres en ce qui nous regarde, sont comparativement sans valeur à l'heure qu'il est et ne peuvent en acquérir que si nous ouvrons le Nord-Ouest à la colonisation au moyen de ce chemin de fer. Ce plan offre aussi un autre avantage. Nous n'aurons pas seulement la dépense déterminée que le Canada aurait consacrée à l'entreprise, mais grâce au contrat qui vient d'être signé, d'immenses sommes d'argent provenant de sources indépendantes du gouvernement, seront dépensées à la construction du chemin.

Outre les avantages que le pays retirera à raison des causes indiquées plus haut, nous aurons donc une nouvelle source de richesse dans ces sommes immenses, que l'entreprise étrangère nous apportera. Nous devons nous attendre à voir affluer chez nous beaucoup de capital étranger, parce que la Compagnie ne peut réaliser par la vente des terres l'argent nécessaire à la construction du chemin, si nous devons en juger par les déclarations ministérielles relativement à l'époque où le chemin devra être terminé. Il y a dans cette affaire, un autre aspect d'une haute importance. Je veux parler de l'immigration. Il ne s'agit pas ici seulement pour nous de coloniser le Nord-Ouest. Cette question de l'immigration cède le pas en importance, selon moi, à celle d'avoir la faculté de pouvoir envoyer les jeunes gens de nos différentes provinces dans ces territoires où ils pourront jouir, sous la protection de notre drapeau et de nos institutions, des bienfaits qui sont leur partage dans les provinces de l'Est, tandis qu'ils trouveront un vaste champ ouvert à leur énergie, à leur esprit d'entreprise et à leur intelligence. Je crois qu'il est de la plus haute importance que notre jeunesse au lieu d'immigrer aux États-Unis—où elle a l'habitude d'aller sans aucun doute, mais non dans la proportion que l'on dit—ait devant elle un champ où son énergie puisse se déployer, et trouver des établissements qu'elle ne peut se donner aussi facilement dans les provinces de l'Est, à cause de l'augmentation du prix des fermes et de la densité de la population. Il nous reste encore ce fait important à considérer, à savoir, que ce plan est le meilleur pour donner de la valeur à ces terres et les rendre productives, développer nos ressources. Ajoutez à cela que l'espoir de réaliser des profits en vendant les terres près du chemin de fer, engagera la compagnie à faire venir d'Europe des colons qui peupleront notre vaste territoire du Nord-Ouest. Si cette politique devient un fait accompli, le gouvernement se dégagera et dégagera le pays d'une tâche très importante, qui par le passé n'a donné que de faibles résultats, tâche qui consistait à faire venir en ce pays des émigrés de la vieille Europe. Tandis que nous, habitants du Canada, jouissons en ce moment d'une grande prospérité, tout le monde sait qu'en attirant au milieu de nous la population industrielle de la vieille Europe, et une partie de sa richesse possédée par les immigrés, nous rendons un grand service au pays. Qu'il me soit permis de dire en passant, que l'immigration de l'année dernière, bien qu'elle n'ait pas été aussi considérable qu'autrefois, appartenait à une bien meilleure classe de la société que les immigrés des années passées. Il ne faut à notre pays que des hommes et des femmes.

SIR JOHN A. MACDONALD. Et des enfants.

M. BEATY. Ayons des hommes et des femmes et soyons sans inquiétude pour ce qui est des enfants. Les immigrés et leur argent, arrivant au Nord-Ouest, contribueront à la prospérité de tout le pays, et je suis certain que tout ce qui produit ce résultat, est avantageux aux anciennes provinces, aux provinces de l'est du Canada. Je ne me propose pas de vous parler longtemps—ce qui n'est pas maintenant nécessaire, des détails de cette grande entreprise—mais je dirai

seulement : Selon moi, le gouvernement a agi sagement en cette affaire, et je suis d'avis que le pays approuvera la politique qui lui fait confier à une compagnie, la construction et l'exploitation de cette voie ferrée pendant la période de temps indiquée au contrat. Pour en venir à un autre aspect de la question, on peut dire que si le gouvernement pouvait construire et exploiter ce chemin avec autant d'économie que l'Intercolonial, il aurait dû garder cette entreprise du Pacifique entre ses mains. Mais l'expérience des années passées et des gouvernements antérieurs, ne justifie pas de pareils calculs. Il est vrai, que l'exploitation de l'Intercolonial pendant l'année dernière et l'année précédente, a démontré que l'on peut arriver avec une administration sage et de l'économie, à réduire les frais d'exploitation.

En 1878 et en 1879, les frais se sont élevés à environ \$2,010,000; en 1879 et 1880, à \$1,600,000 comprenant une dépense en 1878 et 1879 de \$85,000 pour des rails d'acier. Dans tous les cas, une grande économie a été réalisée, comme l'on voit en comparant ces deux années. D'un autre côté, si vous comparez les dépenses de 1878-79 avec celles de 1879-80, dans le but de constater la perte éprouvée par le pays dans l'exploitation de ce chemin, vous trouverez un contraste frappant entre cette année et l'année dernière. Le déficit l'année dernière a été de \$715,000, cette année il n'a été que de \$97,000. Je penso que le pays doit se féliciter en pensant que ce chemin est à la veille de se suffire à lui-même et de ne plus être un fardeau pour les finances du Canada. Passons à une autre comparaison : les frais d'exploitation pendant les trois mois de l'année dernière du 1^{er} juillet au 1^{er} octobre, ont entraîné une perte de \$46,000; les profits pendant la période correspondante de l'année courante, ont été de \$1,460, ce qui démontre que ce chemin en est arrivé à n'être plus une cause de perte pour le pays. D'un autre côté, le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, exploité lui aussi par le gouvernement, accuse une diminution de \$50,000 dans ses frais généraux en les comparant à ceux de l'année précédente. Il y a un côté de cette question de l'Intercolonial plus important que ne le sont généralement les faits de cette nature; je veux parler de l'augmentation du mouvement, pour la période du 1^{er} juillet au 30 septembre 1880, comparée aux recettes pour la même période en 1879; cette augmentation a été de \$100,000. Il est vrai qu'en faisant cette comparaison, il ne faut pas manquer de tenir compte du fait qu'avant le 13 août 1879, la section de la Rivière-du-Loup n'appartenait pas au gouvernement et qu'il a profité du mouvement de cette section pendant toute l'année courante.

Un autre sujet important indiqué dans le discours du trône, est celui du service civil sur lequel une commission royale a fait une enquête dont on nous promet le rapport. Il est très important, il me semble, dans l'état transitoire de notre situation, que le service civil soit réorganisé de façon à mettre les salaires en rapport avec le travail et à faire disparaître les injustices qui pourraient exister dans le service civil. Il est une affaire de nature à exciter nos regrets, dans la position du pays, c'est comme le dit le discours du trône, la famine à laquelle ont été réduits les indiens du Nord-Ouest, cette année et l'année dernière, ce qui a entraîné une dépense considérable pour faire face aux exigences de leur position. Ce triste état de choses ne peut manquer de provoquer les sympathies de cette Chambre, parce que les sympathies de tout le monde civilisé doivent être acquises aux peaux rouges malheureux lorsque, faute de vivres, ils sont obligés de demander au gouvernement les moyens de se sustenter. Si on encourageant les indiens à se livrer à l'agriculture, on peut éviter à l'avenir de pareils malheurs, tous les encouragements que le gouvernement pourra donner à une pareille œuvre, ne rencontreront aucune objection.

Le paragraphe du discours du trône qui parle du don fait au Canada par le gouvernement impérial de la corvette à vapeur *Charybdis*, revenue dernièrement d'une croisière dans les mers de Chine, et qui sera transformée en vaisseau-

école, a été accueilli avec un vif plaisir. Cette générosité prouve que le gouvernement impérial a encore de la sympathie pour nous, et je suis certain que nous le payons de retour. La loyauté des Canadiens à la mère-patrie, est un sujet dont il est inutile de parler, car il est bien connu, qu'en tout temps et de toutes manières, notre peuple a toujours été prêt à faire preuve de son attachement à la Couronne britannique et est disposé à préparer ses enfants à la protection du pays, et sur terre et sur mer. Nous n'avons pas à chercher, comme on nous le conseille parfois, de nouvelles alliances politiques, pour nous aider à développer les ressources et la richesse du pays. Nous n'avons pas à désirer l'annexion. À l'ombre du vieux drapeau, avec l'antique constitution et les institutions que nous avons adoptées, au moins en principe, nous sommes aussi en état d'arriver au bien-être que nous le serions étant placés dans d'autres circonstances. Avec tous les avantages qu'il possède dans les plaines sans bornes du Nord-Ouest s'étendant sur les millions d'acres qui attendent la charrue, grâce à ses richesses forestières, à ses pêcheries, à ses mines et à ses autres ressources naturelles, notre pays, si nous savons en tirer parti, peut recevoir dans ses limites des millions d'hommes qui jouiront de son immense territoire et de son sol fertile. Nous avons aussi à offrir aux immigrants d'Europe ce qu'ils s'imaginent ne pouvoir trouver qu'aux États-Unis. Vivant parfois sous le joug de certains gouvernements monarchiques, ils se figurent que le régime républicain peut seul leur donner cette grande liberté dont ils désirent la jouissance, mais je crois que nous pouvons leur offrir la liberté la plus large, la plus généreuse, la plus vraie qu'il soit possible de trouver. Nous pouvons aussi leur assurer qu'ils trouveront au milieu de nous les bienfaits découlant des lois justes dont l'application a été confiée à une magistrature sans tache, dont les connaissances et l'intégrité peuvent trouver leurs égales, mais non leurs supérieures dans aucun autre pays du monde.

Nous pouvons garantir à toutes les classes de la société, la plus complète jouissance de la liberté civile et religieuse. Il m'est donc permis de dire qu'ayant un tel héritage à léguer à nos enfants, nous pouvons envisager l'avenir avec espérance, ayant devant nous la perspective d'un pays développé et agrandi, dans tous les éléments qui forment une grande nation. Il m'est aussi permis de dire que, grâce à la politique du gouvernement qui a amélioré nos affaires et inspiré de la confiance au peuple pour tout ce qui regarde l'avancement du pays, toute notre énergie fortifiée par ces nouvelles causes d'espérances, sera consacrée au développement du bien-être général, dont chaque citoyen du Canada et tout nouvel habitant qui viendra s'y établir seront appelés à partager les bénéfices. Je suis donc fondé à croire qu'il serait oisieux de ma part, de faire un appel au patriotisme de cette Chambre, au patriotisme de tout Canadien pour les engager à consacrer toute leur énergie à faire surgir sur ce continent une nation, qui ne le cèdera à aucune autre en prospérité et en bonheur. Le devoir qui nous incombe, c'est d'établir notre pays sous un gouvernement national, fort, capable de donner à chaque Province sa part légitime d'attention à ses besoins et de prévenir par ce moyen le germe d'éléments de troubles provenant d'intérêt de clocher, un gouvernement capable de faire du Canada un tout harmonieux, ayant confiance dans les gouvernants et les croyant capables de construire cette grande route nationale qui sera la base de notre mouvement progressif, qui donnera encore plus de force au lien d'intérêts et d'idées qui relie, d'un océan à l'autre, les provinces de la Confédération qui s'étend de la zone tempérée à la zone glaciaire, offrant aux nations de l'Europe et de l'Asie et à celles de ce continent de nouveaux débouchés au commerce. En accomplissant cet œuvre, le gouvernement rendra le peuple de ce pays heureux, content et industrieux. Je vous remercie, M. l'Orateur, vous et cette Chambre, de m'avoir écouté avec tant de patience et d'indulgence, et j'ai l'honneur de proposer,

l'adresse suivante à Son Excellence le Gouverneur-Général en réponse à son discours du trône :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-général pour remercier Son Excellence du gracieux discours qu'Elle a prononcé à l'ouverture de la présente session, et de plus, pour assurer Son Excellence —

Que nous recevons avec un vif plaisir les félicitations de Son Excellence sur l'abondante récolte que la Providence a donnée au Canada, ainsi que sur le retour incontestable de la prospérité commerciale et le développement évident de nos différentes industries.

Que nous apprenons avec plaisir que les conseillers de Son Excellence ont cru que les vacances du parlement leur offraient une bonne occasion de mettre à effet le vœu que le parlement a formellement exprimé de faire construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique Canadien par une compagnie légalement constituée qui recevra des subventions en argent et en terres, et non point par le gouvernement lui-même ; et que, en conséquence, trois ministres se sont rendus en Angleterre pour entamer des négociations dans ce but.

Que nous sommes heureux que Son Excellence soit en mesure de nous informer que leurs efforts ont été couronnés de succès, et qu'un contrat a été conclu, sujet à l'approbation du Parlement, avec des hommes qui occupent une haute position financière en Europe, aux États-Unis et au Canada, pour construire rapidement et exploiter perpétuellement cette grande entreprise nationale ; que nous remercions Son Excellence de l'information qu'Elle nous donne que le contrat et les documents s'y rattachant nous seront soumis sans délai ; et que nous y donnerons le plus tôt possible toute notre attention.

Que nous sommes reconnaissants à Son Excellence de l'information qu'Elle nous a convoquée avant l'époque ordinaire, car rien ne peut être fait par les entrepreneurs pour exécuter leurs travaux et, de même, aucun arrangement permanent pour l'organisation d'une immigration systématique de l'Europe vers les Territoires du Nord-Ouest, ne peut-être complété tant que le Parlement n'aura pas arrêté un programme au sujet du chemin de fer.

Que nous sommes heureux d'apprendre que la construction des sections de la ligne qui sont actuellement données à l'entreprise, a régulièrement avancé, et que deux nouvelles sections ont été récemment ouvertes au trafic. L'une de Winnipeg au Portage de la Prairie, l'autre du lac Travers à Kivatin, de sorte que nous avons maintenant 264 milles en exploitation.

Que nous sommes heureux d'apprendre que les mesures prises pour exploiter avec économie les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Édouard, ont eu pour résultat de réduire considérablement l'excédant des dépenses sur les recettes. Et le trafic sans cesse augmentant nous permet d'espérer que pendant l'année courante, nous pourrions équilibrer les dépenses et les recettes de ces chemins de fer.

Que nous apprenons avec une vive satisfaction que le gouvernement de Sa Majesté a gracieusement cédé au Canada, dans le but d'en faire un vaisseau-école, la corvette à vapeur "Charybdis" récemment revenue de croisière, des mers de la Chine, et que la correspondance à ce sujet nous sera soumise.

Que nous recevons avec le plus vif intérêt l'avis que Son Excellence a cru bon, considérant que le travail des employés publics devient de jour en jour plus onéreux par suite du développement du pays, et aussi pour mieux organiser le service, d'instituer une commission royale chargée d'étudier toute la question, et de faire ensuite rapport, et que Son Excellence espère que le rapport des commissaires nous sera soumis prochainement ; et que nous consacrerons à ce rapport, ainsi qu'à la réforme toute entière du service civil une attention toute particulière.

Que nous étudierons avec le plus grand soin la mesure que Son Excellence promet de nous soumettre pour l'extension des frontières de la province de Manitoba.

Que nous partageons avec Son Excellence le regret qu'Elle exprime en nous annonçant que la source ordinaire d'approvisionnement des Sauvages du Nord-Ouest avait entièrement fait défaut, malheureuse circonstance qu'Elle nous a signalée l'année dernière, et que ce malheureux état de choses a continué cette année et nécessairement, par conséquent, des dépenses considérables afin d'empêcher une famine complète parmi eux. Que nous sommes heureux d'apprendre que plusieurs tribus se sont déjà livrées à la culture des terres de leurs réserves et aux soins de leur bétail, et qu'aucun effort ne sera épargné pour engager la population indigène à se livrer exclusivement à l'agriculture.

Que nous remercions Son Excellence de l'assurance qu'Elle nous donne que les comptes de l'année dernière, et le budget de l'année prochaine nous seront soumis, et que nous avons tout lieu de croire que le budget a été préparé avec toute l'économie possible sans nuire au bon fonctionnement des services publics.

Que nous apprenons avec plaisir, que le tarif actuel a non-seulement favorisé le développement des manufactures et les autres productions du pays, mais qu'il a encore tellement augmenté le revenu fédéral qu'il est maintenant hors de tout doute que les recettes de l'exercice courant excéderont les dépenses imputables au revenu consolidé.

Que nous recevons et étudierons avec soin les mesures importantes que Son Excellence voudra bien faire transmettre, entre autres des projets de loi à l'effet de pourvoir à la liquidation des banques et compagnies légalement constituées, devenues insolvables ; à la modification de l'acte des chemins de fer de 1860 ; à la révision et la refonte des lois rela-

tives aux chemins de fer du gouvernement ; et à la modification et l'amendement, sous plusieurs rapports, des lois criminelles.

Que nous sommes heureux d'apprendre que Son Excellence a maintenant grand espoir de réussir à établir un meilleur mode de naturalisation des immigrants allemands ; et que toute mesure qui nous sera soumise à cet effet, ainsi que tous les documents qui s'y rapportent, recevront notre considération la plus sérieuse.

Que Son Excellence peut être convaincue que nous donnerons toute notre attention aux mesures qu'Elle nous a mentionnées ainsi qu'à tout ce qui peut affecter la prospérité et le bien-être du Canada.

Le premier paragraphe étant lu,

M. VANASSE. En me levant pour appuyer la proposition qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence en réponse au Discours du Trône, je sens tout d'abord le besoin de prier cette honorable Chambre de bien vouloir m'accorder toute la patience et toute l'indulgence dont elle peut disposer, en faveur de l'un de ses plus jeunes membres.

Il est dans les usages et les traditions de cette Chambre de faire ouvrir le travail de chaque session par deux de ses membres les plus nouvellement élus du suffrage populaire, et c'est cette coutume—bonne ou mauvaise,—je n'ai pas à la juger, qui me procure l'occasion de porter la parole en ce moment pour appuyer le proposeur de l'adresse en réponse au gracieux discours de Son Excellence.

Je suis particulièrement heureux, M. l'Orateur, que ma jeunesse, ce grand défaut si souvent reproché et dont je me corrige un peu tous les jours, puisse servir, au moins une fois, à l'honneur du beau comté que j'ai l'avantage de représenter ici ; car c'est au nom du comté de Yamaska que l'on m'a offert et que j'ai accepté la tâche honorable d'appuyer la proposition que l'honorable membre vient de mettre entre vos mains.

Je comprends, M. l'Orateur, qu'après le discours aussi éloquent que pratique de l'honorable député de Toronto-Ouest, il ne reste plus qu'à applaudir à ses belles paroles, pleines de confiance en la sagesse de la politique annoncée dans le Discours du Trône et aux brillantes espérances qu'elle fait naître pour l'avenir de notre pays. En effet, quand le chef de l'État appuyé sur des données officielles et certaines vient déclarer à la face du pays, sous l'autorité et la dignité de la Couronne, que la paix, la prospérité et le bonheur règnent dans le domaine soumis à ses soins, tout ami du pays doit être capable de trouver en son cœur assez d'énergie, de force et de patriotisme pour mettre de côté, au moins pour un moment, les préjugés si injustes de l'esprit de parti, et saluer ses déclarations officielles par les applaudissements les plus enthousiastes.

C'est à ce point de vue tout à fait national que je me place pour apprécier l'importance des déclarations contenues dans le Discours du Trône.

Après avoir parlé de la renaissance générale de la prospérité dans notre pays, Son Excellence appelle l'attention de la Chambre sur la question de la construction du chemin de fer du Pacifique.

Cette question, M. l'Orateur, n'est pas une question nouvelle. Elle a occupé l'attention publique en Angleterre bien longtemps avant qu'elle soit entrée dans le domaine de la politique canadienne. Le gouvernement impérial a même ordonné des explorations, il y a au-delà de 30 ans, dans les Territoires de l'Ouest, afin de constater la possibilité de relier l'Atlantique à l'océan Pacifique, au moyen d'un vaste chemin de fer sur le territoire anglais.

Il y a déjà plus de 15 ans que cette question est devant le public du Canada. Depuis 1867 elle a été, pour ainsi dire, le drapeau de toutes nos élections fédérales. Et aujourd'hui, il ne se fait pas une démonstration politique, dans quelques parties du pays, sur les bords de l'Île du Prince-Édouard, comme sur les rives de Vancouver, sans que l'on ne discute l'importance de cette grande entreprise nationale au point de vue politique et commercial. En un mot les deux partis politiques qui se disputent actuellement l'honneur de conduire les affaires du pays ont admis, dans maintes et maintes occasions, la nécessité de construire ce chemin de fer,

M. BEATY

Le gouvernement de 1871 et 1872 fit adopter une loi favorisant la construction, par une compagnie privée, d'une voie ferrée, des bords du lac Nipissingue jusqu'aux rives de l'océan Pacifique, dans la Colombie anglaise. En 1873, l'honorable député de Lambton, en acceptant le devoir et l'honneur de diriger les affaires du pays, déclara " qu'il avait toujours pensé que la construction de voies de communication rapides à travers les contrées de l'Ouest était le seul moyen d'ouvrir ces régions fertiles au progrès et à la colonisation." " Il sera du devoir de la nouvelle administration," disait encore l'honorable député, " d'utiliser à cette fin les vastes nappes d'eau qui se trouvent entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses et de commencer de suite les travaux du chemin de fer sur les bords du Pacifique."

Le discours du Trône, en 1874, annonce aux Chambres qu'il leur sera soumis un projet de loi pour pourvoir " le plus rapidement possible à des communications faciles avec la Colombie anglaise ; " à l'ouverture de la session fédérale de 1875 le pays est informé par le Discours du Trône que les explorations relatives à la localisation du chemin de fer du Pacifique sont poussées avec vigueur, et que le gouvernement en est venu à un arrangement avec la Colombie anglaise. La Chambre est mise en possession en 1876 de tous les documents, rapports, correspondances, etc., etc., qui concernent le chemin de fer du Pacifique.

En 1877 le Discours du Trône déplore les circonstances incontrôlables qui ont retardé l'avancement des travaux d'exploration de la ligne ; et en 1878 le discours officiel de Son Excellence déclare avec satisfaction que les explorations sont terminées ; que son gouvernement a fait le choix du tracé, et que les travaux vont être poussés avec la plus grande vigueur.

En effet, M. l'Orateur, la Confédération serait une œuvre manquée si ce chemin de fer n'était pas construit. Ce ne sont pas seulement des besoins d'expédients administratifs qui ont pu donner naissance au projet de réunir sous un même drapeau toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, mais la noble et patriotique ambition de jeter sur cette terre de l'Amérique les bases d'un empire sous la protection et avec l'amitié du grand et puissant empire anglais. Tel est, M. l'Orateur, le but de notre fédération. Elle ne peut en avoir un autre ; ou bien cette confédération ne serait que la trahison des aspirations nationales les plus légitimes des diverses provinces de l'Union canadienne.

Eh bien dans la pensée des pères de la Confédération le chemin de fer Canadien du Pacifique doit être le lieu matériel le plus puissant de l'Union fédérale. Il est destiné, d'abord à mettre en communication facile chacune des provinces confédérées, et ensuite l'empire canadien, avec l'univers entier. Par l'Intercolonial dans les provinces de l'Est et le Pacifique dans les Etats de l'Ouest, nous pouvons dire que les distances sont disparues, et qu'il n'y a plus de " Montagnes Rocheuses." Halifax et Québec, Montréal et Toronto, Winnipeg et Victoria sont devenues des villes voisines, et le Canada est à la porte de l'Europe et de l'Asie.

Telles sont, à mon sens, M. l'Orateur, quelques-unes des nécessités politiques qui doivent nous engager à faire construire le plus promptement et le plus économiquement possible cette grande voie ferrée.

De plus, M. l'Orateur, il est facile de prévoir des avantages matériels incalculables pour le pays si cette entreprise est menée à bonne fin. C'est là le côté pratique de la question. Car si nous ne devions faire construire ce chemin que pour le seul plaisir de pouvoir dire un jour que nous avons une communication directe de l'Atlantique au Pacifique, et que cette route somptueuse pourrait nous être d'une grande utilité en temps de guerre, eh ! bien, M. l'Orateur, considérant les améliorations considérables que demande encore notre jeune pays, et consultant le tempérament pacifique de notre puissante mais généreuse voisine, je me risquerais dans ces

circonstances à conseiller au gouvernement de Son Excellence d'ajourner l'entreprise *sine die*.

Mais, M. l'Orateur, nous avons droit d'espérer des avantages plus réels, plus pratiques et plus immédiats de la construction de cette voie ferrée vraisemblablement destinée à devenir la plus puissante artère du commerce canadien et le moteur le plus énergique pour le développement de toutes les richesses industrielles, manufacturières, agricoles, minières et autres du Canada.

Au dire des hommes experts et des étrangers qui n'ont aucun intérêt à vanter notre pays, nous possédons dans l'ouest des mines riches et variées et les plaines les plus fertiles du monde. Mais le manque de communication fait que tous ces immenses territoires sont aujourd'hui improductifs pour le pays. Je pourrais même dire qu'ils menacent de devenir un véritable fardeau, puisque le trésor public a été obligé dans ces dernières années de payer des sommes considérables pour l'administration de cette vaste portion du domaine national. Nous devons donc chercher tous les moyens de coloniser ces terres le plus promptement possible. Or, l'histoire de la colonisation américaine nous prouve, au-delà de tout doute, que les chemins de fer, dans les pays nouveaux, sont les facteurs les plus puissants de la colonisation. Et ce n'est qu'en construisant des chemins de fer sur tous les points de son territoire que la république voisine a pu mettre en activité tout ce vaste mouvement de progrès qui l'a fait parvenir en si peu d'années à la place d'honneur qu'elle occupe aujourd'hui parmi les peuples de la terre. Mais c'est surtout dans l'ouest américain qu'il faut étudier l'œuvre de ces puissants moteurs de la colonisation.

Prenons l'exemple du Kansas. En 1865, il n'y avait dans ce territoire que 130 milles de chemins de fer, aujourd'hui la longueur des communications par rails dans cet état, dépasse 3,000 milles :

La population du Kansas en 1865 s'élevait à peine à 150,000 âmes, et elle atteint aujourd'hui le chiffre de 1,500,000 âmes ; la valeur de la propriété foncière de cet état qui ne s'élevait qu'à \$36,120,000 en 1865, s'élève aujourd'hui au chiffre de \$150,000,000. Il n'y avait que 273,900 acres de terre en état de culture en 1865, et 7,900,000 en 1879.

Je pourrais faire les mêmes citations pour presque tous les territoires de l'Ouest américain.

M. l'Orateur, la colonisation d'un pays ne peut pas être une affaire de sentiment ni de goût, et nous ne devons pas hésiter à adopter un système qui a procuré tant de prospérité et de richesses aux nations étrangères qui en ont fait l'application.

Maintenant, M. l'Orateur, les intérêts matériels et politiques du pays, ne sont pas les seuls à nous engager à faire construire ce chemin ; mais il y a encore l'intérêt de l'honneur national.

Aux termes du traité Carnarvon, le Canada est obligé de compléter cette entreprise dans la période de 1876 à 1890.

En signant ce traité, l'ancienne administration engagea la parole et l'honneur du pays.

Le Canada peut-il aujourd'hui manquer à sa parole donnée solennellement sous la foi d'un traité ?

Nous serions indignes de siéger dans cette Chambre si nous ne rachetions par tous les moyens à notre disposition les engagements de la nation. Il y a trop de gloire au front de notre jeune pays pour y attacher les hontes du déshonneur !

Mais le discours du Trône, M. l'Orateur, vient heureusement dissiper toutes ces craintes et soulager la conscience publique à ce sujet.

Les arrangements qui assurent la construction du chemin suivant les stipulations du traité ont été faits. Et tout le chemin, de l'est à l'ouest, sera construit, équipé, et administré, par une compagnie particulière, et il en coûtera relativement peu à la Puissance du Canada,

Voilà la bonne nouvelle que Son Excellence vient de donner au pays et que nous devons accueillir avec la plus joyeuse unanimité.

De ce jour, M. l'Orateur, nous pouvons donc dire que la grande question du chemin de fer du Pacifique est à jamais réglée. Le Canada a tenu ses engagements. Son honneur national est sauf.

Je serais bien égoïste, M. l'Orateur, si je ne voyais que le succès de mon parti dans le règlement de cette question. Mais j'y vois un magnifique succès national.

Ce n'est pas le parti conservateur qui triomphe, mais le pays tout entier, ce n'est pas le très-honorable chef du gouvernement ni ses honorables collègues qui profiteront de ce contrat, c'est le peuple, c'est le travailleur des champs et l'artisan de nos villes. Le gouvernement aura sans doute la gloire et l'honneur d'avoir conduit ces négociations, personne ne pourra les lui ravir, mais le pays aura les profits et tous les avantages matériels de cet immense succès national.

De la question du chemin du Pacifique, je passe à celle des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard, qui forme le troisième paragraphe du Discours du Trône.

Ces grands travaux publics ont été jusqu'ici plutôt une source de dépenses que de revenus pour le pays. Et la Chambre apprend avec satisfaction que l'économie exercée par le gouvernement dans l'administration de ces deux grandes routes commerciales a d'un côté considérablement diminué les frais d'administration, pendant que de l'autre côté, la renaissance des affaires, l'amélioration du commerce ont largement contribué à en augmenter les recettes. Je me permettrai de soumettre à la considération de cette Chambre, quelques statistiques officielles à la preuve de l'avancé que je viens de faire.

Voici un état comparatif des revenus et des dépenses de ces deux chemins de fer pour la période de 1876 à 1880.

1. Chemin de fer Intercolonial.

—	1876-77	1877-78	1878-79	1879-80
Recettes	\$1,154,445	\$1,378,946	\$1,291,099	\$1,506,293
Dépenses.....	1,661,673	1,811,273	2,010,183	1,603,429
Profits.....				
Pertes.....	\$507,228	\$432,327	\$716,084	\$97,131

2. Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

—	1875-76	1876-77	1877-78	1878-79	1879-80
Recettes.....	\$118,060	\$130,664	\$135,899	\$125,855	\$113,851
Dépenses.....	214,930	228,595	221,507	223,213	161,610
Profits.....					
Pertes.....	\$96,970	\$97,931	\$85,608	\$97,458	\$50,769

Voici maintenant un autre état comparatif du revenu et des dépenses d'administration sur ces deux mêmes chemins de fer pour les trois mois écoulés du 1er juillet au 30 septembre depuis 1876 à 1880.

M. VANASSE

1. Sur le chemin de fer Intercolonial.

—	1876-77 3 mois.	1877-78 3 mois.	1878-79 3 mois.	1879-80 3 mois.	1880-81 3 mois.
Recettes.....	\$306,234	\$360,702	\$371,339	\$345,001	\$445,440
Dépenses.....	325,368	458,715	490,275	391,587	444,007
Profits.....					\$1,433
Pertes.....	\$19,134	\$93,013	\$118,936	\$16,586	

2. Sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

—	1875-76 3 mois.	1876-77 3 mois.	1877-78 3 mois.	1878-79 3 mois.	1879-80 3 mois.	1880-81 3 mois.
Recettes.....	\$38,728	\$34,820	\$36,765	\$34,622	\$30,441	\$35,934
Dépenses.....	43,576	62,169	64,123	70,078	38,768	45,024
Profits.....						
Pertes.....	\$4,848	\$27,349	\$27,358	\$35,456	\$7,927	\$9,900

Il est évident d'après ces chiffres que ces travaux publics seront avant longtemps une source de revenu très-abondante pour le pays.

Le quatrième paragraphe du Discours du Trône se rapporte au don généreux que la gouvernante de Sa Majesté vient de faire au Canada en lui envoyant le splendide corvette à vapeur "Charybdis." Ce don que le pays accepte avec la plus grande reconnaissance est appelé à combler un vide qui a toujours existé dans l'organisation des forces du pays.

Nous sommes un peuple marin. Aucun pays au monde ne possède peut-être un littoral plus étendu que le littoral canadien, et notre pays est entrecoupé à l'intérieur par des lacs et des fleuves qui ne sont rien autre chose que des mers intérieures considérables. Cependant nous manquons de marins expérimentés. Le vaisseau-école est appelé à créer cette carrière et notre jeunesse pourra ainsi apprendre à défendre le pays sur mer avec autant d'habileté et de valeur que sur la terre ferme.

Le paragraphe suivant du Discours du Trône se rapporte à l'extension des limites de la province du Manitoba.

Au point de vue géographique cette question ne souffre aucune difficulté. Il est évident que les limites du Manitoba sont trop étroites. Le jeune géant de l'ouest a besoin de plus d'espace pour le champ de ses opérations. Le développement de nos vastes territoires de l'ouest, l'importance qu'ils ont acquise demandent, je le conçois, l'extension des limites de cette province à l'est, au nord et à l'ouest. Quelques cent milles carrés ne sauraient constituer une province qui semble destinée à un si grand avenir. Mais j'espère que la nouvelle loi sera élaborée de manière à protéger et à maintenir les institutions civiles, politiques et religieuses telles qu'établies par l'Acte du Manitoba ou par toute législation postérieure à cet Acte.

Il est infiniment regrettable, comme le dit Son Excellence, que la nécessité nous oblige de venir en aide aux populations indiennes de nos territoires de l'ouest, qui ont eu à souffrir de la famine dans le cours de cette année. Mais ce n'est là, espérons-le, qu'un simple accident; les dernières, nouvelles nous apprennent que les sauvages ont fait ou sont à faire actuellement la chasse au buffle, qui a été

jusqu'ici, avec la pêche, leur unique moyen de subsistance comme leur principale occupation. D'un autre côté, nous devons féliciter le gouvernement des efforts qu'il a faits pour introduire la civilisation chez ces tribus errantes, en les invitant à la culture du sol dont ils sont les premiers maîtres. Et la Chambre apprendra sans doute avec satisfaction que les fermes écoles instituées par le gouvernement ont déjà produit des résultats satisfaisants.

C'est avec satisfaction, M. l'Orateur, que nous avons appris par le Discours du Trône que le tarif actuel a non-seulement favorisé les manufactures et les autres produits du pays, mais il a encore "tellement augmenté le revenu de la Puissance qu'il est aujourd'hui hors de tout doute, que les recettes de l'année fiscale courante excéderont les dépenses imputables au revenu consolidé du pays."

Nous avons un surplus. Il y a longtemps que le pays n'a pas été favorisé d'une semblable déclaration. C'est là suivant moi, M. l'Orateur, la preuve la plus évidente de l'efficacité de la politique nationale. Je ne ferai point de citation de statistique à ce sujet. L'honorable moteur de la résolution a dit tout ce qu'il y avait à dire sur cette question.

Les chiffres que l'honorable député a mis devant la Chambre sont irréfutables. On aura beau dire tout ce que l'on voudra contre le tarif actuel, on ne pourra jamais réussir à couvrir la puissante voix de ces chiffres et de ces faits qui restera la seule entendue et comprise par le pays.

Mais on s'imagine avoir tout détruit les arguments et les faits en faveur de cette politique, en disant que la prospérité qui renaît n'est pas due à la politique nationale, mais à l'action de la Providence sur le pays.

Je ne nie pas, M. l'Orateur, que la Providence nous ait protégés beaucoup. Sans doute que c'est la providence de Dieu qui a fait croître les riches moissons de ces années dernières, mais c'est la politique actuelle qui a protégé ces prémices de la fortune nationale. Quel aurait été le sort de ces abondantes moissons, si l'ancienne législation fiscale était encore la loi du pays? Elles auraient été submergées par l'invasion des grains étrangers, et les cultivateurs du pays auraient été obligés de les vendre à moitié prix ou de les mettre dans les hangars pour servir de pâture à la vermine comme la chose est arrivée il n'y a pas encore trois années dans les campagnes du Canada. Si la politique nationale ne fait pas croître nos grains dans nos champs, du moins elle les protège sur nos marchés avec les autres produits de l'industrie nationale.

Les effets de cette politique ne se borneront pas, M. l'Orateur, à favoriser nos manufactures, mais l'application effective du principe protecteur en créant le capital du travail et en le conservant dans le pays contribuera nécessairement au développement de nos centres industriels. Le nombre des consommateurs augmentera, notre marché sera de plus en plus rémunérateur pour la classe agricole du pays et c'est par la protection qui lui sera ainsi donnée que l'agriculture deviendra, ce qu'elle ne doit jamais cesser d'être, la première et la plus sûre des richesses nationales.

Si l'œuvre si heureusement commencée s'accomplit, M. l'Orateur, nous pouvons entrevoir facilement des horizons magnifiques pour notre pays.

Déjà par le système fédéral, nous avons pris un rang distingué parmi les nations. Nous ne sommes plus une simple colonie, mais un empire, allié par le sang et l'amitié au grand et puissant empire anglais; et notre loyauté envers l'Angleterre n'a d'égale que la franche sympathie de la mère-patrie pour nous. Par une marque d'estime et d'amitié sans exemple encore dans l'histoire de ses colonies, l'Angleterre nous a associés à sa gloire et à sa puissance en nous donnant un noble membre de la famille royale pour représenter en Canada l'autorité bien-aimée comme la Majesté de notre Très-Gracieux Souverain.

La concession du droit de régler nos affaires nous-mêmes, et d'adopter une politique nationale conforme à nos besoins et aux aspirations du pays, a été sans doute une belle

victoire, et l'accreditement d'un ministre canadien près les puissances étrangères, en Europe, en est une autre non moins éclatante. Nous faisons ainsi la conquête de nos droits les uns après les autres, pacifiquement, grâce aux bonnes relations d'amitié qui existent entre le Canada et la mère-patrie, comme à l'habileté, à la grandeur de vue et au patriotisme des hommes illustres qui président aux destinées de ces deux empires. Et c'est ainsi, M. l'Orateur, que nous arriverons à l'acquisition de la plénitude de nos droits en même temps qu'à la prospérité et à la fortune nationale.

C'est avec plaisir que j'appuie la résolution proposée par l'honorable député de Toronto.

M. BLAKE. L'honorable député qui a proposé la réponse au discours du Trône et celui qui l'a appuyée, attribuent en partie, la renaissance de la prospérité, dans notre pays, à des causes que nous pouvons admettre avec eux. Pour ce seul fait, chacun, selon moi, leur doit de la reconnaissance. Mais nous (l'opposition) croyons que la prospérité est revenue malgré des lois qui auraient fort bien pu lui barrer le passage.

Nous avons appris, avec un plaisir que je ne veux pas dissimuler, qu'une bonne récolte est un des éléments de cette prospérité, élément assez mince et modeste, si l'on veut, mais élément constituant. Nous avons appris que nos exportations sont en beaucoup plus grande demande que par le passé, dans les pays étrangers, et qu'elles y ont réalisé des prix beaucoup plus élevés. C'est encore un élément mince et léger de notre prospérité, mais c'est un élément, et l'on désire que nous nous adressions, à ce propos, des félicitations mutuelles.

Avant d'aller plus loin, qu'on me permette de renseigner l'honorable député de Toronto-Ouest sur une question à propos de laquelle il me semble très mal informé. Il n'est pas satisfait de la part de félicitations qui lui revient dans les résultats d'élections récentes, mais il réclame, en outre, Oxford-Nord. Je suis à même de lui dire qu'il y a eu une jolie petite querelle de famille, dans ce comté, où il existe une nombreuse famille de réformistes, mais que les deux candidats étaient des réformistes quand même. S'il ne veut pas accepter ma parole de préférence à celle de la personne qui a pu lui donner ses renseignements, je vais lui lire un extrait de la déclaration de M. Sutherland, représentant actuel d'Oxford-Nord. Voici comment il s'exprime: "Sur les grandes questions du jour, il est comme moi, réformiste quand même." Voici comment les choses se sont passées dans Oxford-Nord: deux réformistes quand même se sont disputé l'honneur de représenter cette division électorale, et chacun d'eux était fortement soutenu par les réformistes de cette division, mais pas un tory n'a osé y solliciter le vote des électeurs.

Quant à la victoire même de l'honorable député, il me permettra de lui dire, comme on l'a déjà insinué, qu'il a triomphé à la manière de Pyrrhus. La division ouest de Toronto avait élu son ancien représentant par une majorité écrasante, tandis que l'honorable député actuel (M. Beaty) n'a obtenu qu'une majorité fort réduite. Si l'état de choses qui existe dans la division du Toronto-Ouest, venait à se généraliser, le changement qui s'est produit, dans la force relative des parties, à cette dernière élection comparée à la précédente, nous donnerait, aux prochaines élections générales, comme résultat de ce changement, 64 sièges que les conservateurs ont gagné aux élections de 1878, on sorte que les réformistes seraient en majorité.

Maintenant, M. l'Orateur, nos discussions vont porter principalement sur la grande question qui nous a été soumise, et sur les exigences qui justifient la convocation du parlement à une époque inusitée. Le programme de l'administration actuelle, depuis qu'elle est revenue au pouvoir, a été considérablement modifié, de temps à autre, relativement à cette question. Pendant la première session du parlement, l'administration actuelle soumit à la Chambre

un grand projet, impliquant que le gouvernement impérial approuverait et subventionnerait libéralement la construction du chemin de fer du Pacifique. Elle donnait ce caractère à l'entreprise, prétendant que la ligne devant être avantageuse aux intérêts de l'Empire, le gouvernement anglais devait aider à sa construction.

Pendant la seconde session de ce même parlement, nous n'entendîmes plus parler de ce grand projet, mais on nous soumit, en vue de la construction d'une certaine partie de la ligne, un projet ayant une base toute différente de celui qu'on nous avait antérieurement proposé. La ligne ne devait plus être qu'un chemin de colonisation construit à peu de frais, avec courbes de très petit rayon et des pentes raides, enfin une ligne construite aussi économiquement que le permettrait la sûreté des voyageurs destinés à la parcourir. On devait la construire ainsi par sections et faire immédiatement le tracé d'une section à la Colombie anglaise et d'une autre de 200 milles à travers les prairies.

Mais voici une autre modification fort grave du projet. Au lieu d'exécuter les travaux comme je viens de le dire, on nous propose que nos engagements qui, d'après l'ancien mode de construction par le gouvernement, étaient limités par les crédits que nous pourrions voter chaque session, soient, une fois pour toutes, et sans recours possible, définis autant qu'on peut le faire par un contrat. Par l'intermédiaire d'une compagnie, la ligne sera construite d'une extrémité à l'autre, et notre position, à l'égard de cette compagnie, rendra irrévocables nos engagements envers elle, quels que soient ces engagements.

Relativement au raccordement de la ligne à l'Est, les propositions que l'on vient de nous soumettre impliquent aussi une modification fort grave. On avait adopté un certain tracé. Chacun sait que dès les débuts de l'entreprise, sinon à son origine même, le chemin de fer de la rive nord du lac Supérieur fut laissé en suspens et sa construction indéfiniment remise. A différentes reprises, diverses recommandations ont été faites en vue d'obtenir un raccordement plus satisfaisant avec l'Est. L'an dernier, cette question a été discutée ici, et d'une manière encore plus complète dans la Chambre haute.

L'honorable ministre des chemins de fer a admis que l'on pouvait établir, en aboutissant au Sault-Sainte-Marie, une ligne très avantageuse pour le Canada, non-seulement pour le commerce intérieur, mais pour le commerce international, et qu'il serait dans l'intérêt du pays de construire cette ligne le plus tôt possible.

J'ai demandé moi-même, en cette Chambre, ce que l'administration comptait faire et, au Sénat, on a également demandé quelles étaient ses intentions à cet égard. Le gouvernement répondit alors qu'il s'occupait de la question. L'an dernier, après avoir laissé au gouvernement tout le temps de considérer la chose, l'opposition réitéra sa demande dans le cours de la troisième semaine d'avril, et les ministres répondirent que leur intention était de faire faire des études pour la ligne du Sault-Sainte-Marie et d'en subventionner la construction. Or, on nous informe que la ligne de la côte nord du lac Supérieur va être construite et que l'administration a considérablement modifié son programme.

A ces modifications, M. l'Orateur, en tant que modifications pures et simples, je n'ai pas à opposer un mot de plainte ou de reproche. En réglant les conditions d'une aussi grande entreprise, l'administration a non-seulement le droit, mais c'est son devoir impérieux, du moment où elle a constaté les résultats que des modifications peuvent avoir, de remodeler son programme, en vue des meilleurs intérêts du pays et suivant ce qu'exigent les circonstances. Je ne me plains donc point de ces modifications en tant que modifications pures et simples, mais seulement dans un but que je vais signaler dans un moment. Nous ne pouvons ignorer désormais que l'on a fait des modifications essentielles, puisque le discours du trône nous informe que l'on en revient à l'ancien programme en modifiant, d'une

M. BLAKE

manière essentielle le programme annoncé, exposé et approuvé par les Chambres, dans le cours des deux premières sessions du parlement actuel.

- Il nous est naturellement impossible de nous prononcer relativement aux conditions et à l'opportunité d'un contrat qui ne nous a pas encore été soumis.

L'honorable député de Toronto-Ouest nous dit que c'est la position qu'il a prise. Je l'imiterai en cela; mais il me semble impossible de faire plus que de signaler les graves problèmes que comporte la discussion du programme que l'on nous soumet au début de la présente session. Nous devons attendre les renseignements qui nous sont promis sur des questions très-importantes avant de pouvoir exprimer une opinion intelligente sur l'opportunité du programme adopté par l'administration.

Nous ignorons, par exemple, quel est le prix du contrat, en travaux ou en espèces, car je ne vois pas de différence, je ne vois qu'un désavantage à payer un certain montant en travaux, au lieu de le solder en espèces. Il y a certainement désavantage, parce que les frais d'exécution des travaux peuvent excéder de beaucoup les évaluations, et il n'y aura certainement point de grand avantage, à moins que nous n'arrivions à constater que les frais sont beaucoup moindres que l'évaluation, chose qui arrive bien rarement.

Nous ignorons ce que devra accomplir le pays, ce que paiera la Trésorerie, ce que la compagnie recevra, en espèces, à mesure qu'elle construira la ligne.

Nous ignorons le prix du contrat en chiffres ou en espèces; nous ignorons la valeur de la subvention en terres; nous ignorons les conditions auxquelles seront effectués les paiements en travaux ou en espèces; nous ignorons si le chiffre de ces paiements sera en raison de l'avancement des travaux ou basé sur la charge probable dont ces paiements grèveront les ressources du pays.

Nous ne sommes en possession d'aucun document à l'aide duquel on puisse résoudre ces questions. Il nous faut des renseignements pour discuter d'une manière intelligente, cette grande question sous son aspect le plus clair et le plus à la portée de tous.

Nous ignorons les conditions du choix et de la vente des terres. La convention au sujet des sections alternatives devient une question de la plus haute importance quand il s'agit de cette catégorie des paiements que la compagnie devra recevoir. Nous ignorons si la compagnie, après avoir été bien payée pour construire la ligne et l'exploiter, n'en deviendra pas propriétaire; nous ignorons quelles sont les conventions subséquentes et si elles seront soumises à l'approbation du parlement.

Relativement à la section Est dont j'ai parlé, nous ignorons si le programme que le gouvernement annonçait, pendant la dernière session, est entièrement abandonné, si, au lieu d'exécuter le dit programme, le gouvernement va construire la section de 660 milles sur le côté nord du lac Supérieur et si tout en gagnant cela nous perdons la ligne du Sault Sainte-Marie. Des questions importantes, des questions d'une importance extrême se présentent relativement à la section de l'Est et au programme dont elle sera l'objet. Je répète que bien que le public soit saisi du projet de la section de l'Est depuis l'époque où une convention a été passée avec la Colombie anglaise, c'est une question pratique qui se présente à nous maintenant pour la première fois et au sujet de laquelle nous devons agir immédiatement, et c'est la première fois que le parlement est appelé à prendre des mesures définitives pour construire immédiatement cette section de l'Est.

Nous ignorons avec quelle rapidité les travaux devront avancer, et de quel espace de temps ils devront précéder les besoins supposés de la colonisation; et si, comme il en est l'habitude, ils doivent les précéder de beaucoup, nous ignorons de combien la plus grande rapidité de la construction augmentera le prix des travaux d'abord, et, en second lieu,

l'indemnité pour l'exploitation de la ligne avant que la région soit peuplée.

Nous ignorons comment la ligne devra être construite : sera-t-elle ce que les ministres la représentaient pendant la dernière session, lorsqu'ils nous disaient que les contrats de la section de la Colombie anglaise et de celles des prairies, spécifiaient la construction d'un chemin de colonisation très inférieur, ou bien ces sections ainsi que celle que construira la compagnie, devront-elles être des voies ferrées de première classe, comme on se figurait autrefois cette grande voie transcontinentale ?

Nous ne savons rien sur tous ces points, non plus que des dispositions prises pour l'équipement de la ligne. Nous ignorons les autres principaux points; nous ignorons si l'on se propose de souscrire une obligation formelle ou implicite, ou de faire connaître un programme qui fera loi concernant les autres lignes déjà construites ou à construire à travers le territoire du Nord-Ouest et leurs relations avec la ligne que l'on veut actuellement construire, le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Nous ignorons les dispositions que l'on prendra pour assurer l'accès de ce vaste territoire. Les lignes d'un faible parcours sont peu avantageuses à un pays et il importe peu comment elles sont construites si elles doivent créer un monopole et contribuer à en accroître les profits. C'est là un sujet qui demande réflexion. Nous savons, par expérience, quels pouvoirs immenses ont acquis des compagnies de chemins de fer dans la république voisine et les difficultés que l'on a rencontrées dans la colonisation de l'Ouest, par suite de l'existence dans certaines parties de ce pays de véritables monopoles.

Toutes les conditions du trafic des chemins de fer ont subi un changement remarquable depuis dix ans, depuis l'époque où fut conçu le projet qui nous occupe, et tout indique de nouveaux changements dans la même direction. Si grand que soit la diminution des prix de transport par chemin de fer, je crois que cet objet est loin d'être atteint. Les prix de transport, — non inclus les profits, — ne sont, en moyenne, qu'un tiers des prix de dix ans passés. La lisse d'acier, le wagon de grandes dimensions, la locomotive perfectionnée et, dans certains cas, les voies doubles, ont amené ce résultat. Mais un vaste champ est encore ouvert au génie de l'inventeur pour économiser le combustible, la force motrice et faire d'autres améliorations, en sorte que l'on peut espérer que les prix de transport par chemin de fer diminueront encore beaucoup.

Mais, malgré cela, M. l'Orateur, le transport à bon marché par chemin de fer ne peut s'obtenir dans toutes les circonstances. Il ne peut s'obtenir dans les circonstances qui donnent à des corporations particulières tout le profit de ces améliorations et multiplient le nombre de ces compagnies.

A l'appui de ces assertions, qu'on me permette de citer quelques faits qui ne rendront peut-être pas la chose plus claire pour la Chambre, mais ne sont pas tout-à-fait étrangers au sujet qui nous occupe.

Au mois de décembre, le prix de location d'un wagon de chemin de fer, faisant le trajet entre Montréal et Winnipeg est de \$293 et, entre Montréal et Saint-Paul, de \$120, ce qui représente 9½ centins par mille. En supposant que le chemin de fer du gouvernement fasse payer le plein prix moyen entre Montréal et Saint-Paul, sur chaque section de 67 milles vous aurez à payer \$6.37, ce qui laisse, pour le parcours de 190 milles entre Saint-Paul et Winnipeg, la somme de \$166.04, soit 41½ centins par mille, au lieu de 9½ centins. En sorte que, pour le reste du trajet, vous payez plus de cinq fois le prix exigé entre Montréal et Saint-Paul. D'après le tarif général, le prix exigé serait de \$37.05, soit un total de \$163.41, et une économie de \$129.59 sur \$293, ou presque la moitié du prix de transport sur tout le parcours entre Montréal et Winnipeg.

En appliquant, sur tout le parcours, le tarif du monopole, vous arrivez à \$721, pour le prix de transport, au lieu de

\$293, et voici le résultat de cette augmentation de prix sur tout le parcours de 390 milles : pour toutes les fins de communication entraînant des frais, Winnipeg se trouve pratiquement relégué à quelle distance ? Non plus à sept cent treize ou sept cent quatorze milles de Montréal, mais jusqu'aux Montagnes Rocheuses, au-delà même de ces montagnes, sur les côtes du Pacifique, sans avoir l'avantage du commerce avec les ports situés sur ces côtes. En d'autres termes, avec pareils prix de transport, vous ajoutez 1,360 milles à la distance entre Winnipeg et Montréal.

Examinons maintenant le tarif d'été. Le prix de transport de Collingwood à Duluth était de \$70 par char l'été dernier, mais de Collingwood à Winnipeg, \$243, soit \$173 de Duluth à Winnipeg. Cela prouve que bien que le transport par eau soit moins coûteux, il est impossible de réaliser une économie considérable pendant l'été, parce qu'il faut nécessairement passer sur un chemin de fer contrôlé par deux compagnies.

On me dit que le transport du blé par chemin de fer, entre Emerson et Chicago, est de 45 centins par minot, et je crois que, par charge complète de wagons, on peut l'expédition de Saint-Paul à Toronto, moyennant 8 centins par minot, différence qui ne représente pas une compensation suffisante pour le transport, mais un intérêt proportionnel dans les revenus de chaque terre du Nord-Ouest.

Or, M. l'Orateur, pareil état de chose existe dans plusieurs localités de l'Ouest, et nous nous trouvons dans le même cas faute de dispositions — liberté de concurrence ou autre règlement — qui empêcheraient les compagnies de chemins de fer de convertir ces voies de transport en un système par lequel la compagnie de chemin de fer impose, en réalité, une taxe aux cultivateurs du Nord-Ouest, au lieu de se contenter d'une compensation raisonnable pour le service qu'elle fait.

Quelque mesure qu'ait prise l'administration, je ne doute pas qu'elle n'établisse la concurrence la plus vive entre la nouvelle compagnie et celle du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, en sorte que du moment où l'entrée du Nord-Ouest sera sous le contrôle d'une corporation particulière, nous aurons le bénéfice d'une concurrence et d'une rivalité de bon aloi qui mettront fin à ces extortions, à cette taxe sur les propriétés du Nord-Ouest, et réduiront les profits à un chiffre raisonnable.

M. l'Orateur, il y a plusieurs solutions possibles du problème qui nous est soumis : concurrence libre, règlements administratifs, arbitrage, réserve d'intérêts dans la région traversée par la ligne, concession du droit d'exploitation à d'autres compagnies afin de maintenir les prix de transport à des chiffres raisonnables ; il y a peut-être encore d'autres moyens. Nous ignorons comment ce grand problème a été résolu ; mais c'est un grand et difficile problème que l'on nous soumet pour la première fois en nous mettant, pratiquement, en face d'une proposition d'après laquelle une compagnie particulière aura la propriété et l'exploitation de la ligne ; c'est ce que chacun admettra, je suppose.

Nous ignorons comment on règlera les différends qui pourront s'élever entre le gouvernement et la compagnie au sujet du contrat. Nous ignorons quelles facilités seront offertes au commerce pour le raccordement avec les autres lignes ; il y aura une seule grande corporation qui aura le contrôle sur tout le parcours jusqu'aux ports de l'océan. Il est également juste et convenable que le parcours total s'opère avec toutes les facilités possibles ; il est également juste et raisonnable que toute facilité soit donnée au commerce qui se dirigera vers le Nord-Ouest par d'autres voies, afin qu'il puisse avoir, à des conditions justes et uniformes, l'usage de la grande voie ferrée à la construction de laquelle toutes les provinces vont être obligées de contribuer. Nous ignorons quelle garantie sera donnée de l'exécution du contrat dans le cas où garantie serait nécessaire. Il n'y aura besoin de garantie que si l'entreprise échoue ; mais quelle sera la nature et l'étendue de cette garantie qu'on nous a conseillé d'exiger,

en vue de cette éventualité, de manière à garantir la limitation de la responsabilité à propos de laquelle l'honorable député de Toronto Ouest a discouru si éloquemment, c'est ce que nous ignorons aussi et, par suite, nous ne saurions juger de sa valeur.

Telles sont les considérations, avec bien d'autres, qui viennent s'imposer à nous.

Je ne veux point prolonger cette discussion en abordant certaines questions que l'on peut appeler questions de détail, mais qui n'en ont pas moins leur importance, car la grande question que l'on nous a soumise comporte tous les détails que je viens de mentionner et bien d'autres. Tant que le pays a eu charge de l'entreprise, tant que, d'une session à l'autre, il en a eu le contrôle, les choses étaient différentes, mais elles sont complètement changées. Il s'agit aujourd'hui de régler définitivement la question une fois pour toutes; elle va être définitivement réglée par l'intervention d'une compagnie, ce qui introduit de nouveaux éléments de difficulté et de nouvelles conditions dont nous n'avons encore jamais eu à nous occuper, au point de vue pratique. Ce règlement définitif, cette création d'une compagnie ayant ses droits introduit donc des éléments nouveaux de la plus grande importance dans la discussion de ce projet.

On rapporte que l'honorable premier ministre aurait dit, dans un discours qu'il a prononcé peu après son retour d'Angleterre où il était allé remplir la mission que l'on sait, l'honorable premier ministre aurait dit que le contrat était définitif, que les entrepreneurs allaient commencer immédiatement les travaux, que le parlement se réunit en novembre ou en février; que la réunion du parlement ne changerait rien et que les entrepreneurs se fiaient sur la ratification du contrat. Ces paroles ne s'accordent guère avec celles que le premier ministre a mises dans la bouche de Son Excellence et que nous avons entendues hier dans la salle du Sénat. Naturellement, c'est à l'honorable monsieur de concilier ces déclarations et d'expliquer pourquoi sa première et, je crois, sa seule déclaration publique relativement à la nature du contrat et des arrangements conclus avec les entrepreneurs, diffère si essentiellement, comme je viens de le dire, de celle qu'il vient de nous faire. Lors de son retour d'Angleterre, il importait peu que le parlement se réunit et les travaux devaient continuer; mais il prétend aujourd'hui que l'intérêt public exige que nous n'attendions pas jusqu'au mois de février, que nous devons immédiatement commencer les débats et arriver à une conclusion à ce sujet.

A mon avis, M. l'Orateur, l'intérêt public exige, avant tout, que cette immense question ne soit pas réglée trop à la hâte. L'intérêt public exige, avant tout, et le public a le droit de demander, qu'on lui laisse le temps de se procurer les renseignements qui n'ont pas encore été soumis au pays; il faut donner au pays le temps de respirer, de considérer, de réfléchir; il faut que les citoyens et leurs représentants, en parlement assemblés, puissent se consulter entre eux, avant qu'on nous invite à rendre notre verdict dans une question d'une aussi grande importance.

On nous a dit, non pas officiellement, mais les journaux ministériels ont insinué que la dignité du parlement exigeait que rien de ce qui concerne cette question ne fût rendu public, avant la réunion de Chambres. Je ne sais pas trop, M. l'Orateur, si plusieurs membres de cette assemblée n'auraient pas volontiers relégué leur dignité dans leur poche, à la condition d'être mis au fait, eux et leurs commettants, du contenu de ce document, et de se former une idée suffisante de la question avant la réunion des Chambres, surtout si cela eût pu avoir l'effet de retarder la convocation. S'il fallait absolument prendre des moyens inusités, j'aurais préféré, moi pour un, que dans une question comme celle-ci, et pour mieux se conformer aux traditions du gouvernement populaire établi dans notre pays, on eût invité le peuple à exprimer, par la voie du scrutin, son opinion sur une question aussi importante.

M. BLAKE

Il y a plus; on nous dit que le peuple n'apprendra les détails de l'affaire que quand elle sera réglée. Il ne connaîtra les détails du marché qu'après que les représentants l'auront ratifié. A mon avis, un délai est nécessaire; on devrait donner au peuple le temps d'examiner la question comme il a droit de le faire. Nul doute que ceux de nous qui comprennent la responsabilité qui nous incombe ont étudié toutes les conjectures possibles qui se présentent au sujet de cette question. Nul doute que nous y avons réfléchi en nous guidant sur la pâle et incertaine lueur que la générosité des ministres a bien voulu nous laisser entrevoir. Pour ma part, j'y ai beaucoup réfléchi, je l'avoue, d'après les minces renseignements qui nous ont été fournis de temps à autre. Mais je prétends que ce mode de discussion est fort peu satisfaisant. Avant de se prononcer sur une question, il est naturel qu'on désire la voir bien définie et, en ce qui concerne le peuple, je répète qu'il n'a pas d'idée de la question et que, par convenance et par raison, il avait droit de s'attendre à ce qu'on eût déposé les documents sur le bureau de la Chambre et qu'on nous eût accordé un ample délai avant de nous inviter à les considérer et à en faire le sujet de nos délibérations. Mais au contraire, d'après une rumeur qui a cours de ce côté-ci de la Chambre,—je n'affirme pas qu'elle est fondée,—si nous sommes bons enfants, si nous récitons bien nos leçons, d'après les instructions de nos maîtres de la droite, nous aurons un congé le vingt-trois; mais si nous sommes désobéissants, nous demeurerons en retenue, jusqu'à ce que nous sachions bien nos leçons. Je suppose que nous sommes tous bien disposés à travailler; nous sommes prêts à nous réunir en toute saison, même la plus incommode, du moment où l'intérêt public l'exige. Nous sommes prêts à nous priver de nos vacances de Noël et à continuer notre travail, si l'intérêt public le demande; mais nous voulons nous consulter et délibérer en connaissance de cause, puis nous mettre à l'ouvrage dès que le pays aura eu le temps d'examiner la question, mais pas auparavant. Je maintiens que si l'on veut presser l'adoption de cette mesure par la Chambre, avant Noël, la grande majorité des électeurs n'aura pas même eu le temps de lire les conditions du marché avant que nous l'ayons incorporé dans une loi.

Il est amusant d'observer combien l'expérience a justifié l'attitude que nous avons prise, pendant la dernière session, relativement à la nomination d'un haut commissaire. On se rappelle que dans le mémoire à la suite duquel cette nomination a été faite, on pouvait lire ceci, entr'autres choses:—

“ Il est actuellement démontré par la pratique qu'il s'élève constamment, à l'égard de l'administration des affaires du Canada, des questions qui demandent un genre de discussion tout à fait impraticable par la voie ordinaire de la correspondance qui se fait par l'entremise du Gouverneur-général; et des membres importants du gouvernement canadien ont à faire des voyages périodiques à Londres dans ce but, ce qui entraîne des inconvénients sérieux. En ce moment, les sujets suivants sont sous considération, savoir: le chemin de fer du Pacifique et les importantes questions qui s'y rattachent; les traités de commerce avec la France et l'Espagne; le bassin de radoub d'Esquimaux; la défense du Canada en général et plus spécialement de la Colombie-Britannique—tandis que les clauses commerciales et celles relatives aux pêcheries renfermées dans le traité de Washington peuvent, en aucun temps, être remises sur le tapis par les États-Unis; ainsi que plusieurs autres affaires d'importance se rattachent à une meilleure organisation de la milice du Canada.

“ Il est évidemment impossible que les vues du gouvernement canadien sur de pareils sujets puissent être soumises à l'intelligente considération du gouvernement de Sa Majesté autrement qu'au moyen de relations personnelles; et comme les sujets eux-mêmes se rapportent à différentes branches de l'administration, il s'en suit qu'en ce moment même pas moins de trois ministres se trouvent nécessairement absents de leurs postes.”

Et pour remédier à tous ces inconvénients, nous avons un haut commissaire! Toutefois, nous pouvons constater que les honorables ministres auraient pu répéter le même langage, cette année, à Londres, bien que leur haut commissaire fût avec eux; je crois même qu'ils avaient emmené un ministre de plus qu'habituellement; pour remédier, sans

doute, aux inconvénients créés par la nomination d'un haut commissaire. Je ne trouve point mauvais qu'un ou plusieurs ministres se rendent en Angleterre pour diriger des négociations, mais je me plains de ce que les honorables messieurs aient donné pour raison de la nomination d'un commissaire le fait que les malentendus et les voyages susmentionnés n'auraient plus lieu.

De temps à autre, on nous a donné quelques informations, quelques bribes d'informations au sujet de ses négociations.

Dans le cours de la dernière session, l'honorable ministre des chemins de fer déclarait avoir reçu une offre pour la construction et l'exploitation d'une partie considérable du chemin de fer du Pacifique canadien, et il ajouta qu'il pouvait, dès lors, conclure des arrangements à cet effet, si le gouvernement voulait les accepter.

Le 29 juin dernier, l'honorable premier ministre aurait dit, dans un pic-nic, que l'administration était, dans le moment, saisie de deux offres distinctes et délibérait pour savoir laquelle des deux elle accepterait, ou si elle rejetterait l'une et l'autre.

Subséquentement, les ministres se rendirent en Angleterre et nous apprîmes, à leur retour, qu'un contrat avait été passé; mais il ne semblait pas avoir été assez définitif pour les empêcher de délibérer longuement à leur retour.

Le discours du trône nous promet les documents relatifs au contrat; mais je crois que si nous sommes appelés à nous prononcer sur cet acte de l'administration et à le ratifier, nous avons droit de prendre connaissance des autres offres et de tous les documents qui s'y rattachent. La raison indique ce mode de procéder et des précédents autorisent cette demande.

Lorsque fut conclu le dernier contrat du Pacifique canadien, de néfaste mémoire, l'honorable premier ministre lui-même soumit plusieurs documents relatifs aux diverses offres et propositions et à la construction de la ligne. Si vous nous demandez de ratifier un marché que vous avez conclu, il est raisonnable que nous sachions quelle perspective vous aviez, quelles offres vous ont été faites, afin que nous puissions juger si votre choix a été judicieux, sur le grand nombre des offres, cet embarras de richesses qui se sont offertes à vous lorsque vous considérez à qui vous deviez adjuger le contrat, et à quel chiffre, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Mais si vaste que soit cette question du chemin de fer, elle n'absorbe pas la part que le Nord-Ouest doit avoir dans ce débat. De grandes questions se rattachent au programme relatif aux terres du Nord-Ouest, à part de celles qui se rapportent à l'octroi de terres pour la construction de la ligne.

Les déclarations ministérielles soulèvent aussi d'autres questions relatives à l'octroi de vastes étendues de terres dans cette région. L'honorable premier ministre, dans la circonstance que je viens de mentionner, a déclaré, avec un air de triomphe, que M. Brassey avait la bonté de nous informer qu'il est prêt à acheter 100 milles carrés de nos terres, et cela pour y établir combien de personnes? Son fils. L'honorable premier ministre annonçait, en même temps, qu'il était porteur de cette proposition qu'il allait soumettre à l'approbation de cette réunion d'hommes confiants, si non obéissants, le Conseil Privé. Je suppose que la proposition est acceptée et qu'un jour ou l'autre, lorsque cette région sera devenue habitable et que cette étendue de 100 milles carrés sera entourée de riantes fermes, nous aurons le plaisir d'y voir M. Brassey, fils. L'idée de cette concession est, selon moi, non seulement contraire à toute saine politique, mais à l'esprit de l'entente en vertu de laquelle le parlement a autorisé l'administration à agir en pareille matière. La déclaration relative à l'administration générale de ces terres était toute différente, et que cette concession particulière soit en dehors de la superficie des terres comprises dans les règlements, ou qu'elle en forme partie, je maintiens qu'il eût été beaucoup plus conforme à la dignité du parlement et aux

devoirs de l'exécutif, de ne point faire de proposition et de ne point agir, relativement aux territoires extérieurs, au contraire des règlements que le parlement a sanctionnés en ce qui concerne les autres territoires. Les règlements de l'administration nous furent soumis en temps opportun, c'est-à-dire alors qu'on avait fait des modifications relatives à la voie ferrée et aux terres. Mais ces règlements spécifiaient qu'aucun particulier ne pourrait acheter, sans la condition de les coloniser, de grandes étendues de terres à la fois. Je sais qu'il y a deux manières d'envisager cette question, et, d'un côté ou de l'autre, on rencontre des difficultés. Mais je maintiens que le gouvernement ne devrait pas concéder à des particuliers d'énormes étendues de terres sans avoir, au préalable, obtenu l'autorisation du parlement. Nous connaissons les résultats qu'ont amenés les grandes concessions de terres dans presque toutes les provinces. Nous avons fait, à cet égard, de rudes expériences dans la province d'Ontario, surtout, à l'Île du Prince-Edouard et dans les townships de la province de Québec. Mais je crois que nous n'avons pas besoin de sortir des limites du Nord-Ouest pour juger combien il importe de suivre un bon système pour l'administration des terres. Dans la province du Manitoba, la colonisation rencontre aussi des difficultés; nous constatons que, pour une cause ou une autre, une vaste étendue de territoire, dans cette province, est devenue la propriété de spéculateurs qui ne se soumettent pas aux conditions de colonisation, circonstance qui retarde en ce moment et entravera encore plus, à l'avenir, le développement de cette province. Les abus qui ont eu lieu au Nord-Ouest n'ont rien de commun avec le système qui vient d'être adopté. Pendant la dernière session, il a été passé une résolution modifiant les résolutions antérieures dans le but manifeste de les rendre conformes aux règlements existants, et l'on en a fait usage, suivant moi, pour des fins étrangères. La résolution autorisait le gouvernement à aliéner 100,000,000 acres de terres au prix minimum de \$2 l'acre. Le gouvernement a fixé une certaine échelle des prix: les terres voisines du chemin de fer ont une plus grande valeur que celles qui en sont éloignées. Le gouvernement a pris sur lui de faire des règlements dans ce sens; mais ce programme impliquant la vente de vastes étendues de terres à des prix beaucoup moindres que \$2 l'acre, se trouvait en conflit avec la lettre, bien qu'il ne le fût peut-être pas avec l'esprit de la résolution, puisque le prix moyen a excédé \$2 l'acre. Ce mode d'agir était entièrement contraire à la lettre de la résolution que j'ai mentionnée, et voilà pourquoi, dans le cours de la dernière session, le gouvernement soumit une autre résolution amendant la précédente et fixant le minimum du prix à \$1 au lieu de \$2.

Mais on prétend que cette modification avait pour but de concilier la lettre de résolution et le système formulé dans l'arrêté du Conseil déposé sur la table de la Chambre. Ces ventes avaient pour objet d'aider à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Je dois regarder comme véritable ce qu'on a répété partout, savoir, que le gouvernement a profité de l'arrêté du Conseil pour concéder une vaste étendue d'environ cent mille acres de terres au prix minimum et non point pour aider à la construction du chemin de fer du Pacifique, mais que le prix a été diminué pour subventionner la construction d'une autre voie ferrée; que l'objet est d'aliéner ces terres à \$1, quand on sait qu'elles valent beaucoup plus, afin que le profit réalisé par les acquéreurs assure la construction d'un autre chemin de fer. Je n'ai rien à dire contre le système d'encourager la construction de voies ferrées, au Nord-Ouest, au moyen d'octrois de terres. Bien loin de là. Je suis en faveur d'un pareil système. Mais je prétends que c'est le parlement et non l'Exécutif, qui doit régler les détails de cette politique. C'est au parlement de décider si ces vastes étendues de terres doivent être concédées, à titre de subvention, à ces compagnies. C'est au parlement de décider à quelles

compagnies le gouvernement doit accorder des subventions. Aucun député n'avait prévu ni recommandé que le gouvernement fit pareil usage du pouvoir qu'il possède, pour aliéner de vastes étendues de terres au profit de certaines compagnies. Il me semble que le parlement devrait adopter une proposition spécifiant que l'aliénation de ces terres, l'étendue et l'objet de cette aliénation sont autant de questions du ressort du parlement, et que l'aliénation de terres en faveur de voies ferrées, aliénation qui n'aurait point été consentie de la sorte, si ce n'est dans ce but particulier, constitue un acte, qui dépasse les pouvoirs de l'Exécutif et est de notre ressort. Il est vrai que pareilles concessions peuvent être faites à l'instance du gouvernement et sous sa direction, mais elles doivent être décidées par nous avant que l'administration puisse agir.

Nul doute, M. l'Orateur, qu'il faudra de nombreuses voies ferrées dans ces territoires, si la région fertile qui s'y trouve, dit-on, existe réellement. On me dira sans doute qu'il serait aussi facile de coloniser cette vaste région avec un seul chemin carrossable, qu'avec un seul chemin de fer, bien qu'une seule voie ferrée suffise peut-être à la colonisation pour le moment. Je serais donc très peiné que l'on supposât un seul instant que je veux mettre en avant quelque proposition le moindrement hostile à la construction d'autres chemins de fer dans des directions convenables, à de bonnes conditions et en faisant aux compagnies qui entreprendront la construction de ces voies ferrées des octrois raisonnables de terres. Mais je maintiens que ce sont là autant de questions hautement importantes, du ressort du parlement et que nous n'avons point encore autorisé l'exécutif à les régler.

L'an dernier, le discours du trône contenait un joli petit paragraphe nous informant qu'une immigration considérable était attendue pendant la saison suivante. Voici le texte de ce paragraphe :

"La visite faite en ce pays par deux des membres de la commission royale nommée pour s'enquérir des causes de la crise agricole en Angleterre, ainsi que les rapports si favorables faits par les agriculteurs anglais... contribueront, je n'en doute pas, à activer encore davantage l'émigration pendant la présente année. Des mesures nouvelles devront être prises pour la recevoir et votre attention sera particulièrement appelée sur cette matière."

L'honorable premier ministre nous parla non pas seulement en termes généraux, mais il nous dit alors que 25,000 immigrants, au minimum, s'établiraient au Nord-Ouest pendant l'année qui va finir. Dans le discours de cette année, l'émigration est aussi mentionnée, mais je n'observe pas ce renseignement flatteur auquel nous avons droit de nous attendre, vu que les autres prophéties formulées dans le discours de l'an dernier et pendant les débats de cette Chambre, relativement à la colonisation du Nord-Ouest, se sont admirablement vérifiées.

Les discours de cette année mentionne les nouveaux efforts que l'on fera pour établir ce courant d'immigration que l'on annonçait pour l'année dernière, tellement que nous devions être embarrassés des nombreux immigrants qui nous arrivaient. Les renseignements que j'ai pu obtenir ne viennent pas, il est vrai, de source officielle et je m'empresse de les corriger, s'ils ne sont pas exacts. Mais on m'assure que si l'honorable monsieur avait divisé ses chiffres par trois, sa prophétie eût été encore exagérée. On me dit que très peu d'immigrants se sont établis au Nord-Ouest et que plusieurs de ceux qui s'y étaient rendus en sont repartis. On ajoute que le départ de plusieurs est dû à l'abus que le gouvernement a fait des pouvoirs que nous lui avons conférés à l'effet de céder des terres pour aider à la construction du Pacifique, en l'utilisant pour subventionner d'autres compagnies.

Si mes renseignements sont exacts, au commencement de l'année, peu après la session, des colons qui avaient l'intention de se rendre dans l'une des meilleures sections du Nord-Ouest, la montagne à la Tortue, apprirent qu'ils ne pouvaient compter sur rien de positif relativement au prix des terres. Ce renseignement n'était pas très encourageant pour eux.

M. BLAKE

Je me rappelle certains discours fort animés, faits sur le même sujet pendant la dernière session. Je me rappelle que certains députés dénoncèrent des renseignements de même nature en disant que semblables rumeurs étaient de nature à empêcher toute émigration vers cette région. Mais les avantages que cette terre promise offre, disait-on, étaient si considérables que malgré l'effet produit par ce renseignement qui, heureusement, a empêché bien des colons de se rendre à la montagne à la Tortue, quelques-uns s'y sont rendus, se fiant à leur bonne étoile pour se procurer des terres. On me dit encore que cet avis n'ayant pas été jugé suffisant, fut suivi d'un autre déclarant, comme le premier, qu'il était impossible pour les immigrants de s'assurer du prix des terres, mais qu'ils ne pourraient obtenir de garantie et devraient occuper les terres aux conditions qu'on voudrait bien leur imposer. On ajoute que ce second avis eut l'effet désiré, de faire partir la plupart des immigrants qui s'étaient rendus là malgré le premier avis. J'apprends en outre, que plusieurs de ces colons passèrent directement la frontière dont la montagne à la Tortue ne se trouve pas éloignée, et se rendirent dans le Dakotah où on leur fit des conditions qui leur ont permis de se fixer dans cet Etat. Voilà comment nous avons perdu un grand nombre d'immigrants qui seraient venus augmenter la population du Nord-Ouest.

On prétend aussi que ces avis et les dispositions prises pour empêcher et qui ont empêché la colonisation d'une grande étendue de territoire de la montagne à la Tortue, avaient pour but de mettre à effet le programme de l'exécutif qui consistait à laisser vendre ces terres, à de grands profits, par une compagnie de chemin de fer dont j'ignore toutefois le nom.

Il me semble que ces faits prouvent assez que nous devons sérieusement considérer la forme que l'on doit donner aux règlements concernant nos terres, les principes sur lesquels ils doivent être basés et les pouvoirs que nous devons accorder à l'exécutif en ce qui concerne nos territoires du Nord-Ouest.

Le discours du trône nous apprend qu'une commission royale a été instituée, une commission du service civil. J'ai bien peur qu'on ne nous soumette de nouveau le bill que l'honorable premier ministre nous déclarait, à la fin de la dernière session, avoir préparé et fait imprimer, en ajoutant qu'il était impossible de l'examiner alors et que nous aurions à l'examiner pendant la session prochaine. Le langage du discours est, sans doute, légèrement obscur, mais j'ai bien peur qu'il signifie que nous n'aurons point encore de loi du service civil pendant la présente session. Toutefois, il est satisfaisant d'apprendre par le discours, qu'une commission royale a été instituée.

Mais il y a une autre commission royale dont le discours ne parle pas, bien que, je puis le dire, elle ait plus préoccupé l'attention publique que la royale commission du service civil, et que ses délibérations aient été suivies avec beaucoup plus d'intérêt que celles de cette dernière, au sujet de laquelle nous n'avons que peu de renseignements et dont le public se soucie, je crois, beaucoup moins. Quant à la commission dont il n'est point parlé dans le discours, on nous assure qu'elle a été instituée et elle annonce clairement que sa mission est de faire enquête relativement aux obligations ou accusations formulées dans l'enceinte de cette Chambre, au sujet des certains faits relatifs au chemin de fer du Pacifique. On dit même que sa mission ne se borne pas là, mais qu'elle comprend formellement, comme objet principal de sa formation, les allégations formulées dans cette Chambre. Pour ma part, je saisis la première occasion de protester, comme je l'ai déjà fait, lorsque les conseillers de la Couronne instituèrent une autre commission royale d'enquête au sujet d'autres faits relatifs au chemin de fer du Pacifique. C'est, selon moi, en substance, une grave atteinte, non pas à la dignité du Parlement, dont je me soucie fort peu, mais à son indépendance. Je crois que l'exécutif ne peut se saisir de ses accusations avant de les avoir soumises à la Chambre.

Je crois que ce qui se passe ici ne doit être rendu public que quand nous voulons le faire connaître, et que les accusations formulées ici doivent être vérifiées par nous ou par telle commission que nous pourrions instituer, mais non point par une commission que les conseillers de la Couronne instituent sans l'avis de parlement. Autant que je puis en juger, la manière dont cette commission procède, outrepassa considérablement ses droits légitimes. On peut convenablement instituer pareille commission pour renseigner les conseillers de la Couronne, et par leur intermédiaire la Couronne, sur des faits qu'ils ignorent, de rechercher les causes, non pas selon moi, d'un crime, mais, en tout cas, d'actes voisins du crime, de renseigner la Couronne et les ministres sur l'administration bonne ou mauvaise des départements par leurs subalternes, en d'autres termes de renseigner les ministres sur les faits qu'ils doivent connaître pour administrer convenablement les affaires du pays. Mais je crois que cette commission dépasse ses pouvoirs en s'occupant de questions d'administration publique ou de questions politiques; je crois encore moins qu'il soit dans les attributions de cette commission de rechercher les rapports particuliers qu'ont pu avoir, avec ces questions, les ministres du jour ou leurs prédécesseurs. Ces questions sont hors du domaine des commissions; ce sont de graves et importantes affaires d'état qui doivent être réglées par le Parlement ou par les moyens qu'il pourra choisir. Ce ne sont pas des questions administratives; ce ne sont pas souvent des questions de faits, ce sont des questions politiques au sujet desquelles le peuple peut accorder ou retirer sa confiance.

A mon avis, il existe une autre raison pour laquelle cette commission ne peut s'occuper de questions pareilles. Les principes les plus élémentaires de la raison et de la justice s'opposent à ce que des hommes nomment leurs propres juges. Les principes les plus élémentaires de la raison et de la justice s'opposent à ce que les ministres nomment les juges de leurs propres adversaires. Ces deux principes sont violés par la nomination d'une commission qui somme de comparer des ministres, des anciens ministres et les oblige à déclarer sous serment s'ils sont ou ne sont pas coupables de corruption, ou s'ils n'ont pas des intérêts dans certains contrats. Je crois, en outre, que si l'on veut formuler de pareilles accusations, ce doit être ici, sur la responsabilité d'un représentant, et qu'elles doivent être examinées par les autorités que le parlement pourra constituer dans ce but, mais je prétends que la manière dont l'on procède, dans ce cas, n'est justifiée ni par la justice, ni par les précédents, ni par la raison.

Quelles sont les personnes nommées pour faire cette enquête, et quelles sont leurs instructions? Nous savons que les commissaires royaux doivent agir d'après les instructions qu'ils reçoivent de temps à autre; nous savons que la Couronne (c'est-à-dire les ministres) a le droit de donner ces instructions; mais aucune règle ne précise la manière dont ces instructions seront communiquées et reçues. Qui sait si l'honorable ministre des chemins de fer ne peut pas, en vertu d'un arrêté du conseil, faire venir, tous les matins, son commissaire en chef à son bureau, pour lui indiquer comment il doit conduire l'enquête et quelles questions il doit faire. En tous cas, la commission se compose d'un juge de comté, président, d'un commissaire-adjoint du revenu, d'un homme employé, de temps à autre, par le gouvernement, et d'un candidat ministériel défait dans sa division électorale, ce dernier agissant comme secrétaire, et c'est là un tribunal bien disposé à plaire au ministre; peut-être ne lui plaira-t-il pas tout à fait, mais il fera bien tout son possible. Les honorables députés de la gauche n'ont aucun motif de se plaindre que l'on institue une commission quelconque, mais c'est pour nous un devoir impérieux de protester contre une manière de procéder qui pourrait, dans d'autres circonstances, aboutir à un déni de justice et qui est basée sur une violation de toutes les règles de l'équité. Une enquête complète est nécessaire dans ce cas. Comment

nous est-elle garantie? Les deux partis sont-ils représentés comme dans toutes les causes qui entraînent des considérations politiques? C'est ainsi que l'on procède en Angleterre, lorsque l'on institue des commissions chargées d'enquêtes qui n'impliquent aucune considération politique. Les membres de ces commissions ne sont point partisans. Règle générale, ils sont pris parmi les hommes éminents des deux partis. Je dirai plus: Si vous voulez faire une enquête politique, qui se terminera par l'acquiescement ou la condamnation de l'une ou l'autre partie, si cette enquête est tellement importante, les deux partis ne devraient-ils pas être représentés, afin que l'interrogatoire et la preuve soient complets, et que le grand tribunal de l'opinion publique, ainsi que cette Chambre, aient le plus de données possibles pour baser leurs conclusions. Je n'ai jamais fait grand cas des décisions de ces tribunaux. J'ai toujours vivement désiré que les commissions soient composées de manière à dévoiler tous les faits, et qu'une fois les faits connus, nous formions notre jugement.

Je n'examine pas ici la manière dont procède cette commission et les révélations qu'elle nous a faites. Je borne mes observations aux questions politiques et constitutionnelles que comporte l'existence de semblable commission, et je dis que, d'après moi, non-seulement ce qui s'est passé ici, mais ce qui a eu lieu ailleurs et dont nous avons autrement acquis connaissance, rend nécessaire une nouvelle intervention du parlement.

Je crois qu'il est temps, monsieur l'Orateur, de mettre fin au système de courtage en fait de contrats. Le temps est arrivé, je crois, où notre dignité et notre position en mettant de nouvelles restrictions au droit qu'ont les députés d'agir comme agents ou sollicitateurs auprès du gouvernement pour obtenir diverses faveurs. A ce propos je n'impute, explicitement ou implicitement, aucun motif non-avouable aux députés qui agissent comme tels. Mais quand des transactions comme celles dont il s'agit, sont rendues publiques, quand l'opinion générale est évidemment que les personnes qui veulent négocier une affaire avec le gouvernement, ont plus de chance de réussir en employant les services de monsieur un tel ou un tel, parce qu'il est membre du parlement, le moment est arrivé de mettre fin, pour toujours, à pareil état de choses; il est temps qu'aucun de nous du moins pour un profit ou une récompense, ne puisse intervenir dans les affaires du ressort des départements ou de l'exécutif, quoique comme nous intervenons dans les affaires du ressort de l'une ou l'autre Chambre.

Le discours contient quelques observations sur l'état général du pays. Chacun de nous admet qu'un des éléments essentiels du progrès de notre pays, surtout depuis l'acquisition du Nord-Ouest, est l'accroissement de notre population. Je crois que nous n'avons pas beaucoup à nous féliciter sur ce point. Je me souviens des touchants appels que faisaient les honorables messieurs de la droite sous l'ancienne administration. Ils versaient presque des larmes en déplorant la funeste influence de l'honorable représentant de Lambton, (M. Mackenzie) influence qui dépeuplait le pays. On nous disait que cet exode ruinait le pays, que le meilleur de notre population émigrerait aux États-Unis, bien que cette émigration ne fût pas plus importante par le nombre que par la qualité. Voilà ce qu'on nous disait pendant les cinq mauvaises années,—ces années pendant lesquelles les chiffres sur lesquels les honorables messieurs basaient leurs assertions, n'ont jamais été contestés,—ces années pendant lesquelles l'immigration aux États-Unis était représentée par les chiffres suivants :

En 1873-74	30 596
“ 1874-75	23,519
“ 1875-76	22,379
“ 1876-77	22,039
“ 1877-78	21,474

C'est-à-dire que l'immigration diminuait constamment et s'élevait au chiffre total de 120,037. Et c'est en face de ce

total, en face de cette diminution graduelle que les honorables messieurs exhalaient leurs plaintes ! Ils ignoraient que pendant les cinq années de leur administration précédente, alors qu'ils n'exhalait aucune plainte à propos de l'émigration, les chiffres étaient bien différents, je ne saurais un moment le nier ; les voici :—

En 1863-69.....	30,921
“ 1869-70.....	53,640
“ 1870-71.....	47,082
“ 1871-72.....	40,288
“ 1872-73.....	37,569

Soit un total de 209,403, au lieu de 120,000 pendant les années désastreuses, ou un excédant de 89,000, c'est-à-dire au delà de 75 pour cent de plus que l'émigration qui avait plongé les honorables messieurs dans la douleur et le deuil lorsqu'ils siégeaient sur les banquettes de l'opposition. Mais, M. l'Orateur, les voilà revenus au pouvoir et l'exode recommence. Les voici de retour à Ottawa et notre population s'enfuit aux Etats-Unis. Lorsque les honorables messieurs nous citaient les chiffres des Etats-Unis, ils n'avaient pas encore découvert que ces chiffres étaient entièrement inexacts, qu'on les avait manipulés, dans un certain but, et qu'ils ne représentaient pas la vérité. Au contraire, ils ont tonné contre nous à propos de ces chiffres, et comme nous ne possédons pas l'intelligence et la subtilité des honorables messieurs de la droite, nous n'avons point dit que l'administration des Etats-Unis avait manipulé les chiffres. A l'appui des mêmes faits, je dirai que le nombre d'immigrants s'élevait à 99,500, l'année dernière, et pour le trimestre suivant à 37,779, soit un total de 137,279 pendant les quinze derniers mois, soit 17,200 émigrants de plus que pendant les cinq années dont nous a parlé mon honorable ami, 17,200 émigrants de plus que durant cette triste période, et les honorables messieurs de la droite n'ont pas poussé un soupir, n'ont pas versé une larme sur le départ de leurs concitoyens.

Je ne prétends point, M. l'Orateur, que nous devions pleurer tous ensemble ces départs. Nous sympathiserons avec vous si vous consentiez à pleurer avec nous, (*Si vis me flere, primo flendum est tibi*). L'an dernier, 450,000 immigrants se sont rendus aux Etats-Unis. Sur ce total, notre jeune Canada a fourni les deux neuvièmes. Il a fourni plus que l'Angleterre, l'Irlande, l'Allemagne, enfin plus qu'aucune autre nation. Pendant les quinze derniers mois, $\frac{3}{4}$ pour cent de notre population a émigré, et si la même proportion d'Américains eût émigré chez nous, la population du Canada compterait aujourd'hui 180,000 âmes de plus. Nul doute que l'émigration dont l'honorable monsieur se plaignait, dans le temps, était restreinte au chiffre normal, et comparativement faible, mais les derniers chiffres que j'ai mentionnés—toutes les personnes qui ont tant soit peu étudié la question admettront ce fait—représentent une émigration calamiteuse pour nos principales ressources.

“ Mais, nous dit-on, pourquoi vous plaindre de cette émigration ? ” L'honorable ministre des finances admet que cet exode est déplorable, mais il nous recommande de ne pas tomber dans l'exagération. Il prétend que les choses ont été mal représentées, et il a constaté cela en comparant soigneusement l'année expirée le 31 décembre avec celle qui s'est terminée le 30 juin. Si tel n'est point le cas, il est au moins remarquable et même extraordinaire qu'il nous ait mentionné les chiffres de l'année expirée au 31 décembre au lieu de celle qui s'est terminée le 30 juin. Nous ne pouvons demeurer silencieux en présence de ces faits ; nous devons constater les faits et, s'il est possible, rechercher les causes de cette forte émigration, car, en supposant même que de graves erreurs ont été commises dans ces chiffres, que les officiers du recensement et les statisticiens américains deviennent de plus en plus inexacts chaque année, personne ne peut nier le fait qu'une émigration considérable de notre population a eu lieu. Je répète que nous ne pouvons rester silencieux. Les honorables messieurs de la droite se gênent-ils

de parler ? Nous parlons de cette affaire dans le pays et dans cette Chambre, dans le but de constater les difficultés et, s'il est possible, de les faire disparaître ; mais quand le premier ministre, avec toute l'autorité de sa position, dans les circonstances les plus remarquables où puisse se trouver un premier ministre, adresse la parole à une députation de marchands de Manchester qu'il recevait à Londres et s'exprime comme on va le voir, c'est toute une autre chose. Voici ses propres paroles :—

“ Il en résulte que tout le talent, toute l'ambition, toute l'habileté d'artisan et tout l'esprit d'entreprise de ceux de nos jeunes gens qui ne sentent pas de goût pour l'agriculture et préfèrent se livrer à l'industrie, s'en vont aux Etats-Unis. Les artisans qui laissent notre pays, sont les plus accomplis, les plus rangés, les plus capables, les mieux doués. Ils nous quittent tous parce qu'ils peuvent trouver de l'emploi aux Etats-Unis où il y a des manufactures. Ils ne veulent pas être cultivateurs et ils nous quittent.”

Vous observerez M. l'Orateur, que l'honorable monsieur parle au présent. Les chiffres nous ont indiqué le nombre des émigrants ; l'honorable monsieur nous énumèrent leurs qualités. Nous avons obtenu le nombre par l'intermédiaire des statisticiens, l'honorable monsieur nous donne la valeur de cette émigration. Une émigration de cette nature mérite assurément qu'on la mentionne, même dans le discours du trône. Mais je crois que l'honorable monsieur se trompe sur la nature et les causes de cette émigration. Je crois que nombre de cultivateurs quittent notre pays pour aller s'établir ailleurs et qu'en outre de nos jeunes artisans, nous perdons un grand nombre de ceux qui, dans d'autres circonstances, resteraient sur les terres des anciennes provinces, ou iraient s'établir sur les terres des nouveaux districts.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. BLAKE, continuant, dit :

Le discours du trône contient une déclaration qui n'est qu'une répétition de celle de l'année dernière et que, j'en ai la certitude, nous avons tous lue avec regret, savoir, que nous avons dû dépenser d'énormes sommes pour soustraire la population sauvage à la famine. Du moment où nous avons entrepris un vaste système d'assistance pour les sauvages, j'ai toujours craint que ce ne fût une charge permanente pour le trésor. Nous savons tous que du moment où une semblable population a l'assurance qu'on les nourrira, elle réclame des aliments. Il est vrai que, dans la circonstance actuelle, cette demande semble justifiable, jusqu'à un certain point, par le fait que la source ordinaire de leur approvisionnement a fait défaut, mais je crains bien qu'après avoir nourri les sauvages du Nord-Ouest depuis deux ans, nous ne soyons obligés de les nourrir encore pendant plusieurs années à venir. Les rumeurs qui nous arrivent par l'intermédiaire des officiers de ce service, ne sont pas très encourageantes. Des lettres m'informent que la distribution de provisions aux sauvages a été faite avec extravagance, je dirai même d'une manière folle ; à part des provisions ordinaires, on leur aurait fourni de grandes quantités de pain d'épice, de rubans et de bougies ; pourquoi ? Je l'ignore. Je crois qu'un des officiers coupables de ces extravagances, a été fort justement destitué ; mais je crains qu'une partie du crédit que nous allons être appelés à voter, sera affectée à payer les extravagances et folies que je viens de mentionner.

Le discours du trône attribue le retour à la prospérité, en grande partie à l'opération du tarif, et nous donne l'intéressante information que le tarif a non-seulement contribué au développement de nos manufactures et de certaines productions du pays, etc. Je suis fort heureux d'apprendre que le tarif a développé d'autres productions du pays. Voilà certainement un tarif qui opère en grand. Il a un effet presque universel et il est très satisfaisant d'apprendre que toutes les productions du pays se sont développées sous son

opération. Toutefois, avant d'adopter ce paragraphe, il conviendrait d'avoir des renseignements détaillés, indiquant quelles manufactures et quelles autres productions du pays ont pris du développement, grâce au tarif. Le premier ministre dans le discours auquel j'ai déjà fait allusion a abordé ce sujet, et ses observations sont peut-être une réponse aux arguments en faveur du tarif que l'honorable député de Toronto Ouest est allé chercher dans les théories de l'économie politique. Le langage du premier ministre exprime clairement les opinions que j'ai moi-même à cet égard.

Voici ses paroles:—

“ Naturellement, si l'accumulation de la richesse, la question d'acheter au plus bas prix et de vendre le plus cher possible et tient les seuls principes à considérer dans la vie d'une nation, j'admettrais que notre tarif est une erreur; mais il y a d'autres considérations. Il faut considérer les questions de la force et du développement naturels.”

Le très honorable monsieur donne ensuite des raisons plus ou moins convaincantes pour prouver que la force et le développement naturels d'une nation profitent d'un tarif qui ne facilite pas l'accumulation de la richesse et ne donne pas à l'acheteur un marché ou il achète au prix le plus bas, et au vendeur le marché où il vend au prix le plus élevé. Nous ne saurions accepter entièrement ces raisons. Il nous est bien permis de ne point croire, avec lui, que la force et le développement naturels d'une nation profitent d'un tarif qui ne nous enrichit point, mais nous appauvrit, et ne nous donne pas les moyens de vendre et d'acheter sur les marchés les plus avantageux. Mais il est bon de savoir que, pour des raisons économiques, en Angleterre, dans ce pays du libre échange, l'honorable premier ministre qui est grandement responsable du tarif et d'autres mesures du gouvernement, a franchement reconnu qu'au point de vue économique, le tarif n'est point tel que l'honorable monsieur le représentait aux électeurs en 1878, mais qu'au point de vue économique, c'est une erreur. Dans le même discours l'honorable monsieur (Sir John A. Macdonald) expliqua comment les cultivateurs de notre pays bénéficieraient du tarif: Dans l'exposition de ses vues, en Angleterre, l'honorable monsieur ne s'est point permis ces déclarations extraordinaires qu'il faisait fréquemment, avant les élections de 1878. Je crois qu'il use maintenant d'une plus grande prudence que par le passé. Voici comment il s'exprimait dans ce discours:—

“ Nous avons cru à tort ou à raison, qu'il était possible d'élaborer le tarif de manière à aider au développement des manufactures naissantes du Canada, et, en ce qui regardait les cultivateurs, à empêcher les graves perturbations locales qui se produisent parfois dans la valeur des produits agricoles du Canada, par l'exclusion sur les marchés locaux et pour des fins particulières, des grands capitalistes américains qui forment toutes sortes de coteries d'accapareurs pour dérouter le commerce de leurs voisins.”

Voilà jusqu'à quel point l'honorable monsieur offrait de favoriser les cultivateurs. Mais il n'en appelle plus aux grands principes qu'il déclarait si hautement dans les townships de l'Est et autres parties du pays, en expliquant les avantages positifs que le tarif offrirait aux cultivateurs qui doivent aller vendre leurs produits sur les marchés étrangers. Mais, aujourd'hui, les cultivateurs sont protégés seulement contre l'importation des produits de ces impudents capitalistes américains qui envahissent nos marchés. Nous n'admettons pas la même manière de remédier à cet inconvénient. Toutefois, il parle aujourd'hui, avec beaucoup plus de modération et de modestie, des avantages que le tarif donne au cultivateur.

Pendant les vacances, l'honorable premier ministre et ses collègues ont déclaré qu'en substance, le tarif est un tarif de revenu, adopté dans le but de faire face à nos obligations, en un mot, que c'est essentiellement un tarif de revenu. J'admets volontiers que, dans quelques-unes de ces dispositions, c'est un tarif de revenu; dans d'autres,—le plus grand nombre,—il est essentiellement protecteur, et d'autres dispositions n'ont pas pleinement réalisé leur objet. Toutefois, elles produisent un revenu considérable. Mais on peut dire, je crois, que ce tarif est essentiellement protecteur et

qu'incidemment il produit un revenu, plutôt que de soutenir la proposition inverse, savoir que c'est un tarif essentiellement de revenu et incidemment protecteur. C'est ainsi qu'on le définissait aux électeurs en exaltant ses bienfaits, avant qu'ils eussent pu en observer le fonctionnement. Il a pour objet général d'entraver les importations pour favoriser les industries nationales. Un tarif ayant pour objet spécial d'entraver les importations, n'est pas, à proprement parler, un tarif de revenu, mais un tarif protecteur.

Mais le premier ministre n'a pas été seul, pendant les vacances du parlement, à faire ressortir les beautés du tarif. Le ministre des finances est allé discuter ces questions dans plusieurs villes d'Ontario. Je me rappelle très bien que pendant les pérégrinations du ministre des finances, avant la dernière session, alors qu'il visita une vingtaine de centres manufacturiers pour observer le fonctionnement du tarif, pour voir où en étaient nos manufactures, et le reste, il déclara plusieurs fois que son intention était de prendre les cultivateurs sous son aile protectrice, de visiter les districts ruraux et d'y constater les effets du tarif. Nous pensions que, cette année, il honorerait de ses visites cette classe de notre société. Mais je ne sais pas que l'honorable ministre ait visité d'autre comté que celui du Prince-Edouard. Il a visité Ontario-Nord dans un but électoral et est reparti, mais, à ma connaissance, c'est dans le comté du Prince-Edouard seulement, qu'il a mis à l'effet l'idée qui animait ses autres visites. Or pourquoi a-t-il perdu une si belle occasion de discuter le tarif avec les cultivateurs? Pourquoi a-t-il perdu l'occasion de vérifier les faits qui se sont manifestés depuis 1878 et la réalisation des promesses faites aux cultivateurs avant les élections générales? Pourquoi s'est-il soustrait au devoir agréable de leur expliquer comment les prix de leurs produits ont augmenté, comment les droits ont fait augmenter le prix de l'orge, par exemple, et comment ceux des autres grains ont subi une modification satisfaisante? Je ne comprends pas comment l'honorable ministre des finances a si mal rempli un devoir dont il avait proclamé l'intention de s'acquitter. Peut-être attendait-il une saison plus convenable, une époque plus propice, à laquelle ses arguments sembleraient plus plausibles aux cultivateurs.

Je suis heureux qu'il ait visité les centres manufacturiers de la province. Ces visites ont été fort agréables au ministre et ont servi d'excellente annonce aux établissements qu'il a visités. Je m'estime très heureux que, dans un comté où j'ai des intérêts, il ait visité deux manufactures, dont les affaires ont augmenté, grâce à l'annonce que cette visite leur a faite. J'espère que l'honorable ministre visitera toutes nos villes et donnera le bénéfice de la même annonce à toutes les manufactures du pays. Mais je lui rappellerai que tous les comtés ne sont pas formés exclusivement de villes, mais qu'il y a quelques terres en culture dans le pays et qu'il ferait mieux de consacrer une faible partie de son temps à visiter les cultivateurs et à étudier leur position actuelle, comme il l'a promis depuis longtemps, sans avoir encore accompli sa promesse.

L'honorable monsieur a commencé ses opérations par la publication dans la *Gazette*, après un intervalle raisonnable, de son bilan de l'année, et j'ai été surpris, je l'avoue, qu'il ait signé semblable rapport. L'honorable député qui siège près de moi (Sir Richard Cartwright) a démolé et démolira encore, je suppose, en présence de l'honorable monsieur, les calculs d'après lesquels ses opérations devaient nous donner un excédant de revenu de \$1,300,000 par année. Mais, supposant même que ce calcul fût exact et que nous eussions pu compter sur cet excédant de \$1,300,000, je ne sais pas qu'aucun autre ministre des finances, dans mon pays, ait jamais dressé ou fait dresser un état du revenu, comprenant une si forte partie du grand total, laquelle, n'a pas été réellement reçue, mais que l'on inscrit dans le but de produire une meilleure balance que celle qu'aurait donnée un état exact.

L'honorable monsieur a employé plusieurs moyens pour prouver aux électeurs d'Ontario que le tarif est un bienfait pour eux. Je ne le suivrai pas dans tout ce dédale de tromperies. Je mentionnerai pourtant un ou deux de ces moyens, parce que le discours du trône mentionne particulièrement cette question et que l'honorable député de Toronto-Ouest a affirmé, en termes généraux, mais d'une manière tout à fait inexacte, à mon avis, quelle est l'opinion dominante, dans le pays, au sujet du tarif. Le ministre des finances a parlé du droit sur le charbon en plusieurs occasions et déclaré que ce droit avait été imposé pour créer de bons rapports et des relations commerciales entre les diverses provinces, le tout pour l'avantage général. Nous désirons voir ces bons rapports autant que possible. Nous désirons favoriser, autant que possible, un commerce légitime entre les provinces, mais nous ne saurions admettre que les bons rapports et le commerce inter-provincial puisse s'établir par les moyens qu'il emploie. Mais il était fort amusant de voir l'honorable monsieur abattre, un instant après, son château de cartes et nous dire : "Comme membre du gouvernement, je déclare que si les Américains abolissent les droits sur le charbon et admettent, en franchise, les produits des mines de la Nouvelle-Ecosse qui sont à leur portée, nous abolirons aussi les droits sur le charbon et l'ouest le recouvrera en franchise comme auparavant." Et les bons rapports, et les relations commerciales entre les provinces? L'imposition d'un droit qui oblige la Nouvelle-Ecosse à expédier son charbon à l'ouest, va-t-elle établir de bons rapports et un commerce interprovincial? Et l'honorable monsieur est-il prêt à abandonner ces avantages pour assurer l'admission libre de notre charbon aux Etats-Unis?

Mais l'honorable monsieur défend l'imposition de ces droits par des arguments tout à fait spéciaux. Il prétend que ce sont des droits de revenu; or, en pareil cas, cette imposition ne saurait établir les bons rapports et le commerce entre les provinces; et il ajoute que si nous n'obtenons pas un revenu par ce moyen, il faudra avoir recours à d'autres. Comme droit de revenu, ils n'atteignent pas le but qui est d'établir le commerce entre les provinces et ils sont tout à fait injustifiables, parce que l'honorable monsieur n'est pas obligé de faire payer le revenu à une seule province en laissant les autres exemptes de ces mêmes droits. Ces droits sont entachés de partialité, ils atteignent non-seulement tout le pays, mais la population de toute une province et par suite, comme droits de revenu, et aussi parce que ce sont des droits imposés sur un article nécessaire à la vie, une matière première, en définitive, ils sont tout à fait injustifiables.

L'honorable monsieur a dit que les droits sur le charbon ne sont pas un complément des droits imposés sur l'huile de pétrole. Il a déclaré que les droits sur l'huile de charbon étaient nécessaires pour créer une grande industrie, et que cette industrie avait droit à considération. Et pourquoi? Qu'on me permette de répondre par ses propres paroles. "Puisque nous n'avons les puits à écoulement continu que les Etats-Unis possèdent et que nous devons extraire l'huile à grands frais et sans profits, nous sommes obligés d'imposer des droits de 200 pour cent sur la matière première et de 60 pour cent sur l'article manufacturé."

Mais je crois que cette question de l'huile de charbon donne lieu à une autre observation. Dans les derniers jours de la première session de ce parlement, il fut présenté un bill qui subit les trois lectures dans un jour, je crois, peut-être dans un instant, sans qu'on nous laissât le temps de l'examiner. Il arriva ce qu'on pouvait prévoir: ce bill était une erreur dans ses parties essentielles, il avait été préparé à la hâte, toutes les parties intéressées n'avaient pas eu le temps de l'examiner, et les résultats naturels s'ensuivirent.

Pendant la dernière session, pas précisément dans les mêmes circonstances, sur tous les points, parce que, sur certains points, la question avait été longuement discutée,

M. BLAKE

grâce à la motion de l'honorable député de Stanstead (M. Colby) le gouvernement présenta un bill, dans les derniers jours de la session, et il fut adopté sans nous donner le temps de prendre des renseignements et d'étudier la question. Or, sur un point, cette loi a produit de malheureux résultats dus au changement apporté dans le poids spécifique, changement qui, d'après une lettre écrite au nom d'un fabricant d'huile, n'était connu que d'une seule des parties intéressées et a eu pour effet de faire hausser considérablement les prix.

Je suppose que, pendant la présente session, nous allons voir un troisième projet de loi concernant l'huile de charbon. J'espère qu'il sera soumis à temps pour que nous puissions nous procurer des renseignements sur une question tant soit peu abstraite et technique à propos de laquelle il est important de connaître les vues des intéressés.

L'honorable monsieur a parlé aussi des droits sur le sucre d'une fois, a fait ressortir un fait isolé, d'une manière destinée, je regrette de le dire, à produire une fausse impression et cette impression, entièrement contraire aux faits, a été produite. A Stratford, et dans d'autres localités, l'honorable monsieur s'est exprimé en ces termes;

"Permettez-moi de signaler un autre fait: Le sucre raffiné s'est vendu à nos raffineries de Montréal à un prix moindre que celui auquel on aurait pu l'importer, si l'ancien tarif eût encore été en existence. Parfois, une faible augmentation des prix a pu se manifester; mais vous ne devez pas oublier que cette légère augmentation a été amplement couverte par la diminution des droits sur les sucres de qualités inférieures."

M. l'Orateur, ce que je trouve de repréhensible dans cette déclaration, c'est qu'elle insinue que le prix du sucre n'a pas augmenté, à Montréal, sous l'opération du nouveau tarif. L'honorable monsieur a mentionné des cas où, grâce à l'état du marché, le prix n'avait pas changé, et il nous donne ces faits comme représentant le résultat général. Cela me surprit, à l'époque, M. l'Orateur, parce que ceux de nous qui ont suivi les discussions à ce sujet et observé les cotes du marché, étaient arrivés à la conclusion que cette déclaration n'indiquait pas l'état réel de notre commerce. Je n'ai pas vérifié les chiffres, mais j'ai observé ceux que donne un journal publié dans la ville que l'honorable monsieur représente. Ces chiffres font voir que le prix moyen de New-York est de \$6.13, ce qui, avec les droits, monte à \$8.66, tandis que le prix moyen, à Montréal, est \$9.70, soit une différence moyenne de \$1.04, ou \$1,144,000 sur nos importations moyennes et une plus forte somme sur nos importations de 1880. Pendant la moyenne des prix, aux différentes époques de l'année, on arrivera, je crois à ces chiffres, pour la moyenne des prix courants.

Le ton général du discours du trône semble attribuer, en grande partie, au tarif, l'amélioration de notre commerce. Or, nous affirmons que cette amélioration n'est pas due au tarif, mais a eu lieu malgré le tarif. Il est bien vrai qu'une suite de bonnes récoltes, la longue pratique de l'économie, le fait que notre bois de service se vend beaucoup mieux et en plus grande quantité, le fait que nos bonnes récoltes nous sont profitables parce que le prix du grain est assez élevé, il est bien vrai que toutes ces circonstances ont ravivé notre commerce. Mais ce relèvement n'est dû qu'à ces circonstances, et je crois qu'il eût été beaucoup plus marqué si, pendant ces dernières années, notre population eût joui de la liberté de vendre et d'acheter sur les marchés de son choix.

Je crois que l'influence restrictive, ou comme on se plaît à l'appeler—l'influence protectrice du tarif a eu pour effet de retarder et d'affaiblir le courant de la prospérité, au lieu d'accélérer sa marche au milieu de nous. S'il est vrai, et j'aime à le croire, que nous entrons dans une ère de prospérité, c'est actuellement notre devoir de nous montrer prudents, de nous rappeler que nous avons eu précédemment des périodes de prospérité, qu'elles ont été et seront toujours suivies, d'après l'expérience de tous les temps et les renseignements de la raison, d'une période de réaction. C'est notre devoir, comme

députés principalement, d'user de prudence quand il s'agit de contracter des obligations permanentes. Nous ne devons pas oublier qu'à une époque antérieure, alors que la marée montait, les honorables messieurs de la droite ont cru qu'elle monterait toujours, qu'ils contractèrent des obligations permanentes auxquelles on trouva difficile ou même impossible de faire face ou de se soustraire, lorsque la marée commença à descendre. Nos obligations permanentes devraient être basées, non pas sur l'augmentation graduelle du revenu pendant une période de prospérité, mais sur la juste moyenne de la progression que nous pouvons espérer, en tenant compte égal des années propères et des mauvaises années qui les suivent invariablement. Et si nous négligeons cette considération, si nous imposons au pays des charges trop fortes pour la moyenne de son développement, une période temporaire de prospérité nuira plus à notre position qu'elle ne l'améliorera.

Ces observations s'appliquent à chacun de nous. Chacun dans la gestion de ses affaires personnelles, agit d'après ces principes, et, comme nation, nous devons nous y conformer, ou, à défaut d'en agir ainsi, nous résigner à subir les conséquences de notre conduite.

Voici, selon moi, quel est le premier devoir de l'administration : Si le revenu indique un surplus, réduire les droits trop élevés. Ces droits ont été imposés en dépit des engagements pris par les honorables ministres avant les élections. Ils nous ont dit, en effet, que l'état financier du pays exigeait l'imposition de ces droits; ils ont trouvé, nous ont-ils dit encore, les finances du pays dans un état déplorable qu'ils ne s'imaginaient pas, et ils se sont vus dans la pénible nécessité d'imposer ces charges au pays. Ces charges sont onéreuses à l'extrême et si leur imposition a produit un surplus, les honorables messieurs ne doivent pas réclamer une prospérité factice basée sur les recettes provenant de charges excessives, et c'est leur devoir de soulager le pays d'une partie de ces droits, du moment où ils ne sont plus nécessaires.

Et en soulageant le pays de ces droits, notre premier devoir est de considérer quels sont les plus odieux, les plus injustes, les droits purement locaux, les droits les moins productifs, afin de les faire disparaître et, en exemptant ainsi le peuple, laisser chacun plus libre de travailler à sa prospérité individuelle et, par là même, à la prospérité nationale.

Selon moi, l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty) envisage la situation politique à un point de vue dont on peut mettre en doute l'exactitude. Il prétend que nous sommes tous parfaitement satisfaits, qu'il n'existe aucune querelle de clocher entre nous, aucun sentiment de contrariété, que le tarif n'est plus un tarif de parti, mais celui qui convient à tout le pays.

L'honorable monsieur a-t-il lu les résolutions adoptées, l'autre jour, par une grande assemblée tenue à la Colombie anglaise qui va avoir son chemin de fer, paraît-il, mais qui déclare néanmoins que le tarif est préjudiciable à cette province, que c'est un fardeau et non un avantage? L'honorable monsieur voudrait-il inviter, non pas dans l'enceinte de cette chambre, mais à une conférence particulière, ceux de ses collègues qui viennent de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et discuter avec eux les effets de l'opération de ce tarif, leur demander ce qu'ils pensent et quelle est l'opinion relativement à ses effets dans leurs provinces et à ses effets prochains sur toute la Confédération, si l'on n'en biffe pas les clauses les plus iniques? Quand l'honorable monsieur aura fait cette expérience, qui lui sera facile pendant la présente session, il verra se dissiper le rêve de prospérité et de contentement universels répandus d'un bout à l'autre du pays par le tarif dont il nous a redit les louanges. Je n'ose trop espérer, néanmoins je veux garder encore l'espoir que nos discussions seront caractérisées par cet esprit de prudence et de modération que j'ai recommandé, que l'on ne proposera pas

aujourd'hui, comme il y a quelques années, de profiter de cette prospérité passagère pour engager le pays par des obligations permanentes que la moyenne de notre développement nous interdit. Je veux espérer, je le répète, que la modération caractérisera nos conseils et que nos décisions feront honneur au pays dont les intérêts nous sont confiés et lui feront honneur.

Sir JOHN A. MACDONALD. M. l'Orateur, je dois commencer par féliciter mes deux honorables amis qui ont proposé et appuyé cette résolution, de l'habileté dont ils ont fait preuve en cette circonstance; la Chambre a dû écouter leur discours avec un vif intérêt. Je dois aussi féliciter l'honorable préopinant de la manière vigoureuse dont il a rempli la tâche ingrate de chef de l'opposition dans cette Chambre. Il a parlé avec éloquence et vigueur. Nous l'accueillons et nous l'écoutons avec plaisir, comme chef du parti libéral, mais je dois dire qu'il n'agit pas en réformiste, il nous l'a prouvé une fois de plus ce soir. J'ignore pourquoi il s'en tient à l'ancienne manière de parler de *omnibus rebus*, et de mêler à la discussion de l'adresse tous les sujets dont la Chambre a mission de s'occuper. Il nous a parlé de charbon, d'huile de pétrole, des droits sur le sucre, de mon discours à Manchester, de la visite de mon honorable ami, le ministre des Finances, à Bowmanville, en un mot, il a mêlé au débat tous les sujets possibles, il a fait toutes sortes de suppositions et donné cours à toute espèce de rumeurs. "Il est rumeur ici;" "l'organe des honorables messieurs de la droite annonce;" "nous avons entendu répéter la chose si fréquemment qu'elle doit être vraie;" telles sont les phrases qu'il affectionne. Ces rumeurs forment la base du discours de l'honorable monsieur qui, en se fiant à ces rumeurs, a bâti toute une rangée de châteaux de cartes qui s'écrouleront avant la fin de la session.

M. l'Orateur, l'honorable monsieur ne s'attend pas, et la Chambre s'attend encore moins à ce que nous le suivions sur tous les points où il s'est placé successivement. Toutefois, l'honorable monsieur a atteint son but. Il a fait plaisir aux membres de la droite autant qu'à ceux de la gauche. Il nous a fait entendre une éloquente et admirable discussion des affaires publiques, et nul doute qu'il a parfaitement su plaire aux députés qui siègent derrière lui. Mais, pour ma part, je ne veux me laisser entraîner dans aucune discussion spéciale, avant qu'un bill, une mesure ou une résolution relatifs au sujet aient été soumis à la Chambre. En Angleterre et au Canada, la pratique adoptée à l'unanimité de la Chambre, prescrit qu'en acceptant, pour la forme, l'adresse en réponse au discours du trône, les chefs des deux partis peuvent faire les observations qu'ils jugent convenables, puis l'adresse est adoptée pour nous permettre de commencer, le plus tôt possible, les travaux de la session. À quoi bon nous lancer, ce soir, dans une discussion du tarif? Nous l'avons discuté durant deux sessions. L'avenir seul nous dira si ce tarif conviendra finalement au pays. Le discuter ce soir est chose inutile; et si nous ne terminons pas cette discussion ce soir, nous perdrons, en réalité, un jour et nous ne pourrions aborder aussitôt que nous le devrions, l'examen de la grande question pour la discussion de laquelle la Chambre a été convoquée.

Je remercie l'honorable monsieur des observations qu'il a faites relativement à toutes les éventualités possibles qui peuvent surgir du fait que la construction du chemin de fer du Pacifique est adjugée à une compagnie particulière. Nous le remercions beaucoup de nous avoir fait des recommandations et d'avoir soulevé des doutes, mais sans savoir si cette mesure, lorsqu'elle sera soumise à la Chambre, méritera l'approbation ou la critique de l'honorable monsieur, nous doutons fort peu qu'elle soit acceptée, non-seulement par la Chambre, mais par le pays entier, comme solution satisfaisante de la grande question qui dominait les destinées du pays et qui, par suite de l'appréhension qu'elle

plongerait la Confédération dans des dépenses sans bornes, a retardé son développement et empêché la population d'avoir, dans l'avenir du Canada, la confiance qu'il mérite. Je suis persuadé que la Chambre et tout le pays se sentiront soulagés de la responsabilité que nous imposait la construction du chemin de fer.

Je ferai une dernière observation à propos du chemin de fer du Pacifique. L'honorable monsieur nous a dit que nous aurions dû soumettre le contrat au pays avant de convoquer le parlement. Je ne pense pas qu'il eût l'intention d'aller si loin, parce qu'il est trop bon parlementaire pour ignorer qu'un pareil procédé est contraire aux principes et à la pratique admis en parlement. Aucune mesure parlementaire ne doit être soumise, comme il le voudrait, à l'approbation du peuple. Toutes les mesures doivent être soigneusement élaborées et considérées par les représentants du peuple, élus à cette fin; les membres du parlement doivent se réunir pour les diverses questions qui leur sont soumises, recueillir les avis et opinions de leurs collègues, et appliquer à l'étude de chaque question tous les renseignements s'y rattachant qu'ils peuvent recueillir. D'après la constitution anglaise, il appartient aux députés de régler ces questions; et c'est agir contrairement à la constitution anglaise que de soumettre une mesure compliquée à la discussion du peuple entier. L'honorable monsieur qui est bon parlementaire, sait parfaitement que nous n'aurions pas agi d'après les principes de la constitution en suivant la marche qu'il indique. Il ne s'agit pas de savoir si ce serait faire affront au parlement de soumettre ces documents au peuple avant d'en avoir saisi le parlement. C'est une question de principe qui distingue le système américain du système anglais. En principe, le parlement, en premier lieu, doit avoir communication de ces documents. Le parlement doit recevoir les propositions, le parlement est le tribunal qui en juge dans sa sagesse, parce que ses membres sont nommés par le peuple pour appliquer leur jugement à la décision de ces questions. Pour la décision d'une question spéciale impliquant des détails importants, il n'y a pas de tribunal plus incompetent que toute la population d'un pays, si intelligente et si instruite qu'elle soit.

L'honorable monsieur est allé jusqu'à dire qu'il eût fallu un plébiscite. Il prétend qu'une question de ce genre aurait dû être soumise d'abord au peuple. Nous connaissons, M. l'Orateur, le sens du mot plébiscite. Le plébiscite est un mécanisme à l'aide duquel un tyran impose une question au peuple. Nous connaissons les résultats d'un plébiscite dans d'autres pays. Nous ne voulons pas introduire ici le système de la France impériale. Nous voulons rester fidèles à la vieille et excellente règle de la constitution anglaise.

Mais, M. l'Orateur, s'il est juste, obligatoire ou opportun de soumettre au peuple une mesure qui comporte des questions de grande importance, relativement à des dépenses d'argent et au développement du pays, pourquoi l'ancien ministère dont l'honorable monsieur a été membre pendant un temps assez considérable, et partisan, bien que peu zélé parfois, pendant quelque temps, pourquoi l'ancien ministère n'a-t-il pas soumis au peuple les nouvelles mesures concernant le chemin de fer, en 1874, les mesures qui opéraient un changement complet dans la construction du chemin de fer et, en particulier, dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien? Pourquoi n'a-t-il pas alors dissous les chambres et soumis la question au verdict populaire? Les honorables messieurs arrivèrent au pouvoir en 1873. Leurs mesures étaient prêtes en 1874. Je ne crois pas que, suivant la doctrine mise en avant par le chef actuel de l'opposition, celui qui occupait ce poste avant lui puisse, avec sa connaissance du droit parlementaire, maintenir qu'il était obligé comme premier ministre de soumettre ses propositions au peuple avant d'en saisir le parlement, à cause de la grande importance de l'entreprise. On nous soumit ce projet par la voie ordinaire, tout comme s'il se fût agi de constituer légalement le bureau de direction

Sir JOHN A. MACDONALD

d'un orphelinat. Un projet de loi fut présenté, il suivit les phases ordinaires, le projet devint loi et le gouvernement fit d'énormes dépenses sans avoir préalablement fait part du projet au peuple et lui avoir demandé son avis.

M. l'Orateur, je n'ai plus qu'un mot à dire au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable monsieur a rappelé une observation que j'ai faite à Hochelaga, on me rendant à Ottawa, devant une députation de mes amis de Montréal qui m'avaient pris à l'improviste. Je leur dis que les entrepreneurs étaient prêts à continuer les travaux que le parlement se réunir en novembre ou en février, et je disais la vérité. Les entrepreneurs sont des hommes sérieux. Les syndics ont ré-olu de construire cette ligne et ils ont les moyens de la construire; ils étaient tellement persuadés que l'arrangement est équitable pour eux-mêmes et pour le Canada, qu'ils étaient convaincus que le parlement le sanctionnerait, quelle que fût l'époque à laquelle on le lui soumettrait et, par suite, si le gouvernement leur eût dit: "Commencez de suite, nous sommes persuadés que le parlement nous appuiera et votera tous les crédits nécessaires pour faire face aux dépenses que vous aurez encourues," ils auraient volontiers commencé les travaux immédiatement. J'ajouterai, M. l'Orateur, que, malgré les railleries dont toute l'affaire a été l'objet, je crois que les capitalistes qui ont pris la responsabilité de cette grande entreprise, la mèneront à bonne fin, qu'ils l'exploiteront avec succès et qu'ils développeront cette région comme l'on doit s'y attendre après l'accomplissement d'une aussi vaste entreprise. Lorsqu'ils auront obtenu ce résultat, le pays sera déchargé de la responsabilité des dépenses que la construction de la ligne exigera, et de la crainte qu'une voie ferrée si étendue, ne serve d'engin politique et que, comme construction faite par le gouvernement, elle ne soit la cause d'abus et ne contribue pas, comme elle doit le faire, à la colonisation du pays. La colonisation offrira une compensation raisonnable aux constructeurs de la ligne et ils exécuteront les travaux beaucoup mieux que le gouvernement n'aurait pu le faire.

L'honorable monsieur a parlé ensuite un programme du gouvernement concernant les terres. Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable député aurait dû étudier cette question davantage, avant de nous lancer une volée d'insinuations—je ne dis pas d'accusations—au sujet de ce programme. Il dit avoir lu quelque part que certains immigrants ont été chassés du district de la Montagne à la Tortue et qu'on a publié des avis prévenant les colons que leurs réclamations ne seraient pas reconnues. Voici ce que je puis répondre à l'honorable monsieur: La loi concernant les terres existe, et le gouvernement a cru devoir la faire connaître aux émigrants. On les a avertis, pour leur faire éviter des erreurs et leur ôter toute raison de se plaindre ultérieurement. On leur a fait connaître la loi du pays dans tous ses détails à cet égard; et, par suite, quand ils ont agi en contravention à la loi, c'était à leurs risques et périls. On leur a signalé la nature de la loi et en cela se résumant tous les avis qui leur ont été donnés.

L'honorable monsieur prétend que les déclarations, ou plutôt les calculs que j'ai faits relativement à l'immigration qui se dirige vers cette région, sont complètement erronés. Je regrette d'avoir à dire, M. l'Orateur, que les calculs faits par les employés du gouvernement, d'après les informations les plus positives que l'on pouvait se procurer à l'époque, ne se sont pas vérifiés. Je regrette d'avoir à dire que l'immigration n'a pas été, à beaucoup près, aussi considérable que nous avions tout lieu de l'espérer. Cela s'explique. Mais je dois faire observer que l'honorable monsieur a dit qu'au lieu de 25,000 il n'en était pas arrivé le tiers de ce nombre; mais je crois que l'honorable monsieur fait complètement erreur.

M. MACKENZIE. Non.

SIR JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur dit "Non." Un des inconvénients d'une discussion de ce genre à propos du discours du trône est que, pour contredire une rumeur, on n'a pas encore les documents qui prouveraient la fausseté; l'entière fausseté d'assertions faites aussi témérairement, car je n'hésite pas, je le répète, à me servir de ce dernier mot. L'honorable monsieur a pris un ton joyeux et enthousiaste pour nous dire que le pays avait été désappointé et que l'immigration n'a point été aussi nombreuse, l'année dernière, qu'il avait raisonnablement lieu de s'y attendre.

L'honorable monsieur se rappelle, nous a-t-il dit, comment lorsque nous étions dans l'opposition, nous versions des larmes sur la dépopulation du pays amenée par les malignes influences de l'ancien gouvernement et du libre-échange. J'ignore, M. l'Orateur, si lorsque nous étions dans l'opposition, nous avons versé des larmes amères à propos de cet exode, mais nous l'avons certainement regretté. Nous avons vu les conséquences, les inévitables conséquences de la dépopulation qui aurait continué si notre pays eût demeuré longtemps sous leur administration. Nous avons regretté cet exode, M. l'Orateur, mais certainement nous ne nous en sommes point réjouis à l'époque.

Mon honorable ami semble croire qu'il a découvert un argument bien fort en disant que le pays n'est pas aussi prospère que nous aurions lieu de l'espérer. C'est un de ces hommes qui au lieu de voir son opinion contredite, se soumettrait à n'importe quel sacrifice. L'honorable monsieur a déclaré—et il a mis du zèle et de l'habileté à élaborer cette déclaration—que notre pays n'atteindra jamais la prospérité que nous avons déclaré être l'objet de notre espoir et de notre attente; et l'honorable monsieur eût été encore plus sévère si les chiffres n'étaient venus démentir ses calculs.

Un numéro récent du *Grip* contient une très bonne caricature d'un des partisans de l'honorable monsieur. Le partisan pleure et quand on lui demande le sujet de ses larmes, il répond : "Mais ne savez-vous pas la mauvaise nouvelle ? Le prix de l'orge a haussé !" L'honorable monsieur se réjouit malicieusement de ce que l'immigration n'a pas réalisé notre attente, et bien qu'il puisse en souffrir lui-même, bien que ce fait puisse retarder le développement de la prospérité du pays, il souffrira lui-même et il sacrifiera le pays, pourvu que ses prédictions se réalisent. Il me rappelle ce journalier qui avait parié avec son compagnon que celui-ci ne pourrait point le porter jusque sur le haut du toit dans son oiseau. Le pari fut conclu et le journalier sauta dans l'oiseau. Lentement, le parieur fut hissé sur le toit. "Eh ! bien, dit-il, je t'ai mené à bon port." "C'est vrai, dit l'autre, il faut que je te paie; j'en suis chagrin. Tu as presque trébuché."

M. BLAKE. Je crois que j'aurais eu une bonne chance à la hauteur du troisième étage, comme je l'aurai, sans doute, à la troisième anecdote que nous racontera l'honorable monsieur. (*)

SIR JOHN A. MACDONALD. J'admets que, sous le rapport du nombre, l'immigration n'a pas répondu à notre attente, mais elle se composait d'émigrants fort recommandables et possédant des capitaux. Je n'en puis mentionner le chiffre avant que le rapport nous soit soumis, mais je puis dire à l'honorable monsieur qu'il a grandement réduit le chiffre de l'immigration au Canada. Pendant ma récente visite en Angleterre, avec mes deux honorables amis, qui corroborent mon assertion, j'ai constaté,—je puis le dire positivement,—que le Canada attire beaucoup l'attention. Nombre de personnes ayant des ressources et même de la fortune, désiraient quitter la mère-patrie pour se fixer au Manitoba ou au Nord-Ouest. L'honorable monsieur répondra que nous n'avons pas le don de prophétie, parce que mes

prédictions de l'an dernier ne se sont pas réalisées; mais je puis lui prédire qu'en 1881,—à moins que les efforts anti-patriotiques de certains honorables messieurs du Canada n'aient leur effet,—nous aurons une immigration considérable et choisie venant d'Angleterre. J'espère aussi que le concours de cette compagnie qui, comme toutes les compagnies de chemins de fer auxquelles on fait des octrois de terre, a un intérêt direct à favoriser l'immigration, produira un excellent effet dans ce sens, et à moins de circonstances imprévues, à moins que les honorables messieurs de la gauche redoublent d'efforts pour éloigner les immigrants, nous verrons arriver ici une forte immigration à partir de ce moment et ensuite. Nul doute que les discours des honorables messieurs de la gauche ont été préjudiciables au Canada en Angleterre. On nous les a jetés à la face, on les a cités pour prouver que nous ne pouvons pas demander aux Anglais de se lancer dans des entreprises canadiennes. Je veux parler des discours que l'honorable monsieur et l'honorable député de Lambton ont prononcés l'année dernière. Mais, outre le rapport du discours, nous avons le portrait de l'honorable monsieur que l'on peut voir dans la brochure que j'ai à la main. Nous pouvons y contempler la figure expressive de l'honorable monsieur; la ressemblance est très-bonne, mais ne rend pas tout-à-fait justice à l'original. Nous y lisons aussi des extraits du fameux discours que l'honorable Edward Blake a prononcé à la Chambre des Communes du Canada. Mais outre les discours de l'honorable monsieur, outre sa vaste influence, nous avons la représentation de la figure agréable, intelligente et expressive de mon honorable ami, et tout cela est répandu parmi des populations qui ne le connaissent pas aussi bien que nous—et nous ne pouvons lui résister; est-il donc étonnant que certaines personnes ne puissent résister à ses artifices et croient que le Canada est la pépinière des Etats-Unis, est-il étonnant que nombre d'immigrants qui, autrement, se seraient fixés sur nos territoires, aient été entraînés loin de nous par les efforts de l'honorable monsieur et de ses amis.

Dans son discours, l'honorable monsieur a parlé de la commission du service civil. Le gouvernement, comme l'a dit, avec raison, l'honorable monsieur, était prêt à soumettre un projet de loi à ce sujet, pendant la dernière session. Mais plus nous étudions la question, plus vaste elle nous apparaissait, et l'objet que le gouvernement voulait surtout atteindre était d'organiser et améliorer le service extérieur ce qui n'a jamais été étudié systématiquement. Il ne s'agit pas ici, je n'ai pas besoin de le dire, d'une question de parti. C'est une question à laquelle les honorables messieurs de la gauche sont aussi intéressés que le gouvernement. Si jamais ils reviennent au pouvoir—et je suis fâché d'avoir à dire, pour l'avenir du pays, que le jour arrivera peut-être où ils siégeront à la droite—nul doute qu'ils profiteront volontiers des changements que la commission pourra suggérer, si ce sont des améliorations, et j'espère qu'ils aideront l'administration à opérer ces changements. Cette question, comme on l'a dit, n'offre pas d'intérêt immédiat, grave, brûlant, et on peut l'examiner à loisir. Le résultat de cette enquête qui, je crois, a été minutieuse et complète, sera soumis à la Chambre. L'honorable monsieur (M. Blake) nous a raillés parce que nous n'avons pas mis assez d'énergie et de zèle à étudier cette question, mais je ne sache pas que les honorables messieurs de la gauche aient fait preuve de beaucoup d'énergie dans le même sens. Ils ont laissé ce soin à mon honorable ami de la gauche, le député d'Elgin-Ouest (M. Casey) qui s'en est occupé avec zèle et empressement et avec le ferme désir de réaliser ce dont nous serions tous satisfaits, l'amélioration du service civil.

L'honorable monsieur (M. Blake) a parlé d'une autre commission qu'il regarde comme très importante. Il proteste, nous dit-il, contre cette commission, ainsi qu'en 1873, je protestai contre celle qui était chargée de faire

(*) I thought I had a chance about the third story. Le mot *Story* veut dire en anglais : *étage* et, aussi bien, *anecdote*.

enquête sur le scandale du chemin de fer du Pacifique. Il proteste, nous disant qu'instituer une pareille commission, c'est faire un acte inconstitutionnel, malhonnête, entièrement contraire aux principes qui devraient animer un gouvernement et qu'un parlement peut reconnaître. Entre autres choses, il a dit que le gouvernement ne devrait pas choisir ses propres juges. Or, ce n'est pas ici une affaire de choix. Il existe une loi spéciale dans les statuts du Canada, prescrivant que toutes les fois qu'il sera nécessaire d'instituer une commission pour assurer la bonne administration des affaires du Canada, le gouvernement du jour aura pouvoir d'instituer une commission, et de lui demander rapport. Ainsi donc la loi définit clairement les pouvoirs du gouvernement dans ce cas. Or, si le gouvernement a ce pouvoir, il doit naturellement choisir la commission. Or j'ose affirmer que le choix de la commission actuelle ne discréditera pas le gouvernement aux yeux de la Chambre et du pays. On a dit dans la Chambre, la presse et dans tout le pays que des actes singulièrement malhonnêtes avaient été commis, —les deux partis se sont rencontrés sur ce terrain;—il y a eu des accusations, contredites puis répétées, contre des employés subalternes, et même des insinuations, voire même des assertions impliquant des membres de l'administration. Il est absurde de supposer qu'un comité de la Chambre puisse faire enquête sur des faits de telle nature. Une enquête faite ici à Ottawa serait une farce, une enquête pour la forme, et la commission aurait à faire venir des témoins de la Colombie anglaise et de la Baie Georgienne. Le seul résultat de la commission serait ceci : Si la commission agit avec honnêteté et impartialité, elle recherchera tous les faits et démarches relatifs au chemin de fer. Elle fera son rapport sans crainte, faveur ou préférence; elle signalera les actes malhonnêtes, extravagants, justes, blâmables ou dignes d'éloges. J'affirme seulement—et si l'on doute de ma parole, je prouverai à la Chambre que pas un mot d'instructions n'a été donné aux commissaires, ni à aucun d'eux individuellement, et qu'on ne leur a rien suggéré ni insinué sur la manière dont ils devaient conduire l'enquête. L'arrêté du conseil qui nomme les commissaires leur dit quel est l'objet de l'enquête. Il leur dit : "Voici vos instructions et il n'y en a pas d'autres." Le gouvernement n'a délégué aucun employé pour les guider, aucun avocat pour presser une accusation contre telle personne et retirer une accusation contre telle autre. Le gouvernement, après avoir nommé les commissaires les a laissés parfaitement libres de se réunir où ils voudraient, de faire ce qui leur plairait, de sommer tels témoins qu'ils jugeraient bon de faire comparaître. Je crois que la Chambre et le pays seront satisfaits d'avoir une enquête complète, surtout avant que la Chambre adopte un des projets du gouvernement, le transfert à une compagnie de la construction de la ligne. Ils seront contents, de savoir exactement le point exact où en est cette construction, de connaître exactement la fausseté ou la vérité des accusations portées ou des insinuations qui ont été faites, d'apprendre exactement où on était l'affaire lorsque cette vaste entreprise a été transférée par le gouvernement. L'enquête devra faire connaître les circonstances dans lesquelles le gouvernement et le parlement du Canada ont transféré cette grande entreprise à une compagnie puissante. En attendant, la commission n'a trouvé personne coupable et n'a condamné personne. Comme l'a dit l'honorable monsieur, c'est une commission d'enquête et par suite, dans un certain sens, ce tribunal doit être partial. Il doit être nommé par le gouvernement du jour et on peut supposer que le gouvernement a quelque influence ou qu'intérêt dans le choix des commissaires. Mais cette enquête n'est point finale ou concluante pour personne. Du moment où le rapport sera soumis à la Chambre, tout homme peut s'adresser au parlement et réclamer sa protection s'il croit qu'un acte de la commission, ou une négligence dans sa cause, par exemple le fait de n'avoir pas fait comparaître des témoins qui l'auraient justifié et acquitté,

Sir JOHN A. MACDONALD

l'a rendu victime d'une injustice. La Chambre s'empressera de protéger tout homme ou tout nombre d'hommes qui prouveront que la preuve faite devant la commission et son rapport ont fait tort à sa position.

Mais l'honorable monsieur nous a dit quelque chose d'encore plus extraordinaire : il commence par protester contre la commission qu'il déclare inopportune, illégale, inconstitutionnelle, il déclare que c'est un tribunal dont les décisions seront nécessairement entachées de partialité, et il voudrait que cette commission fût composée, d'hommes des deux partis. Mais l'honorable monsieur ne voudrait pas en faire partie. Quand la dernière commission fut nommée, en 1873, l'honorable monsieur et ses honorables amis protestèrent contre cette nomination qu'ils prétendirent inconstitutionnelle; ils n'auraient pas voulu, pour tout au monde, en faire partie; ils ne voudraient pas faire partie de celle-ci. Il serait absurde d'inviter les honorables messieurs à faire partie d'une commission dont ils ont déclaré la nomination inconstitutionnelle et injustifiable.

L'honorable monsieur nous a répété ce soir les arguments qu'il faisait valoir dans sa brillante campagne de Toronto; il aurait pu nous épargner cette répétition d'une vieille histoire.

Je vais expliquer maintenant ce qui s'est passé à Manchester. J'étais à Londres, non point, comme l'a dit M. Bethune parce que je redoutais de faire face aux électeurs de Toronto-Ouest, mais j'étais en Angleterre pour former le syndicat, comme chacun le sait. Quinze membres du parlement, représentant certains intérêts de Manchester, exprimèrent le désir de me voir. Je pensai d'abord que cette entrevue ne servirait à rien mais, finalement, je crus qu'il valait mieux ne pas manquer de courtoisie. On me dit que l'objet de ces messieurs était de me représenter le tort que notre tarif faisait au commerce du Lancashire et de Manchester en particulier, et je les reçus. Toutefois, au lieu de me représenter, en ma qualité de membre du gouvernement canadien, le grave préjudice dont se plaignaient leurs compatriotes du Lancashire et de Manchester, au lieu de faire un appel au Canada, nous demandant de modifier notre tarif pour favoriser leur commerce, ces messieurs entreprirent de me faire une lecture à la Cobden et me dirent que les Canadiens sont des fous, que notre tarif est ridicule, que nous ruinons le Canada et que, pour le sauver, nous devons absolument modifier notre tarif. J'eus bonne envie de leur répondre que les Canadiens connaissent leurs affaires aussi bien que les gens de Manchester. (Je dirai, en passant, que l'honorable monsieur n'aurait pas dû critiquer la phraséologie de mon discours et me reprocher d'avoir parlé au présent). J'expliquai à ces messieurs pourquoi le Canada avait dû abandonner son ancien tarif; je leur démontrai comment avec le libre échange, nos marchés étant ouverts aux Américains et les leurs fermés pour nous, nous ne pouvions espérer établir des manufactures en Canada et que tous nos artisans habiles se rendaient aux Etats-Unis, ne laissant ici que nos agriculteurs. C'est pour remédier à tous ces maux que le tarif actuel a été établi, et je crois que nous attendrons au moins un des résultats que nous avions en vue en l'établissant.

J'ai déclaré, dit l'honorable monsieur, que c'est un tarif de revenu. Oui, c'est un tarif de revenu et, incidemment, un tarif protecteur. L'honorable monsieur se rappelle qu'il y a quatre ans, l'opposition soutenait l'opinion suivante : "Le tarif doit être remanié de sorte que tout en fournissant un revenu au pays et équilibrant les recettes et les dépenses, il favorise et développe, en même temps, les divers intérêts du pays." Telle est la proposition que je soumis il y a quatre ans. Elle a été adoptée sitôt que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, et je prétends, et le pays sait très bien que ces deux résultats ont été obtenus, que les surplus ont remplacé les déficits, que les recettes et les dépenses sont équilibrées, et que la confiance dans les ressources du Canada est rétablie ici et à l'étranger. Les honorables

députés de la gauche n'ont pu manquer de s'apercevoir que, dans toutes les parties du pays, de nouvelles manufactures ont été établies, les anciennes mises de nouveau en opération, que nous sommes sortis de la stagnation commerciale, et enfin que, dans nos centres industriels existe une population qui, sans cela, pour employer les paroles que j'ai adressées aux gens de Manchester, aurait dû émigrer aux États-Unis, le désespoir dans le cœur.

L'honorable monsieur a parlé de l'approvisionnement des sauvages et je regrette qu'il ait mentionné des rumeurs insensées, comme celle de la distribution de pièces de soie et de bougies. C'est aller un peu trop loin. L'honorable monsieur doit s'apercevoir que pareilles rumeurs ne sauraient être bien fondées. J'admets volontiers que les dépenses ont été considérables, faute de moyens suffisants d'opérer les transports et de contrôler les employés subalternes, comme les honorables messieurs ont pu le constater eux-mêmes quand ils étaient au pouvoir. Il est vrai aussi qu'un employé a commis de folles extravagances que l'on n'attendait pas d'un homme de sa position et de son expérience; mais il a été destitué. Sauf ce cas, je crois que les employés chargés de la distribution ont bien fait leur devoir. Il est peu sage de répéter des rumeurs dont on ne peut établir l'exactitude sur de bonnes preuves.

J'ai peut-être enfreint la règle que j'ai mentionnée et d'après laquelle nous devons discuter le plus promptement possible le discours du trône pour nous mettre ensuite à l'ouvrage. Je félicite encore mon honorable ami de son brillant discours. Mais je crois qu'il devrait imiter un peu l'honorable ministre des finances. Mon honorable ami a vivement remercié l'honorable ministre des finances d'avoir visité son comté où il a fait des discours qui constituent de bonnes annonces pour les manufactures. L'honorable monsieur ne pourrait-il aussi faire des discours qui seraient de bonnes annonces pour le pays, au lieu de pérorer pour éloigner les immigrants de notre pays ou faire émigrer ceux qui y sont, en leur disant que tous les autres pays sont supérieurs au nôtre. Qu'il suive donc l'exemple qu'il approuve. Si mon honorable ami, le ministre des finances, fait bien d'aider ainsi son pays natal, l'honorable monsieur pourrait bien l'imiter, car le pays est fier de lui et il ne le paie pas de retour en montrant, comme il le devrait, en qualité d'homme public, une confiance suffisante dans l'avenir du Canada.

Au début de son discours, l'honorable monsieur a parlé de l'élection d'Oxford-Nord. Il est heureux, a-t-il dit, de nous informer que M. Sutherland est réformiste, et il nous a lu une déclaration de M. Sutherland dans laquelle ce monsieur se dit réformiste et nous informe que son père l'était avant lui. Cela est possible. Nul doute que cela est vrai, mais je puis dire à cette Chambre et au pays, qu'aujourd'hui bien des hommes qui se disent réformistes, et dont les pères étaient réformistes, ils nous l'assurent, ont confiance dans le programme de l'administration actuelle. Mais, M. l'Orateur, au point de vue des partis, je suis sûr que M. Sutherland est opposé à l'administration actuelle et partisan de nos adversaires. Cependant il y a réformistes et réformistes, et un détail assez significatif, c'est qu'une division électorale depuis longtemps réformiste, comme Oxford-Nord, ait rejeté le candidat choisi et imposé pour l'organe de l'opposition, l'homme à tout faire, M. Patullo, agent organisateur du parti de la réforme, pour choisir un homme depuis bien moins longtemps en rapport avec les chefs du parti. Mais l'honorable monsieur affirme que non-seulement M. Sutherland vaut bien M. Patullo,—je crois même qu'il vaut un peu mieux,—mais il ajoute qu'il y a une victoire morale ou quelque chose de cette nature, dans Toronto-Ouest et que mon honorable ami M. Beaty n'a aucune raison de se glorifier de sa victoire. Tous les grands orateurs et organisateurs de l'opposition s'étaient donné rendez-vous dans la division de Toronto-Ouest pour assurer la défaite de mon honorable ami, tandis que moi, comme un lâche, j'étais en Angleterre avec quelques autres membres de l'administra-

tion. Mais mon honorable ami a été élu, malgré l'éloquent discours de l'honorable monsieur. L'honorable monsieur croyait qu'il allait remporter là une autre victoire morale, et il me semble qu'il a dit aux électeurs de Toronto qu'il avait fait 800 milles pour venir se féliciter avec eux de la grande victoire qu'ils allaient remporter. Je regrette que mon honorable ami ait quitté si inutilement sa retraite au bord de la mer. C'était un grand sacrifice de sa part, et je déplore autant que lui qu'il ait fait le sacrifice sans être récompensé par la victoire.

M. MACKENZIE. M. l'Orateur, je désire dire un mot avant que vous mettiez la motion aux voix. Je n'ai aucunement l'intention de prolonger la discussion, parce que je suis très certain que les honorables messieurs de la droite sont convaincus, comme nous le sommes nous, les membres de l'opposition, que la discussion doit rester où elle en est. Mais l'honorable chef du gouvernement a accusé l'honorable député de Durham (M. Blake) de n'avoir pas suivi la pratique établie en ce pays depuis plusieurs années, pratique qui consiste à laisser adopter l'adresse *pro forma* quitte à discuter les questions qu'elle traite plus tard lorsque les diverses questions sont spécialement amenées devant la Chambre. Or, pendant la dernière année de mon administration, le parlement s'est assemblé le 11 février, et l'honorable monsieur lui-même (Sir John A. Macdonald) s'est opposé pendant huit jours à l'adoption de l'adresse, 346 pages du *Hansard* ont été remplies presque uniquement par les honorables messieurs qui étaient alors dans l'opposition et qui sont maintenant du côté du ministère, et cependant, l'honorable monsieur, avec ce manque de mémoire qui le caractérise quelquefois, reproche maintenant au chef de l'opposition de n'avoir pas suivi la pratique qui, prétend-il, a été établie depuis plusieurs années. J'ai été très surpris en entendant le discours de l'honorable monsieur. J'en ai appelé à lui, dans l'occasion dont je viens de parler, mais sa réponse fut que bien que le discours du trône eût été rédigé de manière à ne froisser les susceptibilités de personne, et qu'il fût aussi peu agressif dans ses termes et ses idées qu'un discours peut l'être, cependant le député de Norfolk avait soulevé des questions et que conséquemment la discussion doit continuer. Je sais que dans son discours l'honorable député de Durham n'a abordé en détail aucune des questions qui nous sont soumises. Son discours avait trait aux principes généraux, et quoique l'honorable monsieur puisse trouver à redire, le discours est parfaitement convenable comme discussion de l'adresse. Il y a plus, il aurait été parfaitement convenable pour nous de discuter pendant plusieurs jours, puisque le discours du trône provoque la contradiction. Ce discours affirme—ce qu'il ne devrait pas affirmer—“qu'il sera satisfaisant d'apprendre que le tarif actuel a non-seulement favorisé les manufactures et les productions du pays” et ainsi de suite. Je maintiens qu'il n'a rien fait de tel, et je maintiens que le chef de l'opposition avait le droit, s'il l'eût voulu, d'entreprendre une discussion dans tous les détails pour démontrer que c'est là une fausse représentation des faits—de discuter à fond la question afin de prouver le tort causé par le tarif aux manufactures du pays ainsi qu'à la grande industrie de la culture. La culture est une industrie tout autant que la confection des chaussures ou toute autre industrie, et les cultivateurs ont droit à la protection contre le tarif des honorables messieurs de la droite. Nous ne nous proposons pas d'entrer dans le vif de ces questions, et si j'attire l'attention de la Chambre sur cette question c'est uniquement dans le but de démontrer que le discours du trône, n'est pas rédigé de façon à engager l'opposition à adopter le genre de discussion qui, au dire de l'honorable monsieur, aurait dû être adopté, et qui, à mon avis, a été adopté.

L'honorable premier ministre se plaint de ce qu'un journal ministériel a publié des extraits mutilés du discours de l'honorable député de Durham et placé en tête du discours

le portrait de l'honorable monsieur afin d'empêcher les émigrants de venir au pays. Le premier ministre devrait publier une contre-feuille volante surmontée de son portrait afin d'attirer les émigrants au pays. Ce serait là un mode de représailles très justifiable, et pas un de ceux qui verrait les deux portraits en regard ne pourrait hésiter un seul instant. L'honorable monsieur dit que mon honorable ami de Durham veut avoir une espèce de plébiscite ou un vote du peuple avant quelque grand coup d'art qu'il attend. Il n'a été dit ni insinué rien de tel, mais il a été insinué que le public du dehors, dont nous sommes les représentants, doit avoir quelques renseignements sur un projet aussi vaste que celui-ci. L'honorable monsieur dit que lorsque j'étais à la tête de l'ancienne administration, je n'ai donné aucune indication, ni avertissement préalable du projet de loi que je devais présenter. Si l'honorable monsieur veut consulter mon adresse aux électeurs de Lambton, il trouvera que le projet y est expliqué avec force détails, et il trouvera de plus en consultant les procès-verbaux de la Chambre, qu'il a lui-même virtuellement approuvé le projet lorsqu'il a été soumis à cette Chambre. Nous n'avons pas tardé à soumettre notre projet, mais nous ne l'avons soumis qu'après qu'il eut été discuté pendant plusieurs semaines par la presse du pays. J'ai écouté l'honorable monsieur avec beaucoup d'intérêt afin de voir s'il confirmerait ou démentirait la rumeur allant à dire que nous devons nous attendre à décider cette question avant Noël, rumeur que j'avais entendu répéter dans des cercles très-influents. L'honorable monsieur n'a pas jugé à propos de se prononcer là-dessus. Si c'est un oubli de sa part, je serai heureux de lui céder ma place maintenant afin qu'il nous dise s'il est fermement décidé à forcer la Chambre à se prononcer sur cette question dans un délai de dix jours seulement, sous peine de ne pas avoir de congé.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je dirai à l'honorable monsieur, qu'avec l'aide de la majorité de cette Chambre, telle est l'intention du gouvernement et cela pour les raisons données dans le discours du trône. Il est important que, si ce programme doit être mis à exécution, il le soit immédiatement. L'immigration dépend beaucoup de sa mise à exécution. La compagnie ne peut s'organiser, ni prendre des mesures pour nous amener des immigrants, avant que le contrat soit ratifié. Pour préparer leur œuvre il ne leur reste que les mois de janvier, février et mars. Des émigrants seront arrivés au mois de mai et si le Parlement doit adopter les arrangements, il est d'une très grande importance qu'il le fasse le plus promptement possible. Nous considérons que la question est tellement importante que nous allons demander à la Chambre de la prendre bientôt en sérieuse considération, et de rester ici après une vacance de Noël aussi courte que possible jusqu'à ce qu'elle soit décidée.

M. MACKENZIE. Naturellement je puis dire immédiatement à l'honorable monsieur que, pour ma part, si son projet est bon, et juste, non-seulement je ne m'y opposerai pas, mais je l'aiderai à le faire adopter. Mais si, comme je le crains, son projet est ce qu'il ne devrait pas être, alors je veux avoir le temps de le discuter, et prendrai probablement quelque peu de temps pour cela, parce que je considère qu'il est de mon devoir, comme représentant du peuple, de discuter un projet qui entraîne des conséquences aussi sérieuses pour le pays que celui-ci. Mais si ces messieurs, qui sont maintenant si furieusement pressés de nous amener des émigrants, étaient si certains il y a deux mois, que tout était en règle et qu'ils pouvaient marcher sûrement en comptant sur l'assurance que les honorables messieurs de la droite pouvaient leur donner, comment se fait-il qu'ils soient si pressés maintenant ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Ils ont assez de confiance pour dépenser leur propre argent, mais pas assez de con-

M. MACKENZIE

fiance pour engager leur parole à toute la population de l'Europe.

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur est toujours un peu trop optimiste au sujet de ses plans d'immigration. Nous avons eu de sa part deux déclarations pendant les deux dernières sessions, et toutes deux étaient tellement erronnées comme prédictions que je crains que nous ne puissions faire beaucoup de cas de simples opinions spéculatives qu'il émet en ce moment. Ces opinions n'ont de valeur qu'en tant que nous puissions avoir des raisons d'espérer qu'elles pourront se réaliser. Je ne rechercherai pas ce soir ce dont le Nord-Ouest a besoin, parce que j'ai l'intention de discuter cette question assez longuement en me basant sur des renseignements que j'ai en ma possession. J'ai tout simplement à dire qu'aucun projet d'émigration qui pourrait être imaginé soit en rapport avec le chemin de fer, soit autrement, ne saurait réussir tant que le système actuel sera employé par le département dont l'honorable monsieur est le chef : je ne dis pas qui est à blâmer pour ce fait ; c'est une question que je discuterai dans une autre occasion. L'honorable monsieur dit qu'il est absurde et ridicule de traîner des témoins devant un comité de cette Chambre dans le but de leur faire donner des renseignements comme ceux que la commission nommée par les messieurs de la droite pour s'enquérir des entreprises du chemin de fer du Pacifique a, je crois, l'intention d'obtenir. Il est bien tard maintenant pour discuter cela, parce que l'honorable monsieur et les amis qui viennent immédiatement à sa suite ont procédé de cette manière chaque année depuis cinq ans et ils ont conduit des enquêtes au Sénat, où ils avaient une majorité absolue pendant tout ce laps de temps, de la manière la plus minutieuse,—je ne dirai pas injuste, parce que les rapports les démontreront. Il en a été ainsi pour ce qui concerne cette Chambre, soit avant l'arrivée des honorables messieurs au pouvoir, soit depuis, et c'est certainement prendre une position très extraordinaire que de vouloir que le gouvernement ne permette pas à cette Chambre d'exprimer une opinion ou d'essayer à comparer les faits. Dorénavant cela doit être fait, paraît-il, par une commission royale, et nous pourrions exprimer une opinion à ce sujet, si cela nous plaît, lorsque tout sera fini. Maintenant, j'ai tout simplement à dire que si c'est là l'idée que les honorables messieurs ont d'une commission elle diffère du tout au tout de l'idée que j'en ai. J'admets que le gouvernement peut nommer une commission pour faire certaines choses. L'étendue des pouvoirs d'une telle commission est expliquée assez longuement et assez impartialement dans *May's Parliamentary Practice*, et d'après cet ouvrage elle est limitée à certains sujets. Mais cette commission a interrogé des ministres et d'autres personnes au sujet de la politique du gouvernement, au sujet du tracé du chemin de fer Pacifique, même sur des questions dont elle ne peut avoir aucune connaissance et au sujet desquelles elle n'avait pas à faire enquête. Maintenant, ce que nous voulons, c'est de savoir où la commission a pris ses instructions pour agir ainsi, ou s'il y a des instructions, en dehors de la commission qui semble autoriser ces messieurs à faire ce que le parlement ne sanctionnera jamais, je crois.

Je ne puis guère croire que les messieurs de la droite, mettront de côté leur propre dignité, pour me servir de l'expression qu'ils emploient maintenant, ainsi que l'indépendance et les privilèges du parlement, dans le but de faire nommer certains amis du gouvernement comme membres d'une commission pour faire des choses qu'ils n'ont pas le droit de faire. C'est là la position dans laquelle se trouve cette affaire. Je me borne à mentionner ces quelques faits, vu que ce sont là des questions qui semblent s'imposer à la considération de la Chambre depuis que l'honorable monsieur en a parlé. Je m'attendais aussi un peu à ce que l'honorable monsieur répondrait à la

déclaration faite par mon honorable ami au sujet de l'émigration du Canada à l'étranger. L'honorable ministre des finances nie la vérité des exposés pris dans les documents officiels des Etats-Unis. L'honorable monsieur a été saisi d'horreur, pour me servir de sa propre expression, lorsqu'il était dans les Townships de l'Est, il y a deux ans, de voir le grand nombre de Canadiens qui s'en allaient aux Etats-Unis. L'honorable député de West Durham (M. Blake) a donné une série de chiffres comprenant les dix dernières années, y compris la dernière saison, et l'honorable ministre de la droite, n'a pas osé mettre en doute l'exactitude d'aucun de ces états.

SIR JOHN A. MACDONALD. Oui je l'ai osé ; j'ai dit que l'honorable monsieur avait tout à fait tort, et j'ai cité ce fait comme exemple, de l'inconvenance qu'il y a de discuter ces choses à présent.

M. MACKENZIE. Je parle de l'émigration du Canada à l'étranger.

SIR JOHN A. MACDONALD. C'est exactement la même chose.

M. MACKENZIE. Oh non ! ce n'est pas précisément la même chose, l'une s'en va et l'autre vient. Cette question sera sans doute de nouveau devant la Chambre, parce qu'il faut que l'honorable monsieur ait l'occasion de prouver ses assertions et de démontrer comment il se fait qu'il a été saisi d'horreur il y a quelques années, lorsque nous étions au pouvoir, à la vue d'une chose qui doit l'épouvanter maintenant s'il a été saisi d'horreur alors.

M. POPE (Compton). Je dois corriger une fausse impression qui pourrait se répandre dans le pays, et à laquelle le discours de l'honorable député de Durham pourrait donner lieu, au sujet de l'émigration. Il n'y a pas de doute que le fait d'avoir publié des rapports allant à dire que 17000 émigrants sont partis du Canada a causé beaucoup de tort à l'émigration de l'autre côté de l'Atlantique. Si l'honorable député veut pour un moment songer au nombre de ces émigrants il verra qu'ils sont arrivés à Port Huron. Maintenant je vois qu'il a été affirmé que le nombre de ceux qui sont passés à cet endroit a été de 99,000. Quel est le nombre de ceux qui ont passé chaque jour ? Il aurait fallu que 300 émigrants ou un peu plus eussent passé par là chaque jour de semaine durant l'année. Comme question de fait, j'ai pris des renseignements à ce sujet, et je puis maintenant déclarer pour l'information de mon ami le député de Lambton, que le nombre de billets de passage qui ont été vendus ou donnés n'atteint pas les deux tiers de ce chiffre. Je constate que le nombre des personnes qui se sont dirigées vers l'ouest ne s'élève pas à rien qui ressemble à ce nombre, pas plus des deux tiers. Je constate que le nombre total de ceux qui sont passés à cet endroit et qui ont acheté des billets pour revenir est de 1,500 moindre que ce nombre. Je pourrai mettre ces chiffres devant mes honorables amis, et je pourrai leur démontrer quel est l'état de choses, mais je le demande, est-il d'un bon patriote, est-il juste de répandre avec profusion de telles assertions, et de les faire publier de l'autre côté de l'Atlantique comme on l'a fait ? Quant au nombre des émigrants qui sont venus en ce pays, qu'il me soit permis de dire que l'émigration cette année est beaucoup plus considérable, plus que le double de ce qu'elle a été l'an dernier. Ce sont des hommes possédant des moyens qui sont venus au pays, et ils ont apporté avec eux un montant considérable de capital. Lorsque nous parlons de l'immigration au Nord-Ouest, il est vrai de dire que pendant l'été le nombre de ceux qui y sont allés a été moindre qu'on l'espérait, mais il est également vrai que nous avons eu une saison très pluvieuse, et mon honorable ami l'ex-ministre des finances, sait que c'est là une des causes pour lesquelles les gens ne peuvent s'y rendre. De plus nous espérons qu'il nous serait possible d'avoir un chemin de fer à l'intérieur du

pays pour transporter les émigrants, mais malheureusement, les pluies sont venues et les gens ne pouvaient voyager à l'intérieur et l'immigration a diminué. Je serais peiné de voir les remarques des honorables députés répétées dans le pays, et je suis certain qu'ils seraient fâchés eux-mêmes qu'une fausse impression fût causée par le fait que ces remarques seraient mises en circulation de l'autre côté de l'Atlantique.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT. Je regrette énormément d'être obligé de traiter cette question ce soir, mais comme j'ai pris sur moi, après avoir bien considéré et examiné le sujet, de faire certaines déclarations relativement à l'émigration du Canada aux Etats-Unis, je sens que je ne puis laisser passer sans commentaires les remarques de l'honorable ministre de l'Agriculture. Je regrette autant et peut-être plus que l'honorable monsieur de la droite, l'exode énorme qui a eu lieu et qui se continue encore chaque jour du Canada aux Etats-Unis. Mais je dis ceci, que l'opposition ne saurait commettre un acte plus insensé et plus anti-patriotique que celui qui consisterait à fermer les yeux ou à permettre au gouvernement de fermer les yeux sur cet état de chose extrêmement malheureux et déplorable. C'est le devoir de cette Chambre et surtout des membres du comité de l'émigration d'étudier cette question à fond. Lorsque j'ai affirmé dans la ville de Goderich, qu'un certain nombre de Canadiens étaient allés du Canada aux Etats-Unis, j'avais pris toute la peine possible pour m'assurer de quelle manière les autorités des Etats-Unis évaluaient le nombre de ces gens. Je dis aussi en m'appuyant sur l'assertion de M. Nimmo, le chef du bureau des statistiques aux Etats-Unis, que ces 99,000 et quelques émigrants qui ont quitté le Canada pour les Etats-Unis pendant l'année finissant le 30 juin, 1880, étaient des personnes qui avaient déclaré leur intention de se fixer aux Etats-Unis. Je dis que les autorités de la Douane des Etats-Unis, ne tiennent aucun compte des voyageurs d'occasion. J'ai traversé moi-même vingt fois la frontière américaine et je suppose que les honorables messieurs ici présents l'ont traversé cent fois. Ont-ils été comptés dans ce nombre ? En temps et lieu je produirai les statistiques des Etats-Unis qui contiennent deux colonnes distinctes dans l'une desquelles sont inscrits tous les voyageurs et dont l'autre comprend ceux qui ont formellement déclaré leur intention de se fixer aux Etats-Unis, et les autorités de la douane passent leurs effets en franchise en conséquence de cette déclaration. Je crains beaucoup que, lorsque cette question viendra devant la Chambre, les chiffres des autorités américaines ne soient trouvés très inexacts, mais très malheureusement pour nous, ils sont inexacts en ce sens qu'ils sont bien en dessous du nombre de ceux qui quittent le pays. Les honorables messieurs, selon leur coutume, trouvent bon de se lever et de faire des assertions téméraires et hasardeuses, comme ils l'ont fait déjà, sans prendre la peine d'examiner les rapports des autorités américaines. J'ose dire que l'honorable ministre de l'Agriculture, n'a pas pris la peine d'examiner les rapports récents des Etats-Unis, et s'il les a examinés, il doit savoir que de deux choses l'une, ou ces rapports sont falsifiés, où les faits que j'ai cités en me basant sur les déclarations des autorités de la douane des Etats-Unis sont littéralement vrais.

M. POPE. (Compton). Je dirai à l'honorable monsieur, que j'ai envoyé un homme au port même dont il s'agit et que cet homme a demandé au percepteur comment il s'était procuré ces chiffres. " Mais répondit-il, je puis juger passablement bien en regardant un train ; je ne les compte jamais."

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.—M. Nimmo sous sa propre signature, nie cela expressément, et M. Sanborn, percepteur à Port Huron, sous sa propre signature, affirme expressément que c'est là une fausseté. Je ne dirai pas si

c'est M. Sanborn qui est en faute, ou si c'est l'agent de l'honorable ministre, mais je dis ceci, que l'attention du percepteur à Port Huron, a été attirée sur cette question, et il a, le plus formellement possible, sous sa propre signature, nié la vérité de l'assertion faite par l'honorable ministre de l'Agriculture sur la foi de son subordonné. Examinons cette question, tâchons de nous assurer quelles sont les causes de cet exode terrible du Canada, et s'il semble, comme je le crois, que cet exode est dû en grande partie aux taxes énormes qui pèsent sur certaines parties du pays, alors je dis, après leur propre témoignage, par leurs propres paroles, ces honorables messieurs sont convaincus d'avoir obtenu le pouvoir à l'aide de faux prétextes, d'avoir complètement failli à tous et à chacun des engagements qu'ils ont pris. Ils nous ont dit que leur désir le plus vif, était de voir le Canada pour les Canadiens, et que leurs cœurs se fondaient à cause de la diminution de la population, et pendant la première année, cù leur tarif a été en opération, ainsi que mon honorable ami l'a dit, l'émigration a été cinq fois plus considérable qu'elle l'était pendant la dernière année où le député de Lambton conduisait les affaires du pays.

Je n'ai pas l'intention de prolonger la discussion sur l'adresse, mais je dirai que si l'honorable premier ministre avait eu l'intention de provoquer la discussion sur le tarif il n'aurait pu faire mieux que d'y faire allusion comme il l'a fait dans le discours du trône. "Que nous apprendrons avec plaisir que le tarif actuel a non-seulement favorisé les manufactures et autres productions du pays...." Que veut dire ce paragraphe ? Que j'aimerais maintenant à voir le premier ministre expliquer comment il développe les autres productions que celles des manufactures à l'aide d'un tarif. Comment il développe le blé, le bœuf, le bois de construction. L'honorable monsieur s'arroge le mérite d'un bienfait spécial de la Providence. Je crois qu'il lui sera difficile de démontrer que le tarif qu'il a imaginé dans le but spécial de faire manufacturer certains genres de produits en ce pays, peut avoir quelque effet particulier sur la production de ces articles de première nécessité, dont l'augmentation de production a causé cette prospérité. Maintenant, je suis sous l'impression que l'amélioration qui a eu lieu est assez évidente, et qu'elle est due à des causes complètement en dehors du contrôle de ces messieurs. Ce n'est pas grâce aux honorables ministres s'il y a eu un renouvellement d'activité dans le commerce aux Etats-Unis, ce qui nous a mis à même de vendre aux Américains une plus grande quantité de bois de construction que par le passé ; ce n'est pas grâce à leur politique, s'il y a eu deux bonnes récoltes de ce côté-ci de l'Atlantique et deux récoltes mauvaises ou médiocres de l'autre côté. Je ne crois pas que le premier ministre affirmerait que la politique nationale peut avoir affecté la végétation des céréales, ni la possibilité pour nous de vendre du bois de construction dans les autres pays. On ne nous dit pas que le tarif a eu pour effet d'augmenter considérablement le revenu fédéral en développant les manufactures. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que toute la politique de ces honorables messieurs a eu pour but d'arrêter l'importation des produits passibles de droits. Ils ont allégué que l'importation énorme des effets passibles de droits était un grand mal, que nous importions beaucoup trop. Ils devaient implanter ici des manufactures dont les produits devaient remplacer une grande partie des produits qu'on importait auparavant. Maintenant, autant les honorables messieurs ont réussi dans leur programme en faisant fabriquer par nos propres manufacturiers les marchandises que nous importions auparavant, autant ils doivent *ex necessitate* avoir failli dans la tâche d'aider le revenu. Vous pouvez fournir de l'emploi à 10,000 personnes produisant des marchandises valant un million et quart, que vous importiez auparavant et sur lesquelles vous préleviez autrefois des droits, mais vous ne pouvez en même temps stimuler la fabrication de ces produits et augmenter le re-

Sir R. J. CARTWRIGHT

venu perçu sur le même genre de marchandises importées. Je crois qu'il sera mieux, ainsi que le premier ministre l'a affirmé, de remettre à plus tard de discuter comment les manufactures du pays ont été développées par le tarif, jusqu'à ce que nous ayons entre les mains les tableaux du commerce et de la navigation. Autant que je puis le voir, le tarif a eu pour effet de décourager considérablement plusieurs de nos principaux manufacturiers, tandis que certains autres ont bénéficié grâce à sa mise en vigueur. Vous n'avez pas ajouté un seul sou à la richesse du pays, mais vous avez arraché de la poche d'une foule considérable de consommateurs des sommes assez rondes, et, au lieu de les verser dans le trésor, vous les avez fait tomber dans le portefeuille de quelques favoris. Et, comme l'a très bien dit l'honorable député de Lambton, cela est cause que vous avez découragé ces industries premières auxquelles le pays offre des avantages sérieux et qui étaient autrefois florissantes, et c'est en grande partie à cela cause que nous devons attribuer l'exode que nous déplorons.

M. MILLS. Je désire faire une observation au sujet d'une assertion du très honorable monsieur quant au caractère anti-britannique de la proposition du chef de l'opposition, demandant à faire connaître au pays le contenu du projet qui doit être soumis relativement au chemin de fer Pacifique. L'attitude prise par le très honorable monsieur me semble très extraordinaire. Il prétend que la proposition de mon honorable ami allant à dire que le gouvernement aurait dû faire connaître le contrat passé avec le syndicat, est incompatible avec notre système de gouvernement. Eh bien ! ce n'est pas l'opinion générale des hommes d'Etat de l'autre côté de l'Atlantique, et ce n'était pas non plus l'opinion de l'honorable monsieur lui-même lorsqu'il a fait connaître les conditions du traité de Washington quelques mois avant la réunion du Parlement. Il trouvera, s'il veut s'en enquérir, que lord Beaconsfield a fait connaître au peuple d'Angleterre le fait de l'achat des actions du canal de Suez et aussi, qu'à son retour d'Allemagne, lord Beaconsfield, quoique le parlement ne fut pas alors en session, n'hésita pas à annoncer en termes généraux ce qui avait été fait à la conférence de Berlin. De plus, l'attitude prise par le très honorable monsieur, est tout à fait inconséquente après son acceptation du pouvoir en 1878. Il croyait à cette époque, que l'honorable député de Lambton et ses collègues gardaient le pouvoir plus longtemps qu'ils n'auraient dû le faire après les élections, mais l'opinion actuelle de l'honorable monsieur est saine, le gouvernement aurait dû rester au pouvoir jusqu'à ce qu'un vote hostile eût été donné par cette Chambre. La position prise par le gouvernement anglais en 1868, lorsque M. Disraeli quitta le pouvoir, était que l'opinion exprimée par le pays constituait une preuve suffisante que le gouvernement ne jouissait pas de la confiance du Parlement. Et pourquoi ? Parce qu'il était supposé qu'en appelant au peuple sur un programme particulier, adopté par le gouvernement, les votes du peuple fournissaient une indication suffisante au gouvernement sur la question de savoir s'il jouissait ou non de la confiance du pays. Je sais qu'il y a quelques années lord Brougham et quelques autres ont exprimé des opinions quelque peu semblables à celles qui ont été émises par le premier ministre, ce soir. Mais quels étaient les faits sur lesquels ces opinions étaient fondées ? A cette époque il y avait un grand nombre de bourgs fermés qui envoyaient des députés au parlement. Quelques députés n'avaient pas une vingtaine de commettants, quoiqu'ils fussent les représentants de villes populeuses. Lord Brougham, dans sa "Political Philosophy" exprime l'idée que les opinions de ces collèges électoraux, en tenant compte de la petitesse de leur nombre et du fait qu'une partie considérable de la population, était exclu du droit de franchise, ne devait pas être considérée comme l'opinion du peuple. Et pourquoi ? Parce que ces électeurs n'étaient reconnus que comme les délé-

gués de toute la population. Mais depuis que la franchise électorale a été accordée à la masse de la population, la nature des choses est entièrement changée et le peuple a le droit de savoir quelle ligne de conduite le parlement va suivre sur certaines questions publiques importantes. Qu'on me permette de lire pour l'information de la Chambre, un passage de l'ouvrage de May sur l'histoire constitutionnelle de l'Angleterre. Voici ce qu'il dit en parlant de cette même question :

“ L'éducation politique du peuple, la publicité de toutes les délibérations du Parlement et les libres discussions de la presse ont contribué à faire comprendre aux électeurs la nécessité de juger des mérites des hommes et des questions. C'est pour cela que les candidats ont tâché de se recommander en soutenant des programmes populaires et les électeurs se sont attendus à ce que les candidats fissent des déclarations explicites de leur foi politique. Et comment pourrait-on prétendre que les électeurs n'avaient pas le droit d'être consultés sur des lois telles que l'émancipation des catholiques, la réforme parlementaire et le rappel des lois sur les céréales ? A moins que l'on ne veuille priver les électeurs du droit d'avoir leur mot à dire dans la législation, de telles occasions étaient certainement celles où ils devaient exercer leur vigilance séculaire. Par une dissolution la couronne en a souvent appelé directement au bon sens du peuple, sur le programme des grandes questions publiques ; et comment pourrait-il répondre à cet appel sans se renseigner lui-même sur les opinions et les intentions des candidats ? ”

Si ce principe s'appliquait aux questions qui étaient alors devant le peuple de l'Angleterre il s'applique également à une mesure importante comme celle-ci. En Angleterre, on a souvent appelé au peuple lorsque le parlement refusait d'adopter un projet parce qu'il était reconnu que c'est l'opinion publique qui en fin de compte doit gouverner. En 1831, lorsque le gouvernement du comte de Grey conseilla au roi de dissoudre le parlement et d'en appeler au peuple le roi informa la Chambre qu'il était sur le point de la proposer en vue d'une dissolution, afin de s'assurer si le programme du gouvernement ou de l'autre Chambre était bien celui de la nation.

Il en appela au peuple afin de s'assurer si la loi de réforme électorale qui avait été soumise par ses conseillers étaient une loi que la nation approuvait. Si ce n'était pas son intention de consulter le peuple, il n'y avait alors aucune raison de dissoudre le parlement. Si l'honorable monsieur est dans le vrai aucun gouvernement ne doit avoir le pouvoir de conseiller une dissolution. Le droit de dissoudre doit être enlevé à la Couronne, car un vote adverse du Parlement doit être concluant. Même au cas où l'administration croirait que le peuple a une opinion différente, il est clair que cette Chambre, si l'opinion du peuple peut être connue sur une question d'intérêt public, n'a nullement le droit de mettre en exécution un programme qui se trouve en contradiction avec les opinions de la majorité de la nation. Ceci a été maintenu par tous les whigs et les réformistes dans l'ancien Parlement irlandais, et si l'honorable monsieur veut lire la discussion qui eut lieu sur l'Acte d'union dans le parlement de la Grande-Bretagne, il verra que lord Howick, Fox, et tous les hommes éminents du côté whig, se sont opposés à ce que l'union fût effectuée sans consulter le peuple irlandais. Lorsque Pitt s'est opposé à cette attitude de leur part, il n'a pas basé son objection sur l'argument présenté ce soir par le premier ministre. Mais il prétendit que le système de représentation dans le Parlement irlandais était si imparfait que l'opinion de la nation ne serait pas exprimée par l'élection ; qu'il y avait un grand nombre de sièges entre les mains de quelques particuliers qui remplissaient la Chambre de fonctionnaires, et que, bien que la majorité de la nation pût avoir certaines vues, la majorité du parlement pourrait avoir une opinion tout-à-fait différente.

Laissez-moi vous citer quelques cas qui se sont présentés ici au Canada. Sir Francis Hincks, il y a un grand nombre d'années, lorsqu'il était à la tête du gouvernement de ce pays a été critiqué par quelques-uns de ses amis parce qu'il n'avait pas soumis plus tôt qu'il ne l'avait fait, une loi pour la sécularisation des réserves du clergé. Lorsque l'honorable monsieur se présenta devant ses commettants il se défendit contre cette accusation, et les informa qu'une

certaine loi—je crois que c'était l'extension de la franchise électorale ou l'augmentation du nombre des membres du Parlement,—avait été adoptée préalablement à celle-ci, et que le gouverneur avait informé le premier ministre qu'il ne pourrait pas consentir à ce qu'une mesure aussi importante que la sécularisation des réserves du clergé fût adoptée par cette Chambre quoiqu'elle eût été élu en partie dans ce but, car disait-il, jusqu'à ce qu'une élection ait eu lieu, d'après la nouvelle loi, spécialement pour décider ces questions importantes, le gouvernement n'était pas justifiable de les régler définitivement.

Il est généralement admis que lord Elgin était suffisamment versé dans la connaissance du système constitutionnel anglais pour ne pas conseiller une politique en désaccord avec l'esprit ou les principes de ce système. Nous voyons qu'en 1818, lorsque le projet de loi relatif à la séparation de l'Eglise et de l'Etat, en Irlande, était sur le point d'être soumis, M. Disraeli, alors chef du parti conservateur, posa comme doctrine générale qu'aucune mesure importante, sur laquelle le verdict public ne s'est pas prononcé, ne doit être adoptée par le parlement, qu'aucun changement important dans la constitution du pays ne doit être fait sans que le peuple ait eu l'occasion de se prononcer, là-dessus. Cette même doctrine a été formulée par M. Plunket, à l'époque où l'on discutait la question de la réunion de l'Irlande. Il était l'un des membres éminents du parlement Irlandais et il a été subsequmment un membre distingué du parlement du Royaume-Uni et il peut être considéré à bon droit comme un homme qui comprenait passablement le système du gouvernement sous lequel il vivait et qu'il contribuait à mettre en œuvre. Il dit, relativement à la proposition ayant pour but d'amener l'union entre la Grande-Bretagne et l'Irlande, sans consulter le peuple.

“ MONSIEUR,—Je nie, le plus formellement possible, que ce parlement ait le droit d'agir ainsi. Je vous en avertis, ne soyez pas assez hardi que de toucher à la constitution. Je vous dis que si dans les circonstances où vous vous trouvez, vous passez cet acte, il sera nul et de nul effet, et nul homme en Irlande ne sera tenu de lui obéir. ”

Je sais que les honorables messieurs ont pressé l'adoption de la Confédération sans donner au peuple l'occasion de se prononcer sur cette question. Mais bien qu'ils aient adopté cette ligne de conduite, je ne crois pas qu'ils doivent y persister. La ligne de conduite suggérée par l'honorable député de West Durham, n'était pas d'avoir une dissolution et de faire des élections générales sur cette question. Il n'est pas allé aussi loin. Il a dit que cette convention entre le syndicat et le gouvernement aurait dû être rendue publique et que le peuple aurait dû avoir l'occasion de se renseigner à ce sujet ; si le peuple a le droit de se prononcer sur n'importe quelle question, il a le droit de se prononcer sur celle-ci. L'honorable monsieur siège ici comme chef de cette Chambre parce qu'il a formulé un certain programme relativement au tarif et en a appelé au peuple avec ce programme. Il a consulté l'opinion du peuple dans toutes les parties du Canada, et l'ayant fait il aurait failli à son mandat s'il ne l'avait pas mis à exécution. Si le peuple a le droit de se prononcer sur une question de ce genre, il a également le droit de se prononcer sur celle-ci ; et il n'y a pas plus d'inconvenance à faire connaître les conditions de cette convention qu'il n'y en avait à lui demander s'il approuvait ou désapprouvait le tarif protecteur. L'honorable monsieur a lui-même, à maintes reprises, lorsqu'il a présenté des mesures devant cette Chambre, ou lorsque des mesures ont été soumises par d'autres, demandé des délais afin que les personnes spécialement affectées par ces mesures pussent avoir l'occasion d'exprimer leur opinion sur la question. L'honorable monsieur en a agi ainsi relativement à la loi de banqueroute qui avait été placée dans nos statuts à sa demande. L'honorable monsieur dit alors : cette mesure affecte une classe particulière de la population et nous désirons connaître les vues de cette classe à ce sujet. La mesure qu'il propose maintenant affecte toute la population de ce

pays, et mon honorable ami insiste pour que la population entière ait l'occasion de connaître ses conditions, afin que les représentants du peuple dans cette Chambre puissent être mis au courant des vues de ce dernier sur cette question. Je dis qu'il n'y a rien d'incompatible avec le gouvernement parlementaire ou avec le caractère représentatif de cette Chambre dans le fait de renseigner le peuple sur des questions de cette nature, et il est de la plus haute importance pour le pays, vu que la mesure une fois adoptée sera un contrat qui engage non-seulement le gouvernement et le Parlement actuels mais les gouvernements et les parlements futurs, que la considération la plus minutieuse soit apportée à cette question, et que tout le pays puisse avoir l'occasion de connaître la véritable nature de ce contrat.

M. ANGLIN. Je saisis parfaitement toute la force de l'attitude prise par le chef du gouvernement lorsqu'il a dit que c'est une coutume sage adoptée durant ces dernières années par le parlement Impérial et par le parlement fédéral, de s'abstenir de longues discussions sur la proposition d'une adresse en réponse au discours du trône. Mais je crois que je faillirais à mon devoir vis-à-vis de mes commettants si je ne me joignais pas à mes honorables amis pour protester contre la manière dont le peuple a été traité par l'administration actuelle. J'ai les plus grands égards et le plus profond respect pour les droits, les privilèges et la dignité du Parlement, mais j'ai aussi beaucoup d'égard et un profond respect pour les droits et les libertés du peuple de ce pays ; et je crois qu'en le traitant comme on le traite au sujet de cette question, on a mis en oubli ses droits. Je ne crois pas que ce serait déroger à notre dignité comme représentants du peuple, jouissant de tous les droits de membres du parlement, si nous avions l'occasion de consulter nos commettants afin de connaître leurs vues sur une question de ce genre. Ainsi qu'il a été dit par l'honorable monsieur qui m'a précédé, l'Angleterre nous offre des exemples sans nombre de cas où les ministres de la Couronne ont cru devoir consulter le peuple lorsque le parlement n'était pas réuni. Il y a quelques jours seulement le premier ministre actuel de la Grande-Bretagne a dit au peuple, au banquet du Guildhall, comment son gouvernement avait l'intention d'agir sur la question irlandaise et la question d'Orient. Il ne s'est peut-être pas exprimé très clairement au sujet de cette dernière question, mais il s'est exprimé distinctement au sujet de la première. Et ainsi, de temps à autre, les premiers ministres de la Grande-Bretagne ont jugé opportun et avantageux de se mettre en communication avec le peuple : et il n'a jamais été affirmé qu'en agissant ainsi ils avaient agi d'une façon qui fût contraire à la dignité du parlement. Nous ne connaissons pas les conditions de la convention. Il peut se faire que nous pourrions les approuver, lorsqu'elles seront soumises et il peut se faire que nous nous opposions à quelques-unes de ces conditions. Je crois que le peuple de tout le pays dira que les conditions du marché auraient dû être soumises à la Chambre bien avant ce jour. Diverses assertions ont paru dans les journaux qui sont censés posséder la confiance entière des honorables messieurs de la droite, relativement à la nature des conditions de ce marché. On nous a dit que le gouvernement doit transmettre au syndicat toutes les sections du chemin qui sont actuellement données à l'entreprise, après qu'elles auront été complétées aux dépens du pays. On nous dit que le syndicat doit avoir \$25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terrains qu'il pourra choisir comme il le plaira parmi les meilleurs terrains du Nord-Ouest. Si ces assertions sont exactes, elles ont dû être faites à la demande des honorables messieurs de la droite. Quelques-uns des ministres nous ont, de temps à autre, donné quelques aperçus sur quelques-unes des conditions de ce marché. Ils nous ont dit certaines choses au sujet du projet. Mais, si un simple exposé des conditions pouvait avoir pour effet de froisser la dignité du parlement, cette dignité a dû être froissée par les

M. MILLS

renseignements partiels qu'ils ont donnés de temps à autre, Je ne crois pas que l'attitude prise par le chef du gouvernement au sujet de cette question rencontre l'approbation du peuple de ce pays ; et je ne crois pas non plus, que cette attitude convaincra le peuple qu'il n'a pas été traité injustement. Je veux tout simplement me joindre à mes honorables amis pour protester contre la manière dont on a traité le public au sujet de cette question et contre la manière dont on nous a traités en nous forçant à venir ici sans avoir eu la moindre occasion de nous consulter avec ceux dont nous sommes obligés de respecter les opinions. Il n'y a pas d'obligation d'adopter immédiatement l'adresse, si elle ne contenait pas beaucoup de choses qui ont été apparemment introduites dans le but de provoquer la discussion, dans le but de placer l'opposition dans une fausse position devant le pays. Je me rappelle bien quelle opposition désespérée on a fait il y a quelques années, à l'adoption de l'adresse par le ministre actuel des chemins de fer, parce que l'adresse n'était pas tout-à-fait incolore. Le premier d'alors, le député de Lambton, assura à l'honorable monsieur, qu'il avait fait tout en son pouvoir pour éviter de donner lieu à la moindre opposition à l'adresse. Mais cela ne put satisfaire l'honorable monsieur qui persista à dire qu'elle contenait des mots qui choquaient ses opinions et celles des amis qui agissaient de concert avec lui, et il déclara qu'à moins que ces mots ne fussent retranchés, il insisterait pour discuter au long toutes les questions mentionnées dans l'adresse. Je crois, répliqua en substance l'exprimer, que nous n'avons pas l'intention de prolonger la discussion sur cette adresse. La coutume d'entamer une discussion générale des affaires publiques en des occasions comme celle-ci, est tombée en désuétude, et s'il y a maintenant quelque objection sérieuse à certaines expressions, je ne m'opposerai pas à ce qu'elles soient retranchées, et il retranchera plusieurs mots pour en substituer d'autres à leur place. Je crois que ce ne serait pas trop exiger que de demander au très honorable monsieur de s'entendre avec les chefs de la gauche afin de retrancher quelques passages très inadmissibles de cette adresse, afin qu'elle puisse être adoptée sans plus de discussion. La gauche n'a aucun désir d'employer inutilement le temps de la Chambre ; elle n'est aucunement disposée à discuter les questions avant le temps convenable ou dans des circonstances peu convenables. Mais le gouvernement a tant fait pour provoquer la discussion, et les circonstances dans lesquelles nous avons été convoqués, sont si singulières, qu'il était absolument nécessaire de dire tout ce qui a été dit par l'opposition. Je crois que nous pouvons réclamer de la Chambre et du pays, et que le peuple nous rendra la justice de dire que nous avons agi avec la modération la plus extraordinaire en laissant adopter l'adresse dans ces conjonctures. Je propose donc que les honorables messieurs de la droite, consentent à ce que les mots contre lesquels nous protestons puissent être rayés ou modifiés, afin que l'adresse soit aussi incolore qu'une adresse doit l'être, d'après le principe qu'il ne doit pas y avoir de discussion prolongée sur l'adoption d'une adresse.

SIR JOHN A. McDONALD. Je crois que l'honorable monsieur a demandé que l'adresse soit lue clause par clause. Qu'il en soit ainsi, et si les objections faites par les honorables messieurs de la gauche sont raisonnables, nous essaierons de nous entendre avec eux.

M. CHARLTON. Je n'ai pas l'intention de m'opposer à l'adoption des résolutions. Le premier ministre, dans son discours, s'est fortement prononcé contre la discussion de propositions particulières, dans les circonstances actuelles. Néanmoins, je me permettrai de répondre à un avancé de l'honorable député qui a proposé l'adresse. Ce monsieur a dit à la Chambre que la politique nationale n'a pas causé de dommage à la classe agricole, et qu'elle a eu pour résultat

une hausse considérable dans le prix de l'orge, de l'avoine et autres céréales. Je prends occasion de cet avancé pour affirmer que, loin de là, la politique nationale n'a produit aucun effet quelconque sur le prix des céréales, à l'exception, peut-être, du maïs; et pour déclarer qu'il est grandement temps d'en finir avec cette question usée dont on s'est servi pour tromper la classe agricole en 1878, et de la discuter une fois pour toutes à la face de la Chambre et du pays. Je me permettrai d'énoncer certains faits qui, je l'espère, auront pour effet de régler cette question ce soir.

Les cours du jour des marchés canadiens et américains, répondent victorieusement à l'avancé de l'honorable monsieur. Hier, le blé No. 2, était coté \$1.14 à Toronto et \$1.22 et \$1.24 à Oswego. L'honorable député de Toronto-Ouest, a déclaré que le droit de 15 centins était nécessaire en vue d'empêcher l'importation du blé d'un marché où il vaut \$1.24 dans un autre où il ne se vendrait que \$1.14, ce qui donne une perte sèche de 10 centins à ajouter au coût du transport. Ces deux cotes démontrent l'absurdité de l'avancé tendant à prouver qu'il est nécessaire de maintenir un droit afin d'éloigner le blé américain du marché canadien. Les divers marchés du globe règlent le prix du blé au Canada et aux Etats-Unis; ces produits s'écoulent sur les marchés européens dont les cours fixent les prix dans ce pays et aux Etats-Unis. Je vois que le prix de l'avoine à Toronto est de 34 centins par minot de 31 livres; le prix à Chicago étant de 32½ centins par 32 livres, l'avoine à Chicago vaut par conséquent un demi centin par minot de 34 livres de plus qu'à Toronto. L'honorable monsieur dira-t-il après cela aux agriculteurs du Canada qu'un droit de 10 centins par minot est nécessaire pour empêcher l'importation de l'avoine de Chicago, dans ces conditions? Le cours de l'avoine à New-York est de 46½ centins par minot ou 12½ centins de plus qu'à Toronto: cette différence couvre plus que le coût du voiturage entre ces points.

Ces chiffres démontrent amplement la fausseté de la position prise par l'honorable monsieur, lorsqu'il affirme que les céréales commandent ici un prix plus élevé, grâce à la politique nationale. Je trouve, M. l'Orateur, qu'actuellement, le prix du seigle est de 88 centins à Toronto; de 87 centins à Chicago et de 95 à Oswego. L'honorable monsieur espère-t-il faire croire aux agriculteurs éclairés de ce pays qu'il est nécessaire de maintenir un droit de 10 centins sur le seigle afin d'empêcher ce produit, coté à 95 centins, de venir sur notre marché où il n'en réalise que 88? Le prix de l'orge est de 97 centins à Toronto pour le No. 1 et de 93 centins pour le No. 2; à Oswego, il est de \$1.25 pour le No. 1 et de \$1.20 pour le No. 2, c'est-à-dire que le cours est de 28 centins pour le No. 1 et de 27 centins pour le No. 2, plus élevé à Oswego qu'à Toronto. L'honorable monsieur espère-t-il faire croire au pays qu'un droit de 15 centins par minot est nécessaire pour exclure le grain d'Oswego de notre marché. Telles sont les absurdités avancées fait par l'honorable monsieur, lorsqu'il affirme gravement, en face de cette Chambre et du pays que la politique nationale a eu pour résultat d'élever le cours de l'orge, de l'avoine, des pois et autres céréales. Je vois aussi que le prix des pois à Toronto est de 68 à 70 centins, et à New-York, de 87 centins en entrepôt, auquel il faut ajouter le droit prélevé lorsque le consommateur retire le grain de l'entrepôt; devons-nous croire qu'il soit nécessaire d'imposer un droit de 10 centins pour exclure de notre marché les pois des Etats-Unis, lorsqu'ils peuvent commander un prix plus élevé sur le marché américain? Je vois que le beurre vaut à New-York de 19 à 36 centins, suivant la qualité, et à Montréal de 14 à 27, dans les mêmes conditions—L'honorable monsieur suppose-t-il qu'un droit de 4 centins par livre a beaucoup d'effet sur le commerce du beurre au Canada? Le fromage de qualité supérieure, vaut à New-York et à Montréal 12½ centins. Le prix de ce produit est réglé, sur les deux marchés, par celui de Liverpool. L'honorable monsieur pense-t-il qu'un droit de 3 centins par

livre sur le fromage américain peut influencer les cours du marché, quant les prix sont réglés par le commerce général? Les agriculteurs du Canada commencent à comprendre que les promesses qui leur ont été faites pour les induire à consentir à un tarif fait en vue de faire bénéficier largement des associations qui ont tout intérêt personnel à élever les prix, ne peuvent pas être accomplies, parce qu'elles étaient mensongères dès le principe. Je ne veux pas discuter cette question plus longuement. Lors de la dernière session, j'ai eu occasion de comparer, au long, les prix à diverses périodes tant avant qu'après l'adoption de la politique nationale, et au cours de cette session, je traiterai probablement la question d'une manière plus complète. J'ai cru devoir aujourd'hui choisir ces quelques faits pour démontrer la fausseté des appréciations faites par l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty).

Avant de reprendre mon siège, je désire présenter quelques observations au sujet de la grande question pour laquelle le parlement a été convoqué, et qui est peut être la plus importante qui ait jamais été soumise à une assemblée délibérante au Canada. Je dirai, avec toute l'impartialité possible, qu'à mon avis, il est beaucoup à désirer qu'un délai suffisant soit donné pour peser cette question mûrement; et je me permettrai de dire à l'honorable Premier, qui prendra naturellement la responsabilité de cette importante mesure, que sa réputation, pour les générations futures, sera inséparablement attachée à cette question. Je désire lui faire remarquer la gravité de sa position, et de lui demander de se rappeler le précepte de l'Écriture, "faire toutes choses convenablement et avec ordre," et j'ai la ferme conviction qu'en faisant passer à la hâte cette importante mesure sans donner à la population de ce pays le temps de faire connaître son opinion à ce sujet, sans donner à la presse le temps de discuter le mérite de la question, sans permettre à l'opinion publique d'exercer son influence sur les décisions de cette Chambre, il ne sera pas considéré comme ayant agi convenablement et dans l'ordre; et si une législation trop précipitée donnait lieu à quelque erreur, l'honorable monsieur pourrait regretter de n'avoir pas donné plus de latitude à la discussion de cette importante question.

M. ANGLIN. L'honorable Premier a bien voulu faire preuve de bonne volonté en acceptant mon idée, mais je dois faire remarquer qu'en parcourant l'adresse, j'ai trouvé tant de changements à y faire, qu'il vaudrait mieux la refaire en entier. Je pense, en conséquence, qu'il serait mieux de la laisser passer sur division.

A propos du paragraphe 10,—

M. MILLS. Je ne sais pas comment ce paragraphe pourrait être défendu; il devrait être refait en entier. L'on fait dire à Son Excellence qu'Elle regrette le manque absolu d'approvisionnement. Il n'y a pas eu de manque absolu, ni rien qui y ressemble, mais seulement une diminution partielle.

M. ANGLIN. Ce paragraphe a été fait pour encourager l'immigration au Nord-Ouest.

M. MACKENZIE. Pour cacher les défauts du pays.

Les paragraphes 1 à 15 de la dite adresse proposée, sont lus une seconde fois, et adoptés, sur division.

Sir JOHN A. MACDONALD propose :

"Que la dite résolution soit renvoyée à un comité spécial, composé de Sir Léonard Tilley, Sir Charles Tupper, M. Langevin et M. Beaty et Vanasse, chargé de rédiger une adresse conforme à la dite résolution."

Motion adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD, du dit comité, rapporte le projet d'une adresse qui est lue la seconde fois, et est adopté. Cette adresse sera présentée par des membres du conseil privé.

CONTRAT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Sir JOHN A. MACDONALD remet un message de Son Excellence le Gouverneur-Général.

L'Orateur en donne lecture comme suit :—

LOBBE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes, un contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien avec la cédule qui l'accompagne, et les recommande à la favorable considération de votre honorable Chambre.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 10 décembre 1880.

Et la dite cédule est comme suit :

LE PRÉSENT CONTRAT FAIT ENTRE SA MAJESTÉ LA REINE, agissant en ce qui concerne la Puissance du Canada, et représentée et agissant aux présentes par l'honorable Sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux, et George Stephen et Duncan McIntyre, de Montréal, Canada; John S. Kennedy, de New-York, dans l'Etat de New-York; Richard B. Angus et James J. Hill, de St. Paul, dans l'Etat du Minnesota; Morton, Rose et Cie., de Londres, Angleterre, et Kohn Reinach et Cie, de Paris, France.

Fait foi : Que les parties aux présentes se sont engagées et sont convenues réciproquement comme suit, savoir :—

1. Pour la meilleure interprétation de ce contrat, il est par le présent déclaré que la partie de chemin de fer ci-après appelée "Section de l'Est," comprendra cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien restant à construire qui s'étend depuis le terminus ouest du chemin de fer du Canada Central, près de l'extrémité est du lac Nipissingue, connu sous le nom de Station de Callander, jusqu'à un point de jonction avec cette partie du dit chemin de fer du Pacifique canadien maintenant en voie de construction s'étendant entre le lac Supérieur et Selkirk sur le côté est de la rivière Rouge, laquelle dernière partie est ci-après appelée "Section du lac Supérieur"; que la partie du dit chemin de fer, maintenant partiellement en voie de construction, s'étendant depuis Selkirk jusqu'à Kamloops, est ci-après appelée "Section du Centre"; et que la partie du dit chemin de fer maintenant en voie de construction, s'étendant depuis Kamloops jusqu'à Port Moody, est ci-après appelée "Section de l'Ouest"; et que les mots "le chemin de fer du Pacifique canadien," signifient le chemin de fer en son entier, tel que décrit dans l'acte 37 Victoria, chap. 14. Les diverses parties aux présentes sont ci-après appelées "la Compagnie"; et le gouvernement du Canada est ci-après appelé "le Gouvernement".

2. Les entrepreneurs devront, immédiatement après l'organisation de la dite compagnie, déposer au crédit du gouvernement \$1,000,000 en espèces ou en valeurs approuvées, à titre de garantie de la construction du chemin en fer entrepris en vertu du présent contrat. Le gouvernement paiera à la compagnie un intérêt sur le dépôt en espèces, au taux de quatre pour cent par année, semi-annuellement, et remettra à la compagnie l'intérêt perçu sur les valeurs déposées en garantie, et ce, jusqu'à ce qu'il y ait défaut dans l'exécution des conditions des présentes, ou jusqu'à remboursement du dépôt, et remettra le dépôt à la compagnie lors de l'achèvement de la voie ferrée, conformément aux termes des présentes, avec les intérêts dus.

3. La compagnie devra tracer, construire et équiper la dite section de l'Est et la dite section du Centre, d'une largeur uniforme de 4 pieds 8½ pouces, et afin d'établir un type approximatif d'après lequel seront réglés la qualité et la nature du chemin de fer et des matériaux employés à sa construction, ainsi que de son équipement, le chemin de fer "Union Pacific" des Etats-Unis, tel qu'originellement construit, est par les présentes choisi et établi comme tel

Sir JOHN A. MACDONALD

type. Et si le gouvernement et la compagnie ne pouvaient s'entendre quant à savoir si des travaux faits ou des matériaux fournis en vertu du présent contrat sont conformes ou non à tel type, ou quant à toute autre question de fait autres que des questions légales, le sujet du différend sera de temps à autre soumis à la décision de trois experts, dont l'un sera choisi par le gouvernement, un autre par la compagnie et le troisième par les deux experts ainsi choisis; et ces experts décideront laquelle des parties devra payer les frais de telle expertise. Et dans le cas où deux tels experts ne pourraient s'entendre sur le choix d'un troisième expert, ce dernier sera nommé, sur la demande de l'une ou de l'autre partie, après avis donné à l'autre partie, par le juge en chef de la Cour Suprême du Canada. Et la décision rendue par tels experts, ou par la majorité d'entre eux, sera définitive.

4. Les travaux de construction commenceront à l'extrémité est de la section de l'Est pas plus tard que le premier jour de juillet prochain, et les travaux sur la section du Centre seront commencés par la compagnie à tel point, vers son extrémité est sur la partie de la ligne maintenant en voie de construction, qui sera jugé convenable et qui sera approuvé par le gouvernement, à une époque ne dépassant pas le premier mai prochain. Et les travaux sur la section de l'Est et la section du Centre seront poussés vigoureusement et sans interruption, en faisant tel progrès annuellement sur chaque section, qui permette à la compagnie de compléter et d'équiper toutes et chacune d'elles, et de les mettre en état d'exploitation le ou avant le premier jour de mai 1891, à laquelle date la compagnie convient par le présent de compléter et équiper les dites sections conformément aux termes de ce contrat, à moins d'en être empêchée par l'acte de Dieu, les ennemis de la reine, des troubles intérieurs, des épidémies, inondations ou autres causes échappant au contrôle de la compagnie. Et dans le cas où les travaux de construction seraient interrompus ou empêchés par aucune des dites causes, l'époque fixée pour l'achèvement de la voie ferrée sera prorogée pour une époque correspondante.

5. La compagnie paiera au gouvernement le coût, aux prix du contrat, du tronçon de chemin de fer, long de 100 milles, s'étendant de la ville de Winnipeg à l'ouest, jusqu'au temps où les travaux ont été retirés des mains de l'entrepreneur, et les frais encourus depuis par le gouvernement dans le travail de la construction : mais elle aura le droit de se charger des dits travaux en aucun temps et de les compléter, en payant les frais de construction comme il a été dit jusqu'à concurrence du montant encouru par le gouvernement.

6. A moins qu'il n'en soit empêché par l'acte de Dieu, les ennemis de la reine, des troubles intérieurs, des épidémies, inondations ou autres causes en dehors du contrôle du gouvernement, celui-ci fera compléter la dite section du lac Supérieur, dans les délais fixés par les contrats existants pour la construction de la dite section; et il fera aussi compléter la partie de la dite section de l'Ouest actuellement donnée à l'entreprise, à savoir, de Kamloops à Yale, dans les délais fixés par les contrats à cet effet, savoir, pour le trentième jour de juin 1885; et il fera aussi compléter le ou avant le premier jour de mai 1891, la partie restant de la dite section de l'Ouest, située entre Yale et Port Moody, et qui devra être d'une qualité aussi bonne sous tous les rapports que le type créé pour la partie entreprise en vertu des présentes. Et la dite section du lac Supérieur, et les portions de la dite section de l'Ouest actuellement données à l'entreprise, seront complétées, autant que faire se pourra, en conformité des devis et conditions des contrats à cet effet, moins toutefois les modifications qui y ont été faites par le gouvernement avant la date des présentes.

7. Le chemin de fer construit aux termes des présentes sera la propriété de la compagnie; et en attendant l'achève-

ment des sections de l'Est et du Centre le gouvernement transférera à la compagnie la possession et le droit d'exploiter et de mettre en opération les diverses portions du chemin de fer du Pacifique canadien déjà construites ou à mesure qu'elles seront achevées. Et à l'achèvement des sections de l'Est et du Centre, le gouvernement cèdera à la compagnie, avec un nombre convenable de bâtiments pour gares et le service hydraulique (mais sans équipement), ces portions du chemin de fer du Pacifique canadien construites ou qui doivent être construites par le gouvernement et qui seront alors achevées; et à l'achèvement du resto de la partie de chemin de fer qui doit être construit par le gouvernement, cette partie sera aussi cédée à la compagnie, et le chemin de fer du Pacifique canadien deviendra et sera dès lors la propriété absolue de la compagnie. Et la compagnie devra ensuite et à toujours entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique canadien.

8. En recevant du gouvernement la possession de chacune des portions respectives du chemin de fer du Pacifique canadien, la compagnie l'équipera conformément au type établi par les présentes pour l'équipement des sections données à l'entreprise par le présent contrat, et devra par la suite les entretenir et exploiter d'une manière efficace.

9. En considération de ce que dessus, le gouvernement s'oblige à donner à la compagnie une subvention en argent de \$25,000,000, et en terre, de 25,000,000 d'acres, pour lesquelles subventions la construction du chemin de fer du Pacifique canadien sera complétée, et le dit chemin de fer équipé, entretenu et exploité. Ces subventions seront respectivement payées et accordées au fur et à mesure du progrès de la construction, de la manière et sous les conditions suivantes, savoir :—

a. La dite subvention en argent est par les présentes divisée et affectée comme suit, savoir :—

SECTION DU CENTRE.

Estimée à 1350 milles—		
1 ^{re} —900 milles à \$10,000 par mille.....		\$ 9,000,000
2 ^e —450 “ 13,333 “		6,000,000
		\$15,000,000

SECTION DE L'EST.

Estimée à 650 milles—		
Subvention = \$15,384.61 par mille... ..		10,000,000
		\$25,000,000

Et la dite subvention en terre est, par les présentes, divisée et affectée comme suit, sujet à la réserve ci-après faite :—

SECTION DU CENTRE.

10.—900 milles à 12,500 acres par mille		11,250,000
20.—450 “ 16,666 66 “		7,500,000
		18,750,000

SECTION DE L'EST.

Estimée à 650 milles—		
Subvention = 9,615.35 acres par mille		\$6,250,000
		25,000,000

b. Lorsqu'une partie du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat, de pas moins de 20 milles de longueur, aura été construite et parachevée de manière à permettre le passage régulier des convois, et que cette partie du chemin aura le matériel roulant nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concèdera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette partie du chemin de fer donnera droit d'après la répartition et la distribution qui en auront été faites en vertu des dispositions de ce contrat; la compagnie ayant le droit de choisir, au lieu de l'argent, des obligations du gouvernement à terme dont le taux d'intérêt, la durée et la valeur nominale pourront être déterminés par arrangement spécial et qui pourront être équivalentes, d'après les calculs faits par des actuaires, aux paiements en argent correspondants, le gouvernement accordant

quatre pour cent d'intérêt sur les sommes d'argent qu'il recevra en dépôt.

c. Si en aucun temps la compagnie fait livrer, sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer, à un endroit approuvé par le gouvernement, des rails d'acier et attaches devant servir à la construction du chemin de fer, mais avant qu'il y en ait actuellement besoin pour la construction du chemin de fer, le gouvernement devra, à la demande de la compagnie, aux termes et conditions déterminés par le gouvernement, avancer les trois-quarts de la valeur de ces rails et attaches à l'endroit où ils seront livrés. Et une proportion du montant ainsi avancé sera déduite, conformément aux termes et conditions fixés par le gouvernement, de la subvention qui devra être payée plus tard, en effectuant les paiements sur chaque section de vingt milles du chemin de fer, laquelle proportion devra correspondre à la quantité des rails et attaches qui auront été employés dans la construction de ces sections.

d. Jusqu'au premier jour de janvier 1882, la compagnie pourra, au lieu d'émettre des obligations garanties par les concessions de terre, comme il est ci-après prescrit, substituer le paiement par le gouvernement de l'intérêt (ou d'une partie de l'intérêt) sur les obligations de la compagnie, hypothéquant le chemin de fer et les terres que le gouvernement devra concéder, embrassant une période acceptée par le Gouverneur en conseil, au lieu de la subvention en argent qui doit être accordée à la compagnie en vertu de ce contrat ou de toute partie de cette subvention; ces paiements d'intérêt devant être équivalents d'après les calculs des actuaires, aux paiements d'argent correspondants, le gouvernement accordant quatre pour cent d'intérêt sur les sommes d'argent qu'il recevra en dépôt; et les coupons représentant l'intérêt sur ces obligations devront être garantis par le gouvernement jusqu'à concurrence de tel équivalent. Et les sommes provenant de la vente de ces obligations jusqu'à concurrence de pas plus de \$25,000,000, seront déposées au crédit du gouvernement, et la balance de ces sommes sera placée ailleurs par la compagnie, à la satisfaction et sous le contrôle exclusif du gouvernement; si cette dernière condition n'est pas remplie, les obligations qui ne seront pas vendues resteront entre les mains du gouvernement. Et de temps à autre, à mesure que les travaux avanceront, le gouvernement paiera à la compagnie: premièrement, sur le montant qui devra être ainsi placé par le gouvernement,—et après l'épuisement de ce montant, sur le montant déposé entre les mains du gouvernement,—des sommes d'argent étant à la subvention pécuniaire par mille par le présent consentie dans la même proportion que le produit net de cette vente (si toutes les obligations sont vendues lors de leur émission); ou si toutes ces obligations ne sont pas alors vendues, le produit net de l'émission, calculé au taux auquel la vente d'une partie de ces obligations aura été effectuée, sera à la somme de \$25,000,000. Mais si une partie seulement des obligations émises est vendue; les montants dus à la compagnie d'après la proportion susdite, seront payés à la compagnie, partie sur les obligations en la possession du gouvernement, et partie sur l'argent déposé au crédit du gouvernement, la même proportion devant être conservée entre les obligations vendues et les obligations non vendues; et la compagnie acceptera les obligations ainsi données comme de l'argent au même taux auquel la vente partielle des obligations aura été effectuée. Et le gouvernement recevra et retiendra telles sommes d'argent pour la création d'un fonds d'amortissement pour le rachat de ces obligations, et aux termes et conditions qui pourront être consentis entre le gouvernement et la compagnie.

e. Si la compagnie se prévaut du droit d'option qui lui est accordé par la clause d, la somme de \$2000 par mille sur les premiers huit cents milles de la section du Centre sera déduite au *pro rata* du montant payable à la compagnie par

rapport aux dits huit cents milles et serviront à augmenter la subvention pécuniaire par mille affectée au reste de la dite section du Centre.

10. De plus, pour atteindre l'objet du présent, le gouvernement accordera à la compagnie le terrain nécessaire au dit chemin de fer, aux gares, aux emplacements de gares, aux ateliers, aux emplacements des bassins jusqu'au bord de l'eau, aux termini du chemin sur les eaux navigables, aux édifices, cours et autres dépendances nécessaires à la construction convenable et à l'exploitation efficace du chemin de fer, en tant que ces terrains seront la propriété du gouvernement. Et le gouvernement permettra aussi l'entrée en franchise de tous les rails d'acier, éclisses, et autres attaches, fiches, boulons et écrous, fils de fer, bois de construction et autres matériaux pour les ponts devant servir à la construction première du chemin de fer et d'une ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer, et de tous appareils télégraphiques nécessaires au premier équipement de la dite ligne télégraphique. Et le gouvernement transférera à la compagnie, au prix coûtant, plus l'intérêt, tous les rails et attaches achetés en 1879 ou depuis cette date, et tous autres matériaux de construction en la possession du gouvernement ou par lui achetés, d'après une évaluation; excepté les rails, les attaches et autres matériaux dont il n'aura pas besoin pour la construction des dites sections du lac Supérieur et de l'Ouest.

11. La concession de terres par le présent consentie à la compagnie sera faite en sections alternatives de 640 acres chacune, d'une profondeur de 24 milles, de chaque côté du chemin de fer de Winnipeg à Jasper House, en tant que ces terres seront la propriété du gouvernement, la compagnie recevant les sections portant les nombres impairs. Mais si quelques-unes de ces sections comprennent une quantité considérable de terrain équitablement jugé impropre à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue de les accepter comme partie de la concession, et le déficit causé par la défalcation de ces terrains ou tout autre déficit qui pourrait survenir par suite d'une trop petite quantité de terrains le long de la dite partie du chemin de fer pour compléter les dits 25,000,000 d'acres, ou par suite du trop grand nombre de lacs et de nappes d'eau dans les sections concédées (lesquels lacs et nappes d'eau ne seront pas compris dans le mesurage de ces sections) seront comblés par des terres prises dans d'autres sections choisies par la compagnie dans la région connue sous le nom de zone fertile, c'est-à-dire, les terres comprises entre les degrés de 49 et 57 de latitude nord ou ailleurs, au choix de la compagnie, lesquelles terres seront concédées en sections alternatives semblables de 24 milles de profondeur, de chaque côté de toute ligne ou lignes d'embranchement qui devront être établies par la compagnie et seront indiquées sur une carte ou plan du dit embranchement ou embranchements déposé au ministère des chemins de fer; ou de chaque côté d'une ligne ou des lignes de front communes convenues entre le gouvernement et la compagnie, les conditions ci-dessus mentionnées relativement aux terrains jugés impropres à la colonisation devant être appliquées à ces concessions supplémentaires. Et la compagnie pourra, avec le consentement du gouvernement, choisir dans les territoires du Nord-Ouest, toute étendue ou étendues de terrain non encore occupées pour combler en tout ou en partie tel déficit. Mais ces concessions ne comprendront que des terres appartenant au gouvernement.

12. Le gouvernement éteindra le titre des Sauvages aux terres par le présent concédées et qui seront à l'avenir concédées comme subvention au chemin de fer.

13. La compagnie aura le droit, sujet à la sanction du Gouverneur en conseil, d'établir et de fixer le tracé de la ligne du chemin de fer qui fait l'objet du présent, comme elle jugera convenable, pourvu toutefois qu'elle conserve les points extrêmes suivants, savoir: De la station Callander au point de raccordement de la section du lac Supérieur;

M. L'ORATEUR

et de Selkirk au point de raccordement de la section de l'Ouest à Kamloops, en passant par la passe de la Tête Jaune.

14. La compagnie aura le droit, de temps à autre, de tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter des lignes d'embranchement d'aucun point ou points sur le parcours de la ligne mère à aucun endroit ou endroits dans les limites du territoire, pourvu toutefois qu'avant de commencer aucun embranchement elle dépose d'abord une carte et plan de tel embranchement dans le département des chemins de fer; et le gouvernement accordera à la compagnie les terres nécessaires à l'établissement de tels embranchements et aux gares, emplacements de gares, bâtiments, ateliers, cours et autres dépendances requises pour l'efficacité de la construction et de l'exploitation de ces embranchements en tant que ces terres appartiennent au gouvernement.

15. Pendant l'espace de vingt ans de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique canadien, excepté telle ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, ni en dedans de quinze milles de la latitude 49. Et s'il était établi aucune nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement, jusqu'à l'expiration de la dite période.

16. Le chemin de fer du Pacifique canadien et toutes les gares et les emplacements de gares, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et dépendances nécessaires et servant à sa construction et exploitation, et le capital-action de la compagnie seront à toujours exempts de taxes imposées par le Canada ou par aucune province devant être établie ci-après, ou par aucune corporation municipale de telles provinces; et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest jusqu'à ce qu'elles soient ou vendues ou occupées seront aussi exemptes de taxes pendant 20 ans après la concession faite par la Couronne.

17. La compagnie sera autorisée par son acte constitutif à émettre des obligations garanties par les terres octroyées ou à être octroyées par la compagnie, contenant les dispositions pour l'emploi de telles obligations à l'acquisition de terres, et telles autres conditions que la compagnie jugera convenables; cette émission devant être de \$25,000,000; et si la compagnie fait telle émission d'obligations garanties par les terres concédées, elle les déposera au crédit du gouvernement et le gouvernement retiendra et gardera un cinquième de ces obligations comme garantie de la due exécution du présent contrat à l'égard de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer de la compagnie tel qu'ici convenu pendant dix ans après son achèvement, et des \$20,000,000 restant de telles obligations, il sera disposé tel que ci-après prescrit. Et quant au dit cinquième des dites obligations, tant que la compagnie ne fera pas défaut d'entretenir et d'exploiter le dit chemin de fer du Pacifique canadien, le gouvernement ne demandera pas ni n'exigera le paiement des coupons des dites obligations, ni n'en demandera l'intérêt. Et si aucune des dites obligations ainsi retenues par le gouvernement venait à être payée en la manière qui doit être prescrite pour l'extinction de toute telle émission, le gouvernement gardera le montant ainsi reçu en paiement comme cautionnement pour les mêmes fins que les obligations ainsi soldées payant sur tel montant l'intérêt de 4 pour cent par année aussi longtemps que la compagnie ne fera pas défaut dans l'exécution des conditions des présentes; et à la fin de la dite période de dix années à compter de l'achèvement du dit chemin de fer s'il n'a pas été alors fait défaut dans son entretien et son exploitation, les dites obligations, ou si aucune d'elles ont été acquittées, le reste des dites obligations et l'argent reçu pour celles acquittées avec l'intérêt

échu seront remises par le gouvernement à la compagnie avec tous les coupons attachés aux dites obligations; mais si tel défaut a été fait, le gouvernement pourra, de ce moment, exiger le paiement de l'intérêt sur les obligations ainsi retenues et ne sera pas obligé de continuer de payer l'intérêt sur l'argent représentant les obligations acquittées. Et bien que le gouvernement garde le droit de reconstruire la dite partie des dites obligations garanties par les terres concédées, d'autres garanties à la satisfaction du gouvernement pourront être substituées par la compagnie par une convention avec le gouvernement.

18. Si la compagnie juge qu'il est nécessaire ou expédient de vendre les \$20,000,000 restant des obligations garanties par les terres concédées ou une plus grande partie de ces obligations que la proportion d'un dollar par chaque acre de terre alors gagné par la compagnie, il lui sera permis de le faire, mais les produits de telle vente en sus du montant auquel la compagnie aura droit comme il est ici établi, sera déposé au crédit du gouvernement. Et le gouvernement paiera l'intérêt semi-annuellement sur ce dépôt au taux de 4 pour cent par année, et il paiera à la compagnie la somme ainsi déposée de temps à autre suivant le progrès des travaux, dans les mêmes proportions et aux mêmes époques et conditions que la subvention en terres, c'est-à-dire, la compagnie aura droit de recevoir du gouvernement sur le produit des dites obligations garanties par les terres concédées le même nombre de dollars que le nombre d'acres de terre de la subvention qu'elle aura alors gagnée, moins un cinquième, si les obligations se vendent au pair, mais si elles se vendent à moins que le pair, alors il sera fait une déduction correspondante à la perte encourue dans la vente. Et cet octroi de terre lui sera fait par le gouvernement, sujet à la charge créée pour garantir les dites obligations; et ces terres resteront ainsi grevées jusqu'à ce qu'elles soient libérées de la manière qui sera prescrite à l'époque de l'émission de telles obligations.

19. La compagnie paiera tous les frais qui seront encourus par le gouvernement dans les dispositions des deux clauses immédiatement précédentes de ce contrat.

20. Si la compagnie n'émet pas ses obligations garanties par les terres octroyées, alors le gouvernement retiendra sur chaque octroi qui doit être fait de temps en temps, chaque cinquième section des terres qu'il convient par les présentes d'octroyer, ces terres devront être détenues comme garanties pour les fins et pour la longueur de temps mentionnées à la clause 18 du présent. Et ces terres pourront être vendues de la manière et aux prix qui seront convenus entre le gouvernement et la compagnie; et dans ce cas le prix en sera payé au gouvernement, qui le gardera pendant la même période et pour les mêmes fins que les terres elles-mêmes, le gouvernement en payant 4 pour cent d'intérêt par année; et d'autres garanties à la satisfaction du gouvernement pourront être substituées pour ces terres ou argent par convention avec le gouvernement.

21. La compagnie devra être constituée légalement avec pouvoirs suffisants pour lui permettre d'exécuter le contrat ci-dessus. Et ce contrat ne sera obligatoire que dans le cas où un acte constitutif sera accordé à la compagnie suivant la formule ci-annexée comme annexe A.

22. L'acte des chemins de fer de 1879, d'autant que ces dispositions sont applicables à l'entreprise mentionnée dans ce contrat, et d'autant qu'elles ne sont pas en contradiction avec le présent ou incompatibles avec les dispositions de l'acte constitutif qui devra être accordé à la compagnie, s'appliquera au chemin de fer du Pacifique canadien.

En foi de quoi les parties ont exécuté le présent contrat en la ville d'Ottawa, ce vingt et unième jour d'octobre 1880.

Signé CHARLES TUPPER,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.
" GEO. STEPHEN.
" DUNCAN MCINTYRE,
" J. S. KENNEDY,
" R. B. ANGUS,
" J. J. HILL,
Per pro. Geo. Stephen.
" MORTON, ROSE ET CIE,
" KOHN, REINACH & CIE.,
Par P. Du P. Gronfell.

Signé en présence de F. BRAUN
et le sceau du Département
apposé par Sir CHARLES
TUPPER en présence de
F. BRAUN.

ANNEXE A, MENTIONNÉE DANS LE CONTRAT PRÉCÉDENT.

CONSTITUTION EN CORPORATION.

1. George Stephen, écuyer, de Montréal, Canada; Duncan McIntyre, marchand, de Montréal, Canada; John S. Kennedy, banquier, de New-York, dans l'Etat de New-York; la maison Morton, Rose et compagnie, marchands, de Londres, Angleterre; la maison Kohn, Reinach et compagnie, banquiers, de Paris, France; Richard B. Angus et James J. Hill, écuyers, tous deux de Saint-Paul, dans l'Etat du Minnesota, avec telles autres personnes et corporations qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent constituée, seront et sont par le présent constitués corps politique et corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien."

2. Le capital social de la compagnie sera de vingt-cinq millions de piastres, divisé en actions de cent piastres chacune, lesquelles seront transférables de telle manière et à telles conditions que pourront prescrire les statuts de la compagnie; et ces actions, ou tout nombre de ces actions, pourront être accordées et émises comme actions acquittées pour valeur reçue *bonâ fide* par la compagnie, soit en argent et au pair, ou à tels prix et conditions que le conseil des directeurs pourra établir, ou comme partie de la considération de tout contrat passé par la compagnie

3. Dès que cinq millions de piastres du capital social de la compagnie seront souscrits, et que trente pour cent de cette somme auront été versés, et qu'un dépôt d'un million de piastres aura été fait au ministre des Finances du Canada, en argent ou en effets publics acceptés par le Gouverneur en conseil, pour l'objet et conformément aux conditions énoncées dans le précédent contrat, l'entreprise dans la même mesure et de la même manière que si le dit contrat eût été consenti par elle et non par les dits entrepreneurs,—et dès lors, les entrepreneurs, comme particuliers, cesseront d'avoir aucun droit ou intérêt dans la dite entreprise, et ils ne seront assujétis à aucune obligation ou responsabilité créée par le contrat autrement que comme membre de la corporation par le présent établie. Et les dites conditions relatives à la souscription du capital, à son versement partiel et au dépôt d'un million de piastres

étant remplies à la satisfaction du Gouverneur en conseil, la publication par le Secrétaire d'Etat, dans la *Gazette du Canada*, d'un avis de transfert de l'entreprise à la compagnie sera une preuve probante de tel transfert. Et la compagnie demandera un autre versement de vingt pour cent sur la dite première souscription de \$5,000,000, pour ou avant le premier jour de mai prochain, et de cet appel de fonds un avis de trente jours, par circulaire expédiée par la poste à chaque actionnaire, sera suffisant. Et la compagnie demandera, pour le 31^{me} jour de décembre 1882, ou avant, le versement du reste de la dite première souscription de cinq millions de piastres.

4. Toutes les immunités et tous les pouvoirs nécessaires ou utiles à la compagnie pour qu'elle remplisse, exécute, et fasse exécuter chaque condition, stipulation, obligation, devoir, droit, recours, privilège et avantage convenu, mentionné ou énoncé dans le dit contrat, et en tire avantage, sont par le présent conférés à la compagnie. Et les dispositions spéciales ci-après établies ne seront pas censées porter atteinte ou déroger à la généralité des immunités et pouvoirs qui lui sont par le présent ainsi conférés.

DIRECTEURS.

5. Les dits George Stephen, Duncan McIntyre, John S. Kennedy, Richard B. Angus, James J. Hill, Henry Stafford Northcote, écuier, de Londres susdit; Pascoe du P. Grenfell, marchand, de Londres susdit; Charles Day Rose, marchand, de Londres susdit, et le baron J. de Reinach, banquier, de Paris susdit, sont par le présent constitués les premiers directeurs de la compagnie, avec faculté d'ajouter à leur nombre, pourvu que ce nombre n'excède pas quinze, et la majorité des directeurs, le président compris, devra être composée de sujets britanniques. Le conseil des directeurs ainsi constitué aura tous les pouvoirs par le présent conférés aux directeurs de la compagnie, et ils restoront en charge jusqu'à la première réunion annuelle des actionnaires de la compagnie.

6. Chacun des directeurs de la compagnie par le présent nommé, ou qui, par la suite, sera nommé ou élu, devra être porteur d'au moins deux cent cinquante actions dans le capital de la compagnie. Mais le nombre des directeurs que les actionnaires éliront à l'avenir, et qui n'excédera pas quinze, sera déterminé par règlement, et soumis aux mêmes conditions que les directeurs nommés par ou en vertu de la dernière section immédiatement précédente; leur nombre pourra ensuite être modifié de temps à autre de la même manière. Il sera voté au scrutin à leur élection.

7. La majorité des directeurs constituera un quorum du conseil, et jusqu'à ce qu'il soit autrement prescrit par règlement à cet effet, les directeurs pourront voter et agir en cette qualité par procuration, telle procuration ne pouvant être confiée qu'à un directeur seulement, mais nul directeur ne pourra être chargé de plus de deux procurations, et nulle réunion des directeurs ne pourra légitimement traiter d'affaires à moins que trois directeurs n'y soient présents en personne, le nombre voulu d'autres directeurs pour former un quorum étant représenté par procuration.

8. Le conseil de direction pourra choisir parmi ses membres un comité exécutif composé d'au moins trois directeurs, pour la gestion ordinaire des affaires de la compagnie, et auquel seront confiés tels pouvoirs et devoirs que détermineront les statuts. Le président sera *ex-officio* membre de ce comité.

9. Le principal siège des affaires de la compagnie sera établi dans la ville de Montréal; mais la compagnie pourra de temps à autre, par statut, choisir d'autres localités, dans ou au-delà des limites du Canada, où elle pourra vaquer à ses affaires, et où les directeurs ou actionnaires pourront se réunir lorsqu'ils y seront convoqués ainsi que le proscrirent les statuts. Par statut, la compagnie désignera au moins

M. L'ORATEUR

un lieu en chaque province ou territoire que traversera le chemin de fer, où pourra être signifiée toute action intentée contre la compagnie à raison de quelque fait survenu dans telle province ou territoire; et ensuite, de temps à autre, et par statut, elle pourra changer ce lieu. Une copie du statut désignant ou changeant tel lieu, et régulièrement authentiquée tel que ci-après prescrit, devra être déposée par la compagnie, au siège du gouvernement de la province ou territoire y concerné, au greffe ou protonotariat de la plus haute ou de l'une des plus hautes cours de juridiction civile de telle province ou territoire. Et s'il survient quelque cause de poursuite contre la Compagnie dans une province ou territoire, et qu'un bref émane d'une cour de telle province ou territoire, contre la Compagnie, sa signification à la compagnie sera validement faite dans telle province ou territoire ainsi désigné; mais si la compagnie manque à l'obligation de désigner tel lieu, ou de déposer, tel que plus haut mentionné, le statut établi à cet égard, tel bref pourra validement être signifié à la compagnie à aucune des stations du dit chemin de fer dans les limites de telle province ou territoire.

ACTIONNAIRES.

10. La première assemblée annuelle des actionnaires de la compagnie, pour l'élection des directeurs, aura lieu le deuxième mercredi de mai 1882, au principal bureau de la compagnie, à Montréal; et l'assemblée annuelle générale des actionnaires, pour l'élection des directeurs et l'expédition des affaires en général, aura lieu à l'avenir le même jour chaque année, et au même lieu, à moins qu'il ne soit autrement prescrit par statut. Avis de chacune de ces assemblées sera publié pendant quatre semaines dans la *Gazette du Canada*, et par telle autre voie de publicité qui sera de temps à autre indiquée par les statuts.

11. Les assemblées générales spéciales des actionnaires pourront être convoquées ainsi que le proscrirent les statuts. Et sauf tel que ci-après prévu, avis de ces assemblées sera donné de la même manière que les avis des assemblées générales annuelles, mention étant faite du motif de leur convocation; et, sauf tel que ci-après prescrit, toutes ces assemblées auront lieu au principal siège d'affaires de la compagnie.

12. Si en aucun temps avant la première assemblée annuelle des actionnaires de la compagnie il devenait opportun qu'il y eût une assemblée des directeurs de la compagnie, ou une assemblée générale spéciale des actionnaires de la compagnie, avant que cette assemblée puisse être facilement convoquée et qu'avis puisse en être donné tel que prescrit par le présent acte ou par les statuts, ou avant que des statuts aient été passés à cet égard, et à un endroit autre que le chef-lieu des affaires de la compagnie à Montréal avant l'adoption d'un règlement autorisant la tenue de cette assemblée ailleurs, il sera loisible au président ou à trois des directeurs de la compagnie de convoquer des assemblées spéciales des directeurs ou des actionnaires, ou des uns et des autres, devant avoir lieu en la cité de Londres, Angleterre, aux dates et lieux, respectivement, qui seront mentionnés dans les avis de convocation de ces assemblées respectivement. Et des avis de ces assemblées pourront être validement donnés au moyen de circulaires adressées par la poste au domicile ordinaire de chaque directeur ou actionnaire, selon le cas, en temps opportun pour lui permettre d'assister à cette assemblée, et indiquant en termes généraux le but de l'assemblée projetée. Et dans le cas d'une assemblée d'actionnaires, les décisions de cette assemblée seront regardées comme valides et suffisantes, et comme liant la compagnie sous tous rapports, si chaque actionnaire de la compagnie y est présent ou représenté par fondé de pouvoirs (proxy), nonobstant que l'avis de cette assemblée n'ait pas été donné de la manière prescrite par le présent acte.

13. Nul actionnaire porteur d'actions sur lesquelles quelque versement sera passé échéance et non payé ne pourra voter à aucune assemblée d'actionnaires. Et sauf si les statuts le proscrivent autrement, le porteur d'une procuration d'un actionnaire devra être lui-même actionnaire.

14. Nulle demande de versement sur les actions non acquittées ne pourra excéder vingt pour cent de leur montant.

CHEMIN DE FER ET LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

15. La compagnie pourra tracer, acquérir, équiper, entretenir et exploiter une ligne continue de chemin de fer, d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, lequel chemin de fer s'étendra depuis le terminus du chemin de fer Canada Central, près du lac Nipissingue, connu sous le nom de Station Callander, jusqu'à Port Moody, dans la province de la Colombie anglaise, et aussi un embranchement depuis quelque point sur la ligne principale du chemin de fer jusqu'à Fort William, sur la baie du Tonnerre; et aussi l'embranchement actuel de chemin de fer depuis Selkirk dans la province du Manitoba jusqu'à Pembina dans la dite province; et aussi d'autres embranchements qui seront ultérieurement établis par la compagnie de temps à autre, ainsi qu'il est prescrit par le dit contrat; les dits embranchements devant être de la largeur susdite; et la dite ligne principale de chemin de fer et les dits embranchements seront commencés et achevés tel que stipulé par le dit contrat; et avec les autres embranchements qui seront par la suite construits par la dite compagnie, et tout prolongement de la dite ligne principale du chemin de fer qui sera par la suite fait ou acquis par la compagnie, constitueront la ligne de chemin de fer qui sera ci-après appelée *Le chemin de fer du Pacifique Canadien*.

16. La compagnie pourra construire, entretenir et exploiter une ligne continue de télégraphe et des lignes de téléphone sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique canadien, ou sur une partie quelconque de ce chemin de fer, et pourra aussi construire ou acquérir par achat, bail ou autrement, toute autre ligne ou lignes de télégraphe en correspondance avec la ligne devant être ainsi construite sur le parcours du dit chemin de fer, et pourra entreprendre la transmission de dépêches pour le public par cette ligne ou ces lignes de télégraphe ou de téléphone, et percevoir des droits pour ce faire; ou elle pourra prendre à bail cette ligne ou ces lignes de télégraphe ou de téléphone, ou aucune partie de ces lignes; et si elle juge à propos d'entreprendre la transmission de dépêches moyennant rétribution, elle sera sujette aux dispositions des quatorzième, quinzième et seizième sections du chapitre soixante-sept des Statuts Refondus du Canada. Et elle pourra utiliser toute amélioration qui pourra être inventée par la suite (sujet aux droits des porteurs de brevets) pour télégraphier ou téléphoner, et tous autres moyens de communication que la compagnie pourra en tout temps par la suite juger utiles.

POUVOIRS.

17. L'*Acte refondu des chemins de fer, 1879*, en tant que ses dispositions sont applicables à l'entreprise autorisée par cette charte, et en tant qu'elles ne sont pas incompatibles ou en contradiction avec les dispositions de celle-ci, et sauf et excepté tel que ci-après prescrit, est incorporé dans la présente.

18. En ce qui concerne le dit chemin de fer, la septième section de *l'Acte refondu des chemins de fer, 1879*, relative aux pouvoirs, et la huitième section, relative aux plans et études, seront assujéties aux dispositions suivantes:

a. La compagnie aura le droit de prendre, utiliser et posséder la grève et le terrain au-dessous de la ligne des hautes eaux, sur tous cours d'eau, lacs, rivières navigables, golfes ou mers, en tant qu'ils seront la propriété

de la Couronne et que celle-ci n'en aura pas besoin, sur toute étendue dont aura besoin la compagnie pour son chemin de fer et autres constructions et qui sera indiquée par une carte ou un plan déposé au bureau du ministre des chemins de fer. Mais les dispositions de ce paragraphe ne s'appliqueront à aucune grève ni à aucun terrain à l'est du lac Nipissingue, excepté avec l'approbation du Gouverneur en conseil.

b. Il suffira que la carte ou plan et le livre de renvoi de toute partie de la ligne du chemin de fer n'étant pas dans un district ou comté pour lequel il y a alors un greffier de la paix, soient déposés au bureau du ministre des chemins de fer du Canada, et toute omission, énonciation fautive, ou déclaration erronée de terrains qui sera faite, pourra être corrigée par la compagnie, du consentement du ministre et certifiée par lui, et la compagnie pourra alors construire le chemin de fer conformément à telle correction certifiée.

c. Le onzième paragraphe de la huitième section susdite de l'acte des chemins de fer ne s'appliquera à aucune partie du chemin de fer traversant des terres non concédées de la Couronne, ou des terres ne se trouvant pas dans un township arpenté de quelque province; et dans ces lieux des déviations n'excédant pas cinq milles de la ligne indiquée sur la carte ou le plan approuvé comme susdit et déposé par la compagnie, seront permises sur l'approbation de l'inspecteur du gouvernement sans correction formelle ou certificat; et toute déviation ultérieure qui pourra être jugée à propos pourra être autorisée par ordre du gouverneur en conseil et la compagnie pourra alors construire son chemin de fer conformément à la déviation ainsi autorisée.

d. La carte ou plan et le livre de renvoi d'une partie quelconque de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique canadien, faits et déposés conformément à cette section, après avoir été approuvés par le Gouverneur en conseil, et de tout embranchement de tel chemin de fer devant être plus tard établi par la compagnie et pour lequel la sanction du Gouverneur en conseil ne sera pas nécessaire, vaudront tout comme s'ils avaient été faits et déposés tel que prescrit par *l'Acte refondu des chemins de fer, 1879*, à toutes les fins du dit acte et du présent acte; et toute copie ou extrait des dits plan et livre de renvoi, certifiée par le dit ministre ou le sous-ministre, sera reçue comme preuve dans toute cour de justice en Canada.

e. Il suffira qu'une carte ou qu'un profil de toute partie du chemin de fer complété, n'étant pas situé dans un comté ou district ayant un bureau d'enregistrement, soit déposé au bureau du ministre des chemins de fer.

19. Il sera loisible à la compagnie de prendre sur toutes les terres adjacentes à la ligne du dit chemin de fer ou situées auprès, la pierre, le bois de construction, le gravier et autres matériaux nécessaires ou utiles pour la construction de son chemin de fer, et elle pourra réserver et prendre pour son usage une plus grande étendue de terrains, publics ou privés, pour les stations, dépôts, ateliers, édifices, voies de garage, quais, havres, et pour sa voie, et pour ériger des clôtures pour prévenir l'amoncellement de la neige, que celle mentionnée dans *l'Acte refondu des chemins de fer, 1879*, telle plus grande étendue de terrain devant cependant être concédée par le gouvernement et indiquée sur les cartes ou plans déposés au ministère des chemins de fer.

20. La limite de la réduction du tarif de transport par le parlement du Canada proscrite par le onzième paragraphe de la 17^{me} section de *l'Acte refondu des chemins de fer, 1879*, relatif au tarif de transport, est par le présent étendue, de sorte que cette réduction puisse être dans une telle proportion que ce tarif de transport, une fois réduit, ne devra pas rapporter moins de dix pour cent par année de profit sur le capital déposé dans la construction du chemin de fer, au lieu de pas moins de quinze pour cent par année de profit, ainsi que prescrit par le dit paragraphe; et de sorte aussi

que cette réduction ne soit pas faite à moins que le revenu net de la compagnie, vérifié tel que décrit dans le dit paragraphe, n'ait excédé dix pour cent par année au lieu de quinze pour cent par année ainsi que stipulé par le dit paragraphe. Et l'exercice par le Gouverneur en conseil du pouvoir de réduire le tarif de transport tel que prescrit par le dixième paragraphe de la dite dix-septième section, est par le présent restreint, relativement aux profits de la compagnie et à son revenu net, aux mêmes limites que le pouvoir du parlement de réduire le tarif de transport est restreint par le dit paragraphe onzo tel qu'amendé par le présent.

21. Les premier et second paragraphes de la section 22 de l'Acte *refondu des chemins de fer*, 1879, ne s'appliqueront pas à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ; et il est par le présent décrété que le transfert des actions de l'entreprise ne sera fait dans les livres de la compagnie qu'en personne ou par procureur, et ne sera valide, qu'à ces conditions ; et la formule ou le mode de transfert sera tel que prescrit de temps à autre par les règlements de la compagnie. Et les fonds de la compagnie ne seront pas employés comme prêts sur la garantie d'aucune action de la compagnie.

22. Les troisième et quatrième paragraphes de la dite section 22 de l'Acte *refondu des chemins de fer*, 1879, seront assujétis aux dispositions suivantes, savoir : que si avant l'achèvement du chemin de fer et des constructions comprises dans le dit contrat, un transfert est censé être fait d'une action ou d'une part dans la compagnie, ou si la transmission d'une part est effectuée en vertu des dispositions du dit paragraphe quatre, à une personne qui n'est pas déjà actionnaire de la compagnie, et si dans l'opinion du conseil il n'est pas à propos que la personne (n'étant pas déjà actionnaire) à laquelle ce transfert ou cette transmission sera faite ou effectuée, soit acceptée comme actionnaire, les directeurs pourront par résolution opposer leur veto à ce transfert ou cette transmission ; et après cela, et jusqu'à près l'achèvement du dit chemin de fer et des constructions comprises dans le dit contrat, cette personne ne sera pas reconnue comme actionnaire de la compagnie ; et le premier actionnaire ou sa succession, selon le cas, resteront sujets à toutes les obligations d'un actionnaire de la compagnie, avec tous les droits conférés à un actionnaire en vertu du présent acte. Mais toute société possédant des actions soldées de la compagnie pourra les transférer en tout ou en partie à tout membre de cette société ayant déjà un intérêt comme tel dans ces actions, sans être sujet à tel veto. Et au cas où tel veto serait exercé, il sera pris note du transfert ou de la transmission ainsi empêchée afin qu'il soit inscrit dans les livres de la compagnie après l'achèvement du chemin de fer et des travaux tel que ci-dessus ; mais jusqu'à tel achèvement, le transfert ou la transmission ainsi empêché ne conférera aucuns droits, et n'aura aucun effet quelconque en ce qui concerne la compagnie.

23. Le paragraphe seize de la section dix-neuf, relatif aux PRÉSIDENT ET DIRECTEURS, LEURS ÉLECTION ET FONCTIONS ; le paragraphe deux de la section vingt-quatre, relatif aux RÈGLEMENTS, AVIS, etc. ; les paragraphes cinq et six de la section vingt-huit, relatifs aux DISPOSITIONS GÉNÉRALES, et la section quatre-vingt-dix-sept, relative aux FONDS DES CHEMINS DE FER, de l'Acte *refondu des chemins de fer*, 1879, ne s'appliqueront, ni aucun d'eux, au chemin de fer du Pacifique canadien ni à la compagnie constituée par le présent acte.

24. La dite compagnie devra fournir toutes les facilités raisonnables à la compagnie du chemin de fer de Jonction de l'Ontario et du Pacifique, lorsque sa voie ferrée sera terminée jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer du Pacifique canadien, et à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, pour la réception, l'expédition et la

livraison du trafic à destination et venant des chemins de fer des dites compagnies, respectivement, ainsi que pour le retour des voitures, fourgons et autres véhicules, et nulle des dites compagnies ne donnera ou ne continuera aucune préférence ni aucun avantage à aucune des autres, ou à l'égard d'aucune espèce particulière de trafic, sous aucun rapport quelconque ; et nulle des dites compagnies ne devra non plus assujétir aucune des autres, ni aucune espèce particulière de trafic, à aucun préjudice ou désavantage sous aucun rapport quelconque ; et chacune des dites compagnies qui aura un terminus ou une station près d'un terminus ou d'une station de l'une des autres, fournira toutes les facilités raisonnables pour la réception et l'expédition de tout le trafic arrivant par l'une des autres lignes, sans y apporter aucun retard inutile, et sans aucune préférence ou avantage, préjudice ou désavantage, et de manière à ce qu'il ne soit apporté aucun empêchement à l'usage de ce chemin de fer comme voie de communication ininterrompue, et que toutes les facilités de service soient en tout temps, par les moyens susdits, mutuellement offertes par les dites compagnies de chemin de fer aux autres ; et la dite compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien recevra et transportera toutes les marchandises et tous les voyageurs en destination ou venant de tout point sur le chemin de quelqu'une des dites compagnies ci-dessus mentionnées passant sur le chemin ou une partie du chemin de fer du Pacifique canadien, au même droit par mille et sujet aux mêmes charges pour services identiques, sans donner ou permettre aucune préférence ou aucun avantage au trafic venant ou à destination de l'un de ces chemins de fer sur le trafic venant ou à destination de l'autre d'entre eux, sous réserve, cependant, pour la dite compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien du droit d'établir des tarifs spéciaux pour les acquéreurs de terres, ou pour les immigrants ou ceux qui se proposent d'immigrer, lesquels tarifs spéciaux ne régiront ou n'affecteront pas les tarifs établis pour le transport des voyageurs entre la dite compagnie et les deux autres ci-dessus mentionnées ou l'une ou l'autre d'entre elles. Et toute convention conclue entre deux des dites compagnies contrairement aux dispositions précédentes sera illégale, nulle et non avenue.

25. La compagnie, en vertu de l'autorisation d'une assemblée générale spéciale de ses actionnaires, et comme prolongement du chemin de fer qu'elle est par le présent autorisée à construire, pourra acheter ou acquérir par bail ou autrement, et posséder et exploiter le chemin de fer du Canada Central, ou se fusionner avec lui, et elle pourra acheter ou acquérir par bail ou autrement et posséder et exploiter une ligne ou des lignes de chemin de fer entre la cité d'Ottawa et un point quelconque sur l'eau navigable du littoral de l'Atlantique ou tout autre point intermédiaire, ou elle pourra acquérir des droits de circulation sur tout chemin de fer actuellement construit entre Ottawa et tout tel point ou point intermédiaire. Et la compagnie pourra acheter ou acquérir tout tel chemin de fer sujet à telles hypothèques, charges ou redevances qui seront stipulées et convenues ; et elle possèdera à l'égard de toutes lignes de chemin de fer ainsi achetées ou acquises, et devenant la propriété de la compagnie, les mêmes pouvoirs au sujet de l'émission d'obligations sur ces lignes, ou quelqu'une d'entre elles, jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas vingt mille piastres par mille, et au sujet de la garantie de ces obligations, que ceux qui sont conférés à la compagnie par la vingt-septième section du présent, au sujet des obligations qu'elle peut émettre sur le chemin de fer du Pacifique canadien. Mais cette émission d'obligations ne préjudiciera en rien aux droits d'aucun détenteur d'hypothèque ou autre redevance déjà existante sur aucune ligne de chemin de fer ainsi achetée ou acquise ; et le montant des obligations dont l'émission est par le présent autorisée sur cette ligne de

chemin de fer sera diminué jusqu'à concurrence du montant des hypothèques ou redevances dont elle sera ainsi grevée.

26. La compagnie aura le pouvoir et l'autorisation de construire et entretenir des bassins, chantiers, quais, cales et jetées en tout endroit sur le parcours du dit chemin de fer du Pacifique canadien ou en correspondance avec lui, et à tous ses termini sur des eaux navigables, pour la commodité et le service des navires et élévateurs; et aussi d'acquérir et exploiter des élévateurs, et d'acquérir, avoir, posséder, nolisier, exploiter et faire naviguer des bâtiments à vapeur et autres pour le transport des cargaisons et voyageurs sur toute eau navigable qui pourra toucher ou à laquelle pourra se relier le chemin de fer du Pacifique canadien.

STATUTS.

27. Les statuts de la compagnie pourront pourvoir à la rémunération du président et des directeurs de la compagnie et de tout comité exécutif de tels directeurs; et au transfert du capital social et des actions; à l'enregistrement et l'inscription du capital, des actions et des obligations, et au transfert des obligations enregistrées; au paiement des dividendes et des intérêts, en tout lieu ou tous lieux en dedans ou hors des limites du Canada; et à toutes autres matières que le dit contrat ou le présent acte prescrivent de régler par statut. Mais les statuts de la compagnie établis tel que le prescrit la loi n'auront en aucun cas aucune force d'exécution après la prochaine assemblée générale des actionnaires qui aura lieu après l'adoption de ces statuts, à moins qu'ils ne soient approuvés par cette assemblée.

OBLIGATIONS.

28. La compagnie, autorisée par une assemblée générale spéciale des actionnaires convoquée à cet effet, pourra émettre des obligations hypothécaires jusqu'à concurrence de dix mille piastres par mille du chemin de fer du Pacifique canadien pour les fins de l'entreprise autorisée par le présent acte, lesquelles constitueront une première hypothèque et auront priorité sur le dit chemin de fer construit ou acquis, et qui sera construit ou acquis par la suite, et sur ses biens et propriétés meubles et immeubles acquis et à acquérir par la suite, y compris le matériel roulant et l'outillage, et sur ces perceptions et revenus (déduction faite sur tels perceptions et revenus des frais d'exploitation), — et sur les immunités de la compagnie, le tout tel qu'il sera déclaré et décrit comme étant ainsi hypothéqué dans tout acte d'hypothèque tel que ci-après prescrit. Pourvu toujours, néanmoins, que si la compagnie a émis ou a l'intention d'émettre des obligations garanties par les terres concédées ou vertu de la troisième section du présent acte, les terres concédées et à concéder par le gouvernement à la compagnie puissent être exclues de l'opération de telle hypothèque et priorité, et pourvu aussi que telle hypothèque et priorité ne grèvent aucune propriété que la compagnie est par le présent, ou par le dit contrat, autorisée à acquérir, ou recevoir du gouvernement du Canada, jusqu'à ce qu'elle ait été cédée, et transférée par le gouvernement à la compagnie, mais elle grèveront cette propriété, si l'acte d'hypothèque le déclare, aussitôt qu'elle aura été cédée et transférée à la compagnie. Et telle hypothèque et priorité pourront être établies par un acte ou des actes d'hypothèque consentis par la compagnie, avec l'autorisation de ses actionnaires exprimée par une résolution adoptée à telle assemblée générale spéciale; et tout tel acte pourra contenir telle description de la propriété hypothéquée par tel acte, et telles conditions au sujet du paiement des obligations garanties par l'hypothèque et de l'intérêt qu'elle portera, et énoncer les recours dont jouiront les détenteurs de ces obligations ou leurs fidéicommissaires à défaut de paiement; et la manière d'appliquer ces recours; et pourra prescrire telles déchéances et pénalités pécuniaires; à

défaut de tel paiement, qui pourront être approuvés par cette assemblée; et il pourra aussi stipuler, avec la dite autorisation, que le fidéicommissaire ou les fidéicommissaires pourra ou pourront, à défaut de tel paiement, et comme l'un de ces recours, prendre possession du chemin de fer et des propriétés hypothéquées, et les garder et exploiter au profit des porteurs d'obligations pendant un temps limité par tel acte d'hypothèque, ou vendre les dits chemins de fer et propriétés, après tel délai et à tels termes et conditions que pourra stipuler le dit acte; et avec telle approbation tout tel acte pourra contenir des stipulations à l'effet que, advenant tel défaut de paiement et à telles autres conditions qui seront portées dans l'acte, le droit de vote possédé par les actionnaires de la compagnie et par les détenteurs de ces actions-priorité, ou par les uns ou les autres, cessera et deviendra nul et appartiendra ensuite aux porteurs d'obligations, ou à eux et aux porteurs de la totalité ou de partie des actions-priorité de la compagnie, selon que le stipulera l'acte d'hypothèque; et tel acte pourra aussi pourvoir à l'annulation conditionnelle ou absolue, après cette vente, de partie ou de toutes les actions ou sujet desquelles le droit de vote aura ainsi été perdu, ou de partie ou de toutes les actions-priorité de la compagnie, ou de toutes deux; et il pourra aussi, soit directement ou en propres termes, soit indirectement en renvoyant aux statuts de la compagnie, prescrire comment seront appliqués et exercés les pouvoirs et l'autorité que devra conférer et définir tel acte d'hypothèque, en vertu des dispositions du présent acte. Et tel acte d'hypothèque, ainsi que ses prescriptions faites en vertu du présent, et telles autres de ces stipulations qui auront pour but (avec la même approbation) de conférer tels plus amples et autres pouvoirs et privilèges, à tel ou tels fidéicommissaires et à tels porteurs d'obligations, qui ne seront pas contraires à la loi ou aux dispositions du présent acte, seront valides et obligatoires. Mais s'il survient en aucun temps quelque changement dans la propriété ou la possession des dits chemins de fer et propriétés en vertu du présent acte, ou de tout tel acte d'hypothèque, ou de toute autre manière, les dits chemin de fer et propriétés, continueront d'être possédés et exploités en vertu des dispositions du présent et de l'acte *refondu des chemins de fer de 1879*; tel que par le présent modifié. Et si la compagnie ne se prévaut pas de l'autorisation d'émettre des obligations garanties par les concessions de terres seules tel que ci-après prescrit, les obligations dont l'émission est par le présent autorisée pourront être portées à tout chiffre n'excédant pas vingt mille piastres par mille du dit chemin de fer du Pacifique canadien.

29. Si la compagnie fait quelque émission d'obligations en vertu de la section immédiatement précédente avant que le dit chemin de fer ne soit terminé conformément au contrat, une portion des produits de ces obligations, ou une portion de ces obligations si elles ne sont pas vendues, proportionnée à la partie des travaux entrepris restant alors à exécuter, sera reçue par le gouvernement, qui les gardera, administrera et, de temps à autre, les remettra à la compagnie ou paiement, aux mêmes conditions, de la même manière et dans les mêmes proportions que les produits des obligations dont l'émission est prévue par le paragraphe 2 de l'article 9 du dit contrat, et par la trentième section du présent acte.

30. La compagnie pourra aussi émettre des obligations portant hypothèque pour une somme de vingt-cinq millions de piastres sur les terres données pour venir en aide au dit chemin de fer et à l'entreprise autorisée par cet acte; cette émission ne devant être faite qu'après une autorisation semblable à celle exigée par cet acte pour l'émission d'obligations sur le chemin de fer; et lorsqu'elles auront ainsi été faites ces obligations constitueront une première hypothèque sur ces terres et les grèveront lorsqu'elles seront données, si elles ne le sont pas actuellement lors de l'émission de ces

obligations. Et cette hypothèque pourra être établie par un acte ou des actes d'hypothèque exécutés sous la même autorité que celui qui garantit l'émission, des obligations sur le chemin de fer; et cet acte ou ces actes exécutés sous la même autorité, pourra ou pourront contenir des conditions semblables et pourra ou pourront conférer au syndic ou aux syndics nommés en vertu de cet acte, et aux porteurs d'obligations garanties par cet acte, un recours, une autorité, un pouvoir, et des privilèges, et pourvoir aux déchéances et pénalités semblables à celles qui pourront être comprises et stipulées en vertu des dispositions de cet acte dans tout contrat garantissant l'émission de l'obligation sur le chemin de fer ainsi que toutes autres dispositions et conditions non contraires à la loi ou à cet acte, et qui sont ainsi autorisées. Et ces obligations pourront être appelées obligations de la concession de terres, et elles pourront, ainsi que leur produit, être traitées de la manière stipulée dans le contrat.

31. La compagnie pourra, au lieu et place de ces obligations de concession de terres, émettre des obligations conformément à la vingt-huitième clause du présent acte, pour tel montant qu'elle pourra convenir avec le gouvernement d'émettre, portant intérêt garanti par le gouvernement tel que stipulé dans le contrat; ces obligations constitueront une hypothèque sur la propriété de la compagnie et ses franchises acquises ou à acquérir, y compris la ligne mère du chemin de fer du Pacifique canadien, et ses embranchements ci-dessus décrits, avec le matériel fixe et le matériel roulant acquis ou à acquérir, mais à l'exclusion de tels autres embranchements de ce chemin et de tels biens meubles qui seront exclus par l'acte d'hypothèque qui sera exécuté pour garantir cette émission. Et les dispositions de cette vingt-huitième clause s'appliqueront à telle émission d'obligations, et à la garantie qui pourra être donnée de leur paiement, et ces obligations et leur produit seront traités comme il est pourvu dans cet acte et dans le dit contrat.

32. Il ne sera pas nécessaire d'apposer le sceau de la compagnie sur aucune obligation hypothécaire émise sous l'autorité de cet acte, et toute telle obligation émise sans être revêtue de ce sceau aura la même valeur et le même effet; et sera tenue, regardée et traitée par toutes cours de justice et d'équité comme si elle était revêtue du sceau de la compagnie. Et s'il est stipulé dans l'acte hypothécaire exécuté pour garantir l'émission de toutes obligations, qu'une des signatures, que porteront ces obligations ou les coupons y annexés, pourra être gravée, estampée ou lithographiée, telles signatures gravées, estampées ou lithographiées, seront valides et lieront la compagnie.

33. L'expression "frais d'exploitation" signifiera et comprendra tous les frais d'entretien du chemin de fer et des stations, bâtiments, ateliers et dépendances s'y rattachant, ainsi que du matériel roulant et autres effets et outillages employés dans son exploitation; et aussi tous les droits, loyers ou montants annuels qui pourront être payés à l'égard du louage des locomotives, des voitures ou wagons loués à la compagnie; et aussi les loyers, charges ou intérêts sur les terres appartenant à la compagnie, qui les aura achetées sans les avoir payées, ou sans les avoir payées en entier; et aussi toutes les dépenses relatives à l'exploitation du chemin de fer et de son trafic, y compris les approvisionnements et les articles de consommation; aussi les droits, taxes, assurances et indemnités à payer pour les accidents ou pertes; aussi tous les salaires et gages des personnes employées dans et pour l'exploitation du chemin de fer et du trafic, et tous les frais de bureau et d'administration, y compris le traitement des directeurs, les frais d'agence, de justice et autres du même genre.

34. Les obligations que cet acte autorise d'émettre sur le chemin ou sur les terres qui seront concédées à la compagnie, ou sur les deux, pourront être ainsi émises en tout ou en

M. L'ORATEUR

partie sous la dénomination de piastres, louis sterling ou francs, ou sous aucune ou toutes d'entre elles, et les coupons pourront être, pour le paiement, en dénominations semblables à celles de l'obligation à laquelle ils sont attachés. Et toutes ou chacune de ces obligations pourront être déclarées négociables ou vendues à telles conditions et à tel prix que le déterminera de temps à autre le conseil d'administration. Et les règlements de la compagnie pourront stipuler qu'après l'émission de toute obligation, cette dernière pourra être remise à la compagnie par le porteur, et la compagnie pourra en échange, émettre en faveur de tel porteur des effets inscrits de la compagnie, lesquels effets inscrits pourront être enregistrés ou inscrits au siège principal de la compagnie ou ailleurs, de la manière, et avec tels droits, hypothèques, privilèges ou préférence, à tel endroit, et à telles conditions que pourront le stipuler les règlements de la compagnie.

35. Il ne sera pas nécessaire pour conserver la priorité, le lien, la charge, l'hypothèque ou le privilège censés appartenir à ou être créés par aucune de ces obligations émises, ou des actes d'hypothèque exécutés en vertu des dispositions de cet acte, que telle obligation ou acte soit enregistré d'aucune manière ou dans aucun endroit quelconque. Mais tous tels actes d'hypothèque seront déposés dans le bureau du secrétaire d'Etat; et avis de ce dépôt sera donné dans la *Gazette du Canada*. Et de la même manière toute convention faite par la compagnie, en vertu de la clause trente-quatre de cet acte, sera aussi déposée dans ce bureau. Et une copie de tous tels actes d'hypothèque, ou de convention, certifiée copie conforme par le secrétaire d'Etat ou le sous-secrétaire d'Etat, sera reçue dans toutes cours de justice, comme preuve *prima facie* de l'original, sans preuves des signatures ou du sceau apposés sur tel original.

36. Si, en aucun temps, quelque convention est faite entre la compagnie et quelques personnes se proposant de devenir porteurs d'obligations de la compagnie, ou est contenue dans aucun acte d'obligation hypothécaire exécuté en vertu du présent acte, la dite convention restreignant l'émission d'obligations par la compagnie en vertu des pouvoirs conférés par le présent acte, ou définissant ou limitant l'exercice de ces pouvoirs; la compagnie ne pourra, après qu'il en aura été fait dépôt au secrétariat d'Etat, comme il est prescrit plus haut, agir en vertu de ces pouvoirs autrement que selon la définition, les restrictions ou les limites définies ou prescrites par la dite convention. Et dès ce moment nulle obligation émise par la compagnie, et nul ordre donné, nulle résolution passée ou mesure prise par la compagnie ou par le bureau de ses directeurs, contrairement aux termes de cette convention, ne sera valide ou n'aura effet.

37. La compagnie pourra, à toute époque, émettre des effets garantis ou privilégiés, au prix, pour le montant, n'allant pas au-delà de dix mille piastres par mille, et aux conditions préférentielles et de privilèges, d'émissions et de classes, et autres, qui seront autorisées par la majorité en valeur des actionnaires présents en personne ou représentés par procureur à toute assemblée annuelle ou toute assemblée générale spéciale des actionnaires convoquée à cet effet, avis du projet de proposer l'émission à cette assemblée ayant été donné dans l'avis de convocation de la dite assemblée. Mais la garantie ou préférence assignée à ces effets n'affectera pas le gage, l'hypothèque ou le privilège attaché aux obligations émises sous l'autorité du présent acte. Et les porteurs de ces effets préférentiels auront le pouvoir de voter aux assemblées des actionnaires selon qu'il leur sera conféré par les règlements de la compagnie.

EXÉCUTION DES ACTES.

38. Lieront la compagnie, tout contrat, acte d'arrangement ou d'engagement, certificat ou marché fait, et toute

lettre de change tirée, acceptée ou endossée, et tout billet promissoire et chèque rédigé, tiré ou endossé de la part de la compagnie, par tout agent, officier ou employé de la compagnie, conformément à l'ordre général de ses attributions selon les règlements de la compagnie; et dans aucun cas il ne sera nécessaire que le sceau de la compagnie soit apposé à cette lettre de change, ce billet, chèque, contrat, acte d'arrangement, d'engagement, marché ou certificat, ou de prouver qu'ils auront été faits, tirés, acceptés ou endossés, selon le cas, conformément à quelque règlement ou quelque vote ou ordre spécial; et la personne agissant ainsi comme agent, officier ou employé de la compagnie n'encourra individuellement pour cela aucune responsabilité que ce soit envers aucun tiers; pourvu toutefois que rien dans le présent acte ne puisse être interprété comme autorisant la compagnie à émettre aucun effet payable au porteur ou aucun billet promissoire destiné à circuler comme valeur monétaire ou comme billet de banque ou à faire des opérations de banque ou d'assurance.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

39. De temps à autres, la compagnie fournira, sur les progrès de l'entreprise, des rapports détaillés et accompagnés de plans des travaux, selon que pourra l'exiger le gouvernement.

40. Quant aux localités non situées dans une province, tout avis qui, aux termes de l'Acte refondu des chemins de fer 1879, doit être inséré dans la "Gazette officielle" d'une province, pourra être donné dans la *Gazette du Canada*.

41. Les titres et transports de terre à la compagnie pour les objets de la présente charte (n'étant pas des lettres patentes de la couronne) pourront être, autant que les circonstances le permettront, dans la forme suivante, savoir:—

Sachez tous par ces présentes que je, A. B., en considération de la somme de _____ cède, vends et transporte à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants-cause, tout ce certain lot de terre (ici désignez le terrain) pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants-cause, à toujours avoir et posséder le dit lot de terre et dépendances.

En foi de quoi, mon seing et sceau ce _____ jour de _____ mil huit cent _____

Signé, scellé et délivré en présence de
 "C. D. }
 "E. F. } A. B. [L. S.]

ou toute autre formule au même effet.

Et tout acte conforme à la présente disposition sera réputé imposer au vendeur qui l'aura consenti l'obligation de garantir la compagnie et ses ayants-cause contre tout douaire et réclamation de douaire et contre toute hypothèque et toute obligation ou servitude quelconque, ainsi que de répondre de la validité et de la transmissibilité de son titre.

COMMISSION DU SERVICE INTÉRIEUR

SIR JOHN A. MACDONALD remet un message de Son Excellence le Gouverneur-Général.

L'ORATEUR en donne lecture comme suit:—

LORNE.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes deux minutes du Conseil approuvées nommant le très honorable Sir John A. Macdonald, ministre de l'Intérieur, l'honorable Sir Leonard Tilley, ministre des finances, l'honorable Sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux, et l'honorable Hector L. Langevin, C.B., ministre des Travaux Publics, pour affir avec le président de la Chambre des Communes, comme commissaires pour les fins et en vertu des dispositions de l'acte 31 Victoria, chapitre 27, intitulé: "Acte relatif à l'économie intérieure de la Chambre des Communes, et pour d'autres fins."

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
 OTTAWA, 10 décembre 1880.

SUBSIDES

SIR LEONARD TILLEY propose:

"Que cette Chambre se forme en comité général vendredi prochain pour prendre en considération un subside qui doit être accordé à Sa Majesté.

Motion adoptée.

VOIES ET MOYENS.

SIR LEONARD TILLEY propose:

"Que cette Chambre se forme en comité général, vendredi prochain, pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

Motion adoptée.

AJOURNEMENT.

SIR JOHN A. MACDONALD propose l'ajournement de la Chambre.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT. A quelle époque les comptes publics seront-ils déposés sur le bureau de la Chambre.

SIR LEONARD TILLEY. J'espère qu'ils seront prêts vers Noël, mais je n'en suis pas tout à fait sûr. Nous faisons nos efforts pour les préparer pour cette date.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT. Dans le cas où ils seraient prêts vers Noël, l'honorable ministre pourra-t-il en ordonner la distribution parmi les membres de la chambre? Cela éviterait beaucoup d'inconvénients et de retards.

M. BLAKE. Les documents qui viennent d'être déposés sur le bureau, comprennent-ils tous les documents qui doivent être soumis, aux termes du discours du trône?

SIR JOHN A. MACDONALD. Une motion a été déposée à ce sujet.

M. BLAKE. Je le sais. Mais le discours mentionne que des documents nous seront soumis; je demande simplement si ce sont là tous les documents en question.

SIR JOHN A. MACDONALD. Oui.

M. BLAKE. Sont-ils imprimés?

SIR JOHN A. MACDONALD. Oui. Ils paraîtront demain matin, dans le procès-verbal.

M. ANGLIN. A la dernière session, j'ai demandé un état concernant les terres du Nord-Ouest, le nombre d'acres vendu, les prix auxquels ils l'ont été, les frais occasionnés par telles ventes, etc. L'honorable ministre a déclaré que le gouvernement se proposait de soumettre à la Chambre un état analogue. Si cet état général est soumis, celui que j'ai demandé devient inutile. Je pense que la Chambre devrait être mise au courant de ces informations avant d'engager la discussion sur l'affaire du Pacifique, afin de se faire une idée de la valeur des terres du Nord-Ouest, meilleure que celle résultant des conjectures des honorables membres. Je demande à l'honorable Premier, s'il peut le renseigner au sujet de cet état, ou si l'état général sera soumis.

SIR JOHN A. MACDONALD. Je ne possède aucun renseignement, quant au document particulier dont parle l'honorable monsieur, mais l'état général sera prêt bientôt, s'il n'est déjà entre les mains de l'imprimeur. Les informations y sont données d'une manière très complète.

La Chambre s'ajourne à 10.30 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI 13 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à 3 heures.

PRIÈRE.

EXPLORATION DU ST. LAURENT.

M. LANTIER demande si l'ingénieur en chef des canaux a reçu ordre de préparer un rapport sur les explorations faites sur la rive nord du St. Laurent depuis le Côteau Landing jusqu'à la baie des Cascades, relativement au projet de creuser un canal à cet endroit, et si ce rapport est terminé et si le gouvernement est prêt à prendre une décision en cette affaire ?

SIR CHARLES TUPPER. Je prends la liberté de répondre à l'honorable député que ordre a été donné à l'ingénieur en chef des canaux de faire un rapport sur cette exploration ; qu'il a déclaré que cette affaire est de la plus haute importance ; qu'il a été si absorbé par ses occupations qu'il n'a pas pu consacrer à étudier ce projet le temps que son importance exigeait, mais que dès qu'il le pourrait il ferait une étude approfondie du sujet sur lequel il fournirait un rapport. Cette question est sérieusement à l'étude dans mon département.

M. MACKENZIE. On aura le rapport un jour ou l'autre l'année prochaine.

SIGNAUX D'ALARME POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

M. FLEMING demande au gouvernement si, considérant les récentes pertes de vies et de propriétés éprouvées par notre navigation intérieure, il a l'intention d'augmenter les stations de signaux d'alarmes et s'il se propose de prendre des mesures pour que les signaux prémonitoires de tempête soient donnés plus promptement et avec plus de précision ?

M. POPE (Queon). Cette question n'a pas encore été mise à l'étude par le gouvernement. Comme elle a été posée par l'honorable député, elle sera prise en considération par le gouvernement.

EXPLICATIONS MINISTÉRIELLES.

M. BLAKE. Avant que la Chambre passe aux motions, j'invite le très honorable premier ministre à donner à la Chambre les explications d'usage sur les changements opérés dans le personnel du cabinet depuis la dernière session, et dans la distribution des portefeuilles.

SIR JOHN A. MACDONALD. Relativement aux changements dans le personnel du cabinet, la Chambre sait bien que l'honorable député de Terrebonne (M. Masson) qui a fait partie du cabinet depuis sa formation en 1873 a vu, malheureusement pour nous, et pour la Chambre et pour le pays, sa santé compromise jusqu'à un certain point. Mon honorable ami désirant beaucoup nous aider, est resté au pouvoir aussi longtemps que possible, à nos pressantes instances, et cela en dépit de l'avis de son médecin. Enfin, nous nous aperçûmes que nous ne pouvions pas le retenir davantage avec nous. Mon honorable ami risquait de compromettre sa santé pour toujours en restant plus longtemps à son poste, et au grand regret et chagrin de tous ses collègues, nous fûmes obligés de convenir que nous ne pouvions plus le presser de continuer à faire partie du gouvernement. Il a été remplacé par un homme de son district : M. Baby, l'ex-député de Joliette, a été appelé à la magistrature à laquelle, comme je le crois, il fera honneur, et sa place a été prise par un homme de sa province. La nouvelle distribution des

Sir JOHN A. MACDONALD

portefeuilles a été faite de la façon qui nous a paru la plus avantageuse au service public.

M. BLAKE. Je crois que nous avons droit à quelques mots d'explication, relativement à la nouvelle distribution des portefeuilles. Quant à moi, c'est la première fois que je vois le portefeuille d'un département appartenant à une des deux grandes sources de revenu transféré de cette Chambre au Sénat. Comme il n'y a que deux membres de ce corps dans le cabinet, je conviendrai volontiers que raisonnablement, ils ont droit à des départements importants, mais je pense que c'est une violation des précédents et de l'entente générale en ce qui regarde l'administration des affaires publiques, que les deux grands départements dont dépendent les impôts, soient représentés ailleurs qu'ici. Quant à l'autre changement de portefeuilles, bien qu'il enlève à cette Chambre la faculté de faire connaître les besoins du public au chef du département des postes—et ce n'est pas certes un mince avantage—cependant je puis féliciter les membres du gouvernement sur ce changement en particulier, persuadés comme eux, qu'en donnant ce département important au titulaire actuel, ils ont consulté les intérêts du pays lesquels seront maintenant bien mieux servis que par l'ex-directeur-général des postes, qui sans doute sera capable de faire la besogne beaucoup moins onéreuse de la secrétairerie d'Etat, tandis que Sir Alexander Campbell fera un bien meilleur directeur des postes que son prédécesseur. Nous sommes heureux d'apprendre que notre collègue M. Baby a échangé une position quelque peu précaire de ministre contre une place honorable et permanente dans la magistrature. L'hon. premier ministre a déclaré que M. Baby avait été élevé à la magistrature et que de là, une vacance ; j'avais compris que l'on avait besoin d'une vacance et que de là, l'élevation de M. Baby à la magistrature, mais je m'aperçois que telles n'étaient pas les circonstances. Quant à la raison de l'autre changement, je suis sûr que tous mes amis partagent les regrets exprimés par le premier ministre sur les causes qui ont amené la retraite de l'honorable député de Terrebonne. Mon honorable ami a été député depuis la Confédération. Si nous de ce côté de la Chambre, n'avons pu tomber d'accord avec lui en politique, nous avons tous admiré son honnêteté, les sacrifices qu'il a parfois faits à ses convictions et la sincérité dans ses principes qui a marqué sa carrière d'homme public. J'ai été personnellement très-peiné et je suis sûr que mes amis de la gauche partagent mon sentiment ; nous regrettons que l'état de sa santé l'ait forcé de quitter l'administration. Je dois féliciter les honorables messieurs, représentant certaines parties du pays et dont le premier ministre nous a annoncé l'entrée dans le cabinet à la place des ministres sortant de charge. Le ministre de la milice a avalé le moucheur l'année dernière et, il va sans dire, que cette année, il n'hésitera pas à en faire autant du chameau. Le président du Sénat l'année dernière a fait de grands efforts pour avaler le moucheur l'année dernière, mais il me semble maintenant disposé à ne faire qu'une bouchée du chameau.

SIR JOHN A. MACDONALD. Je pense que c'est l'autre Chambre qui a avalé le chameau. Pour revenir aux changements de portefeuilles, je prétends que le département du Revenu de l'Intérieur, n'est pas un département payant, mais de revenu du gouvernement. Il est vrai qu'en règle générale, il est bon qu'il soit représenté dans cette Chambre, mais comme le député de Durham-Ouest (M. Blako) a pu le constater, sinon lorsqu'il était au pouvoir, au moins sous notre régime, il y a un désir au Sénat que cette branche de la législature, aussi importante que cette Chambre, ait dans son sein une certaine partie du gouvernement. Relativement au droit du titulaire actuel au ministère du Revenu de l'Intérieur, M. Aikins, il a été nommé pour la raison que je vais faire connaître. Cette charge exige chez le ministre une connaissance considérable des affaires commerciales et des exigences des marchands et des commerçants.

Cet avantage manquait à M. Baby, cependant je suis heureux de dire, et surtout fier de le dire en son absence, qu'il a rempli les devoirs de sa charge, à la satisfaction de tous ses collègues et aussi, je le crois, à celle de tout le pays. Il s'est consacré aux devoirs de sa charge avec une assiduité hors ligne, et il a réussi à vaincre les difficultés que doit éprouver un avocat au poste de ministre du Revenu de l'Intérieur. Comme tout le monde le sait, M. Aikins a été longtemps dans le commerce, et nous pensons que ses connaissances pratiques seront utiles à l'administration de ce département, très difficile à administrer et qui est de suite l'objet d'attaques, comme l'honorable député le sait, s'il n'est pas parfaitement conduit selon la loi. Voilà la raison qui a fait nommer M. Aikins à ce département. A l'égard des autres changements, l'honorable député de Durham-Onost, avec son bon cœur et sa bonne grâce ordinaires, a fait une critique spéciale sur la nomination du secrétaire d'Etat. En peu de mots, voici la raison de sa nomination. M. Masson ne pouvait plus remplir les devoirs de sa charge comme ministre de la milice et il n'est pas homme à rester à un poste, à moins qu'il ne lui soit possible d'y travailler; nous désirions vivement le voir continuer à se rendre utile au pays et profiter de ses conseils. M. Masson nous avertit qu'il ne pouvait se charger de l'administration d'un département qui demanderait une assiduité et un travail constant au bureau. En conséquence, nous demandâmes au président du conseil de lui céder sa place et M. Masson fut appelé à la présence du conseil où il est resté jusqu'au jour où sa santé l'a forcé de donner sa démission. Le directeur général des Postes, Sir Alexander Campbell qui l'avait été pendant plusieurs années, et qui connaissait à fond les rouages de ce département, a pris le portefeuille de la milice avec l'entente que dès que l'on pourrait faire une nouvelle distribution des portefeuilles, il retournerait au département qu'il a si longtemps et si habilement administré. C'est là toute l'histoire des changements de portefeuilles.

LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. MACKENZIE. En demandant de mettre entre les mains des députés, tous les papiers, lettres, télégrammes, relatifs à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, y compris les propositions faites au gouvernement pour le construire et l'exploiter avant le départ de la délégation ministérielle pour l'Angleterre, et toutes autres propositions du même genre, faites pendant le séjour des ministres en Angleterre, par des entrepreneurs ou capitalistes européens, ou autres, avec copies de toute correspondance par lettres ou par télégrammes, avec qui que ce soit, relativement à la construction et exploitation du dit chemin, M. Mackenzie, dit : Je demande ces documents parce qu'à l'ouverture de la session, le gouvernement ne nous a donné aucun avis qu'il nous les communiquerait. Nous avons entendu des déclarations appuyées sur les dires de deux ou trois, ou sûrement de deux ministres, que les ministres ont reçu des propositions pour la construction du chemin avant leur départ pour l'Angleterre. Nous avons vu la déclaration du premier ministre lui-même, faite, de suite, à son retour d'Angleterre, qu'il avait conclu un marché en Angleterre ou qu'il avait reçu des propositions et était en position de signer un contrat. De temps à autre, pendant le séjour des ministres en Angleterre, les journaux ministériels ont annoncé que la délégation était en train de réussir, qu'elle recevait des propositions qui seraient acceptées par notre population. Nous allons maintenant traiter la question la plus importante qui ait jamais fait l'objet d'une discussion dans une législature canadienne, question qui affectera, je puis dire, essentiellement pendant longtemps la prospérité du pays, et surtout cette partie du Canada que traversera le chemin de fer. Il est donc de la plus haute importance que ce parlement ait, avant de prendre une décision sur le con-

trat qui nous a été soumis vendredi dernier, un état complet donnant toutes les propositions qui ont été faites, afin de nous mettre en état de décider si le gouvernement a reçu des propositions qui, dans l'opinion de cette Chambre, seraient plus avantageuses au pays, à ses intérêts que le contrat connu, et si celui-ci et toutes les propositions étaient susceptibles d'être acceptés par un gouvernement qui a à cœur l'intérêt du pays. Je suppose qu'on ne peut avoir aucune objection à nous faire connaître ces documents, car dans une occasion antérieure lorsqu'il s'agissait d'une affaire moins onéreuse pour le pays, bien que présentée sous une autre forme, le projet nous a été soumis avec toute la correspondance échangée avec les autres compagnies qui avaient fait des propositions relativement à la construction du chemin de fer. Les ministres auraient dû présenter ces documents à la Chambre, sans attendre qu'ils fussent demandés, en se conformant au précédent établi par eux-mêmes en 1873; mais comme ils n'ont manifesté aucun désir de suivre ce précédent. J'ai donné cet avis afin de les obtenir au plus tôt et d'en profiter dans la prochaine discussion du projet soumis à l'étude du parlement.

SIR JOHN A. MACDONALD. La première partie de la motion de l'honorable député demandant tous les documents, lettres, papiers relatifs à la construction du chemin de fer du Pacifique, est certes une demande considérable. Mais j'ai cru comprendre en l'écoutant parler, qu'il veut avoir communication des propositions faites par des compagnies ou des particuliers ou des capitalistes pour la construction du chemin de fer. Je crains bien de ne pouvoir être d'un grand secours à l'honorable député en cette occurrence. Avant notre départ pour l'Angleterre, une proposition conditionnelle fut faite au gouvernement avec l'entente parfaite qu'elle n'était que conditionnelle. Le gouvernement reçut une seconde proposition, et il en vint à la conclusion, que nous ne pouvions pas régler l'affaire en ce pays, surtout lorsque nous eûmes reçu un avis indirect, verbalement, qu'une proposition nous viendrait probablement de New-York ou de San Francisco. Il fut décidé qu'avis serait donné aux intéressés que nous recevions à Londres toutes les offres, propositions ou soumissions. Alors la première proposition—celle qui était conditionnelle fut retirée; celui qui l'avait faite ne voulant plus s'y tenir. Celui qui avait fait la seconde proposition—celle-là venait d'Angleterre, n'eut pas d'abord le même sort, mais plus tard il l'abandonna. Les communications qu'ils nous firent en Angleterre étaient presque toutes, sinon toutes verbales. Des capitalistes vinrent souvent de Paris pour discuter et rediscuter l'affaire avec nous. La première proposition fut retirée. Il ne serait pas juste de faire connaître la seconde. Comme la gauche voudra bien le croire, elle venait de banquiers et autres personnes considérables dans le commerce. Ils s'aperçurent qu'ils n'étaient pas assez riches pour presser l'acceptation de leur proposition. Ils l'avaient faite, sans doute, dans l'espoir de participer à l'entreprise si cela était possible, et il ne serait guère équitable de faire connaître leurs noms et de déclarer que la raison qu'ils n'avaient pas réussi c'est parce qu'ils n'avaient pas de capitaux assez considérables. Cette indiscrétion serait de nature à leur nuire, mais je puis dire que la proportion actuelle est la plus avantageuse que nous ayons reçue, et à l'égard de l'argent et des terres demandés. Des arrangements furent conclus et formés en petit comité, nous avons siégé de jour en jour, pour discuter avec différentes personnes pendant de nombreuses séances. Tous désiraient conclure le marché, l'argent était abondant et l'esprit d'entreprise en éveil en Europe, mais surtout en France et en Angleterre. Tous désiraient vivement participer à une si grande entreprise. Quelques-uns étaient étonnés par son immensité; d'autres furent effrayés par les responsabilités qui pourraient surgir et l'un après l'autre, ils abandonnèrent toute tentative de faire partie de la compagnie. Venant à ce qui regarde le syndicat, nous en avons

rencontré les membres tous les jours et les résultats de nos entrevues avec eux a été communiqué à la Chambre. Il m'est impossible de consentir à mettre entre les mains les papiers demandés. Je pense que ce serait nuire aux personnes qui ont voulu nous aider en nous faisant des propositions.

M. MACKENZIE. Je ne puis que dire que l'attitude prise par le premier ministre me désappointe beaucoup. Depuis son retour d'Angleterre, il a manifesté sa détermination de cacher aux yeux du peuple les propositions qu'il a reçues et le marché qu'il a fait. Il s'efforce maintenant de presser la Chambre de prendre une décision sur la seule proposition qu'il lui a fait connaître, en nous disant que nous devons nous prononcer sur le contrat tel qu'il est, sans le changer, sans le modifier. Outre cela, il nous refuse des informations; il se constitue le seul juge de la nécessité ou non qu'il y a de faire connaître ces documents; il nous dit que dans son opinion, cela serait injuste pour Pierre ou Paul qui a fait la proposition. Quelle autorité a-t-il pour décider que cette chose est injuste au non? C'est au parlement, à ceux qui l'ont placé où il est, qu'il appartient de décider s'il est juste ou non d'examiner les propositions qui ont été faites relativement à une entreprise publique. C'est la première fois, M. l'Orateur, que des soumissions faites pour une grande entreprise publique, ont été refusées au parlement. Le premier ministre s'apercevra que, quand bien même il ferait voter son projet extraordinaire par sa majorité en parlement, le pays ne justifiera pas le refus de documents qui nous sont absolument nécessaires pour délibérer sur le projet de nous mettre en état d'arriver à une conclusion raisonnable. M. l'Orateur, je vais demander à la Chambre de se prononcer sur ma demande. Je vais obliger l'honorable premier ministre et tous ceux qui pensent comme lui que ces documents ne doivent pas être mis entre les mains des députés, de le déclarer par leur vote et de se charger de la responsabilité de justifier leur ligne de conduite en cette affaire, leur dessein de devancer l'opinion publique, et l'empêcher de se prononcer à temps, afin de pouvoir faire adopter leur projet sans nous avoir donné aucune information si ce n'est ce projet monstrueux lui-même que l'on a fait connaître l'autre jour au parlement. Nous exigeons que les renseignements que nous avons demandés soient donnés à la Chambre comme question d'intérêt public, et je suis persuadé que tous les "parlementaires" des deux côtés de la Chambre conviendront avec moi que cette demande ne devrait pas être refusée même à la minorité.

M. HUNTINGTON. Je ferai observer que les observations du très honorable monsieur sont injustes pour les soumissionnaires dont les offres n'ont pas été acceptées, car elles nous laissent à penser que ces offres ont été refusées parce que ces soumissionnaires ne remplissaient pas les conditions voulues. Le très honorable monsieur ne croit pas, j'en suis persuadé, que ces soumissions ont été refusées pour cette cause. Le très honorable monsieur a émis cette proposition extraordinaire, savoir, qu'il ne mettra pas le peuple dans sa confiance, vu que ce serait commettre une injustice à l'égard des soumissionnaires laissés de côté. Mais quelle est la pratique ordinaire du département des travaux publics? Chaque jour, le public est témoin des humiliations que le très honorable monsieur ne veut pas infliger aux entrepreneurs qui ont l'avantage d'être sous sa protection. Chaque jour cette proposition est violée. Le public sait parfaitement qu'à Ottawa, on a fait sonner bien haut les noms des particuliers qui étaient entrés en négociations, comme représentant des hommes distingués et puissants, cela avant le départ du très honorable monsieur pour l'Angleterre, où il allait entamer des négociations, et bien des gens sont portés à croire que mon très honorable ami maltraite ces messieurs qui seront fort surpris d'apprendre que l'on cache leurs noms au Parlement et au public, parce qu'ils n'ont pas rempli les conditions voulues.

Sir JOHN A. MACDONALD

M. ANGLIN. Selon moi, M. l'Orateur, le pays sera passablement surpris d'apprendre qu'un jour on invoque la dignité du parlement comme motif de nous refuser des informations auxquelles nous avons droit, et que le lendemain on fait valoir les droits des soumissionnaires pour la même raison. Dans aucun des rapports demandés par mon honorable ami, le député de Lambton, il n'est indispensable de déclarer que certaines personnes ont retiré leurs soumissions, parce qu'elles se sentaient incapables de remplir le contrat. Il suffirait de dire que ces personnes ont retiré leurs soumissions ou que les honorables messieurs de la droite n'ont pas jugé à propos de les accepter. Mais quand on vient nous dire que ces négociations étaient, en grande partie, conduites *vis à vis*, nous ne sommes assurément pas supposés croire que les propositions relatives à une affaire d'une telle importance, n'ont pas été mises par écrit, dans tous les cas. A coup sûr, les membres de l'administration représentant le pays, étaient en assez grand nombre pour arriver à ce résultat, et ils avaient, à leur disposition, tous les moyens nécessaires pour faire bien exécuter les travaux. Les honorables messieurs se devaient à eux-mêmes, ils devaient au parti dont ils ont demandé l'appui en cette occasion, et enfin ils devaient au pays de réunir tous les documents et de les soumettre à la Chambre, sans attendre qu'on les demandât. Je suis heureux que l'honorable député de Lambton ait déclaré qu'il demanderait le vote et que, dès l'ouverture de la présente session, nous saurons quels sont les députés qui pensent que l'on peut demander des renseignements auxquels le peuple a droit, et quels sont ceux qui approuvent le ministère de refuser ces renseignements.

Sir CHARLES TUPPER. M. l'Orateur, je suis surpris de voir les honorables messieurs de la gauche s'enflammer à propos d'une question qui n'exige point pareille ardeur. Je crois que l'explication de mon très-honorable collègue satisfiera tous les hommes qui n'ont pas de préventions.

M. MACKENZIE. A droite.

Sir CHARLES TUPPER. Oui, et, je l'espère, plusieurs députés de la gauche. Je crois que l'attitude prise par le chef du cabinet, en cette occasion, n'est que justice rendue aux particuliers qui ont commencé les négociations. Mon très honorable ami a dit, avec raison, que la proposition que nous avons soumise à la Chambre est la meilleure possible; et je veux parler du contrat,—sujet à l'approbation de la Chambre,—pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE. Je soulève une question d'ordre. D'après les règles de la Chambre, l'honorable monsieur ne peut parler d'une question qu'il n'est pas prêt à soumettre.

Sir CHARLES TUPPER. Je parle, en ce moment, du contrat soumis à la Chambre.

M. BLAKE. Oui, mais l'honorable monsieur déclare que le document soumis à la Chambre est plus avantageux qu'un autre qu'il ne veut pas soumettre.

Sir CHARLES TUPPER. Je croyais que les honorables messieurs de la gauche désiraient des renseignements. Maintenant, ils cherchent à empêcher qu'on leur en donne.

M. MACKENZIE. Nous lirons les renseignements si vous voulez bien nous les communiquer.

Sir CHARLES TUPPER. Alors, M. l'Orateur, puisque les honorables messieurs ont peur, j'exposerai quelques-uns des renseignements qu'ils semblent désireux d'obtenir; permettez-moi de déclarer que, dans le moment, l'administration n'a encore reçu aucune offre. Je prétends, M. l'Orateur, que le gouvernement ne peut pas soumettre à la Chambre l'offre d'aucun soumissionnaire à même d'exécuter le contrat. Nous n'avons point reçu pareille offre.

Voici ce qui est arrivé : le gouvernement ayant résolu d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, d'après le vœu que le Parlement a exprimé, se mit en communication avec plusieurs particuliers; d'autres se mirent en communication avec lui; on d'autres termes, nous avons employé tous les moyens de lancer l'entreprise. Il reçut une proposition de particuliers offrant des garanties et ayant une organisation qui auraient justifié le gouvernement de passer contrat avec eux. Pour épuiser tous les moyens d'arriver aux meilleures conditions dans lesquelles peut s'accomplir cette vaste entreprise, d'après le vœu que le Parlement a exprimé à maintes reprises, trois ministres furent autorisés à se rendre à Londres, et se mirent en communication avec les particuliers qui avaient déjà entamé des négociations, et avec d'autres que nous croyions susceptibles de faire des offres avantageuses, et après avoir complètement discuté la question, nous sommes actuellement en mesure de traiter avec les particuliers qui nous ont fait la meilleure proposition.

M. MACKENZIE. Vraiment.

SIR CHARLES TUPPER. Nous soumettons au parlement la meilleure offre qui nous a été faite, la seule venant de particuliers qui, après tous les renseignements recueillis, sont prêts, croyons-nous, à exécuter l'entreprise aux conditions proposées et à fournir des preuves qu'ils peuvent réaliser leurs engagements. Tel est le simple exposé de l'affaire; et maintenant les honorables députés de la gauche voudraient nous entendre déclarer que des personnes qui ont entamé, de bonne foi, des négociations qui n'ont pas abouti, n'ont pas les ressources nécessaires pour mener à bonne fin cette entreprise. Quant à la question qui nous occupe, l'honorable chef de l'ancienne administration s'empresse trop de dire que le gouvernement se propose de hâter la décision de la Chambre avant qu'elle ait eu le temps de bien étudier toute la question.

M. MACKENZIE. C'est ce qu'a dit le premier ministre.

SIR CHARLES TUPPER. Pas le moins du monde. Tout homme impartial approuvera les paroles du premier ministre. Il a dit tout simplement que les Chambres étaient convoquées à une époque peut-être incommode pour certains députés, parce qu'il s'agissait d'une question de la plus haute importance que nous devions régler le plus tôt possible. Mais le premier ministre, ni aucun de ses collègues n'a jamais insinué que le parlement n'aurait pas le temps nécessaire pour examiner la question de la manière la plus complète. Le contrat est soumis à la Chambre pour qu'elle l'adopte ou le rejette sur ses propres mérites. Si, après discussion complète, la Chambre trouve qu'il est avantageux pour le Canada, elle le ratifiera.

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur veut-il me permettre de lui rappeler les paroles du premier ministre d'après le Compte-rendu des Débats? J'ai demandé à l'honorable premier ministre si c'était sa ferme intention de n'accorder à la Chambre que dix jours pour régler cette question, sous peine de n'avoir pas de congé de Noël. Le très honorable monsieur a répondu qu'avec l'aide de la majorité de la Chambre, telle était l'intention du gouvernement.

SIR CHARLES TUPPER. C'est ce que je dis également; mais je demande à l'honorable monsieur si ces paroles comportent l'interprétation forcée qu'il prétend leur donner. Le premier ministre n'a point dit que cette discussion ne durerait pas un mois, mais qu'un long ajournement ne s'accorderait guère avec la décision que le gouvernement a cru devoir mettre à effet de convoquer le parlement plus tôt que de coutume.

M. MACKENZIE. J'ai cité ses propres paroles.

SIR CHARLES TUPPER. Mais vous n'y trouvez pas un seul mot qui implique qu'on obligera un tel ou un tel, faute de temps.

M. MACKENZIE. Dix jours.

SIR CHARLES TUPPER. Voici ce dont il s'agissait : Si la question n'était pas réglée dans cette période, y aurait-il un long ajournement et beaucoup de temps perdu avant que la question soit réglée, et le très honorable monsieur a franchement déclaré à la Chambre que si les débats n'étaient pas clos à Noël, l'ajournement sera de peu de durée pour la raison très simple que, dans l'intérêt du pays, la question doit être réglée promptement. En convoquant les Chambres de bonne heure, le gouvernement n'a pas eu l'intention de les empêcher d'examiner la question dans tous ses détails. Selon moi, plus elle sera discutée, plus les honorables messieurs de la gauche se verront obligés, d'après leurs propres déclarations, de lui donner leur assentiment. Telle est la difficulté que rencontreront les honorables messieurs. Bien loin de vouloir empêcher la discussion la plus complète et la plus franche, j'espère que cette importante mesure, dans tous ses détails, continuera d'être l'objet d'une discussion complète, et plus elle sera discutée, plus le gouvernement gagnera dans l'opinion de la Chambre et du pays. Le projet est là. C'est la seule mesure que nous puissions soumettre à la Chambre, en disant que c'est une proposition de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, émanant de particuliers qui donnent des garanties suffisantes qu'ils peuvent mener à bonne fin l'exécution du contrat. Je crois que ce serait manquer de tous les égards envers d'autres particuliers qui ont déployé tant de zèle pour arriver à des arrangements assurant la réalisation de cette vaste entreprise, mais dont les négociations n'ont pas abouti, que de jeter ici leurs noms aux quatre vents du ciel dans le cours de nos débats. Je ne m'oppose aucunement, M. l'Orateur, à ce que la motion de l'honorable député de Lambton soit déposée entre vos mains, parce que tout député qui désire voir les affaires publiques conduites d'après les justes principes qui permettent la discussion entre gentilshommes, sans porter préjudice aux personnes intéressées dans cette discussion, voudra enregistrer son vote à ce sujet. J'espère donc que la motion recevra l'accueil qu'elle mérite. Nous avons soumis à la Chambre tous les documents nécessaires pour la saisir pleinement de la question, et nous sommes prêts à la discuter de la manière la plus complète.

M. MACKENZIE. Voterez-vous dans l'affirmative?

SIR JOHN A. MACDONALD. L'honorable député de Lambton cite mes paroles, mais je crois que sa citation n'est pas complète. J'ai dit : " Les émigrants seront ici au mois de mai, et il importe beaucoup, si le parlement doit adopter cette mesure, qu'il fasse connaître sa décision le plus tôt possible. Nous croyons que c'est, pour nous, un devoir impérieux de demander à la Chambre de lui donner, au plus vite, sa sérieuse considération, et de rester ici, en ne prenant à Noël, qu'un congé aussi court que possible."

M. BLAKE. Je ne compliquerai pas cette discussion en demandant au gouvernement à quelle époque il se propose de commencer, avec quelle diligence il se propose de pousser les débats sur la grande question qu'il va soumettre à notre examen. Nous examinons actuellement quelle est la nature des données nécessaires pour bien étudier la question. La proposition avancée par le gouvernement est tout-à-fait sans exemple. Elle rendrait l'administration des affaires, par des ministres, dans un pays libre, fort semblable à celle d'un pays soumis au despotisme. L'étendue et l'importance du contrat ne modifie aucunement l'attitude de l'entrepreneur vis-à-vis le public; l'importance de l'entreprise n'autorise pas ceux qui veulent s'en charger, à agir autrement que les entrepreneurs ordinaires.

Les motifs qui animent les soumissionnaires d'une entreprise publique ne diffèrent pas de ceux qui inspirent d'autres soumissionnaires qui croient avoir droit à ce que leurs propositions soient reçues confidentiellement, comme le premier ministre l'affirme, bien qu'il n'ait pas été fort précis dans son affirmation, parce qu'un ministre qui recevrait confidentiellement par cette proposition manquerait gravement à son devoir. Il dit que ces offres ont été reçues sans préjudice à recours. Il a ainsi emprunté une expression légale qui n'a point d'application ici. Un particulier fait une offre; il s'est qu'il s'expose à la voir rejeter ou accepter; il sait également que s'il ne remplit pas les conditions de son offre au gouvernement, cette offre sera rendue publique. Qui nous parle d'humiliation? Tous les jours, des entrepreneurs font des soumissions et on leur accorde des contrats à la condition qu'ils les exécutent. Une des conditions est qu'ils fournissent des garanties; chaque jour quelques-uns manquent de les fournir. Quelquefois, un partisan des honorables messieurs de la droite achète la garantie d'un entrepreneur, et l'entrepreneur suivant obtient le contrat; mais je ne sache pas que les entrepreneurs qui échouent, aient droit à ce que leurs noms soient tenus cachés, pour qu'ils ne soient pas exposés à l'humiliation de passer, pour des gens qui ne remplissent pas leurs engagements. La gestion des affaires publiques serait en péril si les ministres pouvaient s'arroger le pouvoir de cacher à la Chambre et au pays certaines offres qui leur sont faites, pour n'en produire qu'une seule. L'honorable monsieur violait les règles de la Chambre lorsqu'il a indiqué la nature des documents qu'il refuse de produire. En même temps, il nous dit que les offres qu'il refuse de produire n'ont pas été rejetées, mais que les soumissionnaires qui les avaient faites se sont trouvés dans l'impossibilité d'y donner suite,—que la difficulté vient, non du fait que les offres étaient trop avantageuses pour eux-mêmes, mais de ce qu'ils n'ont pu les parachever, ce qui explique, par suite, que s'ils eussent pu remplir toutes les conditions, le gouvernement aurait accepté ces offres. Au cours du débat sur la motion que je proposai l'année dernière, le ministre des chemins de fer nous donna quelques détails sur la configuration de la ligne, mais il déclara positivement que la section de Selkirk à Kamloops serait construite, moyennant \$13,000 en espèces et 13,000 acres de terres, par mille.

M. CASEY. \$10,000 par mille.

SIR CHARLES TUPPER. Non. Si je me rappelle bien, c'était treize millions en espèces et vingt-six millions d'acres de terres.

M. BLAKE. Eh! bien, M. l'Orateur, cela prouve combien il importe d'avoir les documents. L'honorable ministre lui-même ne se rappelle pas si c'était \$13,000,000 et 26,000,000 d'acres de terres.

SIR CHARLES TUPPER. Oh! oui.

M. BLAKE. Mais vous ne vous en souveniez pas tout à l'heure.

SIR CHARLES TUPPER. Voyez ce que dit le Comptendu des Débats.

M. BLAKE. Je me soucie fort peu de ce que disent *Les Débats*. Je parle du manque de mémoire de l'honorable monsieur. Pourquoi n'avons-nous pas les détails de cette offre? Le 29 juin dernier, à un picnic, l'honorable premier ministre s'exprimait ainsi :

"Je puis dire ceci, et l'honorable ministre des finances qui est présent, peut corroborer mon assertion, si c'est nécessaire : dans le moment, plusieurs capitalistes, sachant qu'il y a une certaine fortune à réaliser dans la construction du chemin de fer, demandent que l'entreprise leur soit transférée. Ils nous ont dit : "Nous vous dégagerons de toute responsabilité et de toute appréhension d'être taxés. Nous accepterons l'entreprise, nous construirons la ligne et nous y ferons des fortunes. Dans le moment actuel, le gouvernement a les offres sous considération, en sorte que la construction de la ligne n'offre plus de risques."

M. BLAKE

Voilà ce que l'honorable monsieur déclarait avant de partir pour l'Angleterre. Or, quels sont ces particuliers que l'honorable monsieur traite d'amis du gouvernement et qui, dans l'intérêt du gouvernement ou un but patriotique, s'efforcent de se conformer aux vues du gouvernement? Il nous dit que ce sont des capitalistes qui ont fait des offres, parce qu'ils espèrent réaliser des fortunes dans l'entreprise. Or, M. l'Orateur, pourquoi ne nous soumet-on pas les offres de ces messieurs? Est-ce que leurs noms ne nous seront pas donnés? Voulaient-ils nous faire des offres secrètes? L'honorable ministre le nie. Alors pourquoi ne nous donne-t-on pas tous les détails de ces offres? Pourquoi envelopper de mystère et de ténèbres toute cette transaction, si elle n'est pas secrète? Je suis heureux de voir que l'honorable député de Lambton va demander le vote sur cette question, et j'espère que les membres de la droite voteront contre, en aussi grand nombre que possible.

M. LANGEVIN. Je regrette que l'honorable monsieur ait qualifié de "despotique" la manière d'agir du gouvernement dans cette affaire. Il n'y a pas ici trace de despotisme; nous avons soumis, relativement au contrat, tous les documents que nous pouvions produire. Il arrive fréquemment que l'administration déclare que, dans l'intérêt du pays, elle ne peut produire tous les documents relatifs à un contrat et le Parlement accepte la déclaration du gouvernement.

L'honorable monsieur prétend que le gouvernement n'est pas juge dans ce cas, mais bien le Parlement. Or, le gouvernement qui connaît tous les détails des négociations, déclare positivement que les documents actuellement soumis à la Chambre, sont vraiment les seuls qu'il puisse produire,—qu'il n'existe pas de meilleure offre que celle-ci,—que les autres offres—informes si l'on veut—ont été faites, puis retirées, et que le gouvernement a envoyé trois ministres en Angleterre, pour y conduire les négociations.

Si deux ou trois capitalistes viennent dire au gouvernement: "Nous sommes prêts à construire cette ligne, moyennant tant en espèces, et tant en concessions de terres," le gouvernement ne doit pas considérer ces paroles comme une offre. Mais nous disons: "Voici une soumission faite par des capitalistes qui sont capables de lui donner effet, et nous en avons fait un contrat."

L'honorable chef de l'opposition prétend qu'il ne s'agit ici que d'un contrat ordinaire pour travaux publics. Quand nous passons un contrat, toutes les soumissions sont soumises au parlement, s'il les demande; pourquoi n'en serait-il pas de même dans le cas actuel? Quand un particulier fait une soumission, pourquoi craindrait-il que cette soumission fût connue? Assurément, l'honorable monsieur ne met pas cette grande entreprise, la plus considérable, peut être, dont le parlement ait eu à s'occuper, au même rang qu'une soumission pour la construction d'un phare ou d'un quai. C'est une vaste entreprise,—tellement vaste que les honorables messieurs de la gauche, le parlement et le gouvernement sont tous d'avis que nous ne devons pas nous en charger nous-mêmes, mais les transférer à une compagnie de capitalistes, pouvant disposer de la plus grande somme de capitaux que nous ayons pu trouver; et l'honorable monsieur doit savoir, qu'avec tous leurs capitaux, ces messieurs ont hésité à se charger de pareille entreprise. Il sait parfaitement que les capitalistes ne peuvent faire des soumissions pareilles sans s'entendre avec d'autres, entrer en négociations avec de grandes institutions monétaires, et que quand même les négociations eussent été faites avec le gouvernement, ce n'est pas une raison pour les soumettre au Parlement. Et pourquoi? En pareils cas, les négociations procèdent de vive voix et ne sont pas mises par écrit, comme d'autres négociations. J'espère que l'honorable député de Lambton ne réussira pas à faire adopter sa motion. S'il persiste à provoquer le vote, j'espère que la majorité jugera que cette motion ne mérite pas son appui.

M. MILLS. L'honorable monsieur (M. Langevin) nous dit qu'il s'agit ici d'une vaste entreprise que l'on ne doit pas comparer à celles qui sont l'objet de contrats adjudés par le département. Il ajoute que s'il est convenable que toutes les soumissions pour travaux publics soient soumises à la Chambre, celles qui ont trait à une entreprise infiniment plus considérable, ne doivent pas être rendues publiques; que la Chambre n'en doit rien connaître. L'honorable monsieur semble croire qu'il y a différentes catégories de soumissionnaires; les plus riches, les plus capables d'entreprendre d'aussi vastes travaux que ceux qui nous occupent, ont, selon lui, des sentiments plus élevés que les personnes qui font des soumissions pour des travaux publics ordinaires, et doivent être traités d'une autre façon; il est juste et raisonnable, d'après l'honorable monsieur, que l'on communique à la Chambre les soumissions faites au département des travaux publics pour des contrats de chemins de fer ordinaires, que les soumissionnaires échouent, soit parce leurs soumissions sont trop élevées, soit parce qu'ils ne peuvent fournir les garanties suffisantes; mais on ne doit pas communiquer à la Chambre les soumissions de l'autre catégorie. Et quand il s'agit de travaux de la plus haute importance, que les soumissionnaires fassent défaut pour une raison ou une autre, les représentants du peuple en parlement ne doivent pas connaître la nature des propositions faites au gouvernement.

Ainsi donc, ces honorables messieurs qui sont supposés responsables à la Chambre et dont la Chambre, si elle rompt bien sa mission, doit examiner et juger les actes, demeurant les juges de leurs propres actes dans cette affaire.

On nous dit que la Chambre n'a plus qu'à accepter les conclusions auxquelles ils sont arrivés dans leurs négociations.

Je crois que les honorables membres de la gauche ne sont pas disposés à accepter semblable proposition et que le pays ne continuera pas son appui à l'administration, en ce qui regarde cette importante entreprise.

Un des honorables ministres nous assure qu'il n'y a pas d'autres propositions que celle-ci. Un de ses collègues nous dit que d'autres propositions ont été faites par des personnes qui n'ont pu fournir les garanties nécessaires et que la présente soumission est la meilleure. Cette étrange déclaration se résume à ceci: La proposition soumise est préférable à une autre proposition qui n'a pas été formellement faite; elle est préférable à des propositions dont les auteurs n'ont pu fournir les garanties suffisantes. Ce contrat entraîne la dépense de deniers publics, et dès qu'il s'agit de l'application de ressources publiques, espèces ou terres, à une entreprise publique, c'est la mission spéciale de cette Chambre de surveiller activement les actes de l'administration. Le Parlement, la Chambre manqueraient à leur mission s'ils n'insistaient pas à ce que le gouvernement soumette toute la correspondance, pour permettre aux députés de juger par eux-mêmes, si la proposition faite est la meilleure. Je ne saurais imaginer qu'un gouvernement puisse concevoir une pire proposition, une proposition plus atroce. Je ne saurais concevoir que des hommes aux sentiments élevés viennent dire aux représentants du peuple ou à l'administration: "Voici les conditions auxquelles nous entreprendrons cette construction importante." Je ne suis guère disposé à placer la plus entière confiance dans les déclarations des honorables messieurs de la droite. J'ignore avec quel soin ils ont pu faire leurs calculs, en quoi ils diffèrent de ceux que l'on vient de nous soumettre; et tant que je ne pourrai juger par moi-même, je ne puis me former une opinion définitive sur cette affaire.

M. KIRKPATRICK. Il me semble que les honorables messieurs de la gauche se mettent dans une colère rouge de bien bonne heure, au début de la session, et à propos d'une bagatelle; mais cela s'explique par la déclaration que vient de faire l'honorable préopinant qui nous dit que si la

gauche provoque le vote sur cette question, c'est qu'elle n'a point confiance dans les déclarations du très-honorable premier ministre. Voilà précisément la vérité. S'ils avaient en lui la confiance que le pays lui accorde, ils ne presseraient point le vote sur cette question et ne demanderaient point de documents. L'honorable chef de l'opposition établit une comparaison qu'il croit écrasante, entre les soumissions pour cette ligne et celles qui ont trait à d'autres travaux publics. Pourtant, la différence est grande. Quand les journaux du Canada publient un avis demandant des soumissions pour une entreprise publique, le gouvernement reçoit des soumissions, en réponse, et chacun comprend que ces soumissions tombent dans le domaine public. Mais, dans ce cas, aucun avis n'a été publié. Des étrangers sont venus d'Europe et des Etats-Unis, des hommes qui ne sont pas nos concitoyens, et nous dit: "Nous offrons de nous charger de l'entreprise."

M. BLAKE. Comment savez vous cela ?

M. KIRKPATRICK. Je m'en rapporte à ce que nous a dit l'honorable premier ministre. Des étrangers sont venus et nous ont fait une offre, et quand une contre-proposition est survenue, ils nous ont dit: nous ferons cette offre, et si elle n'est pas acceptée, nous la retirerons. Je crois que l'on commettrait une injustice envers ces messieurs, en soumettant leurs propositions à la Chambre, à moins qu'on ne les en eût prévenus à l'époque, ou à moins qu'ils n'eussent fait leur offre en réponse à des avis demandant des soumissions pour cette grande entreprise publique. Je suis persuadé que produire ces papiers serait commettre un manque de bonne foi et je voterai en conséquence.

M. LAURIER. Le principe qui sert de base à tout gouvernement libre veut que les actes de l'administration soient jugés par les représentants du peuple. Chacun admettra que ce principe s'applique au cas actuel. C'est un principe bien connu que le peuple a droit de juger, non-seulement de l'honnêteté de ceux auxquels il confie l'administration des affaires publiques, mais encore des motifs qui inspirent leurs actes. Le peuple a le droit de déclarer qu'ils ont fait erreur de jugement. Comment traitons-nous cette question? Comment jugerons-nous si le gouvernement a accepté l'offre la plus avantageuse? Le pays ne saurait se contenter de la parole du gouvernement. Je suis tout disposé à accepter la parole du gouvernement, comme individu, mais non comme représentant du peuple. A ce dernier titre chacun de nous a le droit d'exiger que le gouvernement agisse au grand jour, en sorte que chaque électeur puisse juger si le gouvernement et chaque député ont raison, et dans leurs décisions et dans les motifs qui les inspirent. Tel est l'objet de cette motion et, selon moi, chaque député doit en affirmer le principe, savoir, qu'on ne doit rien cacher aux représentants du peuple.

Le vote est pris et la motion est rejetée: contre, 112; pour, 52.

Pour:
Messieurs

Anglin,	Geoffrion,	Mills,
Bain,	Gillies,	Olivier,
Blake,	Gillmor,	Paterson (Brant),
Borden,	Glen,	Pickard,
Bourassa,	Gunn,	Rinfret,
Burpee (St. John),	Haddow,	Robertson (Shelburne),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rogers,
Cameron (Huron),	Huntington,	Ross (Middlesex),
Cartwright,	Killam,	Rymal,
Casey,	King,	Skinner,
Casgrain,	LaRue,	Smith,
Charlton,	Laurier,	Snowball,
Cockburn (Muskoka),	Macdonell (Lanark),	Thompson (Haldimand),
Coupal,	Mackenzie,	Trow,
Dumont,	McDougall,	Weldon,
Fiset,	McIsaac,	Whelan,
Fleming,	Malouin,	Wiser.—52.
Flynn,		

CONTRE :
Messieurs

Bannerman,	(Girouard (Kent),	Montplaisir,
Beaty,	Grandbois,	Mousseau,
Beauchesne,	Hay,	Muttart,
Benoit,	Hesson,	Orton,
Bergeron,	Hooper,	Patterson (Essex),
Bill,	Houde,	Perrault,
Bolduc,	Ives,	Pinsonneault,
Boulbee,	Jackson,	Platt,
Bowell,	Jones,	Plumb,
Brecken,	Kaulbach,	Pope (Compton),
Brooks,	Keeler,	Pope (Queens),
Bunting,	Kilvert,	Poupore,
Carling,	Kirkpatrick,	Richey,
Caron,	Kranz,	Rochester,
Cimon,	Landry,	Ross (Dundas),
Colby,	Laue,	Rouleau,
Connell,	Langevin,	Routhier,
Costigan,	Lantier,	Royal,
Coughlin,	Little,	Ryan (Montreal),
Coursol,	Longley,	Rykert,
Cuthbert,	Macdonald (Sir John),	Shaw,
Daly,	McDonald (Cape Breton),	Sproule,
Duoust,	McDonald (Pictou),	Strange,
Dawson,	McDonald (Victoria, N.S.),	Tasse,
DeCosmos,	Macmillan,	Tellier,
Desaulniers,	McCallum,	Tilley,
Desjardins,	McCaig,	Tupper,
Domville,	McGreevy,	Vallee,
Doull,	McKay,	Vanasse,
Drew,	McLennan,	Wade,
Dugas,	McLeod,	Wallace (Norfolk),
Elliott,	McQuade,	Wallace (York),
Farrow,	McKory,	White (Cardwell),
Fitzsimmons,	Manson,	White (Hastings),
Fortin,	Massue,	White (Renfrew),
Fulton,	Merner,	Williams,
Gault,	Met hot,	Wright.—112.
Gigault,	Mongenais,	

M. MACKENZIE. J'appelle votre attention, M. l'Orateur, sur une question d'ordre, et vous demande votre décision à ce sujet. L'attention de la Chambre a été appelée sur le fait que l'honorable ministre des chemins de fer a cité des documents qui ne sont pas devant la Chambre. Il a persisté néanmoins à citer ces documents, ce qui lui a permis d'informer la Chambre que la meilleure offre faite au gouvernement pour construire le chemin de fer du Pacifique se trouvait devant la Chambre. D'après les règles suivies par cette Chambre pour les débats, un ministre de la Couronne n'a pas le droit de lire ou de citer une dépêche ou autre document officiel qui n'a pas encore été communiqué à la Chambre, à moins d'être prêt à le déposer sur le bureau. L'honorable monsieur s'est permis cette liberté, et il a réussi, par ce moyen, à persuader à un grand nombre de députés de voter contre la motion que j'ai présentée; car il m'est impossible de croire qu'un pareil vote aurait pu être obtenu, n'eût été l'impression favorable produite sur leur esprit par l'assertion de l'honorable monsieur en qui ils ont toute confiance.

UN DÉPUTÉ. A l'ordre.

M. MACKENZIE. Je suis dans l'ordre; je donne les raisons pour lesquelles j'ai présenté la motion. Je me déclare lésé dans mes droits comme membre de la Chambre des Communes. Je demande votre décision, M. l'Orateur.

L'ORATEUR. La question d'ordre aurait dû être soulevée plus tôt; mais comme l'honorable monsieur a demandé ma décision, la voici: Suivant May, un ministre de la Couronne n'est pas libre de lire des documents qui ne sont pas devant la Chambre, ou d'en tirer des citations. Je n'ai pas eu connaissance qu'aucun des honorables députés ait lu ou cité un document. En outre, je ne vois aucune objection à ce qu'un député fasse allusion en termes généraux au sujet mentionné dans la motion de l'honorable député de Lambton, ou qu'il caractérise ou qualifie quelques-uns de ses avancés en faisant allusion d'une manière générale aux documents demandés. Je pense que la question d'ordre n'est pas fondée.

M. LAURIER

PROJET DE CHEMIN DE FER AU SAULT STE.
MARIE.

Motion:—“Copie de toutes les offres faites au gouvernement pour la construction d'une voie ferrée entre un point quelconque de la ligne projetée du Pacifique et le Sault Ste-Marie.”

M. MACKENZIE. En présentant cette motion, j'ai seulement à dire que l'on m'a informé que des offres avaient été faites, mais j'espère qu'elles ne sont pas faites par des personnes en danger de faillir, car, dans ce cas, nous ne devons pas nous attendre à être renseignés, d'après ce qui vient de se passer. Je fais cette motion dans l'espérance que l'honorable ministre ne s'opposera plus à ce que l'on voit clair dans les affaires du pays.

Sir CHARLES TUPPER. Je constate à regret que l'honorable monsieur, qui se déclare un si fervent adepte de l'ordre, ne se fait nullement scrupule, en appuyant sa motion, de violer la règle qui condamne toute allusion à un débat antérieur.

M. MACKENZIE. Je n'ai fait aucune allusion semblable.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député a fait allusion à la discussion qui vient d'avoir lieu.

M. MACKENZIE. Je n'ai fait aucune allusion semblable. J'ai seulement exprimé l'espoir que les entrepreneurs ne failliraient pas à leurs engagements.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député n'a-t-il pas parlé d'obstacles apportés à l'éclaircissement des questions?

M. MACKENZIE. Certainement, mais je faisais allusion à la division qui a eu lieu.

Sir CHARLES TUPPER. En réponse à la demande faite par l'honorable député, je dois dire que je ne sais pas exactement si des offres ont été faites pour la construction d'un chemin de fer aboutissant au Sault Ste. Marie. Il y a des demandes de subvention se rattachant à ces travaux. Je soumettrai avec plaisir les documents qui ont trait à cette question.

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur soumettra-t-il un état du coût du chemin de fer du Pacifique avant que la discussion commence sur la motion?

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

La motion est adoptée.

COMMISSION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

M. MILLS. Je propose qu'une adresse soit votée à Son Excellence le Gouverneur-général demandant copie de la commission royale décernée à MM. Clarke, Keefer et Miall, pour s'enquérir de certaines affaires publiques, ainsi que de toutes instructions écrites à ce sujet; aussi le chiffre des appointements attribués aux dits commissaires, le montant payé à chacun d'eux jusqu'à présent et les frais de la commission jusqu'à date. Je remarque, pour ce qui est de la commission, que les énoncés faits par l'honorable ministre des chemins de fer et par quelques-uns de ses collègues, me semblent être en désaccord avec nos droits constitutionnels et avec la loi du pays.

J'observe que ces honorables messieurs prétendent ouvertement qu'ils sont libres de s'enquérir de toutes les affaires publiques, qu'ils peuvent instituer une commission pour s'enquérir de la conduite des ministres de la Couronne, qu'ils peuvent s'enquérir de la conduite de ceux qui ont été ministres de la Couronne dans leurs rapports officiels, et qu'ils peuvent s'enquérir des choses qui ont déjà attiré l'attention du Parlement. Or, il me semble que ces pratiques sont tout à fait en désaccord avec les principes bien connus du gouvernement parlementaire. Si le rapport qui a paru dans les journaux est exact, l'honorable ministre des chemins de

fer a dit au peuple, dans une assemblée publique que cette commission avait été instituée à sa demande, que certaines accusations avait été faites contre lui-même, et que cette commission avait été instituée dans le but de s'en enquérir. Eh bien ! il me semble que lorsqu'un ministre de la Couronne conseille à Son Excellence d'instituer une commission dans le but de s'enquérir des accusations qui ont été formulées contre tel ministre, il viole les premiers principes de la justice qui défend à tout homme d'être juge dans sa propre cause, ou de nommer le tribunal par lequel il doit être jugé. C'est ce qu'a fait l'honorable monsieur, et l'on peut soulever précisément les mêmes objections contre cette Commission que celles qui furent faites par ce côté de la Chambre il y a quelques années contre l'institution d'une commission chargée de s'enquérir de certaines menées corruptrices qu'on disait exister en rapport avec l'octroi d'une chartre antérieure pour le chemin de fer du Pacifique. Une copie de cette commission a paru dans la presse, et elle se rapporte à certaines accusations portées contre l'honorable monsieur dans l'enceinte de cette Chambre comme une des raisons qui ont nécessité l'institution de la commission. Je demande maintenant la permission d'attirer l'attention de la Chambre sur une règle de droit parlementaire de date ancienne, mais qui est actuellement aussi en vigueur qu'elle l'était au temps où elle fut établie pour la première fois dans la Chambre des Communes. Dans la remontrance adressée par la Chambre des Communes à Charles I, le 15 décembre, 1641, il est déclaré :

Que c'est leur droit et privilège ancien et incontesté que Votre Majesté ne doit prendre connaissance d'aucune affaire en délibération ou débattue dans l'une ou l'autre des Chambres du Parlement que si elles l'en informent ou y consentent.

Cette résolution fut adoptée pour protester contre l'atteinte portée par le roi aux privilèges de la Chambre des Communes, en prenant communication de ce qui se passait dans la Chambre. Lorsqu'il demanda ce qui avait été dit par certains membres, l'Orateur l'informa qu'il ne pouvait lui donner aucun renseignement à cet égard, qu'il n'avait pas d'yeux pour voir aucune chose de ce qui se passait en Chambre, que ce sur quoi la Chambre attirait spécialement son attention. La doctrine établie dans cette résolution est, suivant moi, que la Couronne ne peut avoir aucune information relativement à tout énoncé fait dans cette Chambre, à moins que la chose ne soit spécialement déléguée à la Couronne. Si une accusation a été faite contre l'honorable monsieur ou contre aucun des membres du gouvernement ou de cette Chambre, soit de ce côté ou de l'autre, il est du ressort de cette Chambre de faire une enquête sur cette accusation, mais il n'est pas du ressort de l'autre Chambre ou de la Couronne de le faire. Je sais que les termes dans lesquels l'Acte parle du pouvoir d'instituer des commissions sont très élastiques, mais je prétends qu'ils se comportent nullement l'interprétation qu'en a faite le gouvernement. Les dispositions de cet acte doivent être interprétées suivant leur rapport à la loi du pays, et les pouvoirs qui sont conférés ne doivent s'exercer que dans les limites qui, d'après l'intention évidente du parlement, ne doivent pas être dépassées par aucune enquête faite à la demande du gouvernement. Il est manifeste que la Couronne n'aurait pas le pouvoir d'instituer une commission pour s'enquérir d'aucun acte criminel. Il est manifeste qu'elle ne pourrait instituer aucune commission pour s'enquérir de quoi que ce soit qui puisse être à juste titre soumis à un tribunal régulier du pays. Si nous devons interpréter cet acte, si libérales que soient ces conditions, de manière à empêcher le gouvernement d'instituer une commission sans usurper les fonctions qui appartiennent aux cours établis pour l'administration de la justice, il est également évident que nous devons interpréter l'acte de telle sorte que le gouvernement n'empiète pas sur les pouvoirs du parlement. Voici la clause de l'Acte : " Toutes les

fois que le Gouverneur en conseil trouve à propos de demander qu'une enquête soit faite en toute et pour telle matière ayant rapport avec le gouvernement du Canada, ou la conduite d'aucune partie des affaires publiques d'icelui, et que telle enquête n'est pas réglée par aucune loi spéciale, le gouverneur peut, par la commission dans la cause, conférer aux commissaires le pouvoir de faire, etc., etc.

Je prétends que c'est une question réglée par une loi particulière du parlement. C'est la loi du parlement qu'aucune accusation faite contre le ministre de la Couronne, en cette qualité, doit subir une enquête à l'instance de la Chambre des Communes et non à l'instance d'aucun autre corps. Aucune chose ne peut être plus monstrueuse qu'à propos d'une accusation contre un ministre de la Couronne l'enquête soit conduite par une personne nommée par le ministre lui-même.

Il est établi dans les Précédents de Herstlet que la Chambre des Communes, comme grand inquisiteur de la nation, peut examiner la conduite de tout fonctionnaire ou officier public, sur simple rumeur. Il n'est pas nécessaire qu'aucune accusation soit spécialement formulée. Si quelque rumeur s'est accréditée touchant la conduite publique d'un ministre de la Couronne ou d'un membre du parlement, il est du ressort de la Chambre des Communes de faire une enquête sur telle rumeur. Pour montrer que la règle en Angleterre n'est pas celle suivant laquelle les honorables messieurs de la droite ont agi et qu'ils n'ont aucun droit quelconque d'exercer des pouvoirs aux termes de cet acte relativement à une question qui est du ressort du parlement, je n'ai qu'à citer quelques exemples. Il y a quelques années, certains griefs furent portés relativement aux contrats de malle dans lesquels le maître de poste général était partie.

Un comité fut nommé pour s'enquérir de la conduite du ministre et des parties qui avaient fait des offres pour le contrat, et à cette occasion le gouvernement refusa de prendre part à la nomination du comité. Lorsque l'affaire fut pour la première fois soumise au parlement, M. Gladstone dit que le gouvernement devait s'occuper de l'affaire aussi peu que possible et se guider d'après le sentiment général de la Chambre, que quelque moyen que la Chambre proposât pour conduire l'enquête le gouvernement y acquiescerait. Quelque temps après, M. Gladstone dit : " Qu'il eût été contont s'il y eût eu expression d'opinion de la part de la Chambre de manière à rendre le gouvernement capable de juger " quel était le sentiment dominant de la Chambre, et que si " ce sentiment eût été exprimé, le gouvernement eût agi " en conséquence." Or, quelle était la règle posée par M. Gladstone ? C'est évidemment ceci : que lorsque quelques accusations sont faites concernant la conduite d'un ministre, le gouvernement permettra que la Chambre nomme un comité pour s'enquérir de ces griefs, et si la Chambre indique la manière d'après laquelle elle désire que le comité soit nommé le gouvernement préviendra le désir de la Chambre dans l'affaire, mais il ne prendra aucune part à la constitution du tribunal qui doit s'enquérir de sa propre conduite. Et puis nous voyons qu'à une époque antérieure, quand le Parlement s'adressa à la Couronne et eut de fait passé un acte demandant une enquête sur la conduite d'une certaine division électorale dans laquelle il y avait eu des pratiques corruptrices et lorsque le projet de loi fut en premier lieu soumis on proposa de donner à la Couronne pouvoir de nommer les Commissaires pour faire l'enquête. Le comte de Derby s'y opposa, et dit relativement à l'enquête demandée sur la conduite des personnes ou des électeurs de la division ou du candidat, que la Couronne ne nommerait pas les Commissaires par lesquels l'enquête devait être faite ; et que le projet de loi tel que passé par le Parlement pourvoyant à ce que lorsque une pétition est soumise à Sa Majesté demandant qu'un commissaire soit nommé pour s'enquérir de la conduite des parties dans une élection de la Chambre des Communes, les pétitionnaires doivent désigner les personnes qu'ils désirent voir nommés commis-

saïres. Dans le cas de l'élection de Lancaster, en 1867, M. Darby Griffith se plaignit que le gouvernement n'avait pas demandé une commission pour s'enquérir des pratiques illégales qui prévalaient dans cette division électorale, mais en lui répliquant, sir George Grey dit qu'il était loisible à tout membre de la Chambre de présenter une pétition dans le but de la soumettre à Sa Majesté demandant une enquête et de nommer lui-même les commissaires si la Chambre le trouvait à propos. En 1869, il y eut deux cas analogues.

Dans un des cas (l'élection de Norwich) le procureur-général présenta une pétition pour nommer des commissaires, et plus tard dans le cas de l'élection de Dublin, M. O'Reilly fit une motion en faveur d'une pétition à la Couronne dans laquelle il nomma les commissaires que la Couronne devait nommer pour faire une enquête dans une élection particulière. Le principe observé dans ce cas est un de ceux qui forment la base de notre système politique, savoir, que nulle personne ne soit nommée pour s'enquérir de sa propre conduite ou de celle de ses adversaires. Mon objection à la commission dont il s'agit est premièrement, qu'elle a été instituée par les messieurs qui étaient eux-mêmes intéressés dans l'enquête, en vue, si possible, de noircir leurs adversaires et ensuite, c'est une commission qui doit s'enquérir de choses dont le parlement seul comme grand inquisiteur de la nation peut s'enquérir, puisque c'est une question de politique, dans laquelle la Couronne n'a sous aucun rapport droit d'intervenir. Si les dispositions de l'acte sont assez générales pour empiéter sur les droits du parlement, elles le sont assez pour nuire à l'administration ordinaire de la justice. Elles ne sont pas plus limitées en ce qui regarde l'administration de la justice et le procès des parties pour des crimes ordinaires qu'elles ne le sont à l'égard de l'enquête relativement à des accusations contre un membre de cette Chambre ou un ministre de la Couronne par un commissaire nommé par ce ministre lui-même. Cette question entière surgit dans une discussion très-complète et élaborée qui eut lieu il y a quelques années relativement aux émeutes de Belfast. Le gouvernement institua une commission pour s'enquérir de l'origine de ces émeutes et la conduite de la police, dans le but de déterminer si la police était assez nombreuse pour assurer la due exécution de la loi et le maintien de la paix. On fit l'enquête dans le but d'adopter une législation ultérieure et de rendre l'administration ordinaire de la loi plus efficace qu'elle ne l'avait été jusqu'alors. Mais pendant l'enquête plusieurs choses surgirent accidentellement qui affectaient des particuliers, et quelques juges maintinrent que la publication des rapports de la preuve et des documents n'était pas autorisée et que les parties qui avaient souffert de la publication auraient réparation des commissaires et des parties qui avaient publié le document. Quand M. O'Connell était membre du barreau irlandais, la Chambre des Communes institua une commission pour faire enquête sur la constitution des corporations de l'Irlande et dans le cours de l'enquête, certaines accusations furent incidemment faites contre le maire de la ville de Cork. La Cour demanda à un témoin s'il n'avait pas autre chose à dire et le témoin répondit: "J'ai vu glisser un " billet de \$10 de la table du conseil de la maison d'industrie " dans la poche du maire, et il n'en n'est jamais sorti." Telle fut la déclaration faite devant la commission. Le maire reçut d'un éminent jurisconsulte le conseil de poursuivre en diffamation la partie qui avait rendu témoignage. La cause fut plaidée par M. O'Connell et M. Holmes et l'avocat de la poursuite insista sur ce que la Couronne n'avait pas le pouvoir d'instituer telle commission et que même une adresse de la Chambre des Communes, ne lui donnerait aucune validité. On appela de cette décision en Angleterre et le lord juge-en-chef du jour, en rendant jugement, dit que l'on prétendait que le droit existait de publier les procédures d'une cour de justice; mais que ce principe ne s'appliquait pas au cas actuel, vu que c'était une commission d'enquête et non une cour de justice; qu'elle n'avait pas les

M. MILLS

caractères d'une cour, mais quelle était tenue pour préparer quelque mesure ultérieure et pour les fins de l'enquête seulement. La preuve était entièrement *ex parte*, les délibérations ressemblaient moins à celles d'une cour de justice qu'à celles d'un juge d'instruction ou à celles d'une enquête de coroner. Si donc ces délibérations étaient diffamatoires elles pouvaient tendre à préjudicier l'opinion publique et nuire aux fins de la justice, si la cause était portée devant les tribunaux. Et le juge Burton déclara qu'il était impossible de dire que ces procédures avaient lieu devant un tribunal ayant la moindre analogie avec une cour de justice; qu'une cour de justice avait certainement le droit d'entendre et de décider les cas, tandis que le tribunal en question ne pouvait seulement que recueillir des dépositions; que les commissaires devaient seulement s'enquérir de certains faits; qu'ils ne pouvaient prononcer l'acquiescement, qu'ils étaient autorisés à entendre une preuve et cela *ex parte*, non dans le but de la communiquer au public, mais d'en faire rapport ailleurs. Il dit aussi que tout ce qui pouvait surexciter l'opinion publique quand un accusé devait probablement subir un procès, était une grave offense et un délit. Il existe un autre cas, celui de M. Balfo, où les mêmes principes furent affirmés; et lord Cairns déclara qu'il ne convenait pas à la Couronne de s'enquérir d'aucune matière qui appartenait spécialement au parlement ou pouvait être raisonnablement déferée aux tribunaux ordinaires du pays.

Or, M. l'Orateur, si la commission est telle qu'on la représente et si on l'a instituée, comme le dit l'honorable monsieur, parce que certaines accusations ont été faites contre lui-même, dans le but de se justifier de ces accusations, elle n'est donc pas alors dans les limites des pouvoirs conférés par le statut et se trouve en contravention au droit et aux principes élémentaires de la loi et de la justice. Je demande que les renseignements nous soient donnés de bonne heure, afin qu'une motion puisse être basée sur les faits et les vues qu'en a prises le Parlement.

SIR CHARLES TUPPER. Je ne me lève que pour demander à l'honorable monsieur de corriger la déclaration qu'il a déjà faite, à savoir que j'ai dit que la commission avait été instituée dans le but de me défendre des accusations faites contre moi-même; je n'ai jamais dit cela.

SIR JOHN A. MACDONALD. Cette question n'est pas nouvelle pour moi et je suis heureux de la revoir sous un nouvel aspect. Il serait cependant oiseux d'agiter présentement l'affaire, tant que les documents ne sont pas fournis. Ils le seront de suite. Je ne me rappelle pas les termes de la commission. Chaque honorable membre doit avoir la commission et l'acte devant lui pour voir si la commission est en conformité de l'acte, et des pouvoirs conférés ou non par l'acte. Nous aurons tous, quand les documents seront fournis, une occasion de considérer le puissant discours de mon honorable ami de Bothwell.

Motion adoptée.

FONDS CONSOLIDÉ.

SIR RICHARD CARTWRIGHT demande un état détaillé des recettes et dépenses imputables au Fonds Consolidé, du 1er juillet au 1er décembre, pendant les années 1879 et 1880, respectivement.

Motion adoptée.

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS.

SIR RICHARD CARTWRIGHT, demande un état en détail, des exportations et importations du 1er juillet au 1er décembre pendant les années 1879 et 1880 respectivement, indiquant les pays où ces marchandises ont été exportées et x dont elles ont été importées.

M. BOWELL dit qu'il ne serait possible de produire l'état demandé qu'à une époque avancée de la session. Il suggère qu'au lieu du 1er décembre, la date finale soit le 31 décembre.

SIR RICHARD CARTWRIGHT, accepte la recommandation et la motion, telle qu'amendée, est adoptée.

COMMERCE D'EXPORTATION DE BESTIAUX ET DE MOUTONS.

M. DOMVILLE, demande la nomination d'un comité spécial chargé de s'enquérir du commerce d'exportation des bestiaux, et des moutons du Canada en Europe et comment ce commerce peut être augmenté et rendu plus prospère.

Depuis que j'ai remis cette motion au greffier, dit-il, j'ai appris qu'il eût été plus à propos de laisser la chose au comité d'immigration et de colonisation. Je n'y ai pas pensé en déposant la motion, parce que je croyais que c'était un sujet tout-à-fait indépendant des autres questions; je voulais que les informations fussent d'une nature aussi pratique que possible pour l'avantage des commerçants de bestiaux et de moutons de toute la Puissance, spécialement dans les provinces maritimes, où l'on pense que si la question était tant soit peu étudiée, nous qui sommes plus près de la mer que les autres parties de la Puissance et avons moins loin pour conduire nos bestiaux et moutons pour atteindre le bord de la mer que n'ont les éleveurs du Grand-Ouest, nous serions dans une meilleure position pour faire ce commerce. Nous avons seulement besoin de quelques renseignements et d'un peu d'encouragement pour faire un meilleur emploi de nos moyens. Nous avons besoin pour ce commerce d'une ligne de vapeurs et je pensais qu'en mettant le sujet devant la Chambre, le gouvernement, après avoir recueilli les renseignements nécessaires nous aiderait un peu à développer ce commerce. Mais comme l'on me dit qu'il est de beaucoup préférable que le sujet aille devant le comité d'Immigration et de Colonisation, j'ai l'honneur de retirer la motion.

M. ANGLIN. Avant que l'honorable monsieur n'obtienne la permission de retirer sa motion, je lui suggérerais de considérer s'il ne serait pas mieux de mettre le sujet devant la Chambre sous quelqu'autre forme. Si la chose est déferée à l'un des grands comités, il y a toute probabilité que nous n'aurons pas un rapport avant la fin de la session; il sera alors trop tard pour que la Chambre s'en occupe. L'honorable monsieur, peut dire combien de personnes faisant ce commerce dans les provinces maritimes ont souffert durant la dernière saison, par le fait d'être obligées de transporter leurs bestiaux à Québec, où ils sont regus à bord des steamers. J'espère que l'honorable monsieur donnera à l'affaire une considération telle qu'elle lui permettra de mettre le sujet devant la Chambre sous une autre forme. Une résolution, demandant de déclarer qu'il n'était que juste et raisonnable que le gouvernement procurât telle aide aux ports maritimes en cette affaire et les mit à même d'établir des lignes de steamers dans le but de faire ce commerce de détail et les autres commerces qui ne demandent actuellement qu'à prendre de l'extension, serait peut-être le moyen le plus pratique d'arriver à un résultat satisfaisant. Je ne fais qu'émettre cette idée; je ne veux pas intervenir dans l'affaire.

SIR JOHN A. MACDONALD. Il me semble que l'honorable député de Kings (M. Domville) a frappé juste. Il serait mieux d'avoir la preuve d'abord, et ensuite, d'introduire des résolutions basées sur la preuve. Il est tout-à-fait vrai que les derniers rapports des comités permanents sont produits vers la fin de la session, mais les comités ont le pouvoir, durant ce temps, de rapporter de temps à autre, et j'ai nul doute que c'est une question qui obligera le comité de nommer un sous-comité, pour se saisir de ces rapports et en faire rapport lui-même de bonne heure durant la

session. Mes honorables amis, les membres pour Kings et Gloucester, pourraient être nommés du comité permanent de manière à former partie du sous-comité formé pour s'enquérir de cette question.

Motion retirée.

NAUFRAGES DANS LES EAUX CANADIENNES.

M. ROSS. (Middlesex) demande toute la preuve recueillie relativement aux naufrages dans les eaux canadiennes, particulièrement sur les bords des lacs Erié, Ontario et Huron, et les rivières Saint-Clair et du Détroit; aussi un état de l'argent déboursé indiquant le nom des personnes payées pour recueillir les renseignements.

M. BOWELL. Si l'honorable membre eût dit ce qu'il prétendait obtenir par cette motion, j'eusse été plus en état de l'informer si le département peut fournir quelques renseignements. Je ne connais aucune information ni état des dépenses encourues, se rapportant aux naufrages, autre que ce qui a été mis devant la Chambre pendant la dernière session.

M. ROSS (Middlesex). J'ai été informé qu'un monsieur a été nommé dans le but de voyager le long de la frontière, sur le côté canadien, et de prendre note du nombre des naufrages qui ont eu lieu pendant les huit ou neuf dernières années. Il est de grande importance que la navigation intérieure du pays, laquelle forme une grande partie de notre commerce, soit convenablement protégée, et c'est dans le but de connaître quels renseignements ont été recueillis, se rapportant aux naufrages, que j'ai fait cette motion.

M. BOWELL. Il est vrai qu'un monsieur a été nommé pour s'enquérir du nombre de naufrages, le long des bords des lacs Erié et à la tête du lac Ontario; son rapport, je pense, a été présenté à la Chambre pendant la dernière session. La seule information demandée dans cette motion qui n'a pas été mise devant la Chambre, était un état des dépenses, que je soumettrai.

M. PATTERSON, (Essex), dit que le rapport pourrait comprendre toute correspondance qui avait été échangée entre les autorités de Washington et le gouvernement canadien au sujet des naufrages.

SIR JOHN A. MACDONALD, suggère que cette correspondance fasse le sujet d'une motion distincte.

Motion adoptée.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. ROSS (Middlesex) demande copie de tous les contrats, ou arrangements faits pour les impressions du parlement pendant les vacances, ainsi que de toute la correspondance et des documents qui s'y rattachent.

Motion adoptée.

ACCIDENT SUR LE CANAL LACHINE.

Motion :

"Copies de correspondance, procès ou rapports d'ingénieurs en rapport avec le récent accident survenu dans la Section No. 11 du canal Lachine actuellement sous contrat."

M. DESJARDINS. L'attention du public a été attirée plusieurs fois sur les accidents survenus pendant la construction du canal Lachine. L'an dernier j'ai accompagné l'honorable ministre des chemins de fer et canaux lorsqu'il a visité la section 11 afin de s'assurer par lui-même des causes qui ont amené la suspension des travaux dans cette section et le renvoi de deux ou trois cents ouvriers qui se sont trouvés sans travail au milieu d'un hiver rigoureux. Tout récemment encore il est survenu un autre accident dans cette section, qui a eu de nouveau pour effet d'arrêter

les opérations de l'entrepreneur jusqu'au printemps prochain. Il est évident que si de tels accidents se répètent souvent, le gouvernement sera exposé à de fortes dépenses chaque année. L'ouvrage qui s'y fait à présent consiste ne une longue jetée qui court depuis l'ouverture du canal jusqu'à un mille en amont. On a l'intention de la construire à l'épreuve de l'eau pour maintenir l'eau à un niveau convenable dans le bassin, et remplit l'office d'un batardeau. Après le dernier accident survenu, je suis allé examiner cette jetée, et quoiqu'encore en voie de construction, elle m'a fait l'effet de menacer ruine déjà en plusieurs endroits. La chambre en glaise qui ne devait en principe mesurer que quatre ou cinq pieds de largeur mesura dix ou douze à certains endroits. La poussée produite par la pesanteur de la glaise a évidemment fait pencher le coffrage vers le bassin, tellement que l'entrepreneur est obligé de le soutenir au moyen de poutres et autre étais. L'on a dit, au sujet des travaux exécutés jusqu'à présent sur le canal Lachine, qu'ils ont réellement besoin de réparation, et que cela tient évidemment à quelque vice dans le plan primitif. L'an dernier nous avons été appelés à voter un crédit de \$10,000 pour réparer les murs en pierre sèche qui bordent la levée du canal, et l'on calcule qu'il ne faudra pas moins de \$100,000 encore pour faire les réparations nécessaires pour assurer la solidité des travaux. Je pense qu'il devrait être fait une investigation dans le but de constater si l'ingénieur en chef doit être tenu responsable de la défectuosité du plan. C'est un fait notoire qu'il n'a pas été des plus heureux dans ses dernières inventions. J'ai appris qu'il fait actuellement placer des portes d'écluse qu'un homme vigoureux aura beaucoup de difficulté à ouvrir en douze minutes, lorsqu'il ne fallait qu'une minute pour ouvrir celles qui existaient avant. A présent c'est la jetée qui est manifestement défectueuse. Je ne vois pas que l'on puisse jeter le blâme sur les entrepreneurs qui paraissent avoir fait tout leur possible pour exécuter ces travaux d'une manière convenable. En conséquence je crois qu'une investigation est devenue nécessaire, et c'est le but de ma motion.

SIR CHARLES TUPPER. Je regrette beaucoup que l'honorable monsieur, en faisant sa motion, à laquelle du reste je ne m'oppose nullement, — le gouvernement étant prêt à soumettre tous les documents de nature à élucider les faits, — ait cru devoir se prononcer d'une manière aussi sévère sur le compte de l'ingénieur-en-chef des canaux. Je crois pouvoir affirmer que s'il est un fonctionnaire qui mérite hautement l'estime du public, c'est assurément lui. Il faudrait une déclaration moins passionnée, dans tous les cas, que celle que vient de faire mon honorable ami, pour ébranler ma confiance dans cet officier, et pour me persuader que les accidents qui sont survenus doivent être attribués à sa négligence ou à son inhabilité. Toute personne quelque peu familière avec des travaux semblables sait parfaitement qu'il se présente constamment des obstacles pendant leur exécution, et que l'entrepreneur fait toujours en sorte de rejeter la faute sur autrui. La responsabilité de ces accidents et les frais qu'ils nécessitent retombent, cela va sans dire, sur l'entrepreneur, qui s'engage à exécuter une certaine somme de travail pour un prix convenu. Sans aucun doute, si l'on peut démontrer qu'il y ait quelque chose de défectueux dans les plans ou dans les instructions données à l'entrepreneur, il restera à décider de quelle manière la question devra être résolue. Je ne puis accepter le blâme jeté sur cet officier comme entièrement mérité par lui sans m'être rendu compte des faits d'une manière plus exacte.

M. MACKENZIE.—J'ai écouté avec plaisir les remarques bienveillantes faites par l'honorable ministre au sujet de M. Page, qui les mérite parfaitement, je le pense. Je suis convaincu que pour ses connaissances en fait de science hydraulique il n'a pas son égal au Canada. Je serais excessivement satisfait si l'honorable ministre s'inspirait toujours de
M. DESJARDINS

ses conseils; car bien que l'honorable ministre ait raison par hasard en ce qui concerne le canal Lachine, il n'en a pas été de même, l'an dernier, pour le canal de Carillon.

SIR CHARLES TUPPER.—Lorsque le temps en sera venu, mon honorable ami me trouvera prêt à discuter cette question de la manière la plus complète.

Motion adoptée.

IMMIGRATION AU MANITOBA ET AU NORD-OUEST.

Motion :—

"Etat mentionnant le chiffre des immigrants qui se sont rendus dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest pendant l'année expirée le 31 octobre 1880; le nombre de personnes qui ont acheté des terres, et de celles qui ont acquis des *homesteads* et des droits de préemption; le nombre d'acres de terre vendus, le chiffre total d'acres de terre pris et achetés; la recette totale provenant des terres vendues ou prises pendant la période précitée et le montant restant à percevoir."

M. IVES. Je n'ai pas eu occasion de voir le rapport soumis par l'honorable ministre de l'Intérieur. Lorsque j'ai fait cette motion, j'ignorais qu'il eût l'intention de soumettre ce rapport et que l'honorable député de Gloucester eût fait une demande à ce sujet, lors de la dernière session. Je crains que le rapport ne couvre pas la période mentionnée dans la motion.

M. BLAKE. Je remarque que le rapport qui vient d'être déposé ne spécifie aucune période déterminée. Je crois qu'il excède d'un an l'état soumis en réponse à la motion du député de Gloucester. Je pense qu'il serait à propos d'avoir un état uniforme. Je présume que la raison pour laquelle l'honorable monsieur a fixé la date du 31 octobre, est, parce qu'elle marque la fin de l'année officielle qui expire ce jour, et que cette date couvre la période non comprise dans la réponse antérieure qui ne précise aucune période. Il serait très-important de publier un rapport annuel, sous forme condensée, qui donnerait toutes les informations voulues. Je crois qu'il serait bien aussi de faire la distinction entre le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et entre les personnes qui ont émigré au Manitoba et l'ont ensuite quitté et celles qui s'y sont fixées permanemment.

SIR JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas examiné la réponse déposée sur le bureau, mais je présume qu'elle a été faite en stricte conformité de la motion. Je pense que ce document pourrait être modifié en y insérant les renseignements demandés par mon honorable ami (M. Ives). Je crois avec l'honorable député de Durham Ouest, qu'il serait préférable d'avoir un état donnant, chaque année, la quantité de terre vendue, les deniers perçus, le montant des certificats (*scrip*), les frais d'arpentage, etc. J'ai déjà donné ordre de dresser un état dans ce sens.

M. MACDOUGALL. J'espère que l'honorable député de Richmond et Wolfe permettra qu'il soit fait une légère modification à sa motion qui ne comporte aucune demande d'information quant à la quantité de terre qui peut être vendue à un particulier. L'on dit que certaines personnes ont fait des acquisitions considérables. Je crois qu'un état qui donnerait l'étendue des terrains vendus à des particuliers serait très-utile à la Chambre. La motion présentée ne pourvoit pas à ce genre d'information.

La motion est adoptée.

HOMESTEADS ET DROITS DE PRÉEMPTION DANS LE NORD-OUEST.

Motion :

"Etat mentionnant le chiffre total d'acres de terre vendus et pris à titre de *homesteads* et sujets au droit de préemption, à dater de l'acquisition du Nord-Ouest jusqu'au 31 octobre dernier; le montant total qui en a été perçu en argent, et le montant restant à percevoir."

SIR JOHN A. MACDONALD. Je suggérerais que la motion fût modifiée de manière à demander des états séparés pour chaque année.

M. IVES. Si la Chambre veut bien le permettre, je la rédigerais dans ce sens.

M. ANGLIN. Les états soumis cette après-midi, renferment toutes les informations demandées par l'honorable monsieur, jusqu'au 31 décembre dernier. Si ma mémoire est exacte, vers la fin de la session dernière, l'honorable Premier informa la Chambre qu'un rapport analogue serait soumis chaque année, et des règlements à cet effet furent adoptés par la Chambre.

SIR JOHN A. MACDONALD. Je crois que cette question fut soulevée à propos d'une interpellation de l'honorable député de Huron Centre sur l'opportunité de soumettre le compte depuis le commencement, et il y a quelque temps j'ai donné ordre de préparer le rapport.

M. BLAKE. Ce fut au sujet d'une proposition portant que la Chambre devrait être renseignée sur les dépenses annuelles relatives aux arpentages et à l'administration de ces terres, de même que sur les recettes, pour la raison, suivant la remarque qui en fut faite, que si vous prenez \$300,000 sur les recettes pour défrayer les frais d'arpentage, il est important de voir, année par année, que ce montant soit remboursé.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT. L'incident fut amené par une proposition que je fis à l'effet de faire de certains états des ordres permanents et cette proposition fut retirée. Le premier ministre dit que c'était une question trop sérieuse pour être adoptée à la légère. Je crois que la question à laquelle l'honorable député de Gloucester a fait allusion fut soulevée à une époque plus avancée de la session, lors des débats sur le budget, et plus spécialement lorsqu'il s'est agi du crédit de \$300,000 applicable à ce service que l'on se proposait de porter au compte du capital au lieu de le porter à celui du revenu ordinaire comme cela s'était fait jusqu'alors.

M. MILLS. Ces renseignements devraient être compris chaque année dans le rapport annuel du département. Les rapports du commerce et de la navigation contiennent des états sur la situation du commerce, et tous les renseignements désirables à ce sujet; mais en ce qui concerne les terres publiques, le ministre de l'intérieur pourrait parfaitement inclure dans la partie de son rapport qui traite de de l'administration de ces terres, le montant d'argent reçu pendant l'année et toute autre information de cette nature.

La motion est adoptée, telle que modifiée.

COMITÉS SPÉCIAUX PERMANENTS.

SIR JOHN A. MACDONALD propose la nomination d'un comité de sept membres pour préparer et rapporter avec toute la diligence possible les listes des membres devant composer les comités permanents ordonnés par cette Chambre, jeudi, le 9 courant; le dit comité devant se composer de sir John A. Macdonald, sir Léonard Tilley, sir Charles Tupper, et MM. Langevin, Mackenzie, Blake et Laurier.

La motion est adoptée.

RÉSOLUTIONS DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

SIR CHARLES TUPPER propose que la Chambre se forme en comité général, mardi prochain, pour prendre en considération les résolutions suivantes:

1.—Qu'il est expédient d'octroyer et affecter la somme de vingt-cinq millions de piastres, conformément aux termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par Son Excellence le Gouverneur-général par son message en date du 10 décembre.

2.—Qu'il est expédient d'octroyer et affecter vingt-cinq millions d'acres de terres dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux termes du dit contrat transmis tel que susdit.

M. BLAKE. J'espérais que le gouvernement répondrait d'une manière différente à la demande qui lui a été faite de ne pas engager la discussion sur cette importante question avant que la Chambre et le pays ait eu le temps de l'étudier. Je crois que les arguments qui, dans l'absence de détails précis sur le contrat, ont été émis en faveur de ce projet, comme on l'aurait fait pour tout contrat qui aurait soulevé des questions aussi nouvelles et aussi considérables revêtent plus d'importance encore par le contrat qui a été soumis. Je ne suis pas pour discuter le contrat, mais je me crois en droit d'observer qu'il contient des dispositions de diverse nature auxquelles ne s'attendaient pas les membres de cette Chambre et le public. Je crois pouvoir dire que les renseignements que nous avons eus à ce sujet nous ont induits en erreur, et que le public a été trompé, je ne dirai pas par les ministres, mais par ceux qui prétendent parler avec un certain degré d'autorité comme étant les organes du ministère, et que ces prétendus organes ont été non-seulement mal renseignés, mais que leurs informations étaient absolument fausses. Cette question, comme l'honorable député de Lambton l'a fait remarquer aujourd'hui même, dépasse de beaucoup en fait d'importance et de gravité, toute autre question qui pourrait être soumise au parlement. Elle est de la plus haute importance, et sa solution affectera essentiellement nos intérêts financiers. Elle affectera les intérêts du Nord-Ouest pour vingt ans à venir et peut-être pour toujours. Le pays n'a pas été mis au fait des propositions ministérielles; la Chambre n'en a été informée que très tard vendredi soir, et l'on propose de les discuter mardi dans le but avoué de procéder, s'il est possible, *de die in diem*, et de les faire adopter avant Noël. L'honorable chef du gouvernement a déclaré qu'il n'avait pas l'intention d'en presser la solution avant cette date, mais l'intention formelle est d'en arriver à ce but avec toute la diligence possible, et si faire se peut, avant Noël. Maintenant je dis que les débats ne devraient pas être commencés avant cette date, et je le répète, l'on doit donner à la Chambre et au pays le temps de bien considérer la question et de s'en faire une idée juste, tant en dedans qu'en dehors de cette Chambre, avant de nous demander une décision. La question est d'une telle importance, revêt un caractère tellement en dehors des questions ordinaires, et ses résultats présentent une telle gravité, que je crois de mon devoir d'insister, de la manière la plus formelle sur la nécessité de donner à l'opinion publique, tant en dehors qu'en dedans de cette Chambre, le temps de se bien former, avant que nous soyons appelés à discuter et à décider la question. A cette fin, ne voulant pas prolonger la discussion plus longtemps, je propose comme amendement, de retrancher les mots: "La Chambre se forme en comité général, mardi prochain," et de les remplacer par les suivants;

"Vu la grande importance et la gravité des questions présentées, et afin de donner à la Chambre et au pays le temps de les bien peser, la Chambre se forme en comité général, mercredi, le 5 janvier prochain."

SIR JOHN A. MACDONALD. Les objections que l'on fait à cette résolution, ont, à mon avis, pour motif qu'elle est prématurée. Admettant les allégations de l'honorable monsieur, l'extrême gravité de la question et l'immensité des intérêts engagés,—toutes ces raisons étant admises, il y a un motif plus puissant encore pour procéder à la discussion immédiate. Le contrat est devant la Chambre et le pays, et il est connu d'une extrémité à l'autre du Canada. La population de la Colombie anglaise connaît aussi bien que nous chaque mot du contrat et de son annexe; et ce que tout le pays attend de nous et nous demande, et le point sur lequel il insistera, c'est de connaître aussitôt que possible les raisons pour ou contre le contrat, pour ou contre les mesures que le gouvernement a jugé à propos

de présenter. Après que ces raisons auront été parfaitement discutées, après que la politique du gouvernement aura été exposée, après que les objections des honorables députés auront été développées devant la Chambre et le pays,—si le parlement désire qu'un délai soit accordé, alors nous nous conformerons à sa volonté, étant ses serviteurs ; mais nous désirons et demandons, en notre qualité de ministres, et comme question de droit, de prendre la responsabilité de soumettre cette importante mesure, afin de faire connaître à la Chambre, aussitôt que possible, les raisons de cette détermination.

Après la demande de division,

SIR JOHN A. MACDONALD se lève. J'ai oublié de mentionner, je ne sais pas si c'est bien nécessaire parce que c'est l'objet d'un message—que ces résolutions ont été soumises à Son Excellence, et que j'ai obtenu son autorisation pour les soumettre au parlement.

La Chambre se divise. L'amendement est rejeté : Ont voté pour, 51 ; ont voté contre, 104.

Pour :
Messieurs

Anglin,	Geoffrion,	Mills,
Bain,	Gillies,	Olivier,
Blake,	Gillmor,	Paterson (Brant),
Borden,	Glen,	Pickard,
Bourassa,	Gunn,	Rinfret,
Burpee (St. Jean),	Haddow,	Robertson (Shelburne),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rogers,
Cameron (Huron),	Huntington,	Ross (Middlesex),
Cartwright,	Killam,	Rymal,
Casey,	King,	Skinner,
Casgrain,	LaRue,	Smith,
Charlton,	Laurier,	Snowball,
Cockburn (Muskoka),	Macdonell (Lanark),	Thompson (Haldimand),
Dumont,	Mackenzie,	Trow,
Fiset,	McCallum,	Weldon,
Fleming,	McIsaac,	Wheler,
Flynn,	Malouin,	Wiser.—51.

CONTRE :
Messieurs

Beaty,	Grandbois,	Mousseau,
Beauchesne,	Hay,	Muttart,
Benoit,	Hesson,	Orton,
Bergeron,	Hooper,	Paterson (Essex),
Bill,	Houde,	Perrault,
Bolduc,	Ives,	Pinsonneault,
Boulthbee,	Jones,	Platt,
Bowell,	Kaulbach,	Plumb,
Brecken,	Keeler,	Pope (Compton),
Brooks,	Kirkpatrick,	Pope (Queens),
Bunting,	Kranz,	Richey,
Cameron (Victoria),	Landry,	Rochester,
Caron,	Laue,	Ross (Dundas),
Cimon,	Langevin,	Rouleau,
Colby,	Lantier,	Routhier,
Connell,	Little,	Royal,
Costigan,	Longley,	Ryan (Montréal),
Coughlin,	Macdonald (Sir John),	Sprule,
Coursol,	McDonald (Cap-Breton),	Stephenson,
Cuthbert,	McDonald (Pictou),	Strange,
Daly,	McDonald (Victoria, N.E.),	Tassé,
Daoust,	Macmillan,	Tellier,
Dawson,	McCuaig,	Tilley,
Desaulniers,	McDougall,	Tupper,
Desjardins,	McKay,	Vallee,
Domville,	McLennan,	Vanasse,
Drew,	McLeod,	Wade,
Elliott,	McQuade,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McRory,	Wallace (York),
Fitzsimmons,	Manson,	White (Cardwell),
Fortin,	Massue,	White (Hastings),
Fulton,	Merner,	White (Renfrew),
Gault,	Methot,	Williams,
Gigault,	Mongenais,	Wright.—101.
Girouard (Kent),	Montplaisir,	

La Chambre s'ajourne à 6.20 p.m.

SIR JOHN A. MACDONALD

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 14 décembre 1880.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.
PRIÈRE.

COMITÉS NOMMÉS.

Sir JOHN A. MACDONALD présente les listes des députés qui doivent faire partie des comités spéciaux de la Chambre, et le rapport du comité spécial chargé de préparer ces listes.

Ordonné, que les dits rapports soient adoptés.

Les comités suivants sont aussi nommés :

Comité spécial pour assister M. l'Orateur dans la direction de la bibliothèque du Parlement en tant que les intérêts de cette Chambre sont concernés et pour faire partie d'un comité des deux Chambres relativement à la bibliothèque.

Ordonné, qu'un message soit expédié au Sénat, demandant que Lours Honneurs s'unissent à cette Chambre pour former un comité conjoint des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement ; et que les membres du comité spécial permanent des impressions agissent comme membres du dit comité conjoint des impressions.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

Sir JOHN A. MACDONALD présente un message de Son Excellence.

M. L'ORATEUR lit le message comme suit :

Lorne.

Le Gouverneur-général transmet à la Chambre des Communes, conformément à l'Acte 34 Victoria, chapitre 6, section 10, trois procès-verbaux du conseil concernant l'administration des banques d'épargne, et le calcul des taux d'intérêt alloués sur les dépôts dans ces banques, etc., etc.

OTTAWA, décembre 1880.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT demande s'il est d'usage de produire un message au sujet des banques d'épargne, vu qu'il ne se rappelle pas qu'on ait jamais suivi cette ligne de conduite.

Sir LEONARD TILLEY, dit qu'on n'a jamais produit de message auparavant à ce sujet, vu que ces prédécesseurs et lui-même pendant les deux dernières sessions, ont oublié le fait que l'Acte l'exigeait.

M. MACKENZIE demande si l'acte exige qu'un message soit produit.

Sir LEONARD TILLEY dit qu'il croit que l'acte l'exige ; et que le gouvernement a cru qu'il était opportun de suivre cette ligne de conduite.

RAPPORTS ET DOCUMENTS.

M. L'ORATEUR présente un état des recettes et des déboursés de la Chambre des Communes.

Sir LEONARD TILLEY dépose sur le bureau le rapport annuel de l'auditeur général.

Sir CHARLES TUPPER dépose sur le bureau un rapport montrant les dépenses sur le chemin de fer Pacifique, jusqu'au 30 novembre 1880 ; aussi une estimation de l'ingénieur contrôleur de cette voie ferrée quant au montant qui sera requis pour terminer tous les travaux qui d'après l'arrangement projeté sont transmis au syndicat.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

Les ordres du jour étant appelés,

Sir CHARLES TUPPER se lève et dit :

" Je propose, M. l'Orateur, que vous quittiez maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme en comité générale aux fins de prendre en considération les résolutions qui sont dans les ordres du jour."

Je crois que, dans l'occasion actuelle, il sera plus commode de discuter en comité, où nous avons pleinement l'occasion de nous communiquer nos opinions et nous donner les explications qui-pourront être exigées à mesure que la question sera débattue.

M. BLAKE. L'honorable monsieur se propose-t-il en demandant que la Chambre se forme en comité, de faire un exposé complet de la question.

SIR CHARLES TUPPER. Oui.

M. BLAKE. Comme règle générale, j'ai cru qu'on trouvait ordinairement plus commode, qu'il y eut un exposé générale de la question pendant que vous M. l'Orateur, siégez au fauteuil, et que nous pourrions ainsi décider la question de savoir si nous devons siéger en comité général. Il me semble que voici une occasion, entre toutes les autres, où nous devrions suivre la pratique ordinaire, ceci est un cas de la plus haute gravité, et je crois que les explications doivent être données pendant que l'Orateur est au fauteuil.

SIR JOHN A. MACDONALD. Je crois que le principe est tout à fait contraire à ce que prétend l'honorable préopinant. De grandes mesures comme celles-ci ne pouvant être présentées que par une résolution, et il est clair que la résolution doit être discutée à l'endroit convenable. La motion de mon honorable ami, est celle-ci : que la Chambre se forme en comité général pour considérer l'opportunité de ces résolutions. Quant à la pratique, c'est tout simplement une question d'opportunité et mon honorable ami croit qu'il est plus commode de la discuter en comité. Je crois que dans une mesure contenant tant de détails, je crois qu'il est beaucoup plus commode, et il doit paraître clair aux yeux de tous et chacun que la discussion devrait se faire en comité, où chaque question peut être discutée en détail plutôt que par une série de discours réguliers avec l'Orateur au fauteuil discours qui devront se renouveler plusieurs fois en comité général.

La motion est adopté.

La Chambre se forme alors en comité général.

SIR CHARLES TUPPER. M. le Président, je suis très heureux de soumettre une motion à cette Chambre relativement à la question la plus importante qui ait jamais occupé l'attention du Parlement, une motion qui soumet à l'approbation de cette Chambre, les moyens par lesquels la grande œuvre nationale, le chemin de fer Pacifique canadien, sera terminé et exploité à l'avenir d'une façon qui a déjà obtenu l'approbation de cette Chambre et la sanction du peuple de ce pays, et à des conditions plus favorables qu'aucune de celles qui ont été préalablement offertes à la Chambre. Je suis obligé, M. le Président, de demander l'indulgence de la Chambre, car il me faut exposer assez longuement les raisons sur lesquelles je m'appuie pour affirmer que cette résolution contient le programme du Parlement du Canada, tel qu'exprimé en plus d'une occasion, et que ces résolutions présentent à la considération du Parlement, pour l'achèvement de cette œuvre, des conditions plus favorables que toutes celles qui ont été préalablement soumises, et j'hésite d'autant moins à réclamer l'indulgence de la Chambre, que je la demande principalement afin de lui répéter des déclarations faites par des hommes beaucoup plus expérimentés que moi et occupant en cette Chambre et dans le pays, les positions les plus éminentes. N'était ce qui s'est passé hier, j'aurais eu raison d'exprimer l'opinion que les résolutions, si sérieuses et importantes qu'elles soient, auraient reçu le consentement unanime de ce Parlement.

M. BLAKE. Vraiment.

SIR CHARLES TUPPER. Je dis que j'aurais eu raison d'en arriver à cette conclusion, — n'eussent été les indications très significatives qui nous ont été données par la gauche — parce que ces résolutions demandent tout simplement aux

honorables députés des deux côtés de la Chambre, d'affirmer une proposition qu'ils se sont engagés à soutenir à maintes reprises, comme hommes publics. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que lorsque mon très honorable ami le chef du gouvernement, occupait en 1871, la même position qu'il a maintenant, le programme de la construction d'une grande ligne de chemin de fer qui devait relier les deux océans qui forment les limites est et ouest de la Confédération canadienne, reçut l'approbation de cette Chambre. Non-seulement ce programme reçut l'appui de la grande majorité du Parlement du pays, mais en termes formels, les moyens à l'aide desquels cette entreprise devait être exécutée, furent incorporés dans une résolution et soumis à la considération du Parlement. Il fut proposé par le regretté Sir George Cartier :

“ Que le chemin de fer auquel il est fait allusion dans l'adresse à Sa Majesté relativement à la convention conclue avec la Colombie anglaise, et sanctionnée par cette Chambre, samedi, le 1er avril dernier, soit construit et exploité par une compagnie particulière et non par le gouvernement fédéral et que la subvention du gouvernement qui devra être accordée pour assurer le succès de l'entreprise, devrait se composer de telles concessions libérales des terres, et de telle subvention en argent, et autres aides, qui ne pèseront pas trop sur l'industrie et les ressources du Canada, et que le Parlement du Canada pourra déterminer à l'avenir.

M. BLAKE. C'est la résolution soumise en premier lieu.

SIR CHARLES TUPPER. C'est la résolution primitive et elle a été amendée afin de déclarer plus fortement que l'ouvrage n'entraînerait pas une augmentation de l'échelle de taxation. J'étais sous l'impression que la résolution que j'avais sous la main était la motion primitive telle qu'elle a été adoptée. L'honorable monsieur conviendra avec moi qu'elle définit le mode d'après lequel le chemin de fer devait être construit. Maintenant, quoique des honorables membres de cette Chambre, quoique les deux grands partis représentés en cette Chambre puissent différer d'opinion quant à la construction du chemin de fer et quant aux moyens propres à assurer son achèvement, la Chambre a été unanime sur ce point, parce que les honorables messieurs qui représentaient alors l'opposition dans cette Chambre, ont appuyé une résolution présentée en amendement à la nôtre par M. Dorion, juge-en-chef aujourd'hui, déclarant que le chemin ne serait pas construit autrement; les mots “ et pas autrement ” étaient ajoutés à la résolution dans le but de mettre le gouvernement dans d'impossibilité d'assurer la construction du chemin autrement qu'au moyen d'une compagnie particulière aidée d'une concession de terres et d'une subvention en argent. Et tandis que la résolution proposée par Sir George Cartier, déclarant que le chemin serait construit de cette manière, recevait l'appui de tous les députés de la droite, l'affirmation encore plus forte proposée par M. Dorion, que l'ouvrage ne serait pas exécuté autrement, reçut, je crois, l'appui de tous les députés de la gauche. Donc, je crois pouvoir dire que ce programme du parlement, — non pas seulement de l'un ou de l'autre des deux partis — a été formellement approuvé dans les résolutions qui figurèrent dans les journaux de 1871. Plus tard, en 1872, il devint nécessaire de déclarer en termes précis quelle aide le gouvernement se proposait d'offrir; en vertu de cette résolution, pour la construction du chemin de fer. Les journaux de 1872 montrent que le Parlement, par un vote donné en pleine connaissance de cause, et à une très grande majorité, plaça à la disposition du gouvernement 30,000,000 en argent, et 50,000,000 d'acres de terre pour la construction de la ligne mère; une concession additionnelle de 20,000 acres de terre par mille pour l'embranchement de Pembina, long de 85 milles et de 25,000 d'acres de terrains par mille pour l'embranchement du Népigon. Je puis rappeler à la Chambre que l'on s'attendait, — ainsi que cela pourra peut-être encore être le cas — à ce que la ligne du chemin de fer Pacifique du Canada, du Nipissingue vers l'ouest passerait au nord du lac Népigon, et le Parlement voulut pourvoir, par un vote de vingt-cinq mille acres de terres par mille, pour 120 milles, à la construction d'un embranchement devant relier

le lac Supérieur à la ligne mère. Or, ces conditions donnèrent lieu à beaucoup de discussions dans la Chambre, et au dehors. Et le gouvernement fut appuyé par la majorité qui mit à sa disposition le montant d'argent et l'étendue de terres qui devaient assurer la construction du chemin de fer Pacifique canadien. Mais le terme de ce Parlement étant expiré il y eut dissolution de la Chambre et appel au peuple, et après que cette question eut été débattue dans le public, les élections donnèrent au gouvernement une majorité très suffisante qui fut élue pour appuyer et sanctionner le programme que la Chambre avait adopté, relativement à l'argent et aux terres publiques que le gouvernement était autorisé à utiliser pour assurer l'exécution de ces travaux. Et puis, fort de la sanction de la Chambre, fort de la sanction du peuple de ce pays, qui avait approuvé ce que la Chambre avait fait, le gouvernement passa un contrat avec un certain nombre de capitalistes, lesquels choisirent subséquemment Sir Hugh Allan, comme président de la compagnie organisée pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien aux conditions que je viens de mentionner à la Chambre, et ce monsieur, de concert avec quelques-uns de ses associés—et il est inutile pour moi de rappeler à la Chambre que la compagnie comptait un certain nombre d'hommes des plus expérimentés, des hommes éminents et influents dans le pays, dans la finance et le commerce, se rendit en Angleterre qui était, à cette époque du moins, le grand marché monétaire de l'univers, je pourrais presque dire le seul marché monétaire de l'univers et ils épuisèrent tous les moyens en leur pouvoir pour obtenir l'appui des capitalistes afin de pouvoir mener leur entreprise à bonne fin. Si ma mémoire ne me fait pas défaut l'honorable chef de la dernière administration, en plus d'une occasion exprima l'espoir que cette entreprise réussirait. Il exprimait toujours son intime conviction que les moyens étaient insuffisants pour assurer le succès de l'affaire, mais je crois qu'en plus d'une occasion, il exprima le patriotique espoir, que ces messieurs réussiraient à obtenir le capital nécessaire, à ces conditions. Mais, ils ne purent réussir comme chacun le sait. Après avoir épuisé tous leurs efforts, ils furent obligés de revenir et de remettre la charte en vertu de laquelle ils avaient été autorisés à essayer d'obtenir des capitaux pour l'exécution de cette grande entreprise. Alors, monsieur le président, il s'ensuivit des conséquences très fâcheuses, le gouvernement fédéral du temps essuya une défaite analogue; et les moyens placés à sa disposition pour l'exécution de la grande entreprise qui lui avait été confiée s'étant trouvés tout à fait insuffisants, le gouvernement succomba aussi sous la pression exercée par les honorables messieurs de la gauche. C'est un sujet qui n'est pas très agréable et sur lequel je ne m'appesantirai pas plus longtemps qu'il n'est nécessaire pour en arriver à l'administration qui nous succéda sous la vaillante direction de l'honorable député de Lambton. Maintenant, j'ai dit en plus d'une occasion, que, dans mon opinion, vu que la seule autorisation donnée par le parlement pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien exigeait qu'il fût construit par une compagnie particulière aidée par une concession de terres et une subvention en argent, et vu que la résolution contenant cette déclaration, ainsi que l'honorable chef de l'opposition me l'a rappelé, contenait aussi la déclaration que cette aide n'augmenterait pas le tarif, et vu que le ministre des Finances du gouvernement avait de suite annoncé au parlement le fait qu'il allait y avoir un déficit considérable entre les dépenses et le revenu, il devint apparent que les travaux ne pourraient être poussés excepté en contravention à ces deux propositions. J'ai déjà dit et je le répète que, dans mon opinion, l'honorable chef du gouvernement d'alors aurait été justifiable de déclarer qu'il était obligé de retarder la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable chef actuel de l'opposition a différé d'opinion avec moi sur ce point, et comme parfois nous sommes obligés de différer d'opinion sur des questions

Sir C. TUPPER

soumises à la considération de la Chambre, je suis libre de reconnaître que, bien que mes opinions ne soient pas aussi tranchées que les siennes, quant au devoir qui incombait à l'honorable député de Lambton, comme chef du gouvernement en 1874, les opinions que ce dernier a formulées, le programme qu'il a adopté, et les déclarations qu'il a faites tant dans cette enceinte, qu'au dehors, quant à son attitude relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien étaient éminemment patriotiques, au grand honneur de l'honorable monsieur. Car, monsieur le président, il s'est engagé le plus formellement possible à pousser la construction de cette voie ferrée, malgré les difficultés qui étaient survenues; malgré les difficultés insurmontables qui se sont présentées, l'honorable monsieur s'est présenté à ses commettants—je ne dirai pas qu'il s'est présenté seulement à ses commettants—il en a appelé à tout le Canada, il en a appelé à la population du pays le plus formellement qu'il est possible à un premier ministre de formuler son programme, et cela il l'a fait par un manifeste sous sa propre signature. La Chambre me permettra peut-être d'attirer son attention sur quelques déclarations très importantes contenues dans ce manifeste; l'honorable monsieur, s'exprime ainsi: "Nous devons faire face à la "difficulté imposée au Canada par les engagements "téméraires de l'ancienne administration, relativement "au chemin de fer Pacifique, en vertu desquels "elle a engagé les terres et les ressources de ce "pays, pour le commencement de cette entreprise "gigantesque, en juillet 1873, et pour son achèvement en "juillet 1881." L'honorable monsieur, n'avait appliqué le mot "téméraire" qu'à la période restreinte que nous nous étions fixée pour l'achèvement de l'entreprise et non à l'entreprise elle-même. L'honorable monsieur disait encore: "Le contrat a déjà été violé, plus d'un million de dollars a déjà été "dépensé en explorations et aucun tracé particulier n'a été "fixé. Il est littéralement impossible, ainsi que nous l'avons "toujours dit, de remplir les conditions du marché. Il nous "faut faire des arrangements avec la Colombie anglaise, "pour obtenir les modifications des conditions qui puissent "nous donner du temps pour terminer les explorations et "pour pousser plus tard les travaux avec autant de rapidité "que les ressources du pays le permettront et sans augmen- "ter beaucoup le fardeau des taxes."

M. MACKENZIE. Très bien! très bien!

Sir CHARLES TUPPER. Très bien! L'honorable monsieur continuait en disant que "le gouvernement était obligé "en même temps d'établir quelque moyen de communication "à travers le continent, et que son programme serait de relier "les énormes nappes d'eau offrant de magnifiques commu- "nications au moyen de la navigation, par des lignes de "chemins de fer jusqu'aux Montagnes Rocheuses, évitant "ainsi pour le présent, la construction de 1,300 milles de "chemin de fer, qui devraient coûter de soixante à quatre- "vingt millions de piastres et utilisant les ressources du "pays pour la construction de ces chaînons, et qu'il tâcherait de faire de ces grands travaux un auxiliaire au déve- "loppement de l'émigration sur une grande échelle, et à la "colonisation et au développement de ces territoires riches "et fertiles, sur lesquels nous fondons nos plus chères espé- "rances pour l'avenir du pays." Maintenant, je suis certain que la Chambre voudra bien m'excuser si je lui expose, dans les énergiques et éloquents termes du chef de ce gouvernement, l'opinion qu'il avait sur les devoirs qui incombaient à son administration et sur les espérances que cette ligne de conduite lui faisait entrevoir. Subséquemment, monsieur, dans un discours à Sarnia, formulait l'honorable encore plus fortement le programme dont il avait tracé les grandes lignes dans son manifeste. Il disait:

"Vous n'ignorez pas que lors des débats sur le projet de loi, je me suis opposé aux dispositions qui avaient trait à la construction du chemin de fer dans un délai de dix ans. Près de trois ans s'étaient écoulés alors

et nous étions obligés par le contrat de le terminer dans l'espace de sept ans et trois mois. Il était essentiel pour la colonisation, afin de développer les régions où nous avons de grandes richesses encore inexploitées."

Je crois qu'il faisait allusion aux riches régions minières de la Colombie anglaise.

"Sans ces communications il est impossible de développer beaucoup les richesses du pays. Il sera du devoir de l'administration, en premier lieu, d'établir des communications entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses et en même temps"—et ceci est très significatif—"de là à l'Océan Pacifique et au versant Occidental. Si nous désirons rendre ces régions accessibles, c'est-à-dire la Colombie anglaise et les territoires du Nord-Ouest, il nous faut établir ces communications."

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'argumenter bien longtemps pour démontrer que l'honorable monsieur se proposait de construire un chemin de la Colombie anglaise ou un autre dans la prairie de ce côté-là et qu'il n'y aurait aucune difficulté dans la construction des tronçons intermédiaires. Il disait :

"Il sera nécessaire de compléter notre grande route nationale à travers le continent, et je crois qu'il sera du devoir du gouvernement, comme ce sera son désir, de mettre à exécution tout projet qui pourrait avoir pour effet d'amener ce résultat."

Maintenant, il y a d'autres moyens de connaître le programme d'une administration que celui qui se trouve dans les déclarations des principaux membres de cette administration, et l'un de ces moyens est la lecture des journaux, organes du gouvernement. Si mon honorable ami, le chef de l'opposition, ne veut pas me permettre d'interpréter ainsi les paroles du chef du gouvernement d'alors, peut-être ne s'opposera-t-il pas à ce que j'expose ici l'interprétation donnée à ces paroles par l'organe de ce gouvernement. Je lis dans un journal, le *Globe* de Toronto, qu'il a été affirmé :

"Que le cabinet de M. Mackenzie a abandonné le chemin de fer Pacifique canadien. Rien n'est plus contraire à la vérité. Le discours de M. Mackenzie, à Sarnia, a donné distinctement à entendre quelle est la ligne de conduite qu'il a l'intention de suivre, et des déclarations subséquentes ont expliqué et développé toutes les idées qui avaient alors été suggérées. Il n'y a pas de doute sur la question de savoir si le chemin de fer Pacifique doit être construit ou non. Cette question a été irrévocablement réglée dans l'affirmative et il n'y a pas un seul homme d'Etat au Canada qui voudrait s'engager à soutenir la négative sur ce point. Tout le monde s'entend sur ce point. Consultez toute la population du Canada et il sera prouvé que deux questions sont réglées : l'une est que le chemin de fer doit être construit dans un délai aussi court que possible, et l'autre est que tout ce qui peut être fait raisonnablement pour hâter l'achèvement des travaux, doit être fait et accordé. Ces deux points sont énergiquement admis par les nouveaux ministres et sont tout à fait en dehors des régions de la controverse."

Maintenant, j'ai démontré, non-seulement que la Chambre a affirmé que nous devons avoir un chemin de fer du Pacifique canadien, non-seulement que la Chambre avait pris une décision relativement au mode d'après lequel elle désirait que le chemin de fer fût construit, mais j'ai de plus démontré que le gouvernement qui a succédé à celui de mon très-honorable ami, s'est engagé de la façon la plus directe et la plus complète, non-seulement à exécuter ce grand ouvrage, si essentiel au développement du pays, mais à l'exécuter aussi rapidement que possible en tenant compte des ressources du pays. L'honorable monsieur, lui-même, a dit en cette Chambre :

"Permettez-moi de dire en ce qui concerne les travaux, que j'ai toujours été partisan de la construction d'un chemin de fer à travers le continent, mais je n'ai jamais cru que nos moyens nous permissent de mettre ce projet à exécution, dans la période de temps dans laquelle l'honorable monsieur a engagé le parlement et le pays à l'exécuter. Je crois que les travaux devraient être poussés avec toute la vigueur possible, mais le temps est un élément important."

J'ai répété à la Chambre quelques-unes des déclarations extra-parlementaires de l'honorable monsieur, et je me propose maintenant d'attirer son attention sur quelques autres exposés, encore plus clairs et plus formels de son programme relativement à cette importante question, exposés faits en sa qualité de premier ministre du pays, dans l'enceinte du Parlement. En 1874, l'honorable monsieur présenta un projet de loi aux fins de pourvoir à la construction du chemin de fer Pacifique canadien, et dans un dis-

cours très-habile et très-complet, il a expliqué très-longuement ses opinions qui représentaient en même temps les opinions du gouvernement. Il a déclaré, comme on peut le voir par *Les Débats* du 12 mai 1874 :

"La tâche nous incombe de préparer un grand projet pour remplir les obligations qui nous ont été imposées par la décision du parlement à ce sujet. Je me suis opposé au projet primitif lors de son adoption, vu que, dans mon opinion, ce projet me semblait impraticable dans le délai proposé, et impraticable aussi avec les moyens dont on pouvait disposer pour sa mise à exécution."

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la déclaration formelle faite en Chambre par l'ex-premier ministre, à l'effet que les moyens placés à la disposition du gouvernement, par ses prédécesseurs, \$30,000,000 en argent, et 54,000,000 d'acres de terres, étaient tout-à-fait insuffisants pour assurer l'exécution des travaux. Puis l'honorable monsieur ajoutait :

"Je n'ai pas changé d'opinion, mais comme membre de l'administration, je suis tenu de faire tous mes efforts pour découvrir les moyens en notre pouvoir pour remplir suivant l'esprit, sinon à la lettre, les obligations qui nous sont imposées par le pacte d'union, car c'était un pacte d'union avec la Colombie anglaise."

Je suis certain que la Colombie anglaise sera très-heureuse qu'on lui rappelle que le chef de l'opposition a affirmé que c'était un véritable pacte d'union avec la Colombie anglaise. Il continuait :

"Nous avons été obligés d'entreprendre de prouver la bonne foi du pays et de faire quelque chose qui permit au Parlement d'exécuter suivant l'esprit de la convention, sinon à la lettre, l'entreprise sérieuse qui consistait à construire le chemin de fer jusqu'aux rives de la Colombie anglaise. Les conditions légales sont exactes ; nous sommes tenus, dans un délai spécifié de construire un chemin devant relier le réseau des chemins de fer de l'Ontario à l'est, et la côte du Pacifique à l'ouest. Il y a une obligation morale aussi bien qu'une obligation légale. Nous croyions, d'abord qu'après avoir eu le temps de considérer ce que nous avions à faire, que la meilleure ligne de conduite à suivre, en attendant, serait de nous entendre avec le gouvernement local de la Colombie anglaise, et de tâcher d'apprendre de lui s'il y avait moyen de conclure quelque arrangement qui nous permettrait d'obtenir un délai pour l'exécution des travaux que nous étions tenus d'entreprendre. Dans ce but, un monsieur fut envoyé comme représentant de ce gouvernement auprès de cette province et pendant le cours de ses négociations avec le gouvernement local, il devint apparent, comme plusieurs députés de l'île de Vancouver l'avaient rendu apparent en Chambre, qu'il avait excessivement important dans leur opinion que le chemin fût immédiatement commencé à Esquimalt et qu'il traversât l'île jusqu'à un point où il devrait ultérieurement traverser les Narrows. Pour ma part j'aurais consenti volontiers, pourvu que le gouvernement local eût été disposé à faire de nouvelles conditions nous accordant une extension du délai, à commencer aussi promptement que possible la construction de la partie du chemin qui devait traverser l'île ; mais il devint évident que les autorités locales étaient décidées à s'en tenir strictement aux conditions de l'Union et à demander leur accomplissement complet et rien de moins, j'étais et je suis fortement d'opinion que cette Chambre et le Canada étaient disposés à remplir les conditions et rien de plus. Agissant d'après l'impression que c'était là une représentation fidèle de l'opinion du pays, qui devait payer l'exécution de ces énormes travaux, nous avons donné instructions à M. Edgar, qui a été nommé pour représenter le gouvernement dans cette affaire, de dire que le gouvernement serait prêt à entreprendre immédiatement le commencement des travaux sur l'île, à traverser cette dernière vers le nord dans la direction du point de traverse, de pousser les explorations sur la terre ferme à construire un chemin passable le long de la croupe, à établir une ligne télégraphique le long du chemin, et aussitôt que les travaux pourraient être donnés à l'entreprise, à dépenser un million et demi chaque année dans la province. Je ne sais si l'offre sera acceptée ou non, et en attendant, il est absolument nécessaire que le gouvernement soit autorisé à procéder au commencement des travaux de telle façon qu'il croira pouvoir être acceptée par le pays en général et par les hommes raisonnables à la Colombie anglaise."

Maintenant, je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que cette question a été déferée au gouvernement impérial, par la Colombie anglaise et que lord Carnarvon a soumis à la considération du gouvernement fédéral son opinion sur ce qui devait être fait ; cette opinion était que pas moins de deux millions,—en sus de ce que nous devons dépenser dans l'île de Vancouver, la ligne télégraphique, le chemin carrossable et toutes les autres considérations,—devraient être dépensés annuellement par le gouvernement à la Colombie anglaise. Lorsque l'honorable monsieur soumit ses résolutions en 1874, comme je soumetts aujourd'hui mes résolutions, il disait :

“ Nous proposons, par ces résolutions, de demander à la Chambre de sanctionner les propositions générales. En premier lieu, nous devons demander à la Chambre l'autorisation complète de procéder à la construction du chemin d'après les conditions de l'Union avec la Colombie anglaise, parce que nous ne pouvons nous affranchir de cette obligation sans le consentement des parties contractantes, et que nous sommes en conséquence tenus de faire tous les arrangements que la Chambre nous donnera le pouvoir de faire, de remplir suivant l'esprit et autant que nous le pourrions suivant la lettre, les obligations qui nous sont imposées par la loi. La section de la Colombie anglaise devra naturellement être pressée aussi rapidement que possible, car il est essentiel de ne pas violer l'esprit ni autant que possible la lettre de la convention. J'attribue beaucoup d'importance, à ce que l'on puisse placer ces colons dans toutes les parties du pays et le remplir d'habitants, ce qui est la seule chose qui puisse ultérieurement donner une valeur commerciale au chemin ou développer la prospérité au pays. On remarquera que dans ces résolutions, comme je l'ai dit, le gouvernement pourvoit à la soumission de ces contrats au Parlement. Elles pourvoient aussi à ce que le gouvernement ait le pouvoir de lancer des propositions pour la construction du chemin sous le contrôle direct du gouvernement.

L'honorable monsieur proposait que le Pacifique canadien fût construit sous le contrôle direct du gouvernement; dans le cas où il n'y aurait pas eu de proposition et dans le cas où l'on ne pourrait mettre à exécution le programme du Parlement, qu'il devait être construit par des compagnies particulières aidées par une subvention en argent et en terres. En 1875, l'honorable monsieur ayant eu occasion de considérer les propositions qui étaient incorporées dans son projet de loi, sur lequel j'attirerai l'attention de la Chambre plus spécialement, à une époque ultérieure, obtint de la Chambre l'autorisation de procéder immédiatement à la construction du chemin de fer sous la direction immédiate du gouvernement, car il ne pouvait l'obtenir d'une autre manière. Ayant obtenu de la Chambre l'autorisation de donner, non-seulement dix mille piastres en argent par mille, pour chaque mille entre le lac Nipissingue et les rives du Pacifique et vingt mille acres de terres par mille mais il donna de plus \$10,000 en argent par mille pour l'embranchement de Pembina ayant une longueur de quatre-vingt-cinq milles, et 20,000 acres de terrains par mille, pour l'embranchement de la Baie Georgienne, long de quatre-vingt-cinq milles, et il accorda de plus la somme additionnelle de quatre pour cent d'intérêt pendant vingt-cinq ans pour telle somme qui pourrait être nécessaire afin d'assurer l'exécution des travaux. Maintenant, l'honorable chef du gouvernement d'alors déclara franchement à la Chambre, dès le commencement, que les conditions préalablement posées en 1872 et incorporées dans le contrat conclu avec la compagnie Allan en 1873, étaient complètement insuffisantes, et qu'il était nécessaire pour prouver la bonne foi du pays, et pour que l'honneur et les intérêts du pays fussent sauvegardés, que le chemin de fer fût construit. Il demanda et obtint du Parlement une augmentation considérable des moyens qui avaient été préalablement accordés par le Parlement pour l'exécution des travaux. En 1875, après une année d'expérience, il vint à la Chambre et fit la déclaration suivante :

“ Nous nous sommes bornés à faire niveler la ligne parce que nous avons pensé qu'il était à propos d'en agir ainsi, et de ne pas pousser la chose plus loin, avant d'en arriver à un contrat général pour la ligne entière, à l'endroit où nous nous proposons de la construire, ce qui couvre la plus grande partie de la dépense de construction. Pour la même raison nous nous bornons seulement au nivellement et à la construction des ponts de Fort William, à Shebandowan, et au même genre d'ouvrage du Portage des Rats à la Rivière rouge.”

On voit encore que l'honorable monsieur représente comme son programme et comme le programme du Parlement de 1874, comme cela avait été le programme du Parlement de 1871 et 1872, que les travaux devaient être exécutés par une compagnie particulière aidée d'une subvention en terres et en argent. Ainsi que je l'ai déjà affirmé, le sujet a été déféré en 1875 à lord Carnarvon, et il a proposé que \$2,000,000 et non \$1,500,000 devrait être le minimum du montant des dépenses pour les travaux de chemin de fer dans la province à partir de la date où les explorations seraient suffisamment avancées pour permettre de dépenser cet argent à la construction. En

Sir C. TUPPER

spécifiant ce montant, Sa Seigneurie disait dans le langage du mémoire :

“ En spécifiant cette somme je comprends que le gouvernement canadien étant aussi intéressé que désireux de hâter l'achèvement des travaux qui doivent être entrepris, la dépense annuelle dépassera le minimum de \$2,000,000, autant qu'il sera possible chaque année. Enfin, que le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera complètement et ouvert au trafic depuis les bords du Pacifique jusqu'à un certain endroit à l'extrémité ouest du lac Supérieur, où il se reliera avec les lignes existantes de chemins de fer traversant une partie du territoire américain et aussi avec la navigation des eaux canadiennes.”

Ces conditions renfermaient, il est vrai, une extension considérable du délai dans lequel les travaux devaient être terminés d'après le projet primitif, mais elles fixaient une limite définie et distincte dans laquelle une grande partie du Pacifique canadien devait être construite et mise en opération. L'honorable monsieur lui-même, en faisant allusion à ces conditions, disait :

“ Nous nous efforcerons toujours de pousser cette entreprise aussi rapidement que les conditions du pays,—conditions qui sont encore à naître, nous le promettrons, et nous compléterons aussitôt que possible une communication par voie ferrée avec la province du Pacifique. Quand ce temps viendra-il, je ne puis le prédire, mais je n'ai aucune raison de douter que nous serons capable de remplir nos obligations, telles que modifiées, envers la Colombie anglaise sans embarrasser sérieusement la marche de notre prospérité.”

C'est-à-dire que l'honorable monsieur espérait qu'en 1890 il achèverait le chemin de fer “ sans nuire sérieusement à la marche de la prospérité.” Je suis heureux malgré les difficultés rencontrées par l'honorable monsieur, de pouvoir soumettre à sa considération les moyens à l'aide desquels nous remplirons les obligations auxquelles il s'est engagé et auxquelles il a engagé l'honneur et la foi de son gouvernement et de son parti, en tant que le chef d'un grand parti peut engager ce parti pour l'accomplissement d'une grande entreprise nationale. Mais, monsieur je suis heureux de pouvoir citer non-seulement l'opinion du chef de l'ancien gouvernement, mais celle de l'honorable et savant député qui, est actuellement le chef de l'opposition constitutionnelle de Sa Majesté. L'honorable monsieur, d'après *Les Débats* du 5 mars, 1875, aurait dit :

“ Le programme général du pays au sujet du chemin de fer du Pacifique, a été exposé devant le pays, et défini d'une façon claire et pratique avant les dernières élections générales.”

J'ai lu à la Chambre les paroles par lesquelles le premier d'alors, avait défini son programme, ainsi que l'honorable monsieur l'a dit d'une façon claire et pratique, et j'admets parfaitement que ce programme a été ainsi défini. L'honorable député de South Durham continuait ainsi :

“ Dans quelques-uns des détails de moindre importance, l'honorable député de Cumberland a indiqué plus ou moins de changements, mais les principaux traits de ce programme ont été comme je l'ai dit, pleinement exposés au pays antérieurement à la dernière élection générale, le verdict du peuple a été rendu et le résultat a été tel que ce programme a été définitivement accepté. Nous ne pouvons le changer. Nous n'avons pas le droit de le changer. Après avoir bien étudié les droits des membres du parlement, je ne puis concevoir que nous ayons le droit de répondre à l'appel de l'honorable député de Cumberland, et de discuter la question de savoir si le programme au sujet duquel l'opinion du pays a été interrogée et s'est prononcée, opinion dont l'exécution nous a été confiée, devrait être définitivement mis de côté. Je considère qu'il serait peu sage de considérer pour un instant une telle proposition. Je ne crois pas qu'aucun autre programme, différant dans ses effets généraux de celui qui a été proposé et accepté, puisse être praticable.”

Je me suis permis de dire au commencement de mes remarques que nous pouvions démontrer à la Chambre, non-seulement que le Parlement en ces deux grandes occasions, a déclaré distinctement que son programme était de construire le chemin de fer Pacifique canadien, mais que le peuple, ainsi qu'il a été dit par le chef actuel de l'opposition a approuvé ce projet, et a, ainsi que l'honorable monsieur l'a affirmé, mis le Parlement dans l'impossibilité de modifier ce programme. Je dois rappeler à la Chambre que les circonstances du pays n'étaient pas en 1875 les mêmes que lorsque le gouvernement précédent entreprit la cons-

truction du chemin de fer du Pacifique canadien; mais malgré le changement des circonstances, malgré que le ministre des finances de l'honorable monsieur, fut obligé de venir chaque année demander au Parlement d'augmenter considérablement les taxes du pays afin de rencontrer les dépenses ordinaires; malgré tout cela l'honorable monsieur soutenait que l'honneur et la bonne foi du pays étaient engagés à l'exécution de ces grands travaux et il venait devant cette Chambre et demandait l'autorisation du Parlement pour l'exécution de son projet. En 1876, après avoir acquis plus d'expérience, après s'être aperçu que les difficultés financières du pays n'avaient certainement pas diminué, l'honorable monsieur n'était pas encore découragé, car, en 1876, en sa qualité de premier ministre occupant une position élevée et responsable, en soumettant au pays le programme de son gouvernement, après avoir mûrement considéré la question, il énonçait les vues suivantes :

" Nous sentimes tout d'abord que s'il était impossible de remplir à la lettre les engagements pris par nos prédécesseurs, l'honneur du pays exigeait que l'administration fit tout ce qui lui était raisonnablement possible pour mettre à exécution les engagements pris envers la Colombie anglaise, sinon tous, du moins ceux qu'il nous semblait le plus en notre pouvoir de remplir, et qui pourraient être le plus avantageux pour tout le Canada, tout en étant de nature à satisfaire les hommes raisonnables de la Colombie anglaise, car cette province croyait avoir lieu de se plaindre du manque apparent de bonne foi avec lequel le pays remplissait ses obligations.

" En nous efforçant d'atteindre ce résultat il nous a fallu lutter contre des difficultés sérieuses dont je ferai bientôt mention D'après l'acte de 1874, le gouvernement ne peut construire le chemin à l'entreprise, suivant la pratique ordinaire, ou le chemin pourra être construit d'après les termes de la section 8, qui dit que le gouvernement pourra payer à une compagnie pour la construction de différentes parties de la route, \$10,000 en argent et donner 20,000 acres de terre par mille, ainsi que quatre pour cent sur tout montant additionnel spécifié dans les soumissions. Le gouvernement a l'intention, aussitôt que les explorations seront suffisamment avancées, de demander des soumissions pour les parties de la route que le Parlement jugera à propos de faire commencer. L'argent dépensé pour le nivellement sera retenu comme partie des \$10,000, par mille dont il est question dans la section 8. Il est peut-être douteux que le gouvernement soit en état de donner toute la ligne à l'entreprise l'été prochain, et de faire ratifier les contrats par le Parlement à la prochaine session."

De sorte que l'honorable monsieur en 1876, non-seulement avait l'intention de continuer régulièrement à pousser les travaux sur les sections les plus importantes du chemin, mais il se proposait de demander des soumissions pour la construction de tout le chemin de fer Pacifique canadien, à des conditions qui, comme je l'expliquerai plus tard, excédaient de beaucoup les pouvoirs qui nous ont jamais été conférés par le Parlement, et à des conditions que lui-même, ainsi que je l'ai déjà dit, considérait, et considérait consciencieusement, je crois, comme tout à fait insuffisantes :

" Si nous pouvons commencer l'année prochaine les travaux de construction dans la Colombie anglaise, on aura besoin de ces rails. On peut dire qu'il serait impossible de commencer la construction du chemin dans la Colombie anglaise sans avoir ces rails sur les lieux."

En cela je partage l'opinion de l'honorable monsieur.

M. MACKENZIE. Cette approbation est très tardive.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'a aucune raison de faire cette affirmation. Je crois qu'il me permettra peut-être de dire en passant qu'elles auraient été tout aussi utiles si elles n'étaient pas restées si longtemps sans abri à la Colombie anglaise. L'honorable monsieur disait de plus :

" Il y en a cinq milles tonneaux dans la Colombie anglaise, et si nous nous sommes trompés en les envoyant dans cette province, nous nous sommes trompés de bonne foi, dans notre vif désir de prouver au peuple de la Colombie anglaise que nous désirons remplir nos engagements à son endroit, que nos discours n'étaient pas de vaines promesses et que nous désirions nous mettre dans une position telle qu'il ne pourrait se méprendre sur nos intentions."

Eh ! bien, monsieur, en 1877, après une autre année d'expérience, l'honorable monsieur expliquait encore son programme, qui était encore le programme de l'administration au sujet de ces travaux. Il disait :

" L'ancienne administration en signant la convention par laquelle la Colombie anglaise fut admise dans la Confédération, prit l'engagement explicite de construire le chemin de fer à travers le continent depuis le lac Nipissingue à l'est jusqu'à l'océan Pacifique à l'ouest, dans un nombre d'années déterminé. Lorsque l'administration actuelle monta au pouvoir elle comprit que, comme toutes les obligations de traités, celle-ci lui imposait certains devoirs d'administration et de gouvernement qu'elle n'avait pas le droit de négliger et qu'elle était obligée de mettre ce projet à exécution dans la mesure des ressources du pays.

" Tous les efforts de l'administration, depuis cette époque jusqu'à ce jour, ont été dirigés vers l'accomplissement de cette tâche de la manière qui lui paraissait la plus pratique et la plus facile, en tenant compte des difficultés à vaincre et des dépenses à encourir."

L'acte de 1874 décrète que 20,000 acres de terres seront données en propre, comme paiement partiel des entreprises et \$10,000 en argent par mille — les terres étant, quant aux deux tiers, sujettes à certaines dispositions de l'acte — et que des soumissionnaires, seront invités à dire quelle somme additionnelle ils demanderont, payable par l'état dans 25 ans à 4 pour cent avec garantie.

J'ai dit l'année dernière, en comité des subsides, au sujet de cet article, que nous avions, ou que nous allions — j'oublie lequel — annoncer dans les journaux d'Angleterre et du Canada, que nous pensions pouvoir, vers le mois de janvier 1877, être prêts à demander des soumissions et à fournir des profils de la ligne. Je crois qu'au commencement de juillet ou plus tôt même, ce doit avoir été en juin. Toujours est-il que nous voulions donner cet avis public, afin que les entrepreneurs se proposant de soumissionner pussent avoir le temps de visiter le pays pour en juger par eux-mêmes. Je n'avais personnellement aucun doute d'une visite dans la région des prairies, sinon dans le pays qui s'étend à l'est des prairies au lac Supérieur, convaincraient ceux qui pourraient se proposer de soumissionner, que, non-seulement il y a le long de la route une grande étendue de bonne terre, mais que les difficultés physiques à rencontrer ne sont pas aussi sérieuses que celles qu'on pourrait raisonnablement s'attendre à rencontrer dans le centre de ce continent.

" Je ne crois pas que l'avis donné ait produit grand résultat en ce sens. Je crois que quelques personnes ont visité le pays ; des agents de compagnies anglaises sont venues à Ottawa ; quelques autres sont allés à l'agence du gouvernement à Londres, pour examiner les plans et les profils, ainsi que l'Acte du Parlement en vertu duquel les entreprises sont données ; mais, en conséquence des difficultés qu'éprouvent, par tout l'Univers, les entreprises de chemins de fer, la saison ne pouvait guère être considérée comme propice pour lancer le prospectus d'une entreprise de cette importance projetée dans des régions comparativement, je pourrais même dire complètement inconnues.

" Comme je l'ai dit plus haut, le gouvernement n'a pu se procurer les profils pour le mois de janvier. Mais aussitôt qu'ils ont pu être terminés, ils ont été envoyés à Londres. Depuis plusieurs mois, ils sont exposés dans le bureau des chemins de fer au ministère, et je crois que tout le profil depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, s'il n'est prêt à l'heure qu'il est, sera bientôt terminé, c'est-à-dire sur les deux routes, dont l'exploration est complétée à travers la Colombie anglaise.

" Aussitôt que ces profils seront entièrement terminés, le gouvernement se propose de demander des soumissions, en donnant beaucoup de délai, de façon que les soumissions puissent être reçues quelques temps avant l'ouverture de la prochaine session du parlement, afin que celui-ci puisse se prononcer sur le plan que proposera le gouvernement après avoir reçu les offres des entrepreneurs."

De sorte que jusqu'en 1878, comme la Chambre pourra le voir, l'honorable monsieur est resté fidèle à l'obligation de construire rapidement le chemin de fer Pacifique canadien, et à sa construction par une compagnie particulière, à l'aide d'une concession de terrain et d'une subvention en argent. En 1878, la dernière fois que l'honorable monsieur a eu l'occasion de se prononcer comme premier ministre, il disait :

" En même temps il n'y a pas de doute qu'il était désirable d'avoir des communications par chemin de fer d'un bout à l'autre de notre Confédération en traversant le continent de l'est à l'ouest. Quant à la nécessité d'avoir de telles communications, il ne peut y avoir aucune différence réelle d'opinion entre les deux partis politiques de ce pays ou entre aucune classe de notre population."

Je suis très heureux en cette occasion en soumettant des résolutions aussi importantes à la considération de cette Chambre, d'avoir à citer l'opinion du chef de l'ancienne administration, donnée à cette Chambre et au pays par lui après avoir mûrement étudié cette question, que c'est un sujet non-seulement d'une importance vitale pour le pays, mais encore une question sur laquelle les deux partis s'entendent, non-seulement en cette Chambre mais encore parmi la population du dehors. En 1878 l'honorable monsieur disait aussi :

" Je dois dire en terminant que rien ne m'a causé ou n'a causé au gouvernement plus d'inquiétude que les affaires qui se rattachent à la voie ferrée du Pacifique. Nous comprenons qu'il est d'une grande importance pour le pays que ce chemin soit construit aussitôt que nous serons en

mesure de le faire sans être obligés d'imposer aux contribuables un fardeau qui deviendrait intolérable."

Je partage complètement l'opinion de l'honorable monsieur lorsqu'il fait cette déclaration, et je suis fier de pouvoir offrir aujourd'hui à la considération de l'honorable monsieur, et j'espère qu'après avoir étudié le projet, il lui accordera plus tard son appui, une proposition qui assure la construction d'une voie ferrée qu'il a déclarée être non-seulement une question d'honneur à laquelle le pays est engagé, mais une question de la plus absolue nécessité pour le développement du pays, à des conditions qui n'empêcheront pas de fardeau intolérable aux contribuables.

M. MACKENZIE. Je prendrai la chose en considération plus tard.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur continuait ainsi :

"D'un autre côté, il est bien évident que la richesse du pays s'accroîtrait beaucoup plus rapidement, si nous pouvions jeter une population dans ces prairies, jusqu'ici désertes, qui renferment tant de terres propres à la colonisation et qui n'ont encore jamais rien produit dans l'intérêt commercial du pays."

J'attire de nouveau l'attention de l'honorable monsieur sur l'obligation qui lui incombe d'appuyer un projet à l'aide duquel ce qu'il nomme des "plaines désertes" peut devenir la patrie d'une population industrielle, et non-seulement fournir aux colons l'aisance pour eux et pour leurs familles, mais encore accroître considérablement la richesse nationale du Canada, et cela à des conditions qui sont tout aussi avantageuses que celles qu'il a approuvées comme n'offrant aucun obstacle à l'exécution des travaux. Ensuite l'honorable monsieur ajoutait :

"Il en est de même de cette grande entreprise de l'ouest encore plus gigantesque, que l'on ne peut bien apprécier qu'après y avoir réfléchi. Sa longueur est telle—car ce chemin est quatre fois plus long que celui du Grand-Tronc de Montréal à Sarnia et cinq fois plus long que celui de Londres à Edinbourg et il traverse tout notre territoire—que l'on ne peut s'exagérer l'importance de l'exécution d'un travail aussi gigantesque, soit sous le rapport de la prospérité future du pays, soit à cause de l'influence qu'il exercera sur les rapports des différentes provinces entre elles."

Je n'ai pas besoin de faire des commentaires pour qu'une déclaration venant d'une source aussi autorisée puisse porter la conviction à l'esprit de tous les honorables députés présents quant à l'obligation qui incombe à tous les partis, soit en cette Chambre soit ailleurs, de réaliser ce que l'honorable monsieur a déclaré devoir être réalisé par l'exécution de ces travaux. C'était là, comme je l'ai déjà dit—l'honorable monsieur croit sans doute que c'est un malheur pour le pays—mais c'était la dernière occasion où il pût se prononcer avec l'autorité d'un premier ministre au sujet de cette grande question. Mais comme l'honorable monsieur l'a dit, la question de l'exécution régulière des travaux et de l'achèvement du chemin de fer Pacifique canadien n'est pas un sujet qui ait été débattu devant le peuple aux dernières élections. Cette question avait été soumise en deux occasions par deux premiers ministres, représentant chacun l'un des grands partis du pays, et dans les deux occasions ce projet avait reçu l'appui de la grande majorité du peuple ; mais, comme c'est un fait bien connu, un changement d'administration eut lieu en 1878, et l'honorable monsieur fut encore appelé à traiter la question. Son patriotisme fut mis à cette épreuve qui consiste à considérer une question sur les banquettes de l'opposition aussi bien que sur les banquettes ministérielles, et je vais lire à la Chambre les remarques que l'honorable monsieur comme chef de l'opposition, fit dans cette enceinte après le changement de ministère en 1879. Il disait alors :

"Nous reconnaissons les obligations qui nous incombent comme canadiens, et, tout en soutenant, de la manière la plus positive, que tout ce qu'il était possible pour une administration de faire, nous l'avons fait ou nous avons essayé de le faire, afin d'accomplir ou de réaliser les espérances qu'avaient fait naître les honorables messieurs de la droite en

Sir C. TUPPER

admettant la Colombie anglaise dans la Confédération, je dirai en même temps, que nous nous sommes efforcés, non-seulement de faire face aux obligations nationales, mais encore que nous avons mis en jeu, dans une grande mesure, notre existence comme administration, nous avons risqué notre position publique dans le but de donner suite, si possible, aux promesses que l'honorable préopinant avait faites."

L'honorable monsieur déclarait aussi, après l'expiration de ses cinq années de pouvoir, que rien n'avait été omis de ce qu'il était possible à son Cabinet de faire pour exécuter avec succès le programme vis-à-vis duquel ses prédécesseurs avaient engagé la Chambre et le pays. Il disait :

"Notre plan à nous fut celui-ci : Nous avions voulu en premier lieu faire modifier les termes de l'arrangement. Ainsi, un agent fut envoyé à la Colombie anglaise, et plus tard lord Carnarvon offrit ses bons services afin d'en arriver à quelque entente avec cette province ; et nous convînmes que nous essayerions de construire une voie ferrée depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique avant la fin de l'année 1890 ; que nous dépenses-rions une certaine somme annuellement dans la Colombie anglaise, une fois les explorations complétées et le tracé choisi. Or, la ligne ne fut jamais explorée suffisamment pour nous permettre d'en arriver à une conclusion avant l'année, et, aussitôt que nous eûmes les données nécessaires pour nous guider nous adoptâmes la route de Burrard Inlet, en demandant de suite des soumissions pour la construction de cette ligne.

"L'honorable ministre des Travaux Publics a prétendu que nous nous étions départis des premiers arrangements. Or, en quoi nous en sommes-nous départis ? Nous avions réservé précisément la même quantité de terres, et l'équivalent en argent ; seulement, au lieu de \$30,000,000, nous avons accordé \$10,000 par mille, ce qui aurait fait \$26,000,000 ; le gouvernement devait contrôler la vente et la gestion des deux tiers des terres. En sollicitant des soumissions, nous devions inviter les soumissionnaires à dire sur quel montant additionnel ils exigeaient une garantie de quatre pour cent pour 25 ans."

L'honorable monsieur disait aussi :

"Tout en passant des contrats pour les travaux entre la baie du Tonnerre et Selkirk, dans le but d'y ouvrir un chemin, nous étions déterminés à adopter ce système, et je me suis expliqué là dessus plusieurs fois durant mon administration. Nous avions l'intention, après avoir terminé les explorations, et adopté finalement la route qui devrait passer par la Colombie anglaise, pour se rendre à l'océan, de confier l'exécution des travaux, depuis le lac Supérieur en gagnant vers l'ouest à des entrepreneurs qui se chargeraient de la dépense déjà encourue et formant partie des \$10,000 par mille que le gouvernement entendait payer sur les contrats de la ligne entière. Les honorables messieurs de la droite et tout le pays savent que nous avons demandé des soumissions en Angleterre à ces conditions, pendant quelques mois, avant que ces honorables messieurs prissent les rênes du gouvernement ; ils savent aussi que monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur-en-chef, reçut instruction, durant son séjour à Londres, de se mettre en rapport avec les entrepreneurs et les capitalistes, et aussi d'obtenir l'aide de Sir John Rose, qui, en plusieurs circonstances s'est montré un agent actif, énergique et patriotique de la confédération, dans le but de mener ce projet à bonne fin."

Je puis dire incidemment que, tandis que j'approuve entièrement tous ces efforts, l'honorable monsieur n'a, je crois, jamais été appelé à mettre sur le bureau de la Chambre, aucune partie de la correspondance échangée entre son gouvernement et les capitalistes et entrepreneurs, et qui n'ont pas eu pour effet de faire conclure un contrat.

M. BLAKE. A-t-il jamais refusé ?

Sir CHARLES TUPPER. On ne lui a jamais demandé rien qui fût si complètement un désaccord avec les premiers principes du gouvernement, que le serait de produire une correspondance dont la production ne pourrait procurer aucun avantage quelconque au gouvernement, mais au contraire, embarrasserait extrêmement le gouvernement dans ses opérations futures.

M. BLAKE. C'est là la véritable raison.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'hésite pas à dire qu'un plus mauvais précédent ne saurait être établi, que celui d'un gouvernement qui entrerait en négociations avec des capitalistes pour s'assurer jusqu'à quel point ces derniers seraient prêts à entreprendre de grands travaux et à les compléter et qui produirait ensuite une correspondance qui pourrait être préjudiciable au caractère et à la position des capitalistes intéressés, et rendrait à l'avenir les capitalistes qui pourraient se trouver dans le même cas très défiant et peu désireux d'entrer en négociations avec un gouvernement.

qui, plus tard, rendrait ces négociations publiques. L'honorable monsieur disait encore :

« Mais en dépit de nos efforts, nous avons échoué d'une manière complète; nous n'avons pas reçu une seule offre (une offre inacceptable à été faite) pour la construction du chemin de fer à ces conditions, c'est-à-dire la concession de 20,000 acres et \$10,000 en argent par mille, avec une garantie de quatre pour cent sur telle balance qui aurait pu être considérée nécessaire. Aucuns termes ne pouvaient être plus explicites; il serait difficile d'en mentionner de plus favorables; et, cependant, l'on dirait par son discours, que l'honorable préopinant espère que son plan de colonisation, avec 100,000,000 d'acres au lieu de 50,000,000, devra réussir d'une manière ou d'une autre, à faire construire le chemin. Mais les propres paroles de l'honorable monsieur, indiquent qu'il est tout-à-fait inutile pour lui d'espérer à présent que des entrepreneurs de chemin de fer ou de riches maisons de banque en Angleterre, s'engagent dans aucune entreprise du genre sur ce continent. Il faut en attribuer la cause, dans une grande mesure, au manque de confiance qui existe, suivant lui, dans les cercles monétaires en Angleterre, et surtout à la législation malhabile du Canada et des provinces, au sujet des voies ferrées, et enfin, au fait que les capitalistes étrangers n'ont obtenu que peu ou point de choses en retour de leurs placements dans ce pays. »

« Depuis longtemps j'en suis venu à la conclusion qu'il sera excessivement difficile pour une population de 4,000,000 de conduire les affaires financières se rattachant à la construction de cette voie ferrée, de 7,500 milles, à travers un continent inconnu et presque désert, et fort difficile en plusieurs endroits. Aussi, je dirai franchement que je crains bien, d'après mon expérience, que nous ne soyions incapables aujourd'hui de triompher de ces nombreuses difficultés. »

Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que, dans ce qu'il a dit, et dans ce qu'il attendait, l'honorable monsieur était sincère, je suppose. Je suppose que lorsqu'il a prononcé ces paroles, il les a prononcées en toute franchise. La Chambre comprendra facilement la joie que j'espérais voir se répandre sur les traits de l'honorable monsieur lorsqu'il apprendrait que tout ce dont il se plaignait de ne pouvoir espérer l'accomplissement lorsqu'il occupait une position officielle en cette Chambre, ses successeurs sont en mesure d'en présenter l'accomplissement à la considération du parlement. J'admets franchement, et en cela je rends justice aux efforts sincères, habiles et énergiques de l'honorable monsieur, qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pendant la durée de son administration, pour placer cette grande œuvre sur des bases où le parlement, en deux occasions différentes, et le peuple ont affirmé qu'il doit être placé, c'est-à-dire que l'ouvrage doit être fait par une compagnie particulière, aidée d'une concession de terrains et d'une somme d'argent. Mais l'honorable monsieur a déclaré, dans une autre occasion, « qu'il aurait été très facile de commencer le nivellement du chemin, et de se conformer ainsi aux termes de l'acte d'union, mais « je ne voulais pas m'abaisser jusqu'à agir avec duplicité dans « cette affaire. » Je tiens pour certain dans tout ceci que l'honorable monsieur agissait en toute sincérité, que dans toutes ces déclarations faites à la Chambre, au sujet de son grand désir de favoriser l'exécution de cette grande œuvre nationale, il donnait l'expression sincère de son opinion, — de l'opinion que, siégeant à droite ou à gauche de la Chambre, il serait toujours prêt à appuyer avec autant de zèle et aussi cordialement ce programme. Mais en 1878, il y a eu une élection générale qui eut pour résultat de confier de nouveau à mon très honorable ami la tâche importante d'administrer les affaires publiques du pays, et de le mettre de nouveau face à face avec cette grande œuvre nationale, cette entreprise gigantesque, qui, pendant cinq ans, n'avait, malgré les efforts de nos prédécesseurs, fait que très peu de progrès. Nous nous sommes trouvés en la position d'être appelés à traiter cette question du grand chemin de fer Pacifique canadien, pour lequel un montant considérable d'argent avait été dépensé, et dépensé d'une manière qui serait tout à fait inutile au pays à moins que des mesures ne fussent prises pour terminer promptement, au moins cette partie des travaux qui était en voie d'exécution, et d'y ajouter les améliorations nécessaires pour en retirer les avantages qu'on avait droit d'en attendre. Nous n'étions donc pas en position de pouvoir changer le programme, ainsi que les honorables messieurs de la gauche pourrnt le voir. Mais nous sommes venus devant le parlement pour ré-affirmer le programme que nous avions inauguré, à l'origine du projet du chemin

de fer Pacifique canadien, programme comprenant l'utilisation des terres du grand Nord-Ouest, pour l'achèvement de la construction de cette vaste entreprise. Il y avait toutes les raisons du monde, d'adopter ce programme dès l'abord et d'y revenir plus tard. Chacun sait que le développement de ce grand territoire dépend de ce programme, que tous les jours il devient mieux connu et mieux compris par le peuple dont les intérêts seront favorisés par l'exécution des projets qui découlent de cette entreprise gigantesque; qu'en dehors de la question politique d'un intérêt vital relative à l'union de la Colombie anglaise avec le reste de la Confédération, le progrès et la prospérité du Canada doivent être favorisés à un degré qu'on ne saurait atteindre sans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous sentions aussi que, ces terres étant, comme le chef de l'ancienne administration l'a très-bien dit, des terres désertes, malgré leur fertilité et leur énorme étendue et pratiquement aussi dépourvues de valeur que si elles étaient dans un pays étranger, en tant que le Canada est concerné, à moins qu'elles ne fussent colonisées, et, comme il a été dit, leur utilisation ne pouvant être effectuée que par l'exécution de cette grande entreprise nationale, nous devions revenir à la Chambre avec notre programme primitif. Nous avons été obligés de le reprendre tel que nous l'avons trouvé, et à le continuer comme ouvrage du gouvernement, afin de rendre utile pour le pays, l'ouvrage qui avait été fait. Mais nous avons demandé à la Chambre de placer à notre disposition 100,000,000 d'acres de terres afin de couvrir les dépenses relatives à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous sentions que, par ce moyen, nous nous mettrions encore en mesure d'épargner aux anciennes provinces, une augmentation de taxes. Nous désirions, en utilisant les terres du Nord-Ouest, obtenir les moyens de rembourser au trésor chaque dollar dépensé ou qui doit être dépensé pour cette entreprise. Les honorables messieurs savent aussi, que dans le développement de ce programme, nous nous sommes proposé d'obtenir la co-opération du gouvernement impérial. L'honorable chef de l'opposition, se permet parfois un sarcasme inoffensif au sujet du résultat des efforts de ce gouvernement pour interrosser le gouvernement impérial dans cette entreprise. Maintenant, c'est un fait très bien connu qu'armés par cette Chambre du pouvoir d'utiliser 100,000,000 d'acres dans le Nord-Ouest, si nous pouvions ainsi assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mon très honorable ami, le premier ministre, le ministre des Finances et moi nous sommes allés en Angleterre en 1879. Je n'ai pas l'intention de prétendre que nous ayons obtenu de grands résultats dans notre mission, pour ce qui concerne le chemin de fer, mais je crois pouvoir dire que nous avons passablement réussi au sujet des affaires qui regardaient nos départements respectifs. Nous avons trouvé la presse anglaise indifférente sinon hostile au Canada; là où elle n'était pas hostile, elle était indifférente, contrairement à l'esprit qui l'animait vis-à-vis de l'Australie et des autres colonies. De fait, dans plusieurs cas, le Canada était traité avec une hostilité marquée. Très subitement, cependant, un changement très marqué, très frappant, se manifesta. Quand? Lorsque lord Beaconsfield, le premier ministre d'alors, affirma ouvertement, ou en public, la valeur énorme du grand Nord-Ouest du Canada. Je ne veux pas dire qu'il ait été tout à fait exact dans toutes ses déclarations; mais dans tous les cas, il avait parfaitement raison lorsqu'il disait que l'imagination la plus vive, ne pourrait guère estimer trop haut l'énorme valeur du grand Nord-Ouest et les avantages qu'il présente aux agriculteurs de tous les pays du monde qui désirent émigrer. À partir de ce jour jusqu'à présent, chacun sait le changement marqué et rapide qui se fit dans l'opinion publique en Angleterre, surtout dans les vues d'un journal très important des îles Britanniques, et dans ceux de plusieurs autres en ce pays et aux États-Unis, et aussi dans le degré d'intérêt qu

concentre sur le Nord-Ouest. Le population de ce pays doit à mon très-honorable ami ce grand et avantageux changement, amené par ses rapports personnels avec le premier ministre de l'Angleterre et l'usage qu'il en a fait dans ses rapports avec la population de la Grande-Bretagne. Les honorables messieurs savent que nous avons alors été obligés d'avouer qu'il nous était impossible d'exécuter aucun grand projet pour la construction du chemin de fer Pacifique canadien. J'ose dire que nous croyions avoir produit quelque impression sur le gouvernement impérial pendant notre séjour en Angleterre. Je crois que mon honorable ami le chef de l'opposition, qui s'est moqué de notre déclaration que nous avions obtenu la sympathie du gouvernement impérial et réussi à l'intéresser à notre succès relativement au chemin de fer Pacifique canadien, trouvera notre assertion fortotement corroborée par les nouvelles reçues aujourd'hui au sujet de l'action de ce gouvernement. On peut croire maintenant que nos efforts auprès du gouvernement impérial porteront d'heureux fruits dans un avenir peu éloigné. Le Bureau Colonial a fait ce qu'il n'avait jamais fait auparavant, il a publié, sous son autorité, un document recommandant le Canada comme champ d'émigration. Je ne sais pas si l'honorable monsieur (M. Blake), a vu les nouvelles aujourd'hui ou non; mais je suis bien certain, que, comme canadien et comme patriote, il sera heureux d'apprendre que le *Times*, de Londres, annonce que le gouvernement impérial a promis d'inaugurer un plan d'émigration, de concert avec le gouvernement canadien. Ainsi l'honorable monsieur peut être convaincu qu'il n'est pas tout à fait en position de répéter,—ce qu'il affirmait avec plaisir, je le crains du moins,—que le gouvernement actuel du Canada avait complètement échoué dans ses négociations.

M. BLAKE. Permettez-moi de rappeler à mon honorable ami que le gouvernement impérial actuel est le gouvernement de M. Gladstone, et que le gouvernement avec lequel lui et ses collègues ont eu des entrevues était le gouvernement Beaconsfield.

Sir CHARLES TUPPER. Mon honorable ami me permettra de lui faire voir qu'il donne, en parlant ainsi, plus de force à mon argument. Il me permettra de l'informer que, la dernière session, j'ai déclaré que ce gouvernement, loin d'éprouver de l'anxiété en conséquence du changement de ministère en Angleterre, était informé et croyait que les sentiments des membres du nouveau ministère étaient des plus favorables au Canada. Mon honorable ami me permettra de plus de l'informer que depuis l'avènement au pouvoir du gouvernement libéral, le très honorable premier, mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, et moi-même, nous avons été en rapports personnels avec plusieurs des membres de l'administration actuelle, et nous leurs avons fait comprendre l'importance qu'il y avait pour le gouvernement de la Grande-Bretagne d'accorder son attention aux ressources du grand Nord-Ouest canadien, comme champ d'émigration et comme moyen de faire face aux difficultés sérieuses qui se sont présentées dans l'administration des Iles Britanniques. De sorte que je ne crois pas que mon honorable ami y ait gagné beaucoup en faisant remarquer qu'il y a eu un changement d'administration. Il ne fait que donner plus de force à l'opinion que j'ai exprimée savoir, que le Canada occupe aujourd'hui une position qu'il n'a jamais eue auparavant. J'avoue franchement que nous n'avons pas trouvé, lors de notre voyage en 1879, que le temps était venu de lancer avec succès le plan relatif aux cent millions d'acres de terres, qui avaient été mis à notre disposition en vue d'assurer la construction du chemin de fer Pacifique. Mais, nous avons jeté la semence en terre, et nous n'avons pas perdu de vue les moyens—ceux auxquels j'ai déjà fait allusion—et d'autres par lesquels la position

Sir C. TUPPER

du Canada pouvait être modifiée de beaucoup relativement à cette entreprise. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, par un coup de génie, et peut-être que jamais ministre canadien n'a fait coup de génie plus heureux que celui qu'il fit lorsqu'il adopta le plan de montrer la confiance que le gouvernement du Canada avait en l'avenir de notre pays, en déclarant, à une époque où les agriculteurs de la Grande-Bretagne, étaient très occupés de leur position malheureuse, que les personnes possédant des moyens et désireuses d'émigrer en ce pays et de cultiver le sol du grand Nord-Ouest, pouvaient choisir des délégués indépendants et expérimentés pour venir ici étudier le pays, et que le gouvernement du Canada, tellement il était sûr que leur rapport serait favorable, paierait leurs dépenses. Il serait absolument impossible de se faire une idée exacte, au point de vue économique et financier, du grand avantage que cet acte si simple procurera au Canada. L'opinion, dans toute la Grande-Bretagne, relativement à notre pays, a subi un changement complet, et lorsque nous sommes retournés en Angleterre, à la clôture de la dernière session du Parlement, nous avons trouvé que le Canada occupait auprès de la mère-patrie une position tout à fait différente de celle qu'il occupait une année auparavant.

M. MACKENZIE. Grâce à Hanlan.

Sir CHARLES TUPPER. Hanlan est une influence que je suis loin de mépriser.

Sir JOHN A. MACDONALD. Il rame dans le même bateau que nous.

M. BLAKE. Vous voyagez en chemin de fer.

Sir CHARLES TUPPER. Mon très honorable ami dit qu'il rame dans le même bateau que nous. Je puis dire que j'en suis bien aise que tout l'intérêt qu'il peut exciter dans le monde au sport, donne au Canada plus d'importance en Angleterre. J'ai déclaré, il y a un instant, qu'en 1879, le Parlement a mis à notre disposition 100,000,000 d'acres de terres, et j'ai déjà donné à entendre que nous ne pouvions pas avec cette concession conclure des arrangements pour aucun plan complet propre à assurer la construction rapide du chemin de fer.

En 1880, nous réunîmes les Chambres, nous leur présentâmes le même programme et nous acceptâmes de bonne foi les obligations que nous imposaient les actes de nos prédécesseurs. Bien que nous n'eûmes jamais accueilli le plan de faire construire la ligne par le gouvernement, nous acceptâmes les travaux au point où ils en étaient. Nous avons adjugé à l'entreprise les 127 milles du chemin pour lesquels le chef de l'ancienne administration avait demandé des soumissions, ce qui indiquait bien son intention de les construire. D'ailleurs, nous avons donné à la population de la Colombie anglaise l'assurance de construire cette section et nous devons nous conformer au traité Carnarvon en la construisant. Lorsque nous déclarâmes, en parlement, que nous étions décidés à commencer les travaux, je crois que les honorables députés de la gauche ne nous donnèrent pas toute l'aide et la coopération auxquelles nous avions droit. Je ne voudrais rien dire de blessant pour aucun membre de la gauche, mais je crois réellement que l'attitude de l'opposition n'était pas justifiable, puisque le gouvernement ne faisait que remplir les engagements qu'ils avaient pris eux-mêmes, sous leurs propres signatures comme ministres, par leurs votes en parlement, par leurs déclarations dans cette Chambre et dans le pays et envers le gouvernement de la mère-patrie. Comme nous ne faisons que mettre à effet leurs propositions, nous avons droit de nous attendre à un autre accueil. Mais l'attitude des honorables messieurs n'a eu pour résultat que démontrer que si le chef de l'opposition avait modifié son opinion, le

parlement était toujours du même avis sur cette grande question. Le chef de l'opposition proposa,—et c'était une proposition tout-à-fait contraire au programme du gouvernement, qu'il appuyait et à ses déclarations en cette Chambre,—il nous proposa donc de rompre nos engagements avec la Colombie anglaise et lord Carnarvon, et de donner, j'allais dire le démenti à lord Dufferin qui avait déclaré sur son honneur que la convention arrêtée avec la Colombie anglaise serait mise à effet dans tous ses détails. L'offre de cette résolution fut de nous permettre d'inscrire dans les archives du parlement un vote de 131 contre 49, attestant que non-seulement nous tiendrions nos engagements envers la Colombie anglaise, mais que nous devions au Canada de commencer les travaux et de les avancer suffisamment pour nous permettre de changer le premier programme d'après lequel la ligne serait construite par une compagnie à laquelle nous accorderions des subventions en argent et en terres. Et si nous n'avions pas donné à l'entreprise la section de la Colombie anglaise, si nous n'avions pas poussé activement la construction des 85 milles qui complètent la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge nous ne pourrions aujourd'hui soumettre à la Chambre le meilleur projet pour la construction de cette ligne dont le parlement ait jamais été saisi. Voici ce que disait l'honorable monsieur :

“ Je ne nierai pas un seul instant que nous avions l'intention d'exécuter les termes de l'arrangement pris avec lord Carnarvon, et rien que le manque de moyens nous aurait empêchés d'accomplir cet objet que devraient désirer tous ceux qui avaient à cœur l'extension de notre commerce.”

Ainsi donc, non seulement l'obligation contractée envers lord Carnarvon, mais les intérêts du pays rendaient désirable l'exécution du programme. Mais je continue à citer :

“ Quiconque étudie la question ne peut manquer de voir que si cette extension de notre commerce à travers le continent pouvait se faire sans de trop grands sacrifices, elle serait désirable en elle-même.”

Sir JOHN A. MACDONALD. Qu'a dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER. Le chef de l'ancienne administration pendant la dernière session du parlement. L'honorable monsieur ajoutait :

“ Voici en quoi consistait ce programme : Nous étions d'avis que le chemin de fer avait été entrepris comme une vraie grande voie nationale allant d'une extrémité à l'autre du pays et que, quel que fût le terminus, près du lac Nipissingue, elle devait être reliée à quelques autres lignes ; et nous fîmes la part d'une subvention à quelques-unes de ces lignes à l'est de la baie Georgienne. Notre but était d'avoir aussitôt que possible un chemin de fer partant de la baie Georgienne et devant se relier aux lignes de Québec, par le Canada central.

Notre plan aurait donné une ligne directe jusqu'à la vallée de l'Outaouais, la ligne notoirement la plus courte sur nos territoires, de l'ouest à l'est. Les honorables messieurs de la droite ont sacrifié tous les avantages que la province de Québec et les provinces à l'est de celle-ci auraient retirés de notre plan, et le président du conseil ne doit pas être disposé à se féliciter de l'attitude qu'il a prise ; il a délibérément fait tort à sa province, et il rit maintenant du mal qu'il a fait.”

L'honorable monsieur sera heureux de constater que le président du conseil, quand il a siégé à la gauche comme quand il siégeait à la droite, a invariablement recommandé, dans les termes les plus énergiques, la continuation des travaux sur la section est du chemin de fer du Pacifique canadien, et peut maintenant se féliciter, non de l'acquisition de la ligne de la baie Georgienne, mais de ce que l'on va construire immédiatement une ligne reliant la grande province de Québec et toutes les provinces de l'est aux fertiles territoires du Nord-Ouest par la ligne la plus courte et la plus convenable.

Suivant son habitude, l'honorable chef de l'opposition s'est permis plusieurs plaisanteries à ce sujet. Il a raillé nos amis de Québec d'avoir été abandonnés, sacrifiés. J'espère, M. l'Orateur, que maintenant que ces honorables messieurs peuvent supporter ces railleries avec un certain calme, ils trouveront l'honorable monsieur prêt à considérer quels sont les intérêts de la grande section est du pays, disposition qu'il manifestait lorsqu'il supposait que nous

avons fait à la population de ces districts une injustice qu'elle ne méritait pas de notre part. L'honorable chef de l'opposition s'exprimait ainsi :

“ Je pensais avoir fait pour la province de Québec tout ce qui était raisonnable et convenable, et je suis prêt à mettre ma manière d'agir en contraste avec tout ce que les honorables messieurs de la droite ont fait jusqu'ici. Mais je ne me laisserai pas éloigner de mon argumentation par des écarts de ce genre. Je parle en ce moment de l'influence du projet du chemin de fer du Pacifique sur les intérêts de Québec. Je parle du plan que nous avons adopté pour diriger le commerce, par la vallée de l'Outaouais, jusqu'aux grandes villes du Saint-Laurent, et j'ai affirmé, ce que personne ne niera, que ce plan promettait beaucoup pour la prospérité de ces villes.”

Comme je l'ai déjà dit, les modifications que l'honorable chef de l'ancien gouvernement avait apportées à son plan, augmentaient beaucoup le montant des contrats et, comme il le dit lui-même, tous ses collègues et lui-même étaient en faveur des soumissionnaires. L'honorable monsieur ajoutait :

“ J'avoue que, ces messieurs s'étant engagés à construire le chemin, nous étions obligés, comme leurs successeurs, de donner effet à leur plan, si c'était possible, et nous avons fait de notre mieux. Les modifications que nous y avons apportées, étaient toutes en faveur de ceux qui pouvaient faire des soumissions, et elles auraient dû, par conséquent, en amener, quoique les leurs aient échoués Le plan de l'ancienne administration pourvoyait au paiement de \$10,000 comptant, par mille, pour les 2,600 milles entiers.”

Il pourvoyait à plus que cela. Il pourvoyait au paiement de \$10,000, par mille, en espèces, non-seulement pour les 2,627 milles de la ligne, mais aussi pour l'embranchement de la baie Georgienne et celui de Pembina. L'honorable monsieur ajoutait :

“ Cela constituait un total de \$26,000,000, ce qui, en y ajoutant \$3,000,000 pour explorations, d'après l'honorable monsieur, donnait \$29,000,000, laissant une balance de \$1,000,000 qui serait affectée à l'extrémité est, et à solder la plus grande partie de la subvention accordée au Canada Central, si l'ancien gouvernement avait pu obtenir des offres qui lui auraient permis de construire le chemin pour \$26,000,000, je pense qu'il aurait été de son devoir de les accepter. Il ne lui en a pas été fait et l'honorable monsieur sait qu'il n'en aurait pu obtenir quand même il en aurait demandé.”

J'attire l'attention de l'honorable monsieur sur cette déclaration qui démontre qu'il approuvait, autant qu'il pouvait le faire, la marche que nous avons adoptée.

Or, M. le président, nous avons accepté une offre préférentielle à celle de l'honorable monsieur, comme je le ferai voir à la Chambre de la façon la plus claire et la plus concluante, et je demande à l'honorable monsieur l'appui qu'il s'est engagé à donner à ce projet. Lorsque, comme chef de l'opposition, l'honorable monsieur déclara que si le gouvernement voulait agir de telle manière, il l'appuierait, je n'eus pas même l'idée que quand nous nous conformerions à ses désirs, il nous retirerait cet appui, ou même hésiterait à remplir la promesse qu'il avait faite dans cette Chambre. J'ai lu la déclaration dans laquelle l'honorable monsieur disait qu'il dédaignerait d'user de ruse. Je le croyais sincère, j'avais accepté son offre et je le tiens responsable de sa déclaration.

Lorsque j'aurai démontré à la Chambre comme je vais le faire,—que nos conditions, celles que nous avons déposées sur la table de la Chambre, sont bien plus avantageuses que celles qu'il nous avait promis d'appuyer, je demanderai qu'il les appuie.

L'honorable monsieur a dit que le gouvernement n'avait pas reçu d'offres. Mais pourquoi l'honorable monsieur lui-même n'a-t-il pas reçu d'offres ? Il n'a pas reçu d'offres parce que, pendant cinq ans, l'état du pays s'opposait à ce que l'honorable monsieur pût en recevoir.

M. le président, lorsque, grâce aux influences que j'ai mentionnées, le ton de la presse anglaise changea entièrement, lorsque les émigrants des meilleures catégories que nous puissions désirer dans le pays, commencèrent à se préoccuper vivement du Nord-Ouest canadien ; lorsqu'un mouvement comme on n'en avait jamais vu, attira l'attention des capitalistes aussi bien que celle des émigrants, en Angleterre, sur le Nord-Ouest ; lors-

que, grâce au programme de mon honorable ami, le ministre des finances, l'état financier du pays se trouva complètement changé; lorsque, grâce au changement du tarif, le soleil de la prospérité rayonna de nouveau sur le Canada; lorsque, M. l'Orateur, les membres du gouvernement canadien purent se présenter aux capitalistes du monde entier, au Canada, aux États-Unis ou en Angleterre, et prouver qu'ils ne se présentaient plus devant les Chambres, avec des déficits de plus en plus alarmants, chaque année, et auxquels nous ne pouvions faire face, qu'ils n'augmentaient plus la dette du pays chaque année, sans exécuter de travaux publics, mais seulement pour faire face aux dépenses ordinaires que le revenu aurait dû balancer, lorsque ce triste état de choses fut changé, la question du chemin de fer prit un autre aspect. Sous l'ancien état de choses, mon honorable ami de la gauche, ne pouvait obtenir d'offres en réponse à un avis qu'il avait fait publier dans le monde entier et par lequel il demandait aux capitalistes de se charger de cette entreprise, moyennant \$20,000 en espèces et 20,000 acres pour chaque mille; pareille annonce était vaine et n'amenait aucune offre; son annonce, publiée en Angleterre et au Canada, n'obtint pas une seule réponse; c'est peut-être ce qui a fait croire à mon honorable ami que nous ne recevions pas d'offres non plus. Mais comme je viens de le dire, lorsque les choses changèrent, lorsque le gouvernement eut réussi à triompher des plus grandes difficultés de cette vaste entreprise, lorsqu'il eut démontré aux capitalistes, sur l'autorité de cette Chambre, que nous pouvions disposer de cent millions d'acres de terres pour continuer l'entreprise que nous ne craignons pas de pousser les travaux, que nous pouvions démontrer que si gigantesque et si sérieuse que fût l'entreprise, si onéreuse que fussent les obligations qu'elle entraînait, nous pouvions l'accomplir, lorsqu'en un mot, nous démontrâmes que nous ne redoutions pas de la continuer, lorsque nous prouvâmes aux capitalistes du monde entier, que nous mêmes y avions confiance, que nous étions prêts à entreprendre ces gigantesques travaux, l'aspect de la question changea complètement.

C'est en pareilles circonstances, M. l'Orateur, que le gouvernement soumit son programme au parlement pendant la dernière session, et que nous rencontrâmes des adversaires, l'opposition ayant complètement changé de front. Les mêmes hommes qui, cinq ans passés, se déclaraient disposés à faire construire le chemin de fer du Pacifique par le gouvernement; les mêmes hommes qui avaient pris cet engagement avec la Colombie anglaise et qui, dans cette Chambre, s'étaient liés par les engagements les plus solennels, ces mêmes hommes demandèrent la suspension des travaux pour leur permettre d'embarasser le gouvernement qui avait pris les meilleurs moyens de faire disparaître les difficultés en présence desquelles l'honorable monsieur n'avait obtenu aucune réponse à un avis publié dans tout le pays. J'ai cet avis sous les yeux. Il fut publié le 29 mai 1876, et on peut y lire: "Les soumissions devront être envoyées le ou avant le 1er janvier 1877, en vertu des dispositions de l'Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 1874, qui prescrit que les entrepreneurs de la construction et de l'exploitation, recevront une subvention en terres, ou le produit de la vente de ces terres." Ainsi donc, les entrepreneurs recevraient non seulement une subvention en terres, mais, à leur choix, le produit de la vente de ces terres.

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur a tort de formuler semblable affirmation. Je suis même surpris qu'il ait osé la formuler, parce que, s'il veut bien consulter la loi, il y verra que, d'après l'arrangement conclu, le gouvernement devait vendre les deux tiers des terres et remettre le produit de cette vente aux entrepreneurs.

Sir CHARLES TUPPER. Je suis heureux que l'honorable monsieur m'ait rappelé ce détail, car nous laissons aux

Sir C. TUPPER

entrepreneurs tous les frais de la vente des terres, tandis que l'honorable monsieur s'offrait à payer les frais de la vente des deux tiers de ces terres et à remettre aux entrepreneurs le produit de la vente, sans aucune déduction. Je suis heureux qu'il ait mentionné ce fait, parce que cela prouve d'autant mieux quelles étaient les conditions de son avis. Puis il ajoute: "Ou le produit de la vente des terres, à raison de vingt mille acres par mille, plus \$10,000, en espèces, par mille également, pour la construction du chemin de fer du Nord-Ouest." Ainsi donc, l'honorable monsieur offrait \$10,000 par mille, plus l'intérêt à 4 pour cent, à dater de l'achèvement des travaux, ou toute autre somme subéquente qui pourrait être stipulée dans le contrat. En outre, l'Acte invite les soumissionnaires à indiquer, dans leurs offres, la somme minimum sur laquelle l'intérêt sera exigé. Ces conditions furent adoptées et un avis fut publié dans le monde entier, en Angleterre, aux États-Unis et au Canada. L'honorable monsieur croyait, je présume, que, dans les circonstances que j'ai mentionnées, le moment était venu de traiter la question de plus haut.

J'avouerai franchement à la Chambre que s'il est une chose qui ait opéré un changement dans l'opinion publique au sujet de la valeur des terres au Nord-Ouest, et des grandes constructions de chemins de fer qu'on allait réaliser dans cette région, c'est le merveilleux succès—rendu public dans le monde entier—du syndicat qui avait acheté le chemin de fer de St. Paul, Minneapolis et Manitoba, et était devenu seul propriétaire de cette ligne. Les rapports publiés par ce syndicat démontrent non-seulement la rapidité avec laquelle une compagnie particulière peut construire une voie ferrée, mais ils font connaître la valeur des terres dans les prairies du Nord-Ouest et les prix qu'elles peuvent atteindre quand il s'agit d'aider ainsi à la construction d'un chemin de fer. L'attention que les capitalistes commençaient à donner aux entreprises de ce genre exerça naturellement une influence marquée sur cette question.

Je déclarerai encore franchement à la Chambre—car nous n'avons rien à cacher—que quand nous eûmes décidé de demander aux entrepreneurs et aux capitalistes à quelles conditions ils achèveraient ligne du chemin de fer du Pacifique canadien et en prendraient possession, nous nous mîmes en communication avec toutes les personnes chez lesquelles nous supposions l'intention d'accepter un contrat, afin d'obtenir le plus bas prix possible. Comme l'a dit mon honorable ami, des capitalistes américains et canadiens firent des offres pour la construction du reste de la ligne. Le gouvernement s'offrit à compléter la ligne de la baie du Tonnerre à la rivière-Rouge. Nous proposâmes de compléter les sections qui traversent les passes de la rivière Fraser, à la Colombie anglaise, et de continuer la ligne, parce que c'était une absurdité de fixer le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien à un point où il y a seulement trois pieds d'eau, quand même ce terminus eût pu être avantageux temporairement. Nous proposâmes aussi d'achever ultérieurement une ligne reliant Emory Bar à Port Moody, havre choisi par les honorables messieurs de la gauche comme étant le meilleur terminus du Pacifique canadien. Nous sommes toujours disposés à louer nos honorables amis de la gauche en ce qu'ils font de bien et nous l'avons prouvé en admettant que le choix qu'ils avaient fait de ce terminus était judicieux.

M. BLAKE. Mais vous avez dit que ce choix était prématuré.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai dit, en effet, qu'il était prématuré et nous l'avons examiné de nouveau, avant d'adopter le tracé. Nous avons étudié tous les tracés que nous pensions les plus avantageux, mais nous crûmes devoir faire un autre examen avant de prendre une décision finale. Cet examen nous révéla que si la route du nord offrait certains avantages, nous pouvions bien reconnaître la sagesse que les honorables messieurs avaient montrée en fixant le

port où serait le terminus. Nous proposâmes alors de compléter la ligne de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, de Kamloops à Emory Bar et, enfin, jusqu'à Port Moody. Nous demandâmes à des entrepreneurs à quelles conditions ils s'engageraient à construire les autres sections de la ligne entre le Nipissingue et la baie du Tonnerre, distance d'environ 650 milles; on a mesuré cette section à la chaîne pour la première fois, pendant la saison dernière et constat, qu'elle a 652 milles. Nous avons demandé à quelles conditions les entrepreneurs achèveraient toute la ligne depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, et deviendraient acquéreurs de toute la ligne pour l'exploiter.

M. MACKENZIE. Seriez-vous assez bon de soumettre à la Chambre copies de ces propositions?

Sir CHARLES TUPPER. Certainement; je n'y vois aucune objection. Mais je ne donnerai à l'honorable monsieur aucune autre information, en outre de ce que je viens d'expliquer.

M. MACKENZIE. Consentiriez-vous à nous donner les noms des personnes auxquelles ces propositions ont été faites?

Sir CHARLES TUPPER. Ces noms sont déjà connus.

M. MACKENZIE. Point par avis public, moyen que j'avais employé.

Sir CHARLES TUPPER. Non, car je crois que le meilleur moyen de ne pas atteindre le but que nous avions en vue est celui que l'honorable monsieur a employé. C'eût été assez pour effrayer tous les entrepreneurs, puisque l'honorable monsieur avait dit, dans cette enceinte, qu'il était impossible de provoquer des offres. Nous avons agi plus sagement, et nos efforts ont été couronnés de succès. Après nous être mis en communication avec des entrepreneurs que nous croyions disposés à faire des propositions, nous avons le plaisir de soumettre à la Chambre une proposition qui, dans sa nature et ses détails, mérite, selon moi, toute l'attention de la Chambre, comparativement à celles qui ont été faites antérieurement.

J'ai déjà dit que le contrat soumis à la Chambre et qu'une résolution lui demande d'adopter, assure l'achèvement et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien par une compagnie particulière recevant un octroi en terres et en espèces, aux conditions les plus avantageuses qui jamais aient été soumises à la Chambre, ou proposées par des capitalistes du pays pour atteindre l'objet désiré. Je vais donner les dates et les informations précises sur lesquelles je base cette déclaration. Je dirai d'abord que j'ai fait préparer soigneusement une évaluation, que j'ai soumise à la Chambre, du montant requis pour achever les sections actuellement données à l'entreprise, et celles qui doivent être construites par le gouvernement; cette évaluation m'a donné le chiffre de vingt-huit millions de dollars.

M. BLAKE. Cela comprend-il les dépenses déjà faites?

Sir CHARLES TUPPER. Cette somme représente tout ce que le trésor du Canada paiera sur les contrats adjugés, et pour l'achèvement de la section que le gouvernement doit construire à ses frais.

M. BLAKE. Ces chiffres représentent-ils le coût final de ces constructions, y compris ce que l'on a déjà dépensé?

Sir CHARLES TUPPER. Chaque dollar des dépenses. On se rappelle qu'il y a un an, je fis quelques observations à ce sujet, dans cette Chambre, et on m'informa que certains députés voudraient avoir copie du discours que je fis en cette occasion. Il ne m'en reste qu'un petit nombre d'exemplaires, mais je serais heureux d'obtempérer à ce désir, parce que je ne m'oppose aucunement à ce qu'ils en lisent, notent, approuvent et digèrent le contenu dont je me tiens responsable,

M. BLAKE. Il me semble avoir déjà entendu cette rengaine.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur dit qu'il a déjà entendu mon discours, et moi, j'occupe actuellement l'attention de la Chambre en parlant du discours de l'honorable monsieur, discours beaucoup plus éloquent et plus habile que le mien. Je croyais lui avoir rendu justice, mais, puisqu'il y tient, je signalerai à la Chambre quelques faits nouveaux qu'elle apprendra, j'en suis sûr, avec plus de plaisir, qu'elle n'écouterait certaines observations plus ou moins originales. Je dirai donc que nous avons soumis l'évaluation à l'ingénieur en chef; elle a été publiée en forme de brochure, et nous en avons fait usage dans le débat. Il n'y a pas longtemps, l'honorable monsieur a répété les expressions dont je m'étais servi, en disant que la ligne serait de construction plus qu'ordinaire. Cela est énergiquement et techniquement vrai. J'ai dit à la Chambre que, dans la position où se trouvait le gouvernement, s'étant chargé de cette entreprise, nous nous sentions obligés, après avoir construit, d'après les plans et devis, de l'honorable monsieur, (M. Mackenzie), une ligne de première classe jusqu'à la rivière Rouge, de construire la section qui traverse les prairies, au meilleur marché possible, de manière à répondre aux besoins présents de la région, c'est-à-dire, à n'en faire qu'un bon chemin de colonisation. La Chambre se rappelle que nous avons évalué le coût de cette construction à \$84,000,000. Dans cette somme, il faut comprendre huit millions pour couvrir les frais d'exploration et partie de ceux de construction.

M. BLAKE. Ces quatre-vingt-quatre millions comprennent-ils tout cela?

Sir CHARLES TUPPER. Oui; les quatre-vingt millions comprennent l'embranchement de Pembina, évalué à \$1,700,000, et les explorations. Je dois dire que l'évaluation que j'ai soumise dernièrement diffère un peu de celle que j'avais présentée l'année dernière, et j'avouerai franchement que nous avons basé nos calculs sur l'évaluation la plus large. Nous ne voulions pas être dans l'obligation de dire à la Chambre que nous avions dépensé le crédit voté.

M. MACKENZIE. De quel contrat s'agit-il?

Sir CHARLES TUPPER. De toutes les sections données à l'entreprise entre la baie du Tonnerre et de la rivière Rouge?

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur veut-il dire que ces contrats ont été préparés par lui, ou qu'on les a préparés quand il était ministre?

Sir CHARLES TUPPER. J'ai déclaré deux fois que j'avais différé la publication des avis, afin de me procurer les détails les plus complets.

M. MACKENZIE. Je voudrais savoir si les devis ont été modifiés entre l'époque de la demande des soumissions et celle où on les a reçus.

Sir CHARLES TUPPER. Je puis seulement dire qu'avant d'avoir publié les devis ou demandé des soumissions, en outre de l'intervalle entre le changement d'administration et notre entrée en charge, nous avons donné deux délais aux soumissionnaires, afin d'avoir le temps de faire dresser les devis avec soin. Cette évaluation dressée par l'ingénieur actuel et que j'ai déposée sur la table de la Chambre—les \$28,000,000—comprend tout ce qui a été dépensé jusqu'à présent, et tout le montant nécessaire,—à notre avis et en considérant les travaux d'après le mode actuel,—pour compléter l'exécution du contrat soumis à la Chambre.

M. ANGLIN. Parlez nous de la section Yale-Kamloops.

Sir CHARLES TUPPER. Oui, de la section Yale-Kamloops, et de omnibus rebus. J'ai déjà dit que le montant indiqué pour les travaux d'ingénieurs, à part la construction,

est de \$1,600,000 et j'établis une distinction entre ce montant et les trois millions de dollars répartis sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique canadien, trois millions qui n'entrent aucunement dans les frais de la construction que nous allons transférer. Ces trois millions ne doivent pas être inclus, parcequ'ils n'ont pas été affectés à la construction de cette section en particulier.

M. BLAKE. Ils forment partie des dépenses faites pour déterminer le tracé et, par suite, doivent être inclus dans les frais de construction de la section dont il s'agit.

Sir CHARLES TUPPER. Si l'honorable monsieur veut bien examiner l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, 1874, élaboré par son honorable ami (M. Mackenzie) il y trouvera clairement spécifié que les frais de ces études ne seront pas nécessairement payés par les entrepreneurs.

M. MACKENZIE. L'Acte dit que cette question devra être réglée après l'adjudication du contrat.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai dit franchement que la loi prescrit que ces frais pourraient ou ne pourraient pas être à la charge des entrepreneurs; mais cela implique suffisamment qu'ils ne seront pas portés à leur compte.

M. MACKENZIE. En tout cas, c'est le pays qui solde le compte.

Sir CHARLES TUPPER. L'évaluation soumise à la Chambre, ne comprend pas les frais d'exploration. Il y a un an, je distinguais cet item des \$80,000,000 requis pour le chemin de fer du Pacifique canadien; mais l'évaluation comprend toutes les dépenses déjà faites et celles qui, d'après nous, sont nécessaires pour achever toute l'entreprise.

J'attirerai maintenant l'attention de la Chambre sur les évaluations du contrat qu'on vient de lui soumettre. On évalue à 2,627 milles le parcours de la ligne que les entrepreneurs s'engagent à construire. Je puis ajouter que, dans la supposition où les entrepreneurs voudraient changer le tracé, par exemple faire passer la ligne au nord du lac Nipegon, au lieu du sud, et ajouter cinquante milles au parcours, ils ne recevront pas un dollar de plus que le montant du contrat.

Sir ALBERT J. SMITH. Mais s'ils diminuaient le parcours?

Sir CHARLES TUPPER. Je serais très-content qu'ils le diminuent, et ils n'en recevront pas moins le montant porté au contrat. Nous avons fait chaîner la ligne, comme je l'ai dit; le parcours est de 652 milles; mais il n'est pas fort aisé de faire le tracé de construction aussi court que le tracé à la chaîne. Chacun comprendra cela.

J'examinerai maintenant toutes les propositions du contrat, dans l'ordre où elles ont été soumises à la Chambre—l'ordre dans lequel elles ont été votées en parlement. J'examinerai les propositions de 1873 qui représentent l'autorisation donnée par le parlement à l'administration d'alors d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Le gouvernement accordait une subvention de \$30,000,000 pour la ligne principale de 2,627 milles, (j'indique le tracé actuel pour établir le contraste), et un octroi de 50,000,000 d'acres de terres: 20,000 acres par mille pour l'embranchement de Pembina, soit 1,700,000 acres et 20,000 acres par mille sur l'embranchement de Nipegon qui a 120 milles, soit 3,000,000 d'acres; de sorte qu'on 1872 le parlement vota une concession de 54,700,000 d'acres. Et si l'on donne une certaine valeur à ces terres, pour établir une comparaison.....

M. BLAKE. Vraiment!

Sir CHARLES TUPPER. Par exemple, un dollar l'acre. Je sais que l'honorable monsieur n'a pas foi dans la valeur de ces terres et qu'il a fait partager son opinion au chef de l'ancien gouvernement; mais je crois qu'avec l'aide du *Globe*, je pourrais arriver à leur faire voir qu'elles valent

Sir C. TUPPER

jusqu'à un dollar l'acre. Je n'espère pas en faire monter davantage le prix, même avec cette puissante assistance, mais enfin j'espère leur faire accepter le chiffre d'un dollar. Pour établir une comparaison, admettons qu'elles valent un dollar. Le parlement a voté un subside de \$81,000,000, en espèces et en terres, et l'a mis à la disposition du gouvernement pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Comment cette proposition a-t-elle été accueillie? Eh! bien, comme je l'ai dit, M. l'Orateur, une compagnie fut formée et nous passâmes avec elle un contrat qui lui donnait tous les pouvoirs et moyens à notre disposition pour commander tous les marchés monétaires de tous les pays, mais ils n'ont pu réussir.

M. ANGLIN. Je croyais que c'était le fait de l'ancien premier-ministre.

Sir CHARLES TUPPER. Depuis lors, l'honorable chef de l'ancien gouvernement n'a cessé de déverser le ridicule sur cette proposition; il a toujours déclaré que ces arrangements étaient insuffisants pour assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Devant une assemblée publique, en ma présence, l'honorable monsieur a déclaré—et il ne pouvait pas déverser de ridicule plus amer sur le projet qu'en employant l'expression dont il s'est servi—qu'on obtiendrait le même résultat en offrant trente dollars qu'en accordant trente millions de dollars et cinquante millions d'acres de terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Depuis lors jusqu'à ce jour, pas tout-à-fait ce jour, mais jusqu'à ces derniers mois, jusqu'au moment où le contrat a été rendu public, chacun, dans le pays, était porté à croire (nos amis comme nos adversaires) que l'honorable monsieur avait raison, que ces offres étaient insuffisantes et que l'histoire de notre administration et des cinq années subséquentes pendant lesquelles les honorables messieurs étaient aux affaires, prouve qu'elles étaient insuffisantes en effet; et l'honorable monsieur verra que, l'an dernier, alors que j'étais *in extremis*, alors que les honorables messieurs de la gauche criaient à tue-tête que nous allions ruiner le pays avec cette entreprise, qu'il fallait absolument en réduire les frais, l'évaluation la plus basse que je pus soumettre à la Chambre, pour une construction très-inférieure s'élevait à \$80,000,000.

J'en viens à la proposition de 1874. En quoi consistait-elle? L'honorable monsieur fit voter, en parlement, la construction des 2,627 milles de la ligne principale, du lac Nipissingue à Burrard Inlet, celle de 85 milles, embranchement de Pembina, et celle de 85 milles, embranchement de la baie Georgienne,—le tout mentionné dans l'acte que déclare que l'on traitera les embranchements comme la ligne principale, en y affectant des subventions proportionnelles.

M. MACKENZIE. J'ignorais que l'Acte fixât le terminus à Burrard Inlet.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur ne devrait vraiment pas m'interrompre pour faire une objection captieuse qui n'a aucun trait à la question. Il sait que, pour établir une comparaison, je dois adopter un tracé bien défini, et il se rappelle qu'il s'est occupé de Burrard Inlet, quand il eut à déterminer le choix du tracé et qu'il choisit le tracé de Burrard Inlet, comme étant le meilleur. L'honorable monsieur ne devrait donc pas m'interrompre pour faire une objection aussi frivole qui ne se rapporte aucunement à la question, et n'a pour but que de détourner la discussion commencée. Or, que put-il constater? Simplement, que c'était le tracé le plus court.

M. MACKENZIE. Non.

Sir CHARLES TUPPER. Le tracé le plus court, parce que si l'honorable monsieur en eût adopté un autre, il aurait augmenté la distance.

M. MACKENZIE. Non.

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

M. MACKENZIE. Ce n'est pas le plus court. Il y a d'autres tracés plus courts.

Sir CHARLES TUPPER. J'en viens à l'Acte, à la loi insérée dans nos statuts par l'honorable monsieur lui-même, l'autorisation que le parlement lui accorde de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'y trouve-t-on ? Pour ces 2,797 milles, c'est-à-dire pour la ligne-mère et les embranchements, il fit voter, non dans le budget, mais en vertu d'une loi, une avance de \$10,000,000 sur \$27,970,000. De plus, M. l'Orateur, il se fit autoriser à céder 20,000 acres de terres pour chaque mille de ce parcours, soit 55,940,100 acres.

M. BLAKE. Pas pour chaque mille ?

Sir CHARLES TUPPER. Pour chaque mille, comme l'honorable monsieur peut le voir par l'Acte de 1874.

M. BLAKE. J'é pensais que le contrat pour l'embranchement de la Baie Georgienne ne comprenait pas d'octrois de terres.

Sir CHARLES TUPPER. Tel était le contrat de M. Foster, qui coûte 20,000 acres de terres et si ces terres ne se trouvent pas le long de la ligne, on les prendra dans une partie quelconque du Canada.

M. MACKENZIE. Mais nous ne possédons point de terres dans les provinces.

Sir CHARLES TUPPER. Il a fallu les prendre au Nord-Ouest.

M. MACKENZIE. Chacun sait cela parfaitement.

Sir CHARLES TUPPER. J'ignore si le contrat stipule que ces terres pourront être prises dans la province d'Ontario. A cette époque, l'honorable monsieur avait quelque espoir d'être à même de rendre justice à la province d'Ontario, et il aurait pu y obtenir une certaine étendue de terres.

M. MACKENZIE. Une demande formelle a été faite.

Sir CHARLES TUPPER. Oui, mais sans succès. Ce même Acte prescrit que les entrepreneurs pourront exiger quatre pour cent d'intérêt sur tout montant additionnel qu'ils auront dépensé à pour l'achèvement de la ligne. L'honorable monsieur publia son avis pendant six mois, sans obtenir de réponse. Maintenant, comment calculerons-nous le montant à payer, comparativement à l'autre contrat ? Il y a un moyen bien facile et très satisfaisant. L'honorable monsieur adjugea le contrat pour 85 milles, et bien que, je l'admets, la construction de cette section de la ligne soit plus difficile que la plupart de toutes les autres sur le chemin du Pacifique, l'honorable monsieur avouera que le prix était fort raisonnable.

M. MACKENZIE. Certainement.

Sir CHARLES TUPPER. Alors, M. l'Orateur, j'ai perdu toute confiance en l'honorable monsieur. L'honorable monsieur a-t-il oublié que quand le contrat Foster fut annulé et que nous dîmes qu'il n'avait pas usé de toute la prudence possible dans l'adjudication de ce contrat, il repoussa cette idée avec indignation et répondit que nulle difficulté n'avait surgi et que le contract n'avait pas été abandonné pour les raisons prétendues.

M. MACKENZIE. Je parlais d'après les ingénieurs. Mais j'ai constaté qu'ils se trompaient.

Sir CHARLES TUPPER. Nul doute que quand l'honorable monsieur a fait cette déclaration, il la croyait vraie. Si l'honorable monsieur veut bien étudier les détails de la ligne qui passe au nord du lac Supérieur, puis faire la même étude à partir des passes de la rivière Fraser, ou du pied des Montagnes Rocheuses et de là jusqu'à Kamloops, Emory Bar et les Montagnes-Rocheuses, il trouvera que l'embranchement de la baie Georgienne représente bien les difficultés moyennes de la ligne. Lorsque l'honorable mon-

sieur publia ses avis, il reçut une soumission de M. Munson, de Boston, à quatre pour cent sur \$7,500; tandis que la soumission de M. Foster était de quatre pour cent sur \$12,500 et les autres missions dépassaient de beaucoup cette somme. M. Foster acheta le contrat le plus bas, celui de M. Munson; un contrat fut passé avec lui et je l'ai sous les yeux. Il stipule que M. Foster recevra \$10,000 par mille, en espèces, 20,000 acres de terre par mille et quatre pour cent d'intérêt sur \$7,500 pendant vingt-cinq ans. Mais je dois rappeler à la Chambre que M. Foster se rendit à New-York, puis en Angleterre et qu'il employa tous les moyens possibles sans pouvoir trouver un seul capitaliste qui voulût prendre les intérêts de l'entreprise. Je regarde ce contrat comme indiquant bien la moyenne des frais qu'il faut ajouter au montant que le parlement avait autorisé, et je crois avoir indiqué une moyenne dont tous les hommes d'affaires reconnaîtront le chiffre modéré. L'intérêt annuel de quatre pour cent, sur \$7,500 est de \$300 par mille; en ajoutant cet intérêt au montant que j'ai indiqué, on obtient \$20,977,500 pour les 2,977 milles.

M. BLAKE. Pourquoi capitalisez-vous cette somme ?

Sir CHARLES TUPPER. Je ne la capitalise pas, mais elle devra être payée en espèces, comme l'autre.

M. BLAKE. En vérité !

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur prétendait-il que lorsque nous souscrivons une obligation en vertu d'un contrat, nous ne devons pas l'acquitter ?

M. BLAKE. L'obligation de payer année par année, pendant 25 ans, n'implique pas le total de ces paiements, chacun le sait.

Sir CHARLES TUPPER. Non, M. l'Orateur, mais il implique le paiement d'une somme beaucoup moindre. Que l'honorable monsieur applique ce principe aux \$25,000,000 que nous devons payer au syndicat, et il arrivera également à une somme beaucoup moindre. L'honorable monsieur trouvera aussi qu'aux termes auxquels le parlement—en 1874—autorisait l'ancien gouvernement à assurer la construction du chemin de fer du Pacifique, le montant payable en espèces était de \$48,947,500, somme qui, ajoutée aux 55,940,000 d'acres de terres à \$1 l'acre donnerait \$104,887,500, montant le plus faible, chacun l'admettra, qui puisse représenter fidèlement le montant que l'on devait dépenser pour cette entreprise.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

Sir CHARLES TUPPER se résume ainsi : M. le Président, à l'ajournement je parlais du montant que le parlement avait mis à la disposition de mon honorable ami, le chef de l'ancien gouvernement, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et je constate que j'ai fait une légère erreur. Je m'empresse de la rectifier. J'ai dit que la distance du Nipissingue, à Burrard Inlet est de 2,627 milles. Je dois ajouter 40 milles à cette distance en calculant le montant qu'en vertu de l'Acte de 1874, le parlement avait mis à la disposition du gouvernement pour la construction du chemin de fer, parce que, vous vous le rappelez, le gouvernement du jour avait fixé le terminus du chemin de fer, non pas à la station de Callendar, sur le lac Nipissingue où il se trouve actuellement et où l'ancienne administration l'avait d'abord fixé, mais à quarante milles au sud de ce point. Par suite, aux termes de cet Acte, l'honorable monsieur aurait eu à dépenser, non-seulement \$104,887,500, au plus bas chiffre, mais de faire construire aux mêmes conditions 40 milles de plus et prolonger la ligne jusqu'au terminus fixé par l'ancien gouvernement. Cela ajoutera \$400,000 en espèces, \$300,000, également en espèces, représentant quatre pour cent sur \$7,500 par mille, pendant 25 ans, et \$300,000 en terres, à un dollar l'acre, ou \$1,500,000

annuellement, pour rendre l'évaluation tout-à-fait exacte, total, \$105,387,500.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai démontré que le parlement avait mis à la disposition de mon honorable ami, (sir John A. Macdonald,) en 1872, la somme de \$84,700,000 pour la construction de la ligne, et que le parlement avait placé \$106,387,500 à la disposition du chef du gouvernement, en 1874,—somme à laquelle il faut ajouter les \$1,500,000 dont je viens de parler. J'en viens maintenant au contrat qui est soumis à la considération de la Chambre.

Pour la section de la ligne entre Fort William et Selkirk, 410 milles, l'embranchement de Pombina, 85 milles, et la section de Kamloops à Burrard Inlet, 217 milles—le tout représentant 712 milles, qui seront transférés à la compagnie lorsque la ligne sera achevée—les montants que le gouvernement a dépensés et devra dépenser représentent \$28,000,000.

Pour la construction de la ligne entre le lac Nipissing et Fort William, 650 milles, et de Selkirk à Kamloops, 1,350—2,000 milles en tout—le gouvernement est convenu de payer \$25,000,000, en outre des \$28,000,000, plus une concession de 25,000,000 d'acres de terres, ce qui représente une subvention de \$53,000,000, en espèces, et de \$25,000,000 en terres, en évaluant les terres, comme je l'ai fait aux termes du contrat de 1873, et de l'acte de 1874, à un dollar l'acre. Ainsi donc, pour construire le chemin de fer du Pacifique, le Canada dépensera \$78,000,000.

Ainsi se trouve justifié, selon moi, la déclaration que j'ai faite, au commencement de cet exposé, savoir, que ces conditions sont beaucoup plus avantageuses que toutes celles qui ont été précédemment obtenues ou sanctionnées par le parlement pour l'exécution de cette grande entreprise.

Voici donc, en résumé, la position : contrats adjugés en 1873, \$84,700,000 ; contrats adjugés en 1874, \$104,887,500, plus \$1,500,000 pour prolonger la ligne jusqu'au point où, en vertu de cet Acte, elle aurait dû commencer ; contrat de 1880, actuellement soumis à la Chambre, \$78,000,000.

Maintenant, M. l'Orateur, permettez-moi de démontrer à la Chambre, qu'en prenant le contrat Foster pour base de mon calcul des dépenses qu'auraient entraînées l'Acte de 1874, si l'on avait pu exécuter les travaux dans ces conditions, l'évaluation est raisonnable, et même très basse, si l'on en croit ce que disait l'honorable chef de l'ancien gouvernement, au sujet des difficultés que présente cette section.

Voici ce que disait, à ce sujet, l'honorable monsieur, s'il faut en croire *Les Débats* de 1873 : "Vu que cette question reviendra probablement devant la Chambre, je me bornerai de dire ceci : "Ce que les journaux ont publié relativement aux difficultés de cette section, est entièrement faux. On n'a éprouvé aucune difficulté à obtenir la pente exigée par le premier contrat, savoir, 26 pieds au mille pour la région est, et 52 pieds pour la région ouest. Dans deux endroits seulement, ces pentes ont offert quelque difficulté, et les ingénieurs m'assurent qu'il est facile de les surmonter. Les exploitations faites dans le voisinage immédiat de la rivière des Français, indiquent que la ligne traverse une région rocheuse, mais qui n'est pas montagneuse." Les déclarations de l'honorable monsieur viennent donc m'appuyer quand je dis que l'évaluation est raisonnable.

J'attire maintenant l'attention de l'opposition sur une autorité relative aux clauses du contrat ; cela est peut-être nécessaire en vue de l'attitude prise par l'opposition qui, comme l'on peut s'en assurer en lisant le *Globe*, prétend qu'il est inutile d'évaluer à \$1 le prix de l'acre, lorsque chacun sait qu'il vaut \$2. Je serais fort heureux que l'on pût établir ce chiffre, mais ni le chef de l'opposition, ni le chef du gouvernement ne peuvent me contredire sur ce point. J'attire l'attention du comité sur la déclaration faite par le chef de l'opposition, (M. Blake,) lorsque nous discutons le contrat Foster et que je me hasardai à fixer le prix des

Sir C. TUPPER

terres à \$2 l'acre. C'était en 1875, et l'honorable monsieur trouvera ses observations à la page 571 des *Débats de la Chambre des Communes*. Parlant de moi, l'honorable monsieur s'exprimait ainsi :

"Nous le trouvons mettant une valeur à lui sur la subvention en terres. Nous le trouvons exagérant d'autres détails et arrivant ainsi à un total que la Chambre, je crois, ne trouvera pas exact. Si je comprends bien les chiffres, les frais de construction de l'embranchement aboutissant à la baie Georgienne se répartiraient comme suit : Subvention, \$10,000 par mille, \$850,000 ; garantie de 4 pour cent d'intérêt sur \$7,500, pendant vingt ans, lequel équivaut, me dit-on, une fois capitalisé, à \$4,000 en espèces, par mille, soit un montant de \$340,000, ce qui porte à \$1,190,000 le montant que le pays devra dépenser pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne. Relativement à la subvention de 20,000 acres de terres par mille, l'honorable député de Cumberland évalue ces terres à \$2 l'acre. Je ne crois pas que la Chambre accepte ce calcul. Je crois que si l'honorable député propose que l'on entre en négociations avec l'entrepreneur pour lui reprendre ces terres, on le trouvera prêt à s'en défaire à un prix beaucoup moindre que celui que fixe l'évaluation. C'est un calcul entièrement absurde de dire que ces terres valent \$2 l'acre pour le pays. Ce serait, selon moi, fixer un prix élevé que de les évaluer à \$1 l'acre, et même en acceptant cette évaluation, l'embranchement de la baie Georgienne coûterait \$2,890,000, en espèces et en terres."

Le chef du gouvernement du jour exprima son opinion à ce sujet. Mon très-honorable ami fit observer : "Vous allez céder 50,000,000 d'acres de terres." M. Mackenzie répondit : "Oui, mais je ne les évalue pas à \$5 l'acre ; je voudrais pouvoir dire qu'elles valent \$1 l'acre. Mais quelle que puisse être leur valeur, je pense que j'exprime l'opinion du comité en disant que nous réaliserons tout ce que l'on pourra en retirer au-dessus d'un dollar l'acre, et je crois que ce dernier prix sera de beaucoup dépassé, non pas tant que ces terres seront dans leur état actuel, mais à la suite de la construction du chemin de fer du Pacifique."

En 1879, l'honorable monsieur disait :

"Je ne vois pas pourquoi l'honorable monsieur attend un revenu plus considérable de la vente des terres, parce qu'il est absolument indispensable de céder les terres gratuitement aux colons, si nous voulons les attirer. L'honorable monsieur s'imagine-t-il que les colons se rendront au Nord-Ouest et y achèteront des terres à \$2 l'acre, quand, aux Etats-Unis, on offre gratuitement des millions d'acres de terres ?"

Sir JOHN A. MACDONALD. Très-bien !

Sir CHARLES TUPPER. Si nous ne pouvons pas les porter à \$2 l'acre, nous arriverons à ce résultat par l'intermédiaire de la compagnie qui va construire la ligne et par les dépenses qui assureront sa construction. L'honorable monsieur ajoutait :

"Si donc nous voulons coloniser cette région, il faut nous résigner à dépenser des sommes considérables pour aider les colons à s'y rendre, et leur céder gratuitement des terres quand ils seront arrivés. Si l'honorable monsieur réalisait son attente d'obtenir \$2 par acre pour ces 100,000,000, je lui avouerais que je suis tout à fait dans l'erreur à ce sujet."

Sir JOHN A. MACDONALD. Très-bien !

Sir CHARLES TUPPER. Voilà pour la valeur des terres. Je parlerai maintenant du coût de l'entreprise. J'ai évalué les terres à \$1 l'acre, mais je supposerai, pour me mettre d'accord avec les idées des honorables messieurs de la gauche, qu'elles atteindront la valeur de \$1.50 l'acre, et nous verrons alors où nous en sommes avec les honorables messieurs, et jusqu'à quel point se vérifiera la déclaration que j'ai faite en commençant ce débat, savoir, que les conditions auxquelles nous demandons actuellement à la Chambre d'assurer la construction et le fonctionnement du chemin de fer du Pacifique canadien, sont beaucoup plus avantageuses que celles qui ont été jusqu'à présent soumises à la considération de cette Chambre et de la population du Canada.

Si l'on évalue les terres à \$1 l'acre, le contrat de 1873, basé sur l'offre de la compagnie Allan pour la construction de chemin de fer du Pacifique canadien, aurait été adjugé moyennant \$112,050,000. Mais je continue. Appliquant le même principe à l'acte de 1874, on verra que \$132,857,500 avaient été mis à la disposition de mon honorable ami pour la construction de la ligne.

Mais en évaluant les terres à \$1.50 l'acre, quel serait le montant du contrat que nous avons soumis à la Chambre ? Il serait de \$90,500,000. Si nous poussions le calcul jusqu'au

bout, comme le demande le *Globe*, et je crois que ce journal n'a pas tort si nous supposons qu'une fois la ligne construite ces terres vaudront \$2 l'acre, quelle comparaison pourrions-nous établir entre les diverses propositions antérieurement soumises au parlement et sanctionnées, et la proposition que nous venons de soumettre ?

La première proposition, celle de 1873, mettait à la disposition du chef de l'ancien gouvernement pour \$139,400,000 de terres. Le montant placé à la disposition de l'ancien gouvernement, en 1874, en évaluant les terres à \$2 l'acre, était de \$160,827,500, pour les 2,797 milles. La proposition actuelle, dans laquelle on évalue les terres à \$2 l'acre, atteinait un total de 193,000,000 seulement, ou moins que le montant mis à la disposition de l'ancienne administration, par le parlement, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, on évaluant les terres à \$1 l'acre.

Je crois que cet exposé devrait être assez satisfaisant pour tous les députés qui veulent établir une juste comparaison entre les propositions antérieures et la proposition actuelle. Je citerai une autorité à ce sujet, parce que cet applaudissement moqueur de l'honorable député de Lambton indique qu'il n'est pas satisfait ; il semble croire que je n'ai point maintenu la position que j'ai prise et douter que les propositions aujourd'hui soumises au parlement, soient beaucoup plus avantageuses qu'aucune autre proposition antérieurement soumise et approuvée.

Je vais donc expliquer aux honorables messieurs de la gauche—et cela sur bonne autorité—ce que coûteront les travaux que l'on va entreprendre, et j'espère qu'ils seront obligés d'accepter cette évaluation. Je vais citer leurs propres déclarations, leurs propres opinions, et je crois être à même de prouver, d'après l'opinion du chef et du ministre des finances de l'ancienne administration, que les frais de construction sont tels que tout homme intelligent peut accepter ces propositions comme éminemment avantageuses aux intérêts du pays, et ne dépassant pas le montant que les entrepreneurs de ces travaux ont raisonnablement droit de recevoir. Le 12 mai, 1874, M. Mackenzie disait :

“ De ce point, en se dirigeant vers l'ouest, il n'existe évidemment aucun moyen de communication rapide, si ce n'est par voie ferrée, et la section de la Colombie anglaise coûterait seule \$35,000,000, et partant du point que M. Fleming considère comme le point central des Montagnes Rocheuses, en se dirigeant vers l'est, la ligne qu'il faudra construire et relier à la tête de la navigation, coûtera probablement \$100,000,000 ou quelque chose d'approchant.”

Telle est l'évaluation du chef de l'ancienne administration, alors ministre des travaux publics. Cette évaluation fut soumise au parlement, sur l'autorité des ingénieurs du département qui avaient mis à la dresser tout leur jugement et toute leur expérience ; et cette évaluation porte à \$100,000,000 les frais de construction de la ligne qui reliera le lac Supérieur, à la Baie du Tonnerre, avec l'Océan Pacifique. Or, la proposition actuelle assure la construction de toute la ligne dans dix ans, moyennant \$78,000,000, en donnant aux terres la valeur que les honorables messieurs de la gauche ont fixée eux-mêmes. On aurait pu supposer que l'honorable député de Lambton, frappé d'horreur en présence de cette évaluation de \$100,000,000 pour la section mentionnée de la ligne, aurait abandonné le projet, comme dépassant les ressources du Canada. Mais en qualité de premier ministre, ayant toutes les responsabilités de cette haute position, il ne voulut pas manquer à son devoir et fit la déclaration suivante, relativement à la section de la Colombie anglaise qui devait coûter \$35,000,000 : “ Nous nous proposons de commencer les travaux, sitôt que les explorations seront terminées.” Il proposa aussi de dépenser \$100,000,000, s'il était nécessaire, pour relier le lac Supérieur aux ports du Pacifique. Le chef de l'ancienne administration s'exprimait ainsi :

“ Nous avons franchement avoué échoué dans la tentative de donner aux terres une valeur active, afin d'engager les capitalistes anglais à se charger de la construction de la ligne ; mais nous admettons, avec la même franchise, la nécessité de construire la ligne à l'aide de subventions

directes en espèces, ou d'un système combiné de subventions en espèces et en terres.”

L'honorable monsieur a bravement rempli son devoir et n'a pas voulu se soustraire aux onéreuses responsabilités que lui imposait sa position. Il ajoutait :

“ Nous proposons d'abord de payer, par mille, une somme fixe de \$10,000, et, en second lieu, d'accorder, comme l'ancien gouvernement, une concession de 20,000 acres de terre dont je parlerai tout à l'heure, puis d'inviter les compétiteurs à indiquer le montant sur lequel ils exigent la garantie de 4 pour cent, afin de leur fournir ainsi la somme qu'ils pourront juger nécessaire pour construire la ligne. Bien des personnes pensent que \$10,000 par mille et 20,000 acres de terres, en supposant qu'elles réalisent \$1 l'acre, ne suffiront pas pour la construction. Cette somme serait amplement suffisante pour construire certaines parties de la ligne, mais non point pour la construire d'une extrémité à l'autre. J'ignore et nous n'avons aucun moyen d'évaluer les frais probables de la construction, par mille, si ce n'est en consultant notre propre expérience et celle de nos voisins. Le chemin de fer Intercolonial coûtera environ \$45,000 par mille, bien qu'il traverse, en général, une région fort avantageuse, que toutes les localités qui se trouvent sur son parcours soient d'un accès très facile, et qu'on ait pu se procurer les constructions en fer et les lisses à une époque où le prix du fer avait considérablement baissé. Le chemin de fer du Pacifique du Nord a coûté, jusqu'au point où il est rendu, c'est-à-dire à la rivière Rouge, \$47,000 ou \$48,000 par mille, d'après les livres de la compagnie. Or, M. l'Orateur, sur presque tout son parcours, cette ligne traverse une région de prairies, aisément accessible, où l'on trouve tous les matériaux, et qui est aussi avantageuse qu'aucune autre partie de nos territoires, avec cet avantage, en outre, qu'elle se trouve plus près des producteurs d'approvisionnements qu'aucune autre section de la ligne, si ce n'est celle qui se trouve immédiatement sur les bords du lac. Je ne parlerai pas du Pacifique Central, parce que les frais de construction de cette ligne ont été si énormes, elles ont donné lieu à des spéculations si extraordinaires, qu'on ne saurait aller chercher là des termes de comparaison. Mais jugeant d'après ce qu'a coûté la construction de nos propres chemins de fer, nous n'avons aucune raison de supposer que l'on puisse construire cette ligne d'une extrémité à l'autre, à moins de \$60,000 par mille, ou même plusieurs millions de dollars en outre. Naturellement, certaines sections dépasseront de beaucoup ce chiffre, mais sur toutes les sections situées à l'est des Montagnes-Rocheuses, cette somme devra couvrir approximativement les dépenses. Or, M. l'Orateur, nous proposons de donner aux compagnies \$10,000 par mille, plus 4 pour cent d'intérêt sur la somme qu'elles fixeront dans leurs soumissions, et la somme ainsi désignée nous servira à déterminer quelle est la soumission la plus basse ; l'octroi de terres sera de 20,000 acres dans tous les cas. J'ai déjà dit que le pays aurait à supporter les frais de cette entreprise, qu'ils devront être payés par la population du pays. Il est parfaitement inutile de supposer que pour le moment, et d'ici à quelque temps, on puisse regarder la ligne comme une entreprise purement ou même partiellement commerciale. Je ne crois pas, en effet, que la compagnie qui construira la ligne puisse en retirer des avantages d'ici à bien des années, et j'exprime librement mes vues à ce sujet, persuadé que le seul moyen de conduire honnêtement les affaires du pays, est de toujours formuler à leur sujet, des opinions franches et honnêtes.”

Cette évaluation qui n'est pas nouvelle, me semble, dans tous ses détails, la plus franche, la plus honnête que l'honorable monsieur ait jamais faite. Il ajoute :

“ M. l'Orateur, nous désirons que les honorables messieurs qui ont assumé cette responsabilité, nous démontrent comment il est possible de construire un chemin de 2,500 milles de parcours, dans un pays dont la population n'est que de quatre millions ; et qui, sur presque tout son parcours, traverse une région presque inhabitée, tandis que sur une partie encore plus considérable de ce même parcours, la région est très accidentée.”

Je suis heureux que l'époque soit venue où, on répondit à l'honorable monsieur, nous pouvons lui montrer comment on peut exécuter cette gigantesque entreprise, à des conditions tellement avantageuses que les personnes les plus confiantes n'auraient pu se les figurer.

“ Je crois, continue l'honorable monsieur, que quiconque entreprendra la construction de la ligne et celle que soit l'époque de son achèvement, les frais de construction devront, nécessairement, être soldés par la population du pays. Nous savons, M. l'Orateur, que les obligations qui nous seront imposées pour la construction de la ligne n'expirent pas avec son achèvement.”

Je prie l'honorable monsieur de ne pas oublier, maintenant qu'il siège sur les banquettes de l'opposition, que nous aurions cru qu'il manquait à son devoir, si, étant ministre, il n'eût pas signalé à la Chambre le fait qu'à l'achèvement de la ligne, les obligations du pays ne seront pas acquittées, mais ne feront que commencer. Il continua :

“ Supposant que la construction n'exige que le montant minimum de \$100,000,000 indiqué par M. Fleming, vous aurez une assez bonne idée du prix que coûtera finalement cette construction au pays. Même en doublant la dette du pays, vous ne parviendrez pas à emprunter la somme nécessaire pour construire la ligne, payer les frais d'administration et la dette, enfin tous les frais qu'entraînera cette construction.”

Pendant la dernière session, l'honorable monsieur nous a vivement signalé le fait que si le gouvernement construisait la ligne et s'engageait envers le pays et le monde financier à dépenser cent millions de dollars pour cette construction, nous ne devrions pas être étonnés si le prix de l'argent augmente sur tous les marchés du monde.

"Vous ne pourrez pas, ajoute-t-il, emprunter le montant requis à moins de six pour cent."

Cette déclaration n'est pas extravagante, certainement en vue de la grande responsabilité de fournir tout l'argent nécessaire à la construction.

"Si vous ajoutez, continue-t-il, six pour cent aux obligations actuelles du pays, vous aurez, outre nos charges annuelles, six millions de dollars, somme qui, ajoutée à nos obligations antérieures, donnera douze millions de dollars que vous aurez à payer chaque année, sans pouvoir en appliquer un centime aux travaux publics ordinaires dans le pays."

C'est prendre une attitude assez étrange mais qui se recommandait à tous les auditeurs de l'honorable monsieur. Il continue :

"Examinons maintenant dans quelles conditions se trouve la ligne, en supposant que nous soyons capables de remplir les obligations contractées par les honorables messieurs de la gauche; supposons encore que nous construissions la ligne en sept ans, alors, d'après M. Fleming que l'on peut regarder comme une autorité, je n'y vois pas d'inconvénient, il sera impossible que les recettes de la ligne couvrent les dépenses tant que la population de ce territoire ne s'élèvera pas à trois millions, M. Fleming évalue ces frais à huit millions de dollars par année, somme à laquelle il faudra ajouter, chaque année, les frais de renouvellement de la voie. En outre, les personnes qui font autorité dans les questions de chemins de fer, assurent que considérant les difficultés du climat et avec un mouvement ordinaire, la voie (c'est-à-dire les traverses et les lisses) doit être renouvelée tous les huit ou dix ans, en moyenne. Nul doute que les lisses d'acier ne devront pas être renouvelées aussi souvent, mais j'ignore jusqu'à quel point."

D'abord, nous aurions eu à payer \$100,000,000 pour construire la ligne; en second lieu, \$8,000,000 annuellement pour la faire fonctionner, sans tenir compte des recettes que produira le trafic, et, troisièmement, nous aurions à renouveler les lisses et les traverses tous les huit ans, à moins que nous ne fussions usagers de lisses d'acier. Tel est le riant tableau que l'honorable monsieur a tracé lui-même, pour l'information de la Chambre et du pays. Et maintenant il hésite à voter \$78,000,000 pour assurer à perpétuité la construction et l'exploitation de la ligne. Lorsque l'honorable monsieur en arriva à ce point, je résolus de lui faire cette question: "Combien durent, selon vous, les lisses ordinaires?" L'honorable monsieur répondit:

"De huit à dix ans. Telle est, du moins, l'opinion de M. Walter Shanly que l'on croit compétent en pareille matière. Supposant donc que le chemin fût achevé, nous aurions, outre le paiement des intérêts sur le capital, à fournir, pour l'exploitation du chemin de fer, une somme au moins égale à ce montant, ou six millions par année pour maintenir la ligne en bon état."

Il n'y a pas plus d'un an, mon honorable ami, le chef de l'opposition, après avoir acquis toute l'expérience et s'être procuré tous les renseignements nécessaires, pendant les cinq années d'administration de l'honorable député de Lambton, voulut bien communiquer à la Chambre, son opinion sur les frais de construction de la ligne, et les obligations dont nous aurions à nous charger. Avant que l'honorable monsieur refuse de ratifier ce contrat—ce qu'il n'est peut-être pas à même de refuser en sa qualité d'homme public, je désire lui rappeler l'évaluation dont il nous fit part, il y a un an. On la trouve à la page 1458 des *Débats*:

"En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de première classe, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation."

Cela est vrai, et l'honorable monsieur ne faisait que son devoir en signalant à la Chambre, qu'en entreprenant ce travail gigantesque, si nous réduisions les dépenses au minimum, nous n'arriverions à construire qu'un chemin de colonisation. Mais que dit-il encore?

"Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu
Sir C. TUPPER

plus de \$42,500,000, abstraction faite des deux tronçons, à chaque extrémité. Or, que coûteront ces deux tronçons? Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et Burrard Inlet, coûterait, comme je l'ai dit, \$45,000,000; et celui de l'est, entre le Fort William et le Nipissingue, d'une longueur de 650 milles, coûterait, d'après l'évaluation du député de Lambton, \$32,500,000. Ainsi, les deux tronçons, estimés à \$77,000,000, et la section centrale, avec les frais déjà encourus, \$12,500,000 formeraient un total de \$120,000,000."

Et pourtant l'honorable monsieur est étonné, effrayé, et manifeste les plus graves alarmes, à la vue du projet déposé sur le bureau de la Chambre, pour assurer moyennant \$78,000,000, la construction de cette ligne qui, au prix minimum, devrait coûter \$120,000,000, sans tenir compte de la valeur que l'honorable monsieur veut bien attribuer aux terres.

L'honorable monsieur a dit ensuite qu'en outre des dépenses énormes dont il a été question, il fallait considérer les frais d'exploitation que M. Fleming évaluait à huit millions, et que mon honorable ami porte à \$6,750,000 par année, pour toute la ligne, ou \$1,500,000 par année, du Fort William au Pacifique. Naturellement, pour contrebalancer cette somme, il fallait tenir compte des recettes qui, sur certaines sections, égaliseraient peut-être les dépenses; mais il croit qu'au début, sinon pour longtemps, la ligne serait exploitée à perte. Je sais que cet honorable monsieur a le plus grand respect pour M. Fleming, et j'espère qu'en soumettant les observations qu'une mesure aussi importante exige, dans l'intérêt du public, l'honorable monsieur ne perdra pas de vue la position qu'il prit, il y a douze mois, en critiquant nos propositions.

Relativement aux frais de construction je citerai une opinion plus précieuse que celle de l'honorable chef de l'opposition. Personne n'apprécie peut-être plus que moi, l'habileté de l'honorable monsieur comme avocat; son grand jugement lorsqu'il étudie impartialement de grandes questions, qui méritent cette étude—et celle-ci est certainement du nombre—mais l'a-t-il étudiée ainsi. Quoi qu'il en soit, je vais citer une opinion que j'apprécie plus que celle de l'honorable chef de l'opposition, l'opinion d'un homme qui, pendant cinq ans, comme chef du gouvernement de notre pays, a étudié cette question, on connaît tous les détails; je vais parler de l'honorable chef de l'ancienne administration. Après un an d'expérience comme chef de l'opposition et cinq années comme premier ministre, il a voulu donner à la chambre une évaluation des frais dont il s'agit, et j'avoue avec franchise, que je ne suis aucunement disposé à mettre en doute la valeur de son jugement. Voici ses paroles:

"Je vais me servir de l'exposé des ingénieurs eux-mêmes, quant à la nature des travaux sur les différentes sections, de Fort William à Selkirk, et reporter ailleurs les chiffres sur lesquels on base cet exposé. Soixante-dix milles sont représentés comme difficiles, 226 comme de difficulté moyenne, et 114 comme faciles; et afin d'en arriver aux \$18,000,000 que les ingénieurs ont calculés, il faudrait porter à \$75,000 par mille les 70 milles difficiles, à \$39,000 les 226 de difficulté moyenne et \$20,000 les 114 faciles, soit, avec le prix du matériel roulant, évalué à \$1,656,000, un total de \$18,000,000."

De Selkirk à Battleford, les 112 premiers milles sont indiqués comme faciles, et, avec les lisses, clôtures, etc., on peut les porter à \$14,000 par mille, ou \$3,000 de moins que l'embranchement de Pembina. J'ai calculé les 100 milles suivants sur les données fournies par M. Marcus Smith et je ne crois pas qu'on puisse, sur cette section, obtenir une inclinaison qui permit de construire à raison de \$20,000 par mille."

Des événements subséquents ont peut-être jeté beaucoup de lumière sur les commissions reçues et les entreprises adjugées. L'honorable monsieur sait très bien que ce contrat n'a pas été mis à exécution, ce qui confirme bien l'opinion qu'il exprimait relativement à ce que coûteraient les travaux. Il ajoutait:

"Nous avons, sur quelques milles, une quantité de 30,000 verges cubes de terre à enlever, toutes les rampes sont raides; leur degré de déclivité est de cinquante-trois pieds au mille, plusieurs d'entre elles ont cinquante-trois pieds. La moyenne des excavations est de 16,000 verges cubes par mille. Nous avons à enlever en tout 1,600,000 verges de terre, travail qui au plus bas prix des autres chemins, disons une moyenne de vingt-cinq centins, coûterait \$400,000."

"C'est là le coût exact des travaux de terrassement seulement; il ne reste rien pour les ponts, traverses, rails, clôtures, et autres items."

"À partir de la fin de la seconde section de cent milles jusqu'à Battleford, nous avons 277 milles. Les obstacles sur cette partie, ne sont

pas plus considérables que sur le reste de la ligne. Il y a des ponts formidables, mais la ligne est plus éloignée pour le transport des rails. J'établis le prix de cette section à \$21,000 par verge.

J'appelle l'attention de l'honorable député sur ces chiffres, pour ce qui a trait au montant que nous aurons à payer, en vertu de ce contrat, pour la section centrale. Comme je l'ai déjà dit, ces opinions que mon honorable collègue s'est formées, après une longue expérience, sur le prix le plus bas auquel pourrait revenir la construction du chemin, méritent la plus sérieuse considération.

M. MACKENZIE. Vous n'y avez pas accordé beaucoup d'attention il y a un an.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député dit que je n'y ai pas accordé beaucoup d'attention il y a un an, mais on les envisageant au point de vue des événements qui se sont produits depuis, je suis prêt à admettre qu'il y a un grand fond de vérité dans l'argument de l'honorable monsieur. Il dit encore :

« Ensuite de Battleford à Edmonton les ingénieurs disent qu'il y a treize milles très-difficiles que j'évalue à \$60,000 par mille, c'est-à-dire \$10,000 de moins que les travaux les plus difficiles à l'est de Selkirk.

J'espère que si l'honorable député critique le montant que nous nous proposons de dépenser sur la section centrale, il n'oubliera pas qu'il couvre la construction des 13 milles qu'il évaluait à \$60,000 par mille. \$10,000 de moins que pour les travaux difficiles à l'est de Selkirk. Il ajoute :

« Quarante-neuf autres milles de la ligne sont classés comme modérément difficiles et je les évalue à \$49,000 par mille ; soixante-dix milles très modérés à \$25,000, et quatre-vingt-dix-huit milles faciles à \$20,000 par mille ; ce qui fait pour cette section une moyenne de \$27,000 par mille. »

L'honorable député dit que nous avons construit la ligne de Pembina à Selkirk ; sa longueur est de 85 milles. Elle traverse la prairie, une région des plus favorables ; il dit que le montant de l'estimation que j'ai demandé l'an dernier pour l'embranchement de Pembina, était de \$1,750,000, mais elle devait être appliquée à des travaux plus considérables, celle que je présente maintenant pour la construction de l'embranchement de Pembina, car, ainsi que les honorables députés pourront s'en rendre compte, les dépenses élevées qu'il y avait à faire sur cet embranchement pour usines, matériel roulant, etc., incomberont à la compagnie, l'estimation se trouve donc ainsi réduit à \$1,500,000.

M. MACKENZIE. Veuillez nous exposer ces réductions en détail.

Sir CHARLES TUPPER. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai accepté l'estimation de l'ingénieur, en portant au compte du chemin ce qui était juste, c'est-à-dire le coût des travaux de construction et de mise en opération. Le coût de l'embranchement de Pembina a donc été évalué à \$1,750,000. Nous la réduisons maintenant de \$250,000, car ainsi que je viens de le dire, les dépenses que nous aurions eu à faire immédiatement sur cette section sont, en vertu du contrat, à la charge du syndicat. Comme la Chambre ne l'ignore pas l'estimation que j'ai soumise l'an dernier pour l'embranchement de Pembina et que l'honorable député a trouvée trop basse, était de plus de \$20,000 par mille ; cette ligne traverse un pays entièrement plat ; elle ne demande pas de ponts dispendieux, elle ne traverse pas de marais difficiles à dessécher ; en un mot cette section ne comprend que des prairies. D'après l'estimation qui a été déposée sur le bureau de la Chambre, l'embranchement de Pembina aura coûté \$17,270 par mille, lorsqu'il aura été livré au syndicat. L'honorable monsieur continue :

« Ainsi donc, y compris le subside de \$1,400,000 au Canada Central \$100,000 pour le pont de Selkirk, \$300,000 pour les travaux d'art sur un parcours de 1,946 milles, le coût total du chemin à l'ouest du lac Supérieur sera de \$89,002,000.

Telle est son opinion. J'ai cité l'opinion de l'honorable chef de l'opposition à l'effet que cette entreprise pour laquelle nous avons accordé un contrat, exige du parlement un crédit de \$28,000,000. D'après l'estimation présentée

il y a un an par le chef de l'opposition, le chemin devait coûter \$120,000,000 et une estimation plus réduite reposant sur des calculs plus sérieux, soumise par l'honorable député qui est de tous les membres siégeant à la gauche de la Chambre le plus apte à juger la question, établit que l'entreprise coûtera au pays une somme de \$89,002,000. Il ne s'agit pas d'une question de terre ; nous nous occupons de l'estimation la plus basse de l'argent qui devra sortir du trésor du Canada et l'estimation de l'honorable chef de l'opposition fixée d'après toutes les informations qu'il a recueillies sur la question était, en chiffres ronds, de \$90,000,000. Mais j'ai tort ; je fais à l'honorable député une grande injustice.

M. BLAKE. L'estimation que j'ai donnée est celle de l'honorable député de Lambton.

Sir CHARLES TUPPER. Je le sais bien, je pensais que c'était bien celle de l'honorable député de Lambton, ce qui donne encore plus de force à mes arguments. Je n'essaierai même pas de montrer qu'il y a une divergence d'opinion entre les honorables messieurs. Je constate que leurs calculs n'ont que peu différé entre eux. J'allais abandonner cette section du nord du lac Supérieur, mais l'honorable député de Lambton ramène la question et montre qu'à l'ouest du lac Supérieur, de la baie du Tonnerre au Pacifique, nous ne pouvons construire la ligne à moins de \$89,000,000. C'est là sa plus basse estimation. Voyons maintenant ce qu'il dit à propos du chemin de fer, à la tête du lac Supérieur.

« Tandis que de Fort William au Nipissingue, environ 650 milles, à \$50,000 par mille, donnerait \$32,500,000 ou un total de \$121,500,000. »

De sorte que ces messieurs refusent d'accepter un défi dont le résultat serait de montrer que leur opinion diffère sur une grande question publique. Après mûre considération après avoir pesé la responsabilité qu'ils assumaient s'ils présentaient à la Chambre des calculs qui ne soient pas sages, judicieux et exacts, sur lesquels la population de ce pays pourraient sûrement baser son opinion, ces deux messieurs ont admis il y a un an que pour construire le chemin de fer du Pacifique, avec de l'argent emprunté dans ce but et dépensé à cette fin, le coût exact de l'entreprise du lac Nipissingue à Port-Moody, Burrard Inlet, serait de \$120,000,000 à \$121,000,000. Il n'y avait qu'une différence d'environ un million et demi entre leurs calculs :

« On observera que si j'applique les chiffres tel que je les ai appliqués c'est-à-dire en calculant la dépense à l'ouest de la rivière Rouge, telle qu'elle s'est produite du lac Supérieur à Selkirk, il sera impossible d'avoir la même qualité de chemins quant aux pentes, courbes et constructions, pour des prix moindres que ceux que j'ai évalués. Je suis certain de ne pas me tromper dans ces chiffres et il sera impossible de construire un chemin de fer ; on ne fera qu'un tramway. »

Ce montant est de \$84,000,000 et il ne permettra d'avoir qu'un tramway ; pour avoir un chemin de fer véritablement digne de porter ce nom, il faudrait dépenser \$121,000,000, c'est là le chiffre donné par l'honorable monsieur. Il continue ainsi :

« L'honorable ministre des chemins de fer pense qu'il est indifférent que nous ayons des pentes difficiles ou faciles à l'ouest de Winnipeg. Il pense que le trafic n'en sera pas affecté. Je vois que l'ingénieur-en-chef, avec la prudence qui le distingue, s'est soigneusement abstenu de parler de ce chemin comme faisant partie du Pacifique. Il en parle comme d'un chemin de fer de colonisation et ce n'est pas autre chose. L'honorable ministre des chemins de fer doit mériter des éloges, doit porter le blâme pour ce nouveau plan qui consiste à transformer un chemin de fer en une ligne qui sera impropre au gros trafic. »

Je suis reconnaissant des petites faveurs, et je suis disposé à assumer le crédit ou le blâme d'avoir franchement déclaré à la Chambre, que mon intention n'était pas de construire un chemin de fer de premier ordre, mais un chemin à aussi bon marché que possible, pour aider à la colonisation. J'ai fourni à la Chambre les estimations des deux honorables députés siégeant, l'un à la droite, l'autre à la gauche de l'ex-ministre des finances, et je croirais manquer à mon devoir envers la Chambre, si je ne lui montrais que cet honorable monsieur, lui-même, ne considère pas la construction du

chemin de fer du Pacifique comme une entreprise facile et qu'il partage pour beaucoup les vues et les opinions de ses deux honorables collègues. Sir Richard Cartwright disait en 1874, dans son discours sur le budget :

« Afin de bien comprendre l'importance du fardeau que nous serons obligés de nous imposer pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, on doit se rappeler que l'estimation la plus basse pour la construction du chemin jusqu'au Pacifique canadien dépasse \$100,000,000 et cela en supposant qu'on accorde un plus long délai pour sa construction * * *. J'ai parlé à la séance de l'après-midi des dépenses qu'entraîneraient la mise en opération du chemin de fer Intercolonial et des autres chemins de fer du gouvernement fédéral, principalement dans les provinces maritimes. Les déficits qui se produisent ainsi chaque année, se montent à la somme énorme de \$1,250,000. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un fait dont l'évidence éclatera aux yeux de tous ses honorables membres. Ces chemins de fer sur la plus grande partie de leur parcours, traversent un pays colonisé depuis cinquante ou soixante ans. Puisque ces chemins de fer entraînent d'aussi énormes dépenses il devient évident pour tous que le coût de l'entretien d'un chemin de fer de 3,000 milles de longueur traversant un pays presque entièrement inhabité, sera beaucoup plus considérable. Longtemps après l'achèvement d'un chemin de fer il faut faire des dépenses considérables pour le mettre en bon état de fonctionnement et de réparations ; c'est un fait qu'on ne doit pas perdre de vue en considérant le véritable caractère du projet.

Je crois avoir donné à la Chambre des preuves suffisantes pour la convaincre que la proposition que nous avons l'honneur de soumettre à l'approbation du Parlement, mérite sa favorable considération, non-seulement parce qu'elle demande une somme moindre que celle qui a été votée en 1873 et subséquemment en 1874 pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mais parce que le contrat est basé sur des chiffres peu élevés si on les compare à ceux que les honorables députés de l'opposition, avec toute l'expérience qu'ils avaient de cette grande entreprise, considéraient comme insuffisants pour assurer sa construction, sans qu'il en soit cependant détourné un seul dollar pour assurer ensuite la mise en opération du chemin.

Je crois avoir prouvé à la Chambre d'une manière irréfutable, que la proposition que nous avons l'honneur de soumettre à l'approbation du Parlement mérite sa favorable considération, non-seulement parce qu'elle demande une somme moindre que celle qui a été votée en 1873 et subséquemment en 1874 pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mais parce que le contrat étant basé sur des chiffres peu élevés, si on les compare à ceux que les honorables députés de l'opposition, avec toute l'expérience qu'ils avaient de cette grande entreprise, considéraient comme insuffisants pour assurer sa construction, et beaucoup plus favorable au pays.

Je crois qu'il est de mon devoir de dire que jamais de ma vie je n'ai éprouvé pour le parlement une plus profonde reconnaissance que lorsque, malgré les déclarations surprenantes faites par ces bons messieurs, je l'ai vu placer 100,000,000 arpents de terre à la disposition du gouvernement, pour lui permettre de construire le chemin de fer du Pacifique. Je sais que tout homme intelligent, dans cette Chambre et en dehors de son enceinte, considère cette loi comme ayant une importance vitale pour le pays. Je sais que l'on comprend que c'était un devoir que nous devions au pays d'entreprendre cet immense travail malgré les dépenses colossales qu'il entraînait et malgré les appels énormes qu'il était nécessaire de faire au trésor du pays. Je sais que nous étions obligés d'obéir aux inspirations du meilleur jugement qu'il était possible de nous former sur la question tout en obéissant aux leçons de l'expérience. Je sais que pour le gouvernement c'était demander beaucoup au parlement que de solliciter l'autorisation de continuer cette grande entreprise. Mais nous avons compris que la construction de ce chemin étant nécessaire pour développer le grand Nord-Ouest, pour placer ce pays dans la position qu'il doit occuper et pour augmenter les ressources du Canada tout entier, nous devions demander que des terres autrement inutiles soient utilisées pour sa construction.

La Chambre doit comprendre que nous ne nous faisons pas illusion sur la responsabilité que nous assumons en

Sir C. TUPPER

demandant la dépense d'une aussi forte somme, et nous n'ignorions pas aussi que lorsque nous aurions achevé la ligne d'un bout à l'autre et que nous serions prêts à la mettre en opération, une responsabilité encore plus lourde peserait sur le pays qui aurait à subvenir aux moyens nécessaires pour assurer avec succès sa mise en opération, car personne ne peut méconnaître l'immense responsabilité qu'entraîne l'exploitation de près 3,000 milles de chemin de fer traversant un semblable pays. Mais le parlement comprit que la construction de ce chemin était essentiellement nécessaire au développement du Canada et il donna généreusement au gouvernement l'appui qui lui était demandé : il l'a fait avec la conviction que nous avons l'intention de disposer de ces terres de façon à protéger définitivement les anciennes provinces contre la taxe qu'il serait nécessaire d'imposer pour construire ce chemin de fer.

Le gouvernement est sensible au généreux sentiment qui porte ses amis dans cette Chambre à le soutenir malgré les craintes et l'alarme qu'ont essayé de répandre les honorables députés de l'opposition lorsqu'ils ont été à même de critiquer précisément le même projet pour l'exécution duquel ils réclamaient de la Chambre les pouvoirs nécessaires. La Chambre, je le sais, comprend avec quel plaisir nous rencontrons ce soir le peuple du Canada en la personne de ses représentants et avec quelle satisfaction nous pouvons dire que grâce aux moyens que nous avons été autorisés à employer pour l'achèvement de ce travail, nous sommes en position de déclarer que non-seulement le chemin sera construit dans son entier mais qu'ensuite le Canada sera délivré de la responsabilité de son exploitation et cela pour l'insignifiante considération d'une somme d'un peu plus de \$2,000,000 par année que le pays aura à payer, non dès maintenant, mais elle représente tout ce que nous aurons à payer en admettant que nous ayons à servir pour toujours les intérêts de tout l'argent que le syndicat obtiendra en vertu de ce contrat.

Nous sommes heureux d'être en position de pouvoir établir non-seulement cela, mais encore qu'à part les 100,000,000 d'arpents de terre que le parlement a mis à notre disposition il y a deux ans, il nous en reste 75,000,000 pour couvrir les \$2,000,000 d'intérêt,—dépenses qui seront diminuées jusqu'au jour qui n'est pas loin de nous où nous aurons l'orgueilleuse satisfaction de voir le Canada occuper une position glorieuse et prospère et il n'aura plus alors à verser un seul dollar pour la construction ou l'exploitation de ce chemin de fer.

Je dois dire que j'ai été grandement satisfait des critiques dirigées contre la proposition que nous soumettons actuellement au Parlement. Rien ne m'a donné plus de confiance dans la solidité de notre position, l'attitude inexpugnable que nous occupons au Parlement et au dehors que les critiques que ce projet a rencontrées dans la presse. Je parlerai d'abord du *Citizen*. Je vois par la critique de ce journal dont nous avons droit d'attendre une critique juste et dépourvue de passion, que le propriétaire a ouvert ses colonnes, non-seulement à une plume hostile, mais à un écrivain de mauvaise foi qui n'a pas voulu exposer les faits avec impartialité devant le pays, c'est ce qui fortifie la conviction que je possède de l'excellence de la proposition que nous soumettons au Parlement.

Si ce contrat contient des clauses qui puissent donner lieu à des objections sur lesquelles il est nécessaire d'attirer l'attention du Parlement et qui soient de nature à le faire condamner, était-il nécessaire que la personne qui a écrit l'article du *Citizen* dénature entièrement, du commencement à la fin, toutes les clauses du contrat qu'il a commentées. Je dis que rien plus que ces critiques n'a fortifié la conviction que j'entretiens de l'excellence de cette mesure, qu'elles viennent du *Citizen* de la part duquel je me serais attendu à mieux, du *Free Press*, dont je n'espère pas un meilleur traitement, ou du *Globe* de Toronto. Et lorsqu'en lisant ces journaux je m'aperçois que toutes les critiques,

toutes les attaques sérieuses sont basées sur des faits inexacts je suis confirmé dans l'opinion que le contrat est inattaquable et qu'une critique impartiale et juste les amènerait à lui donner leur adhésion.

En voyant ces critiques je pense à la position qu'occuperait un homme ayant accepté un contrat pour la construction du *Great Eastern*, énorme navire, de tous les bâtiments du monde le plus grand, en même temps que celui dont la construction a été la plus coûteuse. Je me demande, M. le président, quelle serait la position d'un homme qui, après avoir construit un navire et l'avoir entièrement équipé entendrait ses armateurs lui dire que comme dessin, matériaux et main-d'œuvre, le navire ne laissait rien à désirer, mais qu'il y avait quelque chose dans la forme de la voile qui ne leur convenait pas et qu'en conséquence ils ne prendraient pas le bâtiment. Je dis donc, M. le président, que lorsque nous nous présentons à la Chambre avec une mesure de cette importance, lorsque nous occupons, relativement à l'achèvement probable de cette grande entreprise une position sur laquelle n'auraient pu compter, il y a douze mois, les gens les plus confiants dans l'avenir, nous voyons ces messieurs hésiter. Quoique nous ayons trouvé des capitalistes ayant de grandes ressources à leur disposition pour pousser une entreprise si essentielle au progrès du Canada, quoique le travail doive être entièrement confié à l'initiative commerciale, ces messieurs faisant volte-face, malgré leurs propres déclarations maintes fois enregistrées, se plaignent des arrangements que nous avons eu le bonheur de pouvoir soumettre au Parlement.

Sans les remarques des honorables membres de l'opposition, qui m'ont amené à croire le contraire, j'aurais pensé que c'était un projet pour lequel je pouvais demander en toute confiance l'appui non-seulement des honorables députés qui soutiennent ordinairement le gouvernement, mais celui des honorables messieurs de l'opposition qui par leurs votes et les déclarations les plus catégoriques de leurs chefs ont accepté, pour la construction du chemin, des conditions bien moins favorables que celles qui sont contenues dans le contrat actuel. Mais, disent ces messieurs, nous n'aimons pas la compagnie, — remarque des plus injurieuses pour les personnes formant le syndicat.

M. MACKENZIE: Qui a dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER: L'organe des honorables députés en cette ville.

M. MACKENZIE: Entendez-vous parler du *Citizen* ?

Sir CHARLES TUPPER: Peut-être le *Citizen* est-il maintenant l'organe des honorables députés de l'opposition. Je sais que dans le court espace de vingt-quatre heures, par un moyen quelconque, ils nous ont enlevé le *Times*. Je ne suis nullement surpris, M. le président, que les honorables messieurs de l'opposition repoussant avec mépris l'imputation que le *Free Press* est leur organe et l'interprète de leurs opinions, — un journal qui essaie de prodiguer l'insulte à des personnages occupant une haute position au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Ces honorables messieurs n'aiment pas la compagnie, mais on peut supposer qu'il s'est opéré une révolution dans leurs idées sur cette question. Les personnes qui se sont chargées du chemin occupent aujourd'hui vis-à-vis du pays la position la plus forte que peuvent envier des capitalistes engagés dans une entreprise de cette importance. Les Canadiens qui font partie du syndicat sont des hommes qui possèdent une réputation d'habileté commerciale hors ligne, le succès qu'ils ont obtenu en menant à bien d'autres grandes entreprises de chemins de fer constitue pour nous la meilleure garantie possible de la manière dont ils s'acquitteront de leurs engagements envers le gouvernement et le parlement du Canada. On m'a dit que les propriétaires du chemin de fer de St. Paul, Minneapolis et Manitoba sont membres du syndicat, et je suis fier d'apprendre que tel est le cas en effet; je dis donc que s'ils étaient demeurés

en dehors de l'association, ils se seraient trouvés en antagonisme avec le Canada parce qu'ils sont les propriétaires d'un chemin de fer au sud de notre grand Nord-Ouest et d'immenses étendues de terre le long de la ligne.

Tous nous savons que le grand obstacle au parfait développement du Nord-Ouest, était l'absence d'un chemin de fer du Pacifique canadien, parce que notre immigration était obligée de se faufiler pour ainsi dire à travers les territoires des États-Unis. Les grands efforts qui ont été faits pour attirer l'immigration aux États-Unis et intercepter celle qui se dirigeait sur le Nord-Ouest, n'ont pas été accomplis par le gouvernement de ce pays ou par les législatures des États, mais bien par les compagnies de chemins de fer qui avaient une intérêt personnel à conserver ces immigrants sur leurs propres territoires. Nous avons annexé ainsi au Canada une partie considérable de l'État du Minnesota, et tout homme de bon sens se convaincra facilement qu'une compagnie qui s'est engagée à construire et à exploiter un chemin de 650 milles, de la baie du Tonnerre au Nipissingue et qui sera propriétaire de mille milles de chemin de fer, de la rivière Rouge au Nipissingue, ne peut moins faire que d'attirer par cette route et les chemins de fer du sud, grand nombre d'immigrants pour se fixer sur les terres, car c'est là la seule condition de succès de leur entreprise.

Les intérêts que posséderont ces messieurs dans le chemin de fer du Pacifique seront dix fois plus considérables que ceux qu'ils ont jamais possédés dans le chemin de fer de Saint Paul, Minneapolis, et Manitoba et quelle que puisse être leur nationalité, la signature qu'ils ont opposée au contrat donne au Canada la preuve la plus évidente qu'ils n'épargneront aucun effort pour amener du trafic au chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député semble croire qu'on ne pourra exercer sur cette compagnie le contrôle et la surveillance désirables.

M. MACKENZIE. Qui a dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER. Je crois ne pas être injuste envers l'honorable chef de l'opposition en disant qu'il a accueilli la mention que j'ai faite de la compagnie comme il accepte habituellement une chose qui lui est désagréable.

M. BLAKE. Je ne comprends pas parfaitement l'honorable monsieur.

Sir CHARLES TUPPER. Comme je l'ai dit, cette compagnie se compose de capitalistes du Canada et d'autres pays; ce sont des hommes de haute réputation, des hommes dont les noms sont les meilleures garanties que l'on puisse donner au pays, que toutes les entreprises dont ils se chargeront seront heureuses. Quant aux conditions du contrat, je dis sans hésitation qu'on n'aurait pu faire un plus grand tort au Canada qu'en rendant les conditions de l'arrangement assez onéreuses pour que leur accomplissement au lieu d'être heureux entraîne l'insuccès. Je dois dire qu'au moment de la signature du contrat, nous avons fait tout en notre pouvoir pour obtenir les meilleures conditions possibles, agissant toujours sous l'impression que nous devions au Canada de passer un contrat susceptible d'accomplissement, d'accorder à ces messieurs un contrat équitable et de leur permettre de se charger de cette grande et gigantesque entreprise dont nous étions anxieux de faire reposer le fardeau sur leurs épaules pour nous en délivrer.

Et maintenant qu'il me soit permis de demander à la Chambre si pour un contrat d'une telle importance on doit se livrer à la chicane, à l'ergotage, comme on le ferait pour une transaction ordinaire, au risque que ce contrat dont les négociations sont si difficiles à conduire, ait le sort de celui de 1873 dont les conditions étaient bien plus avantageuses que celles de celui-ci. Mais ce n'était pas un contrat susceptible d'être rempli, car dans l'état où se trouvait alors le pays, les parties ne pouvaient réunir les capitaux nécessaires. C'est dans

cet esprit que nous abordons maintenant la question et je demande à tous les membres de cette Chambre indistinctement, si nous ne serions pas indignes de représenter le parlement du Canada, dans l'administration des affaires publiques, si nous n'avions pas compris qu'il était dans les intérêts du pays de faire un arrangement de nature à nous assurer le secours des capitaux requis et à permettre aux personnes intéressées dans cette grande entreprise de la mener à bien, comme elles le feront j'en ai la certitude. Ces messieurs, nous le savons, possèdent tous les avantages que peut entraîner la disposition d'un capital; nous pouvons dire sans crainte de nous tromper que leur habileté, leur énergie, leur connaissance parfaite de ce genre d'entreprises sont autant de conditions de nature à assurer la réussite du contrat, je demanderai donc aux honorables messieurs ce qu'à part de cela, est désirable et nécessaire.

J'ai parlé de la position qu'occupaient ces messieurs, je voudrais demander maintenant aux honorables membres de l'opposition si le Canada pourrait espérer voir exécuter ce contrat avec le succès que tous nous désirons, souhaitons et espérons, si nous l'avions conclu avec le corps de capitalistes le plus puissant que l'on puisse trouver dans la cité de Londres? Qu'aurions-nous eu? D'abord un ingénieur anglais avec des idées extravagantes et complètement ignorant de ce qui se rattache aux travaux de construction des chemins de fer dans un pays comme le nôtre, puis ensuite, en dépit de l'importance des ressources dont ils auraient pu disposer, un insuccès dont ils auraient été cause, et bien plus la déconsidération du crédit du pays, lorsque les porteurs de bons seraient frustrés de l'intérêt qu'ils s'attendaient à retirer de leur placement. En jetant un coup d'œil sur la liste des capitalistes américains, canadiens, anglais, français ou allemands intéressés dans l'entreprise, on se convaincra que le Canada a été mieux partagé et que c'est une bonne fortune pour le gouvernement que de leur avoir confié l'entreprise.

On prétend que la garantie de un million de piastres pour l'exécution du contrat n'est pas assez forte. On dit qu'un capital de cinq millions de piastres, versé dans l'espace de deux ans et un dépôt d'un million ne suffisent pas. Voici quelle est mon opinion à ce sujet: pourvu que nous ayons réussi à nous aboucher avec les personnes pouvant le mieux mener l'entreprise à bonne fin, moins nous demanderons de garanties, plus nos intérêts seront sauvegardés. En effet, plus nous diminuerons les ressources de la compagnie, plus nous restreindrons ses chances de succès.

M. BLAKE. Afin d'améliorer la position, permettez-nous de supprimer la clause relative au million.

Sir CHARLES TUPPER. Ce serait aller trop loin. Je tiendrais à attirer l'attention de l'honorable chef de l'opposition sur une entreprise semblable exécutée sur ce continent, —j'entends parler du chemin de fer de l'«Union Pacific.»— et à lui demander si le capital de cette compagnie était plus considérable ou si la garantie qu'elle a fournie était plus élevée que celle qu'on a exigée de la nôtre.

En examinant comment ont été exécutées quelques-unes de ces grandes entreprises, il verra que la meilleure garantie que le gouvernement peut posséder est la confiance que les capitalistes qui se sont chargés de l'exécution du projet, le mèneront à bonne fin. L'honorable député se convaincra que le contrat qui est soumis à la Chambre donne la meilleure garantie de la prompte exécution des travaux. En vertu du contrat, le syndicat doit achever le chemin en dix ans, —c'est-à-dire qu'il sera terminé en juillet 1891,—et je crois devoir rappeler, M. le président, quoique le chef de l'opposition ait semblé l'oublier, qu'il a pris sur lui, il y a un an, d'émettre son opinion et d'exprimer, à ce qu'il m'a semblé, sa sympathie personnelle, au sujet de la position déplorable dans laquelle se trouvaient les représentants de la province de Québec. L'honorable député a dit «que la province de Québec avait dépensé onze millions de piastres, dépense

Sir C. TUPPER

«qu'elle pouvait difficilement supporter, pour la construction d'un chemin de fer provincial dans le but de s'emparer du trafic du Pacifique. Québec, dit-il, a étendu les bras du côté du grand Nord-Ouest; il s'est rendu au-devant du trafic du Pacifique jusqu'en cette ville; la question est de savoir quelle période de temps s'écoulera avant que cette dépense porte ses fruits. Les revenus de la ligne sont ceux sur lesquels comptait Québec, c'est-à-dire qu'ils couvrent une fraction de l'intérêt des sommes dépensées pour sa construction, mais la province espérait aussi qu'il attirerait dans ses principales villes le grand courant du commerce de l'ouest et donnerait à sa population une immense prospérité; mais à moins de la construction d'un embranchement direct, ces espérances de la province de Québec ne seront pas réalisées; si la partie est n'était pas construite avant l'achèvement de la partie ouest, il espérait que tous ses habitants vivraient encore pour jouir de ses bénéfices.»

Je ne veux pas prétendre que ces remarques renferment un sarcasme, ni que l'honorable monsieur ne répandait pas de véritables larmes, lorsqu'il s'apitoyait sur le sort malheureux de la province de Québec. Mais où sont la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard; où est la province d'Ontario? Comment se trouvent-ils aujourd'hui dans une position qui aurait amené le sourire sur nos lèvres si on nous l'avait prédite il y a un an. Si l'on nous avait dit, il y a un an, que dans le cours de cette session nous serions à même de conclure un contrat en vertu duquel, en 1891 toutes les villes de ces provinces auraient des communications faciles avec les territoires du Nord-Ouest du Canada, nous aurions considéré la chose comme impossible. Est-il rien de plus essentiel à la prospérité de cette province et des villes de l'est, Québec, St. Jean et Halifax, que d'avoir un accès facile au Nord-Ouest?

Il est un fait acquis, c'est que cet immense pays, possédant des millions d'arpents de terre fertiles, rendant d'abondantes moissons à l'agriculteur, devra pendant les dix années à venir se fournir aux manufactures des anciennes provinces. Il est donc d'une importance vitale pour toutes les sections du Canada et pour le Nord-Ouest en particulier, qu'on établisse le plus promptement possible des communications faciles, rapides et à bon marché.

J'attirerai maintenant pour quelques instants l'attention de la Chambre sur ce que nous devons faire. La ligne sera commencée le 1^{er} juillet prochain, à la station de Callendar, près du lac Nipissingue; les travaux seront exécutés graduellement, et ils seront poussés chaque année de manière à ce que la section soit reliée au chemin de fer du Pacifique en 1891. Pour ce qui est du tracé, tout le monde sait que la construction de cette ligne diminuera de 500 milles la distance entre nos grandes villes et Winnipeg, la grande capitale du Nord-Ouest. Mais en admettant que nous soyons obligés de passer par le Sault Sainte-Marie, en absence d'un autre ligne au nord du lac Supérieur, la distance par le Sault à Duluth serait, de Nipissing au Sault Sainte-Marie 294 milles, du Sault Sainte-Marie à Duluth 410 milles, de Duluth, *via* Emerson à Winnipeg, 464 milles, distance totale de la station de Callendar à Winnipeg, 1,168 milles. C'est là la route la plus courte que le gouvernement pouvait espérer construire il y a douze mois. Aujourd'hui nous proposons la construction d'une ligne directe, devant être commencée le 1^{er} juillet prochain, et qui abrégera la distance de 111 milles.

M. BLAKE. Nous avons ainsi 1,057 milles de Winnipeg à South East Bay.

Sir CHARLES TUPPER. Il y a 1,006 milles du Nipissingue, en suivant la baie du Tonnerre, jusqu'à Winnipeg si nous prenons le lac, soit 1,057 milles par chemin de fer; la distance de la station de Callendar à Linkoping, endroit où la ligne se reliera à l'embranchement de la baie du Tonnerre

est de 686 milles, et celle de Linkoping à Winnipeg, de 371 milles. Ainsi donc, la Chambre peut se convaincre que nous atteignons Winnipeg par la route la plus courte possible. Elle verra aussi que la distance de Montréal à la station de Callendar est de 354 milles, par la ligne de Gravenhurst, est de 226 milles, soit 128 milles de moins que de Montréal.

Je répondrai maintenant à quelques objections qui ont été présentées contre le projet. On me dit que le type du chemin est inférieur à celui du "*Union Pacific*," et qu'il aurait pu être préférable. J'admets volontiers qu'après avoir réussi à conclure un contrat, il soit convenable d'y inclure des clauses sévères, mais puisque j'ai exposé à la Chambre les conditions auxquelles ces capitalistes se sont engagés à construire ce chemin, j'espère qu'elle pensera avec moi que nous devons les traiter aussi bien que possible. Je voudrais savoir quelle serait la position qu'assumerait le gouvernement du Canada si, après avoir offert \$84,000,000 en 1873 à la compagnie dont Sir Hugh Allan était le président, il exigeait de ces messieurs qui s'engagent à faire le travail pour \$78,000,000, des conditions plus onéreuses que celles qui étaient stipulées dans le contrat précédent. Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien consulter le projet de contrat avec la compagnie dont Sir Hugh Allan était le président, ils constateront qu'il pourvoyait à ce que le type de la construction et de l'équipement du chemin de fer du Pacifique canadien soit celui de l'*Union Pacific*. Ainsi donc, comme pourront le dire les membres de cette Chambre et les esprits impartiaux, nous ne nous sommes pas écartés de notre devoir sur cette question. Mais quel est ce type de chemin ? Il y a une demi douzaine de chemins de fer parmi les plus importants dont les rampes et les courbes sont plus sujettes à objections que celle du chemin de fer *Union Pacific*. Je crois donc qu'il n'y a guère de place ici pour la critique. Lorsque le chemin de fer *Union Pacific* fut construit, le gouvernement qui lui donnait une subvention plus forte que celle que nous accordons à notre chemin, convint que le type du chemin de fer *Baltimore et Ohio* serait celui de l'*Union Pacific* et le chemin *Baltimore et Ohio* est regardé, tout le monde le sait, comme un chemin de première classe qui fait un trafic énorme. Le chemin de fer *Portland et Ogdonsburg*, et une demi-douzaine d'autres voies américaines ont adopté un type qui ne peut être comparé à celui que nous avons choisi. Il serait donc oiseux de ma part, de vouloir prouver à la Chambre, que le gouvernement du Canada n'aurait pas été fondé à exiger de ces messieurs qui consentaient à construire le chemin à meilleur marché que Sir Hugh Allan, un type plus élevé que celui qui a été choisi. Mais nous avons une meilleure garantie que celle que nous aurions pu insérer au contrat, que le chemin sera d'un type excellent, c'est que ces messieurs ne construisent pas le chemin pour le faire exploiter par le gouvernement du Canada, mais qu'ils le construisent comme leur propriété, et lorsqu'il sera terminé, ils auront à trouver les moyens de conserver et d'exploiter cette voie ferrée, et tout vice de construction retomberait alors sur eux et non sur nous. Et, M. l'Orateur, comment aurais-je pu leur poser des conditions si rigoureuses lorsqu'ils avaient entre les mains ma propre déclaration—celle du gouvernement du Canada—qu'avec toutes les ressources du pays pour nous soutenir, nous nous étions crus obligés d'abaisser le type général de la route afin de construire une voie ferrée à bon marché, et que l'estimation la plus basse d'une telle voie était de 80 millions de piastres, c'est-à-dire un montant plus considérable que celui que nous leur accordons en argent et en terres, en comptant la valeur de celles-ci à une piastre de l'acre ? Je pense, M. l'Orateur, que je puis me dispenser de parler davantage de ce sujet. Retiendrai-je longtemps la Chambre pour lui parler d'une autre objection qu'on a soulevée, relativement à la façon dont le coût du chemin a été réparti sur les différentes parties de la voie ferrée. Si les honorables députés ont

suivi la description faite, il y a un an, par le premier ministre, des difficultés qu'il y aurait à surmonter entre la rivière Rouge et le pied des Montagnes-Rocheuses, je pense qu'ils en arriveront à cette conclusion que le prix fixé au contrat n'est pas exagéré. J'attire l'attention de la Chambre sur ce fait. Le gouvernement exige que le chemin entre la rivière Rouge et le pied des Montagnes-Rocheuses, soit fait au plus tôt, aussi promptement que possible. Je suis autorisé par les principaux membres du syndicat à déclarer au public qu'ils se proposent de terminer la voie ferrée jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses d'ici à trois ans. Si l'on croit que c'est une tâche gigantesque pour le présent syndicat de construire 300 milles de chemin de fer, je puis dire aux honorables députés que l'année dernière a vu quelques-uns des membres du syndicat construire de 200 à 300 milles de chemins de fer à travers un pays presque semblable au nôtre. Il n'y a donc aucune exagération de leur part à dire qu'ils se proposent de construire le chemin presque au pied des Montagnes-Rocheuses en trois ans et d'en terminer 300 milles pendant la prochaine saison. Quelle sera la conséquence de ce travail ? Son exécution entraînera, au début de l'entreprise, une dépense énorme dès que ce contrat sera ratifié par le parlement, ces messieurs devront délier les cordons de leur bourse et verser entre nos mains, non-seulement un dépôt d'un million de piastres, mais en tirer encore un autre million pour équiper le chemin qui sera prêt à l'exploitation et ce chemin sera prêt dans le courant de l'année. Après avoir lu les déclarations larmoyantes de l'honorable chef de l'ex-gouvernement, relativement aux terres et aux difficultés qu'il y aura à les vendre, on peut supposer avec raison, que même avec toute leur énergie et leur habileté, il leur faudra attendre deux ou trois ans, avant de pouvoir tirer parti, d'une façon efficace, de la vente de ces terres. Ces messieurs auront donc, dès le début, à dépenser d'énormes sommes d'argent pour équiper les sections terminées, payer le matériel et l'outillage nécessaires aux travaux pendant les trois prochaines années et ils auront ensuite à attendre assez longtemps après cela pour toucher le revenu de la vente des terres. A la fin des trois années, tout cet outillage sera mis en œuvre sur les autres sections. Je crois donc que plus on examinera cette affaire, plus on sera convaincu que dans la répartition de l'argent aucune injustice n'a été faite.

Ceux qui honorent de leur confiance, non pas le ministère actuel, mais le chef de l'ex-gouvernement, n'ont qu'à examiner les déclarations que j'ai lues ce soir, et dans lesquelles il estimait à \$20,000 par mille le coût de la section qui devait être construite à l'ouest de la rivière Rouge, pour comprendre les avantages du nouveau plan. Les membres du syndicat auront encore à déboursier un autre million, et ce sera pour nous payer le chemin construit à l'ouest de la rivière Rouge et le matériel de construction que nous avons en cet endroit.

Cela posé, les honorables députés verront que nous avons fait une répartition équitable du coût du chemin par mille. Si le syndicat veut que cette entreprise ne tourne pas à mal, il lui faudra, dès le début, dépenser beaucoup d'argent pour faire venir des immigrants au pays. Je regarde le plan de faire construire le chemin par une compagnie comme étant d'une importance vitale à un certain point de vue : c'est qu'au lieu d'avoir à faire la concurrence à des compagnies de chemins de fer pour avoir des immigrants, nous verrons une gigantesque compagnie ayant des ramifications dans les États-Unis, en France, en Allemagne, dans les îles Britanniques, prêtant son concours au gouvernement pour attirer vers nous des immigrants. Mais cela forcera ces messieurs du syndicat à faire une dépense énorme. La seule chance qu'ils peuvent avoir d'alimenter le chemin de fer, s'ils le construisent, sera de jeter dans les fertiles vallées du Nord-Ouest, une nombreuse population, aussitôt que possible, et par ce moyen créer un trafic nécessaire à l'exploitation du chemin.

On me dit que l'on s'objecte aussi beaucoup à l'exemption de taxes pour les terres; je n'hésite pas à dire que j'aurais préféré ne pas voir cette clause du contrat, dans le seul but de céder aux préjugés sérieux qui existent dans le pays sur cette question. Mais nous avons ici deux points importants à prendre en considération. Le premier était de conclure pour le pays le marché le plus avantageux possible; le second était de ne pas imposer de conditions qui tout en étant d'aucun avantage matériel pour le pays, auraient, selon toute probabilité, conduit à un désastre, quand la compagnie aurait placé son prospectus sur le marché monétaire. Tout le monde comprendra que cette exemption de taxes ne changera rien à la position que nous avons lorsque ce chemin était construit comme entreprise du gouvernement.

Lorsque mon honorable ami construisait le chemin par l'agence directe du gouvernement, aucune taxe n'aurait pu être prélevée sur ces terres avant qu'elles fussent utilisées, occupées. Aucune province, municipalité, ou corporation quelconque établie, ou pouvant l'être plus tard, n'aurait pu imposer la plus légère taxe sur ces terres avant qu'elles fussent vendues ou occupées; mais aujourd'hui du moment où il y aura vente ou occupation, elle seront sujettes à l'impôt. Je ne m'arrêterai pas à discuter la question de l'exemption de taxe accordée au chemin, car messieurs les députés n'ont qu'à jeter un coup d'œil sur les lois des États-Unis et celles de tous les pays où l'on a dû construire des grandes lignes de chemins de fer, pour se convaincre que la politique du gouvernement des États-Unis a toujours été d'exempter de taxes ces voies ferrées, le chemin lui-même, ses accessoires, les stations, enfin tout ce que comprend le terme: chemin de fer. Un des juges des Cours des États-Unis a déclaré que, vu que ces chemins étaient des entreprises nationales, des bienfaits publics, d'utilité générale à la prospérité de tous, ils devraient être exempts de taxes d'état et de municipalité. Nous n'avons fait que suivre ce qui se pratique aux États-Unis et ce à quoi nous étions tenus, comme l'opposition le comprendra. Quelle était notre position? Nous demandions à ces messieurs du syndicat, de venir de l'avant et de se charger d'une tâche devant laquelle nous reculions. Je n'hésite pas à dire que nécessaire et importante comme l'entreprise l'est, le gouvernement sentait qu'elle était colossale et tremblait lorsqu'il pensait aux frais de sa mise à exécution et aux dépenses d'entretien et d'exploitation de la route une fois terminée. Et je demande à cette Chambre de me dire en toute sincérité si lorsque nous passons de nos épaules à celles d'une compagnie toute cette responsabilité, si elle pense pas que nous devons pas, autant que faire se pourrait, placer le syndicat dans une position aussi favorable que celle que nous occupions nous-mêmes. C'est là tout ce que nous avons fait, et comme je l'ai déjà dit, dès que les terres seront utilisées, elles seront sujettes aux taxes. On m'a dit que les terres de la compagnie dite "Canada Company," étant exemptes de taxes, il en est résulté beaucoup d'abus.

M. MACKENZIE. Elles n'étaient pas exemptes de taxes.

M. BLAKE. La compagnie n'était qu'un propriétaire ordinaire d'une grande étendue de terres.

Sir CHARLES TUPPER. Oh! les terres étaient en grandes sections. Alors l'affaire est de moitié moins grave.

M. BLAKE. Au contraire, ce n'en est que plus mal.

Sir CHARLES TUPPER. Je suppose que c'est parce qu'elles étaient exemptes de taxes. Alors nous aurons soin que ces terres ne soient pas données en grandes sections (blocs). Nous avons prévu la difficulté et nous y avons pourvu. Mais comme je le disais tantôt, ces messieurs doivent vendre leurs terres. Il est impossible d'alimenter le chemin sans établir dans le pays une population aussitôt que possible. On dit que cette affaire constitue un monopole gigantesque. Non-seulement le gouvernement exempté

Sir C. TUPPER

les terres de taxes, mais de plus il crée un monopole. Si nous pouvons faire valoir un argument puissant en notre faveur, c'est ceci: en vertu du contrat Allan de 1873, 54 millions d'acres de terres étaient pour ainsi dire mis sous séquestre, si vous regardez comme séquestrées les terres concédées à une compagnie. En vertu du contrat actuel, on ne réserve pour la compagnie que 25 millions d'acres. Le contrat Allan de 1873 et l'Acte du chemin de fer du Pacifique de 1874, donnaient les terres aux intéressés en sections de 20 milles carrés. D'après le dernier contrat, chaque mille alterne sur l'étendue de tous les sections et le long de tout le chemin, reste en possession du gouvernement. Peut-il y avoir là un monopole? Qu'est-ce à dire! en vertu du contrat Allan, le gouvernement, celui-ci était obligé, tant comme le gouvernement des États-Unis l'était envers le chemin de fer Northern Pacific, à ne pas vendre de terre au-dessous de \$2.50 l'acre. D'après le présent contrat, nous sommes libres de concéder toutes les terres qui restent en notre possession, si l'intérêt public l'exigeait. Il n'y a pas de points sur lequel le syndicat ait insisté autant que sur la nécessité de coloniser les terres le plus tôt possible. Ses membres prétendent que nous devrions être trop heureux de pouvoir établir gratuitement un colon sur chaque acre de terre appartenant au gouvernement. Pour parler encore de monopole, nous prétendons qu'au lieu de séquestrer 54 millions d'acres, en sections de 20 milles, sur les deux côtés de la voie; qu'au lieu d'être obligés de vendre des terres à \$2.50, nous pouvons ouvrir à la colonisation, sans faire payer un sou aux colons, les 29 millions d'acres que le gouvernement se réserve pour les utiliser dans l'intérêt du pays, en sus de la concession de terre faite au syndicat, ou que nous pouvons vendre au-dessous du prix minimum fixé par l'acte de 1874. Mais que deviennent les conditions établies il y a un an? Lisez les résolutions passées ici, en Parlement, relativement à la concession de 100 millions d'acres de terres, et vous verrez que le Parlement les a mises à notre disposition d'une façon absolue, pour assurer, par leur moyen, la construction du chemin de fer du Pacifique. Au lieu d'avoir transporté à un monopole, comme on pourrait l'appeler, le titre de ces 100 millions d'acres, nous avons gardé en notre possession 75 millions d'acres pour servir les intérêts du Canada au moyen de concessions gratuites de terres et aussi de la vente de ces terres, dans le but d'en retirer l'argent que, d'après le contrat, nous devons payer au syndicat, c'est-à-dire \$25,000,000. Comme je l'ai déjà dit, la question d'exemption de taxes pour les terres, n'est pas nouvelle. En 1870, un acte fut passé aux États-Unis pour venir en aide à la compagnie dite *International Railway*, aujourd'hui fusionnée avec une autre sous le nom de *International and Great Northern Railroad Company*, lequel acte décrète, comme cela a été fait pour d'autres chemins de fer dans différents États de l'Union, que les terres seront exemptes de taxes. Le gouvernement des États-Unis a donné aux chemins de fer beaucoup de terres d'après le système appelé *head grant*, et dans un cas, une compagnie a été autorisée à choisir dans les terres publiques du Texas, ce pays magnifique qui a excité l'admiration de nos adversaires, les parties les plus belles et les plus fertiles sans être entravée en rien et sans compte à rendre.

"La compagnie a reçu 20 sections de 640 milles chacune des terres non concédées de l'état, pour chaque mille de chemin de fer construit ou qui pourrait être construit, d'après les conditions posées à l'acte de 1870. La dite compagnie, ses successeurs et ses ayants-cause, reçut le droit de choisir les terres sans être obligée de laisser des sections alternes au gouvernement, les dites terres et leurs titres étant exemptés de toutes taxes de municipalité, d'état, de comté et autres pendant vingt-cinq ans."

Ici dès que nos terres seront vendues, elles seront sujettes aux taxes. D'après cette loi des États-Unis, elles demeurent exemptes pendant vingt-cinq ans après avoir passé entre les mains des particuliers. Il n'y a rien de semblable ici. Dès que nos terres sont utilisées ou vendues—et la compagnie ne peut se dispenser de les coloniser, ce qui est le seul moyen de donner de la valeur aux autres—elles sont taxées.

On fait des objections au tracé du chemin. Mais aux termes du contrat, le tracé doit être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil. Je n'hésite pas à dire que cette compagnie sera bien plus en état que le gouvernement de choisir un bon tracé. Elle a un intérêt plus direct, plus personnel, à terminer l'entreprise, et saura mieux choisir le tracé le plus court et le plus avantageux pour tous. Le gouvernement ne peut donner à une entreprise de ce genre, cette surveillance personnelle, directe que peuvent lui accorder des hommes aussi habitués à ces travaux que le sont les membres du syndicat. Dans mon opinion, la restriction qui pourvoit à ce que le tracé soit soumis au Gouverneur en conseil, n'est pas nécessaire, parce que je crois que leur intérêt les oblige de choisir le meilleur tracé. Mais nous avons pourvu, en conservant au Gouverneur en conseil le contrôle général de l'entreprise, à ce que pas un mille du chemin ne fût localisé sans le consentement du gouvernement. On m'informe qu'on s'objecte beaucoup à ce que pouvoir soit donné à la compagnie de construire des embranchements.

Cette Chambre sait-elle qu'aux Etats-Unis, tous les pouvoirs accordés à ce syndicat qui vient prendre la place du gouvernement et le décharger de sa responsabilité dans cette entreprise, sont accordés à tout particulier et à chaque compagnie construisant un chemin de fer. Tout ce que ces personnes ont à faire, c'est d'organiser une compagnie en vertu de la loi générale, enregistrer leur raison sociale, et d'aller construire un chemin de fer où cela leur plaît.

M. MACKENZIE. Faites donc la même chose dans votre Nord-Ouest.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur pourra voir que, quant à la dernière objection que l'on peut faire à notre programme, il m'a devancé, car j'avais l'intention de lui donner crédit pour la libéralité qu'il a montrée au sujet des embranchements. Je veux parler du projet de loi soumis, contenant le programme de l'ancienne administration, programme sur lequel l'opposition ne reviendra pas naturellement. Dans l'état du Minnesota, et partout ailleurs de l'autre côté de la frontière, des embranchements peuvent être construits par n'importe qui aux endroits qu'il leur plaît de choisir. Nous n'avons fait que donner à cette compagnie un pouvoir dont peuvent jouir tous et chacun des habitants des Etats-Unis. L'honorable député de Lambton devrait être le dernier à s'opposer à ce programme.

M. MACKENZIE. Quel programme ?

Sir CHARLES TUPPER. Le programme qui consiste à donner au syndicat le privilège de construire des embranchements reliés à la ligne-mère.

M. MACKENZIE. Mais il y a prohibition pour tous les autres.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas de prohibition. Cette remarque n'est qu'une preuve de la difficulté, du dilemme dans lequel se trouvent placés les honorables messieurs de la gauche. Parce qu'ils ne peuvent trouver d'objections légitimes à ce programme, il leur faut en fabriquer. Le projet de loi ne renferme pas semblable disposition, ne contient pas une ligne accordant un monopole à ces messieurs, et ce parlement a le pouvoir cette année et aura le pouvoir l'année prochaine, après avoir ratifié ce programme, d'accorder à toute personne quelconque le pouvoir de construire des chemins de fer dans n'importe quelle partie du Nord-Ouest. A quoi pourvoit le projet de loi soumis par le ministre de l'intérieur du gouvernement précédent, au sujet de la construction des chemins de fer dans le Nord-Ouest, un projet de loi qui était frappé au coin de la sagesse qui caractérisait le gouvernement dont il était l'un des membres ? Il décrète d'abord que toute personne peut construire un chemin de fer au Nord-Ouest, où cela peut lui convenir ; elle peut organiser une compagnie en vertu de dispositions semblables à celles en vertu desquelles les particuliers peuvent construire des

embranchements aux Etats-Unis. Il va plus loin. Nous n'avons pas donné à ces messieurs un seul dollar pour construire des embranchements. Nous nous proposons de leur donner le droit de passage gratuitement pour les embranchements, et nous serions très heureux de le faire lors même qu'ils construiraient des embranchements d'un bout du pays à l'autre. Nous sentions qu'il était de l'intérêt du pays de leur accorder toutes les facilités possibles pour donner plus d'importance à la ligne-mère et pour un mouvement tel que celui qui est indispensable à la prospérité du pays, mouvement qui doit plus que tout autre influencer la valeur de nos terrains. Ils ne peuvent dépenser pour la construction d'embranchements un seul dollar qui n'aura pas pour effet de verser des sommes considérables dans le trésor du Canada en augmentant la valeur des terres publiques dans le voisinage de ces embranchements. Mais le projet de loi du gouvernement précédent, ne laissait pas aux compagnies le coût de la construction des embranchements. Le gouvernement leur venait généreusement en aide. Chacun pouvait se mettre à construire des embranchements, et venir présenter ensuite son petit compte au gouvernement pour en réclamer le paiement. Que dit l'Acte ?

" Le Gouverneur en conseil peut réserver chaque section alternative des terres non-concédées, jusqu'à concurrence de 10 sections par mille, de chaque côté, à l'exclusion des sections qui, en vertu de l'Acte des terres fédérales, peuvent avoir été réservées, comme sections d'écoles, ou allouées à la compagnie de la Baie d'Hudson pour les fins de cet Acte.

C'était une prime accordée à ces messieurs pour la construction de cet embranchement.

" Ou si le Gouverneur en conseil le juge convenable, au lieu de céder des terrains à la compagnie, la compagnie pourra recevoir l'argent provenant de la vente des terrains sur la ligne du chemin de fer et en dedans d'un rayon de six milles à partir de cette ligne de temps à autres jusqu'à ce que la compagnie ait reçu une somme n'excédant pas dix mille piastres par mille."

Donnant à chaque individu qui construirait un mille de cette ligne le droit de s'adresser au trésor du Canada et de demander \$10,000, et cependant après cette forte déclaration faite dans l'enceinte de cette Chambre et placée dans les documents publics du pays, ils osent mettre en doute l'opportunité pour le gouvernement du Canada de permettre à des particuliers de construire des embranchements destinés à développer le Nord-Ouest, sans retirer un sou ni un acre de terre en retour.

On dit qu'une faute énorme a été commise en prohibant la construction d'embranchements s'étendant autrement que dans une direction sud-ouest et ouest par sud-ouest. Je suis un peu surpris d'entendre formuler une telle objection, et j'écouterai avec beaucoup d'intérêt les honorables messieurs de la gauche s'ils ont une objection de ce genre à formuler. Il y a un an, une compagnie qui avait peut-être des droits aussi sérieux à la considération du Parlement du Canada qu'il est possible à une compagnie d'en avoir, nous demanda la permission de construire un chemin de fer. Elle ne nous demandait ni argent ni secours ; elle ne nous demandait que la permission de construire un chemin de fer d'un certain genre, pourquoi avons-nous refusé cette permission ? Il nous faisait beaucoup de peine de la refuser, mais, le gouvernement ayant pris la question en sérieuse considération, décida que, vu que le Canada avait à s'occuper de la construction du grand chemin de fer du Pacifique canadien, et vu que notre seul espoir de soutenir ce chemin, et de l'exploiter après sa construction était de retenir le trafic du Nord-Ouest canadien pour la ligne mère, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il n'était pas de l'intérêt du pays, quelque grand que fût le besoin de la section qui le demanderait, de construire une ligne qui transporterait le trafic du Nord-Ouest en dehors de notre pays, laisserait notre ligne principale le Pacifique canadien, qui a coûté au pays des sommes si considérables, dépourvu du trafic nécessaire pour le soutenir. Ce programme a été annoncé et adopté après mûre délibération par le gouvernement, et il a été de mon devoir

comme ministre des chemins de fer, de le soumettre au petit Parlement en haut, le comité des chemins de fer. Ce comité comprend un grand nombre de messieurs des deux côtés de la Chambre, qui sont disposés à prendre en sérieuse considération, les questions qui leur sont soumises et à les juger sévèrement. Je crois qu'il est composé de 100 membres.

Sir LEONARD TILLEY. Quatre-vingt-quinze.

Sir CHARLES TUPPER. Le nombre en est de 95, je dis que c'est un petit parlement et lorsque je lui ai soumis la ferme décision du gouvernement sur ce point de refuser, autant que nous le pouvions, de laisser accorder cette charte, les vues du gouvernement ont été adoptées par ce comité sans une seule voix dissidente.

M. MACKENZIE. Pour moi, j'ai différé d'opinion.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur dit qu'il a différé d'opinion, alors il a été bien mal compris. Je n'ai entendu aucun dissentiment, mais il y a plus, une députation venue d'Emerson pour demander des secours m'a informé il y a quelques temps, qu'elle avait eu une entrevue avec l'honorable monsieur, et qu'elle ne put obtenir de lui plus de satisfaction qu'elle n'en avait reçu du gouvernement.

M. MACKENZIE. Je n'ai pas le pouvoir d'accorder des secours.

Sir CHARLES TUPPER. Alors, tout ce que je puis dire c'est que l'honorable monsieur a failli à l'accomplissement des devoirs de sa haute position, comme l'un des principaux membres de ce parlement, s'il a, dans une circonstance où les vues du gouvernement sur une grande question nationale, étaient soumises au comité des chemins de fer, gardé pour lui son opinion et n'a pas aidé le comité des lumières de son expérience.

M. MACKENZIE. J'ai formellement exprimé mon dissentiment.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'exprime pas d'ordinaire son dissentiment d'une manière assez calme pour que je puisse avoir oublié qu'il l'ait fait; et tout ce que je puis dire c'est que, s'il a différé d'opinion, il l'a fait avec si peu de chaleur, que ses remarques se sont complètement effacées de ma mémoire, et je maintiens que le gouvernement en remettant au syndicat la tâche de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, ne pouvait raisonnablement dire: les droits que le gouvernement a maintenus et qu'il a publiquement déclaré avoir maintenus dans les intérêts du Canada et pour protéger le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien, ces droits ne vous seront pas transmis, et maintenant que la tâche vous incombe de maintenir le trafic il nous est indifférent que le trafic aille d'un côté ou de l'autre. Je dis que les intérêts que nous avons aujourd'hui comme canadiens dans ce chemin de fer qui est en sa possession sont toujours le même intérêt national de transporter chaque livre du trafic du Nord-Ouest que nous pouvons transporter, par le centre du Canada et jusqu'à la mer dans notre propre pays, comme ce sera le cas, je l'espère, dans un avenir peu éloigné.

L'honorable député a soulevé la question des droits, l'autre jour, dans le discours qu'il a prononcé devant cette chambre au sujet de l'Adresso. Je pouvais très bien prévoir alors que l'honorable monsieur jetterait l'ancre du côté du vent, et lorsque l'honorable monsieur a traité la question du tarif des chemins de fer dans la discussion l'autre jour, j'ai compris que c'était un plan arrêté chez lui—de prévenir l'opinion publique sur cette question. Chacun sait les plaintes sérieuses qui ont été formulées au sujet de la disproportion des prix qui ont été adoptés sur les chemins de fer des Etats-Unis qui traversent les prairies. Mais quelle est notre position dans cette question? Nous avons acquis, par ce contrat, le pouvoir, que nous ne possédions pas en vertu de l'Acte consolidé des chemins de fer. Loin d'avoir concédé quelque chose au sujet du tarif, le Gouverneur on

Sir C. TUPPER

conseil se réserve le pouvoir de fixer ce tarif. La compagnie ne pourra percevoir aucun droit, pas un seul sou pour quoi que ce soit sur son chemin, avant que le gouvernement qui est responsable à cette Chambre, quel que puisse être ce gouvernement, ait donné sa sanction à ce qu'il croira être juste et dans l'intérêt du pays. Et, ayant retenu ce pouvoir qu'avons-nous fait encore? Nous nous sommes assurés qu'en vertu de la loi, le parlement lui-même n'avait pas le pouvoir, après que le tarif aurait été fixé, de le réduire, à moins qu'il ne pût être démontré que la compagnie réalisait quinze pour cent sur son capital. Nous avons changé cela dans le contrat et nous avons enlevé à la compagnie le pouvoir dont elle et toutes les autres compagnies de chemins de fer jouissaient en ce pays, en vertu de l'Acte consolidé des chemins de fer, et nous avons stipulé un taux de profit moindre comme limite à laquelle on pourra leur demander de baisser leurs prix. Je crois que, dans ces circonstances, la longue discussion de l'honorable monsieur sur une question qui n'était certainement pas devant la Chambre n'était guère nécessaire.

M. ANGLIN. Le profit sera-t-il pris sur le capital de la compagnie ou sur tout l'argent dépensé pour la construction du chemin, car cela ferait une grande différence?

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur sera très rassuré en apprenant que ce n'est pas aussi mal qu'il l'avait espéré. C'est sur le capital qu'elle aura elle-même dépensé.

M. ANGLIN. D'après les conditions du contrat, car il y a un doute là-dessus?

Sir CHARLES TUPPER. C'est une question de loi pour laquelle je m'en rapporte à l'honorable monsieur. Il a le contrat sous les yeux, et quel que soit le manque de confiance que j'aie dans ses sentiments politiques, j'ai beaucoup de confiance dans sa science légale. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long là-dessus.

On me dit que quelques députés craignent que l'on n'éprouve quelque difficulté au sujet de la clause du contrat qui oblige le gouvernement à retenir dans certaines éventualités qui peuvent ou ne peuvent pas se présenter, vingt-cinq millions de piastres à quatre pour cent d'intérêt. Supposons que nous ayons dit il y a un an à l'ex-ministre des finances, que nous espérons dans douze mois être dans une condition telle qu'au lieu d'être obligés de payer cinq pour cent comme nous payons maintenant, nous pourrions vendre des bons à quatre pour cent d'intérêt sans commission; supposons que nous eussions osé dire aux honorables messieurs que nous espérons dans douze mois être en position d'obtenir tout l'argent dont le Canada a besoin pour développer ses ressources et de racheter les bons émis à cinq et à six pour cent, sans payer un seul sou de commission, ils se seraient moqués de nous. Mais c'est un fait qu'ils ne peuvent nier, et lorsque nous sommes entrés en négociation, nous nous sommes trouvés dans une position qui devait probablement nous fournir tout l'argent dont nous avons besoin. L'habile ministre des finances, mon honorable collègue, nous a dit qu'il pourrait employer ces vingt-cinq millions d'une façon éminemment avantageuse pour le Canada, s'il est appelé à les retenir, et ce n'est qu'après avoir appris cela que nous avons décidé de les prendre à ces conditions. Je crois donc que je n'ai guère besoin de retenir la Chambre sur cette question.

Quant à la question du télégraphe, on me dit qu'il y a une objection sur ce point, mais évidemment personne ne pouvait s'attendre à ce que le gouvernement fit un contrat avec une compagnie qui est tenue de construire, en dix ans, un chemin de la rivière Rouge à Kamloops et un chemin du Nipissingue à Burrard Inlet, et de mettre en opération quelques 3,000 milles de chemin, sans donner à cette compagnie le pouvoir d'établir une ligne de télégraphe et de la mettre en opération. Un tel fait serait inouï, je crois, et lorsque je dis à la Chambre qu'au lieu de créer un monopole

le gouvernement du Canada retient actuellement le télégraphe du Pacifique canadien en ses propres mains, et que ces particuliers n'ont pas acquis pour la valeur d'une piastre de droits dans le télégraphe qui a été donné à l'entreprise, à une somme dépassant un peu un million de piastres; lorsque je dis à la Chambre que nous retenons la propriété de notre propre ligne télégraphique, la Chambre peut voir qu'à moins que des conditions soient faites pour la transaction des affaires en général et pour prendre nos lignes à des conditions de nature à favoriser les intérêts du Canada, nous sommes en position de compléter notre propre ligne et de lui faire une rude concurrence. Je suis heureux de dire que je puis maintenant terminer mes remarques, mais avant de le faire, je demanderai à la Chambre de m'écouter un instant, pendant que je lirai un extrait du correspondant de Winnipeg au *Globe* de Toronto en date du 25 novembre :

« On a tant dit au sujet de l'étendue et de la fertilité du Nord-Ouest, qu'il n'est guère nécessaire de répéter ici une partie de ce qu'on a dit. Les explorations récentes du professeur Macoun, démontrent clairement le fait qu'il y a environ 250,000,000 d'acres dans les limites du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Là-dessus il n'y en a encore qu'une toute petite fraction de colonisée, de sorte qu'il y a encore au Nord-Ouest, place pour des millions de colons. Sur un parcours de deux cents milles à l'ouest, la plupart des bonnes terres ont été prises, mais au-delà il y a d'immenses étendues de terrains des plus riches, dont une bonne partie n'est pas explorée. La qualité du terrain dans toute l'étendue de ces territoires est presque uniformément bonne. En plusieurs endroits ils sont des plus riches qu'on puisse voir. Dans la vallée de la rivière Rouge, près de Winnipeg, certaines fermes ont été cultivées depuis cinquante ans sans engrais. Plus loin vers l'ouest, le sol est un peu plus léger mais dans l'opinion d'un grand nombre, il est mieux adapté aux fins générales de la culture. Il y a une quantité considérable de terres impropres à la culture, si l'on prend tout le montant; mais en comparaison, la proportion de ces terres n'est pas grande, et une bonne partie des terres qui sont actuellement impropres à la culture seront fertilisées par le drainage avant qu'une autre génération ait passé. »

Maintenant j'attire l'attention de la Chambre sur cet extrait dans le but de montrer aux honorables messieurs de la gauche, combien minime est la partie de ces terres représentée par les vingt-cinq millions d'acres, que, d'après le contrat projeté nous donnerons au syndicat. J'attire l'attention des honorables messieurs de la gauche sur ce point, parce que c'était un sujet de discussion il y a un an. J'ai osé déclarer en m'appuyant sur de bonnes autorités, que nous avions dépensé un montant considérable d'argent en explorations, etc., et plusieurs hommes expérimentés avaient étudié la question des terres du Nord-Ouest, qu'il y a 15 millions d'acres de bonnes terres entre l'ouest du Manitoba et les Montagnes Rocheuses, entre les 49^e et 57^e parallèles de latitude nord et les honorables messieurs de la gauche en doutaient.

Si nous consultons maintenant le rapport du professeur Macoun, un explorateur éminemment capable, un des hommes les plus aptes à se former une opinion sur la question, car il a parcouru le pays en tous sens, dans le cours de la saison dernière, nous sommes à même de nous convaincre que la grande étendue de terres, désignée comme stérile, qui part du Missouri pour s'étendre, comme on le supposait, jusque dans le Nord-Ouest du Canada, n'est nullement impropre à la culture et contient, en proportion notable, des terres fertiles. Il s'est élevé contre le préjugé représentant cette partie du pays comme un véritable désert et a démontré au contraire que trente millions d'arpents de terres, que l'on croyait arides, pouvaient être avantageusement cultivés. Ils sont donc mentionnés dans l'article relatif aux concessions de terrains désignés comme étant « propres à la culture. » Cela établi, la Chambre comprendra certainement que ces terres ont été beaucoup trop dépréciées. Avant de terminer, il est un autre sujet sur lequel je désire attirer votre attention. On accuse le gouvernement, — de toutes les accusations la plus impossible à soutenir, — de n'avoir pas été fidèle à la politique nationale. Si le gouvernement du Canada, avec les leçons de ces deux dernières années, était infidèle à la politique nationale, il mériterait d'être chassé du pouvoir par la haine de tous les cœurs véritablement canadiens. J'ai déclaré que c'était la dernière

accusation que l'on puisse porter contre nous, mais j'ai entendu dire, cependant, que le contrat accordait des droits et privilèges qui devaient être fatals à la politique nationale. Il n'y a aucune clause dans la loi ou les statuts qui permette de percevoir un centin sur toute chose devant être employée à la construction du chemin de fer du Pacifique. Pas un centin, je le répète.

M. MACKENZIE. Les entrepreneurs paient-ils des droits?

Sir CHARLES TUPPER. Certainement, mais ils construisent le chemin pour nous, leur travail est rétribué de façon à leur permettre de faire des bénéfices. Mais comme je l'ai dit, il n'y a pas de loi qui puisse imposer des droits sur les locomotives et les wagons que nous importons pour nos chemins de fer. Il n'existe donc, sur ce point, aucun motif de plainte. Que le contrat soit bien compris. Il pourvoit seulement à l'admission en franchise des rails d'acier, des éclisses, attaches, écrous, carvelles et autres pièces devant servir à la construction du chemin et à l'établissement de la ligne télégraphique le long de son parcours. Quels sont donc les droits perçus actuellement? La loi admet en franchise les rails d'acier.

M. MACKENZIE. Pour combien de temps.

Sir CHARLES TUPPER. Aussi longtemps que nos usines ne fourniront pas assez de rails d'acier pour nos chemins de fer. Le gouvernement a compris que la construction des chemins de fer était d'une importance tellement vitale pour le développement du Canada qu'il devait faire une exception en faveur des rails d'acier, se disant que tant que l'industrie du pays ne pourrait suffire aux demandes, la franchise devait subsister. Elle ne s'étend toutefois, qu'aux boulons, écrous, fils de fer, bois, et aux différents articles devant servir à la construction des ponts. Après mûre réflexion nous avons jugé, M. le président, qu'en supprimant les droits sur le fer destiné aux ponts, nous pourrions avoir des ponts de fer au lieu de ponts de bois. Y a-t-il un seul membre de cette chambre qui ne soit pas convaincu que si cette clause n'avait pas été établie nous n'avions qu'à importer ces articles pour les libérer de tous droits? Je crois devoir ajouter qu'à la suite de ce contrat tout a fait en accord avec la politique nationale la position de nos industries au Canada est meilleure que jamais. En cela, comme en toutes choses le Gouvernement a tenu à rester fidèle à la grande politique nationale qui a retiré le Canada de l'état de stagnation dans lequel il se trouvait, pour lui donner autant de prospérité qu'un pays puisse en avoir. Cette politique a augmenté notre crédit, a transformé les déficits en surplus considérables, a donné de l'essor à nos manufactures, a mis l'argent en circulation, a fait naître des industries d'un bout à l'autre du Canada; en un mot ses résultats ont dépassé les espérances de ses plus chauds partisans. Nous serions traités au pays et à la position que nous occupons, si nous ne combinions tous nos efforts pour maintenir cette politique dans toute son intégrité, afin que le Canada continue à jouir de la grande prospérité qu'il possède maintenant. Au sujet de cette question je crois devoir mentionner que le ministre des finances doit présenter un projet de loi qui définira cette question, ainsi que toutes celles du même ordre qui se rattachent à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je suis heureux, M. le président, de n'être pas obligé d'occuper plus longtemps l'attention de la Chambre. Lorsque j'ai pris la parole, j'ai déclaré que j'éprouverais, comme membre du gouvernement, un sentiment de satisfaction en même temps que de fierté, en demandant au Parlement, en l'année 1880, l'adoption d'une loi assurant, dans l'espace de dix ans, la construction du chemin de fer du Pacifique, dans des conditions plus favorables que celles qu'auraient espérées des ratifier les partisans les plus enthousiastes de l'entreprise. J'ai lu attentivement les arguments, aussi habiles qu'éloquents développés par mes honorables amis de l'opposition,

pour établir qu'au point de vue du patriotisme et de l'honnêteté politique, le parti auquel ils appartiennent est plus que tout autre tenu à donner un appui sincère à l'entreprise. Je crois véritablement que si jamais mesure a mérité l'étude en même temps que la sanction unanime de la Chambre, c'est bien celle que j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui.

C'est avec un vif sentiment de satisfaction que j'ai constaté que d'un bout à l'autre du pays les poitrines respiraient plus librement lorsqu'est parvenue la nouvelle annonçant que le gouvernement était soulagé du pesant et onéreux fardeau de la construction et de la mise en opération du chemin de fer; que les obligations du pays, considérées au point de vue de l'état actuel de ses finances, ne dépassaient pas ses moyens et que par la vente des terres il pourrait s'en libérer dans un avenir prochain.

Mais cette considération est d'ordre secondaire si l'on envisage la question à son véritable point de vue. Il est évident que les projets soumis au parlement assurent au pays la construction et la mise en opération d'une immense voie ferrée qui doit donner une vie nouvelle et une vigueur considérable à toutes les provinces qui forment la confédération. Jamais corps constitué dans ce pays n'a assumé plus grande responsabilité que celle qui incombe au gouvernement qui a entrepris le travail gigantesque du développement du pays que la Providence nous a accordé. Je déclare que nous serions traités à nous-mêmes et à nos enfants si nous hésitions à accepter les propositions qui sont actuellement soumises au parlement et qui doivent assurer l'exécution de cette entreprise, destinée à développer les immenses ressources du Nord-Ouest et à attirer un courant d'émigration qui donnera une force nouvelle au Canada tout entier; émigration composée d'artisans intelligents et laborieux qui, tout en travaillant pour eux-mêmes, assureront la prospérité de cette partie du pays; émigration dont les membres étant obligés de s'adresser aux marchés des anciennes provinces, donnera un essor vigoureux à leurs industries. Ce sont là des raisons qui nous font espérer le support que nos honorables amis de l'opposition ne peuvent nous refuser s'ils considèrent la question au point de vue de leurs intérêts et l'envisagent comme hommes d'état.

Il me semble, M. le Président, qu'en étudiant cette question à un point de vue de parti,—la plus déplorable manière de l'envisager,—nous constaterons que la gauche, en suivant le programme qu'elle s'est tracé, favorise les intérêts du parti actuellement au pouvoir, de même qu'elle l'a fait lorsqu'elle s'est déclarée en antagonisme à la politique nationale que désirait la grande masse de la population. Je dois dire que son attitude me surprend; elle me peine, quoi qu'elle favorise les intérêts de notre propre parti.

Dans maintes occasions j'ai fait aux honorables députés de l'opposition les appels les plus chaleureux, les engageant à abandonner toute idée préconçue devant une question éminemment nationale, qui prime toute considération de parti, afin que les partisans des deux opinions qui divisent le pays co-opèrent au succès de l'entreprise.

Les honorables députés de l'opposition ont refusé de répondre à cet appel, je n'essaierai donc pas de leur démontrer aujourd'hui combien il aurait été désirable qu'ils s'y soient rendus, mais j'espère que, puisque nous faisons de la construction de ce chemin de fer, jusqu'ici sous le contrôle du gouvernement, une entreprise commerciale, leur opinion se modifiera. Une des principales raisons qui nous a poussés à changer notre ligne de conduite et à confier l'entreprise à une compagnie, et cela dans les plus brefs délais, peut se trouver dans les enseignements que nous ont donnés les deux dernières sessions. Lorsque le chemin de fer était considéré comme entreprise du gouvernement, nos adversaires nous ont attaqués sur la question dans l'arène politique. Afin d'embarasser le gouvernement, afin de l'empêcher de mettre à exécution la politique qu'il avait adoptée, ils ont assumé une

Sir C. TUPPER

attitude tout à fait anti-patriotique et en dépréciant le crédit de notre pays, ont nui à l'avenir de cette grande entreprise.

C'est avec plaisir que je constate que nous avons triomphé de cette opposition et qu'en dépit de cet obstacle nous avons surmonté la grande difficulté: c'est-à-dire que malgré leurs efforts pour combattre notre programme, le jour est venu où des capitalistes éclairés, ayant une connaissance parfaite des ressources du Canada, sont disposés à entreprendre la construction de ce grand chemin de fer.

Comme je l'ai dit, j'espérais que, maintenant que nous avons abandonné l'entreprise comme œuvre du gouvernement, pour la confier à l'initiative commerciale, l'opposition pourrait, sans perdre le moindre prestige auprès de ses partisans, s'unir à nous pour cette grande question et accorder au syndicat chargé de cette gigantesque entreprise l'appui sincère et généreux sur lequel des hommes entreprenant un travail intéressant tout un pays ont le droit de compter de la part du gouvernement comme de celle de chaque membre du parlement ayant le sentiment du patriotisme.

—Je le répète, M. l'Orateur, j'ai été désappointé, mais j'espère que bientôt, lorsque le temps de la réflexion sera arrivé, les résultats de ce projet de loi que nous soumettons à l'approbation du Parlement et qui obtiendra, j'en ai la confiance bien ferme, l'approbation de la Chambre seront tels que ces honorables messieurs seront forcés d'admettre, en toute sincérité, qu'en suivant la ligne de conduite que nous avons adoptée nous avons agi selon les meilleurs intérêts du pays et que nous avons obtenu un succès qui a dépassé toutes les espérances.

Un mot seulement en terminant. La plus grande satisfaction que j'aurai éprouvée dans le cours d'une carrière politique de vingt-cinq années, sera l'adoption de la loi qui nous est soumise et j'ai la conviction que mon honorable ami qui siège près de moi croira le succès de sa vie politique dignement couronné si, lui premier ministre, il fait adopter par le Parlement une loi ayant une aussi grande importance pour le Canada. Si je n'ai pas de patrimoine à laisser à mes enfants, je serai fier de leur léguer seulement le souvenir d'un des événements de ma vie politique: celui qui m'a permis de prendre une part active à l'adoption de cette grande mesure qui communiquera au Canada un mouvement d'impulsion qui en fera un pays grand et prospère dans un avenir rapproché.

Hon. M. MACDOUGALL. Je ne me lève pas, M. le Président, dans le but de blâmer ou d'approuver le programme développé par l'honorable ministre des chemins de fer, mais il est un fait sur lequel il m'est impossible de me faire illusion, c'est que l'allusion faite par l'honorable monsieur à une personne qui a pris un jour la rédaction du *Citizen*, s'adressait directement à moi. J'ai entendu certaines observations de ce genre, dans les couloirs de la Chambre et ailleurs, et si j'en juge par le regard irrité que l'honorable ministre a dirigé de ce côté, je crois qu'il voulait me désigner.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député voudra bien me permettre de l'interrompre pour lui dire que si je me suis tourné de son côté, ce n'était pas avec l'intention qu'il me prête. Je n'ai pas voulu lui appliquer mes remarques, de même que je n'ai pas eu la moindre idée qu'il fut l'auteur de l'article.

Hon. M. MACDOUGALL. J'entends avec plaisir l'explication de l'honorable ministre, mais comme je l'ai déjà remarqué, ayant entendu dire dans les couloirs de la Chambre et ailleurs que l'article m'était attribué, je crois devoir en justice pour le propriétaire du *Citizen*, déclarer que je n'ai jamais écrit une ligne, ni pour ce journal ni pour aucun autre, que j'ignorais qu'il doive assumer cette atti-

tude sur la question,—attitude que je considère comme courageuse de la part d'un organe de parti. Si dans les intérêts du pays, il a cru devoir donner cet avertissement à ses chefs politiques, il a fait preuve d'une noble indépendance, mais quels que soient les motifs qu'aient pu inspirer le propriétaire du *Citizen*, je dois dire que je n'ai nullement inspiré l'article ou les critiques qui ont paru dans ce journal, au sujet du contrat. Si elles étaient inspirées par la mauvaise foi, je n'ai pu le constater par les commentaires qui me sont tombés sous les yeux.

Ce n'est un secret pour aucun des membres du parlement qu'il m'a été impossible d'approuver les propositions du gouvernement, relatives au chemin de fer du Pacifique. Avant la clôture de ce débat j'exposerai les motifs qui m'ont inspiré cette manière de voir, et je présenterai les observations qu'il est, je crois, de mon devoir de soumettre en ma qualité de membre indépendant du parlement. Quant à présent, il y a des deux côtés de cette Chambre des députés auxquels je dois céder ma place pour obéir aux règles de la courtoisie parlementaire.

M. BLAKE. A cette heure avancée de la soirée, il m'est impossible d'espérer pouvoir terminer les remarques que je propose de faire en réponse au discours qui a occupé pendant plusieurs heures notre attention, et c'est un des avantages de notre manière de conduire la discussion, avantage qui ne contrebalance pas ses désavantages, que de pouvoir entamer un discours et réclamer de nouveau votre attention.

L'honorable ministre des chemins de fer a employé deux heures et demie de son discours à une discussion à laquelle je ne consacrerai pas dix minutes. Je dois faire observer que cette partie de son discours ne nous est pas tout-à-fait étrangère. Du reste je viens d'entendre un de ses partisans déclarer qu'il aimait toujours beaucoup ce discours de l'honorable ministre et il avait sans doute raison à son point de vue. Il est toutefois un avantage que possède l'honorable monsieur en sa qualité de ministre des chemins de fer. S'il y a une certaine ressemblance dans la forme de ses discours sur le chemin de fer du Pacifique, il existe toujours une plaisante variété dans les estimations qu'il présente de session en session. Obéissant aux caprices de son imagination, il est capable de nous surprendre dans ses discours par les effets les plus extraordinaires et les plus alarmants, qu'ils soient du domaine de la fantaisie ou qu'ils affectent la forme d'estimations relatives à cette entreprise. Il ne s'est pas montré inférieur à lui-même dans cette occasion. L'honorable monsieur a recours à la variété, comme on doit le faire pour servir un plat réchauffé.

Dans son dernier discours, il a commencé à nous adresser un appel nous demandant que ce débat ne soit pas ravalé au niveau d'une discussion de parti; il a terminé celui-ci par une semblable exhortation. Il nous a rappelé, à la fin de ce discours, ce qu'il nous avait dit au début du précédent.

Je le répète, je ne vois rien dans l'institution des partis qui puisse interdire à aucun d'entre eux d'adopter sur les grandes questions, la ligne de conduite qu'il croit devoir suivre dans les intérêts publics, et je dois ajouter que dès que je serai convaincu de la justesse des notions de l'honorable ministre sur ce qui constitue une question de parti et sur l'espèce de dégradation dans laquelle peut tomber une question, du moment qu'elle est considérée à ce point de vue spécial, j'abandonnerai toute doctrine de parti.

Si je ne craignais, en mon âme et conscience, que le projet soumis aujourd'hui par l'administration couvre non-seulement les plus grands dangers, mais soit certainement désastreux pour l'avenir du pays qu'il est appelé à favoriser comme on vient de le dire, je serais heureux de lui donner mon appui, et c'est parce que j'ai la conviction qu'il est non-seulement dangereux mais ruineux que je m'y oppose dès le début.

L'honorable monsieur a dit, tant en son nom qu'en celui de son chef, que cette entreprise couronnerait glorieusement

leur carrière politique. Elle sera pour son chef la couronne du piédestal,—quoique je n'ai jamais su que les piédestaux aient des couronnes. L'honorable ministre dont il parle et aux lauriers duquel il ajoute la gloire de ce projet, a exposé en termes encore plus éloquents et plus pompeux les opinions qu'il entretient sur cette question. Il semble convaincu que l'intérêt qu'il porte au chemin de fer du Pacifique canadien, de même que sa joie et sa satisfaction des résultats obtenus en Angleterre ne doivent pas mourir avec lui, et qu'en quittant cette vallée de larmes il entrera dans un monde meilleur, d'où il pourra voir réaliser les aspirations de sa vie et contempler ses amis les jeunes gens du club Cartier, voyageant de Montréal au Pacifique avec une vitesse de trente cinq milles à l'heure.

J'ai lu, M. le président, beaucoup de descriptions de l'autre monde. Les notions des Indiens sur la vie future et le paradis de Mahomet nous sont familières, mais une des joies des temps à venir qui nous était inconnue est celle qu'éprouveront les habitants des sphères célestes en voyant quelques jeunes gens voyager en chemin de fer. L'honorable ministre lui-même, parlant de la part qu'il a prise dans cette grande entreprise, espère qu'il en léguera la gloire à ses enfants. Il le fera, je l'espère; ce sera là un legs tangible qui leur permettra dans l'avenir de jeter un regard en arrière pour contempler l'œuvre de la vie de l'honorable monsieur. Mais tout en se réjouissant de ce qu'ils ont fait en soumettant ce projet, les honorables messieurs,—s'il faut en juger par le temps et les efforts qu'ils ont consacrés à prouver qu'il était mal à nous de nous plaindre, quelles que puissent être les objections que présente le projet,—semblent se demander si la critique n'aurait pas à souffrir dans le cas où l'on ne présenterait que de bienveillantes objections. Ils semblent disposés à admettre que quelque chose devrait être dit contre le projet, mais que ce n'est pas à nous qu'il appartient de lancer la pierre.

Lors de la dernière discussion qui s'est élevée à ce sujet, j'ai fait aussi brièvement que possible l'exposé de ce que je considère être l'histoire parlementaire de la question, établissant à quel point de vue a été envisagé par la Chambre l'aspect financier de l'entreprise que j'ai considéré comme étant de tous le plus important. J'ai démontré que le parlement avait toujours tenu,—attitude qui n'a été abandonnée par aucun parlement et par aucun gouvernement,—à ce que l'entreprise ne fasse pas peser de trop fortes taxes sur la population et qu'elle soit conduite de manière à ne pas augmenter les impôts existants. Telle a été jusqu'ici la clef de voûte de la position. C'est l'opinion que nous avons toujours soutenue et que nous nous sommes efforcés de faire accepter. Nous avons dit, et nous le répétons, que les honorables messieurs de la droite en agissant comme ils le faisaient sur cette question, plaçaient le pays dans la position la plus malheureuse; qu'ils concluaient un marché entraînant des obligations qu'il était impossible de remplir; qu'ils faisaient un arrangement qu'ils n'auraient pas dû accepter et dont l'exécution était littéralement et matériellement impossible, ainsi que l'ont prouvé les événements,—et cela parce qu'ils étaient convenus que le chemin devait être commencé deux ans après la ratification du marché, en 1870, et terminé dans l'espace de dix ans, c'est-à-dire cette année. Ils devaient commencer le chemin dans deux ans, à partir de la côte du Pacifique et ils déclaraient à l'avant-dernière session qu'ils n'avaient pas encore reçu les informations suffisantes pour fixer le terminus du chemin de fer du Pacifique, ce qui prouvait qu'ils étaient dans une erreur profonde en croyant que le chemin de fer pouvait être facilement commencé au Pacifique il y a huit ans. La ligne devait être terminée en dix ans, et ils produisent un contrat pourvoyant à son achèvement en vingt ans, ce qu'ils considèrent comme le couronnement de la gloire de leur existence.

Je viens d'indiquer deux manières d'envisager l'engagement, qui établissent que littéralement et matériellement son accomplissement était impossible. Les circonstances

qui nous ont été faites et la position dans laquelle le pays s'est trouvé placé par la conclusion de ce marché étaient déplorables. Il a fallu faire des dépenses d'exploration énormes et aller au delà du nécessaire afin de décider promptement le tracé de la route. L'engagement que l'honorable ministre avait fait signer à un parlement moribond était suspendu au-dessus de nos têtes comme une sombre nuage et notre avenir était rempli de perspectives inquiétantes. Nous nous sommes efforcés d'adhérer à ce qui avait été décidé par ce parlement, c'est-à-dire que les impôts ne seraient pas augmentés. A plusieurs reprises, comme l'a dit l'honorable monsieur, nous avons discuté la question du chemin de fer.

En premier lieu, jusqu'à la dernière session du parlement, tous les calculs qui ont été faits, d'un côté ou de l'autre de cette Chambre, sur le coût du chemin de fer du Pacifique canadien, ont été basés sur le mode de sa construction, entièrement différent de celui qui nous est exposé aujourd'hui. Un chemin de fer de premier ordre, non pas seulement un chemin de premier ordre dans l'acception ordinaire du mot, mais un chemin ayant des rampes et des courbes exceptionnelles, sur la partie du moins alimentées par le trafic de l'est, voilà ce que demandait le parlement et le pays.

Mon honorable ami, le député de Lambton, a mis cette idée en pratique tant qu'il a conduit l'entreprise et il a donné au pays, au prix de dépenses plus élevées mais, je le crois, sagement comprises, un chemin de fer de Selkirk à la baie du Tonnerre qui, si nous pouvons empêcher qu'il devienne la proie du monopole et en assurer au pays les bénéfices, donnera au Nord-Ouest un accès facile aux marchés du monde, et ouvrira entièrement ce pays aux fabricants et aux exportateurs de l'est. Je le dis, M. le Président, dans toutes les estimations qui ont été faites, dans les opinions diverses qui se sont formées, dans l'étude de la théorie du chemin lui-même dont on voulait faire une grande voie transcontinentale, qui devait transporter à travers ce continent les produits de la Chine et du Japon, on n'a pas perdu de vue l'idée que nous devons avoir un chemin de fer admirablement établi. Les calculs faits dans le but de s'assurer du coût d'un chemin de ce genre, sont tout à fait différents des estimations qui nous sont présentées aujourd'hui.

L'honorable monsieur a appelé l'attention sur certains de mes discours, entr'autres sur un que j'ai prononcé en 1875, et dont il a lu une partie dans *Les Débats*. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui faisant la lecture du reste. Il m'est tout à fait indifférent qu'on cite des passages de mes discours sans les accompagner de ceux qui seraient nécessaires pour les faire comprendre à un spéculateur de terrains tory ou au ministre de la justice, et je laisse à ceux qui prennent un intérêt suffisant à mes actes, le soin de parcourir mes discours qui répondront d'eux-mêmes à ces objections s'ils sont lus sans parti pris. Je n'ai pas un mot à rétracter dans le discours cité par l'honorable monsieur. Je maintiens que tous les sentiments que j'ai exprimés dans ce discours s'appliquent à l'état de choses actuel. L'honorable ministre lui-même, dans le cours de ses remarques, a fait allusion au changement radical de l'état de choses. S'il m'était permis de suivre son exemple, en faisant une légère allusion à un débat précédent, je dirais que l'autre jour, parlant du changement de politique de cette administration, j'ai reconnu que c'était non-seulement le droit, mais le premier devoir du gouvernement, de changer sa politique selon les exigences du moment, — d'adopter en un mot aux besoins du jour. Ayant adopté franchement cette manière de voir, considérant qu'elle justifie amplement tout changement ou vacillation possible, de même que tous les projets que pourrait proposer l'honorable député, je demeure légèrement surpris qu'après s'être prévalu à bon droit de la prérogative de changer d'année en année la politique du gouvernement, selon que le demande la situation et cela

M. BLAKE

sans s'exposer à aucune remontrance, il se propose d'appliquer aux besoins du jour des projets et des observations tout à fait hors de propos.

Nous admettons avec l'honorable monsieur que depuis quelques années cette question a fait des progrès. Est-il permis de douter que la construction du chemin de la baie du Tonnerre à Selkirk, ne soit pas un agent puissant pour la construction du Pacifique? Peut-on supposer que les travaux exécutés durant l'administration de mon honorable ami, (M. Mackenzie) ne tendent au même but? J'en appelle à la Chambre et à l'honorable monsieur (Sir Charles Tupper) lui-même. Quoique ne pouvant le trouver dans *Les Débats*, je me souviens du discours prononcé par l'honorable député avant d'entrer au ministère, et dans lequel il déclarait que ce que mon honorable ami (M. Mackenzie) avait accompli était d'une importance plus grande encore pour l'achèvement de l'entreprise, que si les travaux avaient été commencés dans la Colombie britannique. Ho quoi donc? Le fait que les travaux sont en voie d'achèvement n'est-il pas pour quelque chose dans la conclusion du contrat? Bien plus, M. le président, il y a eudans la province du Manitoba une émigration qui tout en n'étant pas aussi forte que nous aurions pu le désirer, n'en est pas moins considérable. On a recueilli aussi sur ce territoire des informations beaucoup plus complètes. Les honorables messieurs ne nieront pas ce fait parce que leurs estimations relatives aux terres fertiles ont varié d'année en année. D'année en année nous recueillons des renseignements nouveaux. Nous constatons que l'étendue des terres susceptibles de culture est plus considérable et que les terres stériles sont en plus faible proportion que nous l'avions cru d'abord.

Ce sont là des nouvelles consolantes qui, si elles ne modifient pas entièrement la situation, font entrevoir l'avenir du pays sous un jour meilleur, changeant du tout au tout les conditions relatives à l'octroi du contrat. Si elles doivent produire quelque effet, ce doit être celui-là.

Les circonstances aidant, l'attention de l'Angleterre et de l'Allemagne, comme le dit l'honorable monsieur, s'est portée de plus en plus sur le Nord-Ouest. Les difficultés créées en Angleterre par la compétition dans le commerce des céréales et des viandes, jointes à deux ou trois mauvaises récoltes consécutives, ont amené un état de chose qui a engagé la population de la Grande-Bretagne à jeter les yeux de ce côté. Et l'honorable monsieur dit alors que l'honorable ministre de l'Agriculture, (M. Popo) s'est illustré par un trait de génie, le trait de génie le plus remarquable accompli par un ministre. Je suis parfaitement disposé à reconnaître que mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture, est un homme très intelligent, mais il existe une grande différence entre un homme intelligent et un grand génie, et je doute que l'honorable ministre ait osé s'adresser à lui-même le compliment que lui fait son collègue. Je suis disposé à admettre que la mesure prise par mon honorable ami est excellente, mais en lui appliquant l'épithète ronflante de grand trait de génie, on couvre l'honorable monsieur de ridicule, au lieu de lui tenir compte du mérite qui lui est dû.

L'effet, disent-ils, a été puissant, car le pays s'est trouvé placé en évidence, si bien que nous pouvons espérer une immigration considérable. Cela ne modifie-t-il pas les circonstances; le chemin de fer du Pacifique ne devient-il pas une entreprise donnant plus d'espérances, et ne faut-il pas prendre en considération ce changement d'aspect lorsque nous avons à décider si un contrat pour sa construction doit être approuvé par le Parlement.

Il existe encore une circonstance de haute importance, dont nous venons d'être informés pour la première fois: c'est une conversation entre lord Beaconsfield et le ministre de l'Intérieur. Il paraîtrait que c'est du ministre de l'Intérieur que lord Beaconsfield tenait cette information qu'il croyait communiquer consciencieusement au public. Il apprend que le véritable auteur de cette information, qui a tant étonné et égayé le monde n'était autre que le ministre de l'Intérieur. Il est surprenant qu'avec

la connaissance de la question que possède le ministre de l'Intérieur et la perspicacité que chacun reconnaît à lord Beaconsfield, le ministre de l'Intérieur n'ait pu faire comprendre à lord Beaconsfield le véritable état de choses et l'ait placé dans une position aussi malheureuse et ridicule, — aussi comique — que celle dans laquelle il s'est trouvé lorsqu'il a fait cette déclaration. Ceci me rappelle diverses autres œuvres de lord Beaconsfield, quelques-uns de ses portraits fascinants que nous trouvons dans *Endymion*, où les choses sont tellement embrouillées que le spectateur est supposé faire d'un tableau représentant la moitié d'un homme et la moitié d'un autre, une sorte de tout incongru.

Quoi qu'il en soit, on dit que l'effet de ces déclarations, exactes ou non, a été immense ; qu'elles ont fait de grandes choses pour le pays, qu'elles ont attiré l'attention de l'Angleterre et du monde sur le Canada, plus que jamais auparavant, et qu'en conséquence l'état de choses est meilleur et plus brillant, que nous sommes plus que jamais dans une position favorable pour conclure des arrangements avantageux pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

L'honorable monsieur semblait croire qu'il avait assis à jamais le cabinet Beaconsfield, mais les fondations qu'il a posées ont été pour ainsi dire renversées pour faire place à celles établies par M. Gladstone sur des bases plus solides. Il nous dit que quoiqu'il arrive nous serons libérés cette session, il nous soumet quelques vagues propositions et nous donne des informations sans suite. Je ne doute pas que lorsque les honorables messieurs se rendent en Angleterre ils ne peuvent moins faire que de rendre visite au secrétaire des colonies et aux autres membres du gouvernement anglais, et qu'ils font tout en leur pouvoir pour représenter ce pays sous le jour le plus favorable, mais je suis plutôt porté à croire que Charles Parnell et l'état de l'Irlande ont plus influé sur l'inauguration de la nouvelle politique du gouvernement anglais que Sir Charles Tupper et Sir John A. Macdonald.

M. MACKENZIE. C'est un autre Charles.

M. BLAKE. Oui, un tout autre Charles. Un changement complet, dit l'honorable monsieur, s'est produit en Angleterre au sujet du Canada, et un changement non moins entier s'est opéré dans l'opinion publique en général, relativement à la valeur des terres dans le Nord-Ouest. Le remarquable succès des entreprenants propriétaires du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, aurait beaucoup contribué à ce revirement de l'opinion. Je n'ai pas un seul mot à dire pour le moment contre ces messieurs. Je remets à plus tard les observations que j'ai à faire sur cette compagnie et qui, j'ai lieu de le croire, ne contiennent rien qui ne puisse s'appliquer à la plupart des corporations placées dans les mêmes circonstances, mais j'ai été sincèrement heureux d'entendre les paroles prononcées par l'honorable ministre, exprimant l'éloge, l'estime et la confiance. Les débats que l'honorable monsieur cite si fréquemment, reproduisent quelques appréciations moins flatteuses à l'adresse d'un des plus influents, des plus riches et des plus intelligents de ces capitalistes. Un des honorables députés l'aurait traité de menteur dans l'enceinte de cette Chambre, et un autre de lâche. Maintenant vous trouvez qu'il est la perfection même. J'ai toujours pensé que ces épithètes étaient de trop, non-seulement parce qu'elles étaient contraires à la courtoisie et à la dignité de la Chambre, mais parce qu'elles étaient hors de propos et imméritées. Je suis heureux de constater que l'honorable monsieur, actuellement absent, qui a été ainsi insulté, est aujourd'hui vengé par l'honorable ministre des chemins de fer qui lui a donné un aussi excellent témoignage, car formant partie du nombre, son nom ne pouvait être excepté. Je pense que dans le compliment général qui a été adressé, aucun des capitalistes n'a été mis de côté.

Je me souviens d'un grand nombre d'autres remarques qui ont été faites à cette époque contre les propriétaires de ce

chemin de fer, à part des attaques personnelles auxquelles je me suis permis de faire allusion. Je me souviens qu'on prétendait qu'ils étaient dépourvus de patriotisme et que l'ex-honorable membre de cette Chambre, méritait cette accusation pour s'être intéressé dans un chemin de fer américain et avoir agi contrairement aux intérêts du pays comme administrateur de la compagnie. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre, même un des honorables ministres, qui n'out profité de la chance de se trouver à la place du député dont on parlait ainsi si on lui avait offert une part de la fortune gagnée dans cette entreprise par notre ex-collègue, grâce à sa hardiesse, son habileté et son tact. Je considère ces observations comme parfaitement injustes. Je crois que chacun d'entre nous serait disposé à faire sa fortune fut-ce au sud de la frontière et que nous ne nous croirions pas empêchés par des motifs patriotiques de gagner quelques centaines de mille piastres, quoique nous ne puissions pas les amasser dans les limites de ce pays. Je considère que dans la conduite de leurs affaires, ces messieurs ont agi exactement comme l'auraient fait à leur place toutes autres personnes dans leur position. Ils ont agi suivant les intérêts de leur commerce, et je suis d'avis qu'en traitant avec eux ou avec toute autre corporation, nous aurions à considérer la question d'intérêt qui sert de base constante et immuable à la transaction des affaires humaines.

L'honorable monsieur a déclaré qu'il avait à nous présenter de nouvelles estimations. L'an dernier, comme je l'ai dit, on nous a soumis un nouveau projet relatif au mode de construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et l'honorable ministre a soumis le rapport de son ingénieur-en-chef établissant à quel chiffre ce nouveau mode de construction porterait le coût des différentes sections. Avant que l'honorable monsieur ait soumis ce rapport, j'avais prié mon honorable ami de Lambton qui, ainsi que l'a dit avec raison, l'honorable ministre, possède parfaitement cette question, envisagée au point de vue auquel nous l'avions considérée jusque là, de reconsidérer toute la question du coût, calculé d'après l'ancien mode de construction, et de dire quel devrait être l'avis de l'ingénieur d'après le coût estimatif et le caractère général des travaux. L'honorable monsieur espérait trouver quelque divergence entre les vues de l'honorable député de Lambton et les miennes, mais comme je l'ai dit déjà à la Chambre, les estimations de l'honorable député de Lambton sont les miennes.

Sir CHARLES TUPPER. Vous avez tort de dire que j'espérais trouver entre vous une différence d'opinion. J'ai été charmé au contraire de voir que vous étiez d'accord.

M. BLAKE. L'honorable monsieur craignait de trouver une différence d'opinion entre moi et l'honorable député de Lambton quoique j'aie déclaré à la chambre que ces estimations n'étaient pas les miennes, mais celles de l'honorable député que j'ai acceptées en toute confiance certain qu'elles étaient préparées avec toute l'exactitude qu'on pouvait le désirer pour la construction d'un chemin de fer de ce type. Mais l'honorable ministre, après avoir lu mon discours et celui de l'honorable député de Lambton, établit un contraste entre ce dernier discours contenant les estimations relatives à cette classe de chemin de fer et la proposition qu'il soumet à notre approbation et se livre à une critique de mauvaise foi. Je ne lui appliquerai pas le mot de mauvaise foi, je m'insinuerai pas qu'il se trompe, je me bornerai à dire que l'honorable monsieur est tombé dans une erreur malheureuse en ne se rappelant pas, en faisant cette comparaison, que les conditions sont entièrement différentes.

J'ai déclaré catégoriquement dans mon discours que rien ne me permettait de critiquer ou de me former un jugement sur les estimations présentées par l'honorable ministre, quo je n'avais aucune donnée pour apprécier ses calculs, et que sa déclaration établissait que le chemin devait être construit à aussi bon marché qu'il serait possible de le faire

sans mettre en danger la vie des voyageurs, avec des courbes de petit rayon, des pentes fortes, et que les diverses constructions devaient être aussi légères que possible. Qu'on lise la description du type du chemin dans le contrat, qu'on lise la description contenue dans la lettre de M. Fleming, qu'on lise le rapport du ministre lui-même sur cette voie, et si l'on établit un contraste avec les estimations de mon honorable ami, on constatera que comparer les prix de l'un avec ceux de l'autre, c'est proposer d'estimer le cuivre et l'or au poids, comme étant de valeur égale. Je ne suis pas en mesure, pour le moment, de juger la première estimation de l'honorable ministre; je l'ai dit, dans le temps, nous devons en connaître les détails avant de nous former un jugement, nous avons besoin de renseignements précis sur les rampes, les courbes et sur la question la plus importante de toutes, qui est de savoir combien il en coûtera, après que nous aurons construit notre chemin de fer à bon marché et insuffisant, pour le transformer, lorsque le moment sera venu, en un chemin de fer de premier ordre.

L'approbation que j'ai donnée au projet de l'honorable ministre était limitée par la déclaration qu'il est impossible de se former une opinion indépendante sur la valeur du projet, sans posséder cette connaissance. Ainsi donc, je n'ai pas eu encore l'occasion de me former un jugement ou d'exprimer aucune opinion exacte sur le coût ou l'opportunité de l'entreprise. Il n'y a pas un an que je prononçais ce discours, mais une année entière se serait-elle écoulée que je n'aurais pas à le désavouer. Je ne trouve rien dans ces estimations qui soit en contradiction avec les opinions que j'entretiens aujourd'hui sur le chemin de fer de l'honorable monsieur, si j'y trouve quelque chose d'ineonvenant, si je crois m'être trompé dans quelque-une des déclarations contenues dans ce discours, j'espère que j'ai assez le sentiment de mon devoir pour avouer mon erreur et agir quoiqu'il puisse arriver selon ma conscience. Je n'ai pu encore découvrir aucune erreur dans les estimations ou dans les propositions que contenait ce discours.

J'ai bien déclaré qu'il me semblait que ces estimations étaient présentées d'une manière suspecte et qu'elles cachaient un but. A cette époque le but que se proposait l'honorable monsieur était de démontrer que ce chemin pourrait être parfaitement construit par le gouvernement d'après le mode qu'il se proposait, à peu de frais et sans faire peser des charges trop lourdes sur le pays, et dans ce but il nous a exposé les deux côtés de la question. Il nous a parlé d'abord de la somme qu'il nous demanderait de dépenser et en second lieu de ce qu'il espérait retirer de la ligne, et il a prouvé, comme je l'ai admis, si ses prémisses étaient bien posées, que nous pouvions en toute sûreté et sans arrière-pensée procéder à la construction, non-seulement des sections du centre et de l'ouest, mais encore de celle de l'est. A cette déclaration j'ai joint celle que si les opinions de l'honorable monsieur sur les routes et les frais de construction qu'elles entraîneraient étaient exactes, on pourrait sans crainte poursuivre la construction du chemin.

L'honorable ministre croyait alors être dans le vrai; il s'aperçoit aujourd'hui qu'il s'est trompé, ayant voulu dans cette occasion se procurer une estimation aussi basse que possible du coût et s'étant adressé à l'ingénieur par une lettre en date du 15 avril qui est annexé au rapport de ce dernier, pour lui demander de faire une estimation pour un chemin de fer devant être construit à aussi peu de frais que possible, en lui signalant les réductions qu'il considérait comme importantes, il a obtenu des chiffres tellement bas que nous sommes tous demeurés surpris. Mais nous n'avons rien qui nous permette de juger de l'exactitude de l'estimation. Son estimation comprend la section de la baie du Tonnerre, celle de la région des prairies et celle de la Colombie anglaise, mais nous l'avons entendu dire aujourd'hui que les calculs se rapportant à la section de la baie du Tonnerre étaient inexacts et que l'estimation était trop

M. BLAKE

élevée. Si mes calculs sont exacts on peut économiser une somme d'environ quatre millions et un quart sur l'estimation de ces différents items, portée à \$32,500,000 par l'honorable monsieur. Je ne répons pas de l'exactitude de ce calcul, n'ayant jeté qu'un rapide coup-d'œil sur les chiffres.

Sir CHARLES TUPPER. Mon estimation s'étend à l'équipement comme à la construction du chemin.

M. BLAKE. Je sais parfaitement, quoique l'honorable monsieur ait oublié de le mentionner dans son discours, que c'était là un des motifs de réduction, quoiqu'il ait appliqué la totalité de la réduction aux économies. J'allais appeler son attention sur ce fait et lui demander si ce n'était pas là un élément de réduction et je dois ajouter qu'on ne doit pas sérieusement le regarder comme tel, parce que l'estimation de l'honorable monsieur relative à l'équipement est des plus modestes. Il est dit dans les journaux que l'estimation affectée à l'équipement du chemin n'est que provisoire et ne pourvoit qu'à l'achat du matériel nécessaire aux premiers besoins du trafic à l'ouverture du chemin.

L'honorable monsieur admettra que je suis dans le vrai en disant que l'estimation de l'ingénieur pour l'embranchement de Pembina, qu'on trouve dans la lettre en date du 16 avril, ne comprend pas l'équipement complet du chemin.

Sir CHARLES TUPPER. De Fort-William à Selkirk mon estimation se rapporte à un équipement peu considérable, mais elle pourvoit à un équipement complet de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge.

M. BLAKE. L'ingénieur s'exprime ainsi: "Quelle que puisse être l'augmentation de matériel que nécessitera l'accroissement du trafic dans les années qui suivront, j'ai la certitude que la ligne peut être ouverte au trafic entre Fort-William et Selkirk, et bien équipé pour les affaires que l'on est en droit d'espérer à cette époque, pour une somme ne dépassant pas \$17,000,000."

Il est parfaitement évident qu'il n'entend pas parler d'un équipement complet, mais seulement d'un matériel suffisant pour une population de quelques milliers d'âmes qui ne produirait pas sans doute assez de grains pour l'exportation. Je ne me plains pas de cela, je crois au contraire que c'est agir sagement que de limiter le matériel aux besoins du chemin.

J'ai demandé à l'honorable monsieur le coût estimatif par mille de l'équipement de chacune de ces sections, mais il n'a pas daigné répondre à cette question et j'ignore donc en conséquence quel est le montant de la réduction qu'il se propose de faire et qui peut être considéré comme légitime.

L'équipement du reste de la ligne devait être des plus insuffisants, on n'a consacré qu'une somme nominale à l'équipement des sections de Yale-Kamloops, si toutefois on y a affecté quelque chose, et par conséquent la plupart des réductions sur cette section et sur celles de la région des prairies et de Port-Moody prouvent que ces estimations, préparées dans le but de réduire autant que possible les dépenses, ont entièrement manqué ce but et ont représenté l'état des affaires d'une manière contraire à la vérité.

Mais ce qui m'a plongé dans l'étonnement c'est que l'honorable monsieur, tout en parlant des sections du chemin que le gouvernement allait entreprendre, tout en signalant avec orgueil les erreurs de ses estimés et se félicitant du projet qui lui permettait d'économiser quatre ou cinq millions de plus, semblait disposé à accepter pour la section du Centre et celle de l'Est les estimations de mon honorable ami (M. Mackenzie) qui s'appliquent à un chemin de fer d'un type supérieur. La Chambre peut-elle supposer que ces ingénieurs aient exagéré le coût de la ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk, qui est maintenant en bonne voie d'achèvement? Pour cette ligne c'eût été très facile à celui qui aurait exagéré le coût de la section de Yale-Kamloops et de celle de Yale-Moody. La Chambre supposera-t-elle qu'ils ont fait une estimation trop basse au lieu de la faire trop haute du coût des autres parties de la ligne? Est-il vrai que M. Fleming ait commis une erreur en disant que

nous aurions à payer \$32,500,000 ce qui nous coûtera, d'après les nouvelles estimations, rovisées environ \$29,000,000 ? Est-il vrai que lorsqu'il péchait par exagération, quant aux parties devant être construites par le gouvernement, il tombait dans l'excès contraire en évaluant celles qui devaient être concédées au syndicat, ou que l'estimation exagérée de l'ingénieur s'étend à toute la ligne. Les mêmes raisons, les mêmes théories s'appliquent aux autres sections. Il a surestimé la section de l'Est, celle du Centre, celle de la rivière Rouge à Kamloops ; il a surestimé la section entre le lac Nipissingue et la baie du Tonnerre, comme il l'a fait pour les autres points. De la sorte je crois que nous pouvons dire en toute sûreté que nous avons ce criterium du coût de cette ligne telle que le gouvernement avait l'intention de la construire ou dont il avait le projet lorsqu'il a accordé ce contrat.

S'il est établi que les estimations de l'an dernier étaient inexactes non pas parce qu'elles étaient trop faibles, mais au contraire, parce qu'elles étaient exagérées, le coût de la ligne se trouvera donc réduit de onze ou douze pour cent ; tel est le résultat, et ce qui était évalué en tout, d'après l'estimation du ministre, y compris les explorations et tous les travaux \$86,000,000,—mais nous dirons \$82,000,000, car ces réductions ne s'appliquent qu'aux parties mentionnées,—coûtera neuf ou dix millions de moins. Tel est le résultat des estimations de l'honorable monsieur, il n'a pas à s'occuper des nôtres, lors même qu'elles se rapporteraient à sa ligne. Mais tel n'est pas le cas, elles sont faites pour une ligne d'un caractère entièrement différent, et lors même qu'elles s'appliqueraient à la sienne, il devrait défendre sa proposition, non on s'appuyant sur nos erreurs de jugement, mais en démontrant que ses données sont exactes. Sa proposition doit être défendue sur la base sur laquelle il l'a placée lui-même et il ne peut l'appuyer sur des erreurs,—si toutefois il y a eu des erreurs de la part de ses adversaires. Il ne croit pas à notre jugement, il ne veut pas se laisser guider par lui, il regarde nos observations comme des absurdités et poursuit son projet en persuadant au parlement qu'il est dans le vrai.

Il dit aujourd'hui : " J'étais dans l'erreur, il est vrai " et il ajoute " je me suis trompé par exagération dans les estimations, je ne me suis pas trompé comme vous l'avez fait, mais dans le sens opposé." Maintenant il voudrait que ces erreurs ne s'appliquent qu'aux parties du chemin que le gouvernement doit construire lui-même, en vertu d'un arrangement auquel personne ne songeait à cette époque et qui a été consommé l'autre jour. Quant aux parties qui doivent être concédées au syndicat, l'honorable monsieur s'exprime ainsi :

" Je ne veux pas parler de mes propres estimations de l'an dernier, réduites d'après la même base que celle-ci, mais je leur appliquerai les estimations que je ridiculisais l'année dernière se rapportant au chemin de fer d'un type supérieur de mon honorable ami le député de Lambton."

L'honorable député dit que le syndicat devait être jugé, pour sa part du travail, d'après l'estimation de l'opposition qui s'applique à un chemin de fer d'un type plus élevé, et que de son côté le gouvernement devrait l'être, sur l'estimation maintes fois réduite applicable à l'autre partie du chemin. Il ne doit pas en être ainsi. Il aurait dû appliquer son estimation au tout, et la Chambre et le pays refuseront de croire qu'un fait aussi extraordinaire s'est produit parce que ces erreurs ont eu lieu seulement sur ces parties de la ligne et qu'un mode de calcul différent a été adopté pour le reste du chemin. Or donc, s'il en est ainsi, cette confiance qu'espère l'honorable monsieur et que la majorité de la Chambre accordera je n'en doute pas à ses déclarations relatives aux parties du chemin que le gouvernement doit construire poussera inévitablement la majorité à conclure qu'en admettant que la partie du chemin que le syndicat doit construire soit exactement de la même classe, les estimations de l'an

dernier doivent être réduites dans la même proportion, et que le travail qu'ils ont à exécuter, les sommes qu'ils ont à dépenser, se trouvent diminués de plusieurs millions de plus que l'est le travail dont s'est chargé le gouvernement, d'après les calculs de l'honorable monsieur.

Telle est maintenant la véritable situation. Qu'avons-nous à nous occuper des estimations précédentes faites par tel ou tel ministre ou tel ou tel gouvernement ? Nous avons à considérer l'estimation que le gouvernement a imposée à la sanction de la Chambre, estimation qu'il représente aujourd'hui comme péchant par exagération seulement,—celle qu'il soumet maintenant représentant la coût véritable de l'entreprise,—c'est sur ce point qu'il faut considérer la question, si le gouvernement doit être jugé par ses actes.

Supposons par exemple que l'honorable monsieur ait soumis un projet recommandant le paiement d'une somme de \$120,000,000 au syndicat pour la construction d'un chemin de ce type, et qu'il se soit adressé au parlement en ces termes : " Il est vrai messieurs—que, l'an dernier, je vous " ai dit que ce chemin ne coûterait que \$36,000,000. Je me " suis aperçu que j'avais commis une erreur, car il ne coûtera " que \$76,000,000. J'ai accordé sa construction par contrat " moyennant \$120,000,000, mon excuse en agissant ainsi, est " que l'estimation du député de Lambton est de \$120,000,000 " et par conséquent, j'espère que vous penserez avec moi que " j'ai parfaitement raison de donner la différence au syndi- " cat." Tel est l'argument de l'honorable monsieur, telle est sa défense sur la question des estimations relatives au contrat qu'il a accordé. L'honorable ministre a voulu faire des contrastes, mais là encore les circonstances diffèrent complètement. Il a parlé de la valeur des terres. Il a cité les discours faits en différentes occasions, par des honorables députés, sur la question de la valeur des terres dans le Nord-Ouest. Il a parlé d'un discours que j'ai prononcé lors de la discussion du contrat Foster dans lequel j'ai exprimé l'opinion personnelle que j'entretenais alors sur la valeur des terres dans le Nord-Ouest pour celui qui était l'entrepreneur à cette époque.

Quel était l'état de choses à cette époque ? Il ne s'agissait pas d'un entrepreneur devant construire un chemin de fer à travers des terres lui étant concédées. Il ne s'agissait pas d'un entrepreneur devant recevoir des terres que devait, maintenant ou plus tard, traverser un chemin de fer. Cet entrepreneur devait alors recevoir des terres dans le Nord-Ouest où il n'y avait alors aucune perspective d'établissement d'un chemin de fer. Lorsque j'ai exprimé mon opinion sur la question, le pays n'était pas aussi prospère qu'aujourd'hui, sa population était réduite, on ne supposait pas que l'étendue des terres fertiles fût aussi considérable, l'opinion de l'Angleterre et de l'étranger n'était pas aussi favorable, il n'était pas question de communications par chemins de fer et l'entrepreneur ne pouvait espérer d'utiliser les terres et de les rendre vendables en les traversant par un chemin de fer. Aujourd'hui que la face des choses a changé au Nord-Ouest, je ne me crois pas lié par les opinions que j'exprimais alors sur l'état actuel de ce pays.

Je possède une preuve à ce sujet, dont je ferai lecture à la Chambre,—preuve qui convaincra chacun de vous que sur cette question, comme sur la précédente, l'honorable monsieur a eu recours à un mode d'argument tout à fait injustifiable en voulant falsifier ses propres estimations sur la valeur des terres dans le Nord-Ouest en lisant les opinions d'autres députés sur leur valeur, exprimées plusieurs années auparavant et en priant la Chambre de les accepter pour juger le contrat.

Avant d'aller plus loin, permettez-moi, M. le président, de rectifier une erreur grossière sur la valeur des sections de terres du chemin de fer. Les deux propositions antérieures relatives à la construction du chemin de fer, au moyen de subventions en argent et en terres étaient basées sur l'entente que l'octroi d'argent devait être relativement petit et que les terres seraient accordées en quantités relativement

considérables. La proposition dont il s'agit diffère de ces dernières sur un point important, d'abord comme je puis l'établir, l'octroi de terres est faible et la subvention en argent est considérable, mais je ne m'occuperai, pour le moment, que d'une proposition.

Les honorables messieurs de la droite ont parlé des 50,000,000 d'arpents de terres que le gouvernement d'alors, actuellement au pouvoir, devait donner en vertu de sa proposition et des cinquante-quatre et cinquante-cinq millions d'arpents de terres du chemin de fer devant être concédées en vertu de l'acte de 1874, concernant le chemin de fer du Pacifique canadien,—ils ont parlé de ces sections de terres plus considérables comme valant et devant être estimées, arpent pour arpent, autant qu'un bloc de 25,000,000 arpents de terres du chemin de fer, et ils ont dit : " Si vous évaluez 25,000,000 d'arpents de terres à \$1 l'arpent, c'est-à-dire \$25,000,000, 50,000,000 d'arpents vaudront \$50,000,000."

Il est loin d'en être ainsi, M. le président. Si à \$25,000,000 en argent vous ajoutez un autre \$25,000,000, la seconde somme de \$25,000,000 aura la même valeur que la première. Mais si à 25,000,000 d'arpents de terres, se trouvant tout à fait rapprochés du chemin de fer, vous en ajoutez 25,000,000 qui en sont à une distance relativement considérable, vous donnez une subvention égale en étendue, mais non pas en valeur. Il n'est pas besoin de démontrer cela au moyen d'arguments, mais je fournirai au comité, puisque l'honorable monsieur semble avoir une confiance aveugle en ses opinions, une preuve qu'il considérera comme concluante.

Dans le cours de la première session de ce parlement, l'honorable monsieur a soumis un plan pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, par lequel il consacrait 100,000,000 d'arpents de terre dans ce but ; le gouvernement prétendait vendre ces terrains à pas moins de \$2 l'arpent. Dans le cours des vacances il considéra de quelle façon il pourrait utiliser les pouvoirs extraordinaires dont la Chambre l'avait investi et il en vint à conclure que l'exactitude de ses chiffres importait peu, mais qu'une chose qui était incontestablement exacte, c'est qu'il avait commis une erreur en portant le prix à deux piastres, et que le seul moyen de réaliser sur ces 100,000,000 d'arpents, une moyenne de deux dollars était de fixer les prix des terres selon leur proximité ou leur éloignement du chemin de fer, de vendre celles qui en étaient rapprochées à un prix élevé, et à un prix modeste celles qui en étaient éloignées. Les ministres étaient tellement convaincus que ce projet se recommanderait à l'attention du Parlement qu'ils ont pris,—et je n'ose pas trop les blâmer pour cela,—la grande responsabilité d'adopter un plan en vertu duquel ils ont annoncé la vente de près de la moitié de ces terres du chemin de fer au prix de \$1 l'arpent au lieu de \$2, et cependant à des conditions devant produire, sur la moyenne des ventes, non pas seulement deux piastres, mais \$2.13 l'arpent pour toute l'étendue des cent millions.

Je ne sais, si à un moment donné, l'honorable ministre a compris qu'il se trompait entièrement, mais il a dit que les terres se trouvant en dedans de cinq milles, de chaque côté du chemin de fer valaient cinq piastres l'arpent. Pourquoi ? parce qu'elles étaient proches du chemin de fer. Il a dit que quinze milles de chaque côté, en dehors de cette première réserve, formant deux lisières contenant trente milles, valaient quatre piastres. Pourquoi pas cinq ? Parce qu'ils se trouvaient plus éloignés. Pourquoi valaient-ils quatre ? Parce qu'après tout ils n'étaient pas aussi rapprochés. Il a dit que vingt milles de chaque côté de cette bande de quinze milles, formant deux lisières de vingt milles chaque, valaient trois dollars, prix calculé d'après l'éloignement du chemin de fer. Il a dit qu'une autre lisière de vingt milles de chaque côté de celle de vingt milles déjà mentionnée valant deux piastres l'arpent. Pourquoi deux dollars ? Parce qu'elle était plus éloignée. Et il a ajouté que deux bandes de cinquante milles, en dehors de ces premières,

M. BLAKE

vaudraient une piastre l'acre, à cause de la distance à laquelle elles se trouvaient du chemin de fer.

Maintenant si vous vous mettez au travail, après avoir terminé vos arrangements, assigné la valeur relative des terres en basant vos calculs sur leur plus ou moins grande proximité du chemin de fer, si vous voulez fixer la valeur de ces 25,000,000 d'arpents, pris aussi proche de la ligne que peut le permettre le système des lots alternatifs, vous aurez à vérifier certains chiffres et après les avoir portés naturellement aussi haut que possible, vous aurez à vous occuper des autres 25,000,000 d'arpents pour faire 50,000,000, et vous devrez les prendre en dehors des premiers et fixer leur valeur à un taux moins élevé. Ainsi, comme je l'ai démontré, sans me servir de chiffres précis, par le raisonnement et votre propre détermination, 50,000,000 d'arpents de terres, pris en lots alternatifs aussi près que possible du chemin de fer ne vaudront pas, arpent pour arpent, autant que les 25,000,000 plus rapprochés de la ligne. Je soumettrai les chiffres exacts au comité. Je prouve donc que, dans ce cas, l'honorable monsieur est entièrement dans son tort en comparant la proposition antérieure pour la construction de ce chemin, qui entraînait la cession d'immenses étendues de terre comprenant les lots extérieurs ou supplémentaires, éloignés du chemin de fer, avec celle qui est soumise aujourd'hui.

Les vingt-cinq millions qui ont été ajoutés ne représentent pas la valeur des vingt-cinq millions plus rapprochés accordés dans les deux contrats. Toutes les autres conditions méritent également d'être prises en considération. Prenons, par exemple, celle du type du chemin dont j'ai déjà parlé. Les projets antérieurs étaient-ils de construire un chemin de ce genre ? Pas le moins du monde. Ils se rapportaient à un chemin de premier ordre, et bien entendu nous avons donné le prix voulu. En conséquence nous ne pouvons pas comparer les uns avec les autres les projets relatifs à des chemins de fer d'un genre différent, à moins que nous ne décidions quelle est la juste différence de prix qui existe entre eux. Peut-être, M. le président, votre comité préférerait-il s'ajourner, vu l'heure avancée, car il me faudra encore quelque temps pour terminer mes remarques.

Sir CHARLES TUPPER. Je propose que la Chambre s'ajourne, lorsque l'honorable monsieur aura fini de développer son argument.

M. BLAKE. - Il me faudrait quelque temps pour terminer mes remarques à ce sujet.

Le comité se lève et fait rapport.

La Chambre reprend ses délibérations.

La Chambre s'ajourne à 11.45.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 15 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à 3 heures.

PRIÈRE.

ADMISSION DES DÉPUTÉS SUR LES CERTIFICATS DES OFFICIERS-RAPPORTEURS.

M. LANGEVIN, propose :

" Qu'en permettant à Louis Arthur McConville, écrivain, élu pour représenter le district électoral de Joliette de prendre son siège sur le certificat de l'officier-rapporteur, cette Chambre recommande une stricte adhésion à la coutume d'exiger la production du certificat ordinaire du greffier de la couronne en chancellerie sur le rapport du bref d'élection."

M. ANGLIN. Il est grandement temps que la Chambre cesse de faire cette déclaration solennelle dans des cas de ce

genre. A chaque session, et quelquefois deux ou trois fois dans la même, la Chambre a déclaré solennellement qu'elle n'admettrait plus de députés sur les certificats des officiers-rapporteurs. Si l'on continue cette pratique, les journaux seront remplis de résolutions de ce genre. La Chambre devrait décider s'il ne serait pas préférable d'omettre cette déclaration solennelle, qui requiert néanmoins un ordre de la Chambre pour l'admission d'un député sur la production du certificat de l'officier-rapporteur.

M. BLAKE. Un ordre de la Chambre devrait être émis avant l'introduction d'un député. C'est intervertir l'ordre des choses que d'introduire un député et de lui faire prendre son siège, sur l'ordre de la Chambre, en contravention du règlement, et ensuite de faire déclarer par la Chambre que cette infraction ne doit pas être considérée comme formant un précédent. Je ne m'oppose pas à l'adoption de la motion, mais il serait à désirer que cette façon de procéder fut changée.

M. LANGEVIN. Je pense, comme l'honorable chef de l'opposition, qu'il serait préférable de changer la coutume parlementaire à ce sujet, mais cette pratique a toujours été suivie. La Chambre devrait adopter la motion pour cette fois, et la question pourrait être plus tard prise en considération par le comité des privilèges et élections; alors la pratique pourrait être changée si un rapport était présenté dans ce sens.

M. ANGLIN. Une autre manière étrange de procéder est celle-ci : d'après le système actuellement suivi, les députés sont assermentés par le greffier. Ce dernier, dans le cas présent comme dans beaucoup d'autres, doit s'être arrogé le droit de décider si le député est bien et dûment élu avant de lui faire prêter serment et de lui permettre de signer le rôle. Les règlements de la Chambre devraient être suivis dans tous les cas à venir. La Chambre devrait d'abord ordonner que le député peut être admis sur la production du certificat, et alors, le certificat ayant été produit, le greffier pourrait en toute raison faire prêter le serment. J'espère que cette question sera réglée de manière à faire disparaître ces contradictions à l'avenir.

La motion est adoptée.

BILL PRÉSENTÉ.

M. VANASSE présente un bill, No. 2, à l'effet de régler le flottage du bois de corde sur la rivière St. François. Le bill est lu une première fois.

GROSSE-ILE.

M. LANDRY demande si le gouvernement a l'intention de construire pendant la session prochaine, un sémaphore sur la Grosse-Ile, où se trouve la station de la quarantaine, avec correspondance au village de Montmagny et à l'île aux Grues.

M. POPE (Queen). Le gouvernement n'a pas encore décidé de placer un sémaphore à l'endroit indiqué.

TRANSPORT DU FRET SUR L'INTERCOLONIAL.

M. RICHEY demande s'il est exact que des marchandises expédiées par le SS. *Polynesian* et qui étaient arrivées à Halifax il y a quinze jours, n'étaient pas encore livrées à Québec, le 7 courant; et, si oui, quelles mesures, s'il est, ont été prises pour prévenir le retour de semblable inconvénient; aussi, si des garanties, et lesquelles, sont données, quant au temps qui s'écoulera entre la réception par le chemin de fer Intercolonial des marchandises déchargées par des steamers à Halifax et leur livraison à Québec, Montréal et Toronto respectivement.

Sir CHARLES TUPPER. En réponse à l'honorable député d'Halifax, je dirai qu'ayant eu connaissance de son

interpellation, j'ai demandé des explications aux officiers de l'Intercolonial qui m'ont répondu comme suit :

Parti télégramme de Moncton, N.-B., à C. Schreiber.

OTTAWA, 14 décembre 1880.

Je me suis assuré qu'il ne se trouvait aucunes marchandises à destination de Québec parmi celles qui ont été débarquées par le SS. *Polynesian* à Halifax, à l'exception d'un colis pour Allan, Rae et Cie. qui a été remis à l'officier de l'Express par Cunard et Cie. La première partie du fret du *Polynesian* à destination de Québec *via* Boston, n'est parvenue à Québec que dans la soirée du jeudi, le 9, dix-neuf jours après que le steamer s'est arrêté à Halifax. Aucune partie du chargement du *Polynesian* à destination de Montréal n'est parvenue dans cette ville au-dessous de 15 jours après avoir débarqué à Boston.

(Signé) D. POTTINGER.

Par télégramme de Moncton, N.-B., à C. Schreiber.

OTTAWA, 14 décembre 1880.

M. Richey a été mal informé. Le retard de l'expédition du chargement du *Polynesian* se borne à la partie débarquée à Boston à destination de Québec, et non aux marchandises débarquées à Halifax. Je suis à recueillir les détails circonstanciés de cette affaire, et je vous télégraphierai de nouveau.

(Signé) D. POTTINGER.

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

OTTAWA, 15 décembre 1880.

CHER MONSIEUR.—Relativement aux renseignements demandés hier concernant le retard apporté à l'expédition du chargement du *Polynesian*, j'ai l'honneur de vous faire savoir que ce steamer est arrivé Halifax à 9.50 a.m., le 21 novembre, et a déchargé sept tonnes de fret à destination de diverses stations sur la ligne du Grand Tronc; aucunes marchandises n'ont été débarquées à Halifax pour être expédiées à Québec. Le steamer est reparti d'Halifax pour Boston, le 22; il est arrivé à cette ville dans la soirée du 23, et est entré dans les bassins le 24. La première partie de son chargement à destination de Québec, est arrivée en cette ville le 8 décembre, p. m., et la cargaison pour Montréal est arrivée à destination deux semaines environ après l'arrivée du steamer à Boston. Si la cargaison pour Montréal et Québec eut été débarquée à Halifax, celle pour Québec serait parvenue à destination vers le même temps que le steamer est entré dans les bassins de Boston (55 heures) et celle pour Montréal dix heures plus tard, dans les circonstances ordinaires.

En présence de ces faits, vous pouvez juger que les expéditeurs auraient tout à gagner si les marchandises étaient débarquées à Halifax.

Bien à vous,

(Signé)

GEO. TAYLOR.

C. SCHRIEBER, *Ecuyer,*
Ingénieur-en-chef des chemins de fer du gouvernement.

J'espère que l'honorable monsieur sera satisfait de ces explications.

ACTE DE LA COUR SUPREME

M. DESJARDINS demande si c'est l'intention du gouvernement de rappeler, pendant cette session, l'acte relatif à l'établissement de la Cour Suprême? Si non, est-ce son intention de l'amender de manière à faire disparaître les inconvénients qui résultent, pour la province de Québec, de sa constitution et de sa juridiction actuelles?

M. McDONALD (Pictou). Le gouvernement n'a pas l'intention de présenter pendant la session actuelle une mesure pour abroger l'Acte relatif à l'établissement de la Cour Suprême. Quant à la seconde partie de l'interpellation, savoir : si c'est l'intention du gouvernement de l'amender de manière à faire disparaître tous les inconvénients qui résultent, pour la province de Québec, de sa constitution et de sa juridiction actuelle,—la question est à présent sous considération.

LOI SUR L'INSPECTION DU HARENG FUMÉ

M. LONGLEY demande si le gouvernement se propose de modifier de quelque manière l'Acte d'inspection générale passé à la dernière session, plus spécialement en ce qui concerne les droits d'inspection du hareng fumé?

Sir JOHN A. MACDONALD. L'Acte n'ayant été passé que pendant la dernière session seulement, je crois qu'il est

quelque peu prématuré de vouloir déjà le modifier ou l'abroger. Le gouvernement n'a pas reçu de demandes ou de plaintes à ce sujet pendant la vacance. Néanmoins, nous écouterons avec attention les observations que l'honorable monsieur pourrait avoir à présenter pendant la session au sujet des droits d'inspection.

STATISTIQUES SANITAIRES DU CANADA

M. STRANGE demande si le gouvernement se propose d'ouvrir, cette année, un crédit applicable à la création d'un bureau de statistique sanitaire au Canada ?

M. POPE (Compton). Ce n'est pas l'intention du gouvernement d'insérer dans le budget de cette année aucune somme pour cet objet.

COMPTE-RENDU OFFICIEL DES DÉBATS

M. ROSS (Middlesex). J'attire l'attention du gouvernement sur la nécessité de nommer prochainement un comité à ce sujet. Il s'est déjà présenté un ou deux cas dans lesquels l'intervention du comité eût été nécessaire ; et le fait de publier un compte-rendu qui ne serait pas contrôlé par un comité pourrait présenter de graves inconvénients. Si, toutefois, le gouvernement se propose de nommer un comité.

M. BOWELL. Je soumettrai, aussitôt que possible, une motion à cet effet. Je crois que la Chambre voudra bien me permettre de faire cette motion, sans en donner d'avis préalable.

CARTES DU PACIFIQUE.

M. CHARLTON. J'appelle l'attention de l'honorable ministre des chemins de fer sur le fait qu'il serait désirable d'avoir une carte de grande dimension placée dans un endroit apparent de cette Chambre afin de permettre aux députés de bien comprendre la question sous considération.

M. PLUMB. Afin qu'on le lise sans peine.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas place dans cette Chambre pour cela. Je crois que la carte qui est placée dans la salle du comité des chemins de fer répond à ce besoin, et que chacun des honorables députés peut y puiser les renseignements nécessaires quant à la situation des diverses lignes qui y sont indiquées.

M. CHARLTON. Est-ce qu'une carte de plus petite dimension ne pourrait pas être appendue au murs de cette Chambre ?

M. PLUMB. Cette question demande à être traitée sur une grande échelle.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'existe pas d'autre carte que celle qui a été distribuée aux députés ; et cette carte est de dimension trop réduite pour répondre à l'objet que l'honorable député a en vue.

EXPLORATIONS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. LANDRY demande copie du rapport de l'exploration faite en 1880, par ordre du gouvernement, en vue de la construction d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial, pour amener de St. Michel ou de St. Charles le terminus à St. Joseph de Lévis ou dans les environs, avec plans, cartes, pétitions et tous documents se rattachant à cette question.

La motion est adoptée.

ARPENTAGE DES TERRES PUBLIQUES.

M. LANDRY demande un état indiquant dans autant de colonnes distinctes les noms des différents arpenteurs de la

Sir JOHN A. MACDONALD

Puissance qui, depuis 1873 jusqu'au 15 décembre 1880, ont été employés aux arpentages sur les terres publiques ailleurs que dans leurs différentes provinces respectives, leur âge, leur nationalité, leur résidence (localité, comté et province), le nombre de jours, de mois ou d'années qu'ils ont été ainsi employés, le montant de leur salaire ou des sommes d'argent qu'ils ont reçues ou qui leur sont dues jusqu'à ce jour, le nom des provinces dans lesquelles ils ont fait des arpentages, avec un résumé indiquant, par province et par nationalité, le nombre d'arpenteurs qui travaillent dans la Colombie anglaise, le Manitoba et le Nord-Ouest.

La motion est adoptée.

COPIES FRANÇAISES DU CONTRAT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. CASGRAIN. Faisant motion pour l'impression en langue française de 3,250 copies du contrat du Pacifique Canadien, dit : En faisant cette motion devant cette Chambre, je crois ne pas tomber dans une exception en faveur de la province de Québec. On sait que dans cette province, les journaux n'ayant pas une circulation aussi grande que celle des autres provinces, ils ne sont pas en conséquence aussi généralement lus. Au reste le format de la plupart de nos journaux est si restreint que les détails du contrat ne sont pas connus avec autant de facilité dans cette province que dans les autres provinces où tous les détails du contrat sont imprimés dans un grand nombre de journaux. C'est pourquoi j'ai cru devoir faire cette motion afin de pouvoir transmettre dans les différents comtés de la province de Québec des copies de ce contrat et d'en répandre la connaissance autant que possible. On sait que dans cette province l'opinion publique est en grande partie dirigée par des particuliers dans chaque comté et que ces personnes en recevant ce contrat et en en prenant connaissance le communiqueront à d'autres, de sorte que nous pourrions avoir l'expression de l'opinion publique dans un grand nombre de ces localités.

D'un autre côté je me suis hâté de prendre l'action la plus favorable pour tâcher d'avoir ces copies le plus tôt possible, et je me propose, si le gouvernement veut bien y consentir, de faire accompagner cette motion d'une autre par laquelle je demanderai que les règlements de la Chambre soient suspendus de manière à ce que la Chambre puisse ordonner immédiatement l'impression et la distribution de ces copies au lieu de renvoyer la motion au comité des impressions. Je ne crois pas rencontrer d'opposition à une demande aussi légitime, de la part des députés de la province de Québec ; au contraire je crois que le gouvernement doit s'empresse de rendre le peuple de cette province à même de juger le plus tôt possible ce contrat.

Ce serait aussi peut-être un moyen de faire disparaître une opinion qui peut avoir quelque poids, savoir que le gouvernement n'a pas été désireux de faire connaître au public les détails de ce contrat. Je crois bien que la Chambre peut adopter cette motion avec d'autant plus de bonne volonté, vu que le coût relatif de l'impression de ces copies sera très peu de chose, car il est probable que le caractère qui a déjà servi à imprimer ce contrat est encore debout et par conséquent dans un court espace de temps, demain ou après-demain, nous pourrions avoir ces copies entre nos mains.

M. HOUDE. Il arrive souvent à l'hon. député de l'Islet d'exprimer des idées si profondes qu'il n'est pas toujours facile d'en saisir la portée. Mais dans ce cas-ci je pense comprendre le fond de la pensée de mon honorable ami. Il a voulu sans doute, par cette demande, suppléer à la négligence des organes de son parti qui n'ont pas reproduit le contrat *in extenso* ; ou bien c'est qu'ils avaient l'intention de faire tort au gouvernement en ne le faisant pas connaître dans tous ses détails à leurs intelligents lecteurs.

Mon honorable ami ainsi que l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) n'ont pas cette crainte-là, évidemment, puis-

qu'ils demandent que l'on imprime 2,350 copies du contrat en français. Je n'ai pas d'objection à faire à la proposition; je pense, en effet, que le comté que mon honorable ami représente, ainsi que ses amis politiques, ont un peu besoin de lumière sur ce sujet-là, puisqu'ils sont par la faute de leurs organes passablement dans l'ombre à l'égard de ce contrat. Pour ma part, j'irai plus loin et je consentirai à ce qu'une impression soit faite de 75,000 à 100,000 copies avec les noms de ceux qui ont voté pour et ceux qui ont voté contre.

M. LANGEVIN. Je ne crois pas que l'honorable auteur de cette résolution ait donné des raisons suffisantes à la Chambre pour l'engager à l'adopter. Les canadiens-français trouvent dans la même position que les autres races dans le pays. Nous avons nos journaux, et nos journaux donnent des renseignements à la population, tous les renseignements qu'elle désire et qu'elle peut désirer. Nos journaux ont une grande circulation, ils sont nombreux, relativement à notre population, ils sont aussi nombreux que dans aucune autre partie du pays. Le contrat du chemin de fer du Pacifique est publié en entier dans plusieurs de nos journaux, tandis qu'un résumé de ses clauses est publié dans un grand nombre d'autres journaux, de sorte que notre population est à la portée d'être aussi bien renseignée sur ce contrat que les populations des autres provinces. S'il y avait eu une expression d'opinion de la part de la Chambre qu'il fût désirable de répandre 100,000 ou 200,000 exemplaires de ce contrat dans tout le pays, il aurait été du devoir du gouvernement de prendre une pareille demande en considération, mais dans les circonstances actuelles, il n'y a certainement pas de raisons suffisantes pour faire cette dépense qui d'ailleurs serait inutile. La discussion sera très avancée avant que ces copies soient imprimées, et la population connaît à l'heure qu'il est tous les détails du contrat. Si vous alliez dans la chambre de lecture regarder les journaux qui s'y trouvent, vous verriez qu'ils ont presque tous reproduit le contrat en entier. A l'heure qu'il est, on discute partout le contrat, et c'est si bien le cas que non-seulement le contrat mais les discours sont devant le public. L'éloquent discours qu'a prononcé hier soir mon honorable ami le ministre des chemins de fer et des canaux est déjà en circulation dans tout le pays; aujourd'hui même, j'ai reçu des dépêches félicitant le gouvernement de l'admirable discours de mon honorable ami. Si son discours est déjà si bien répandu à plus forte raison le contrat imprimé depuis plusieurs jours doit être bien connu du pays.

Je ne crois pas que cette motion doive être acceptée.

M. DESJARDINS. Il me semble que cette motion, comportant une dépense, est irrégulière et hors d'ordre. Puisqu'elle comporte une dépense elle doit procéder du gouvernement. Il me semble que l'honorable député de l'Islet (M. Casgrain) a fait un bien pauvre compliment à ses compatriotes par cette motion. Il me semble qu'on devrait s'attendre à ce que le public soit mis en mesure par la presse de connaître tous les détails relatifs à une question de cette importance. Je ne crois pas non plus que 3,250 exemplaires distribués dans la province puissent suppléer au défaut de publication de la presse française si toutefois défaut il y a. Je crois que l'honorable député de l'Islet aurait fait preuve d'un zèle plus intelligent en étendant les bienfaits de sa proposition à toutes les provinces sans distinction de langue ou de race. S'il est besoin pour la population française d'avoir un certain nombre de copies il doit y avoir un égal besoin dans les autres provinces pour les autres populations. Je ne vois pas pourquoi l'honorable député vient nous mettre ainsi dans une position inférieure à celle des autres populations. Je crois que ce compliment-là n'est pas mérité et que nos compatriotes sauront bien prendre les moyens de se renseigner sur cette importante question.

M. COURSOL. Je regrette de ne pas pouvoir partager l'opinion des deux honorables messieurs qui nous ont adressé

la parole. Sans vouloir scruter beaucoup la question des motifs politiques qui ont pu animer l'honorable député de l'Islet et l'honorable député de Québec-Est à faire cette demande, je crois qu'on doit l'appuyer et pour un je l'appuierai cordialement. Il est vrai que les journaux de la province de Québec ont généralement publié le contrat et jusqu'au discours prononcé hier au soir par l'honorable ministre des chemins de fer, mais ces journaux ne sont pas à la portée de tous et il n'est que juste que nous prenions des mesures pour envoyer à ceux qui le demandent un certain nombre de copies du contrat. On sait que ce contrat excite beaucoup les esprits, on en parle dans toutes les parties du pays et le peuple est naturellement intéressé à connaître tous les détails d'une entreprise de cette grandeur; mais un grand nombre d'électeurs n'ont pas les journaux sous la main et je crois que la Chambre en distribuant 3 ou 4,000 copies dans le pays, surtout parmi la population canadienne-française, aurait fait ce qu'il est juste de faire. Ce n'est pas pour cause d'ignorance qu'on demande des copies du contrat; si c'était à cause de l'ignorance on n'aurait pas besoin de documents imprimés, pas plus que de journaux. Si la population est assez intelligente, assez instruite pour lire les documents publics, elle a naturellement besoin que ces documents lui parviennent. Mais pourquoi la population française du pays serait-elle privée de copies du contrat imprimé en français lorsque ce contrat a été distribué par centaines en langue anglaise dans cette Chambre, attendu, surtout, que la dépense serait légère, comme l'a dit l'honorable ministre des travaux publics. Quand il ne faut que quelques centaines de piastres pour publier en français un document de cette importance, je crois que cette Chambre n'en doit pas rejeter la demande.

M. BOURASSA. Jusqu'à présent il n'y a pas une seule copie d'imprimée en français; il me semble qu'au moins chaque député français devrait en avoir quelques copies. Je crois que nous avons droit aux mêmes avantages que les membres anglais. On m'a demandé d'envoyer des copies et comment le ferais-je, n'en ayant point à donner.

M. FISET. Je me permettrai moi aussi de faire une ou deux remarques sur la motion de l'hon. député de l'Islet. L'honorable représentant de Trois-Rivières donne pour raison de son opposition à la présente motion qu'elle va entraîner une dépense peu considérable, il est vrai, mais inutile, parce que le peuple a les journaux pour se renseigner. Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il n'a pas toujours été aussi économique, et qu'il n'y a pas encore bien longtemps il nous blâmait d'avoir retranché deux copies des procès-verbaux de la Chambre, disant que c'était une fausse économie, une économie aux dépens du peuple. Il prétend en second lieu que les électeurs ont les journaux pour se renseigner. Mais l'on sait fort bien que c'est le plus petit nombre, la grande minorité qui reçoit les journaux, et qu'en conséquence le plus de copies du contrat du Pacifique, l'on pourra distribuer, le mieux ce sera; car il est de la plus haute importance que le peuple connaisse en entier, ce contrat qui est presque une énormité. J'appuierai donc la motion de l'honorable représentant de l'Islet.

M. VALLÉE. Je crois que la demande de l'honorable député de Rimouski (M. Fiset) pêche par la base. Il dit que dans nos paroisses c'est le petit nombre d'électeurs qui reçoivent les journaux. Il a peut-être raison. Il demande que les habitants de nos campagnes aient le privilège de connaître le contrat; cependant, il n'en demande que 50 copies par député, ce qui ferait dans son comté à peu près deux par paroisse, évidemment un nombre tout à fait insuffisant. Ainsi, la proposition de l'honorable député tombe d'elle-même. Toute la presse a publié ce contrat, et je crois que ce serait faire une dépense inutile que d'en publier une autre impression.

M. LANDRY. Je suis à me demander si la motion faite par l'honorable député de l'Islet demande un acte de faveur pour notre province ou un acte de justice. Si c'est une faveur, je crois qu'on devrait s'en dispenser, si c'est un acte de justice, nous devrions tous l'appuyer. Je crois que c'est là l'unique position et la seule raisonnable que l'on puisse adopter. Si le contrat du chemin de fer du Pacifique a été publié en langue anglaise, et distribué aux députés de cette Chambre, je crois qu'il n'est que juste qu'il soit aussi imprimé en français et distribué. D'un autre côté, s'il n'a pas été distribué, je ne crois pas que l'honorable député de l'Islet ait droit de venir demander pour Québec une faveur que l'on refuserait par là même aux autres provinces. Je crois que l'honorable député de Rimouski a voulu venir à la rescousse et qu'il a profité de la circonstance pour amener devant cette Chambre, le vieux souvenir de sa lutte de 1878. Il fait des reproches à l'honorable ministre des travaux publics, de ce que ce dernier aurait dit dans le comté de Rimouski, que le parti libéral, quand il était au pouvoir, a commis une faute en voulant diminuer le nombre des procès-verbaux de cette Chambre. Il est vrai que le nombre était restreint; nous n'avions peut-être que deux ou trois copies chaque député; mais dans le cas actuel je ne vois pas du tout la raison de faire un semblable reproche à l'honorable ministre des travaux publics de vouloir épargner au pays autant de dépenses que possible. Les 50 copies que demande l'honorable député de l'Islet sont un nombre tout à fait insuffisant, et l'honorable député de Rimouski doit savoir aussi que dans cet immense comté qu'il représente, qui contient je ne sais combien de lieues d'étendue, qui contient je ne sais quel nombre de paroisses, que ce nombre serait tout-à-fait insuffisant. Je crois qu'entre ces deux honorables députés il y aurait une course pour les avoir et que ce nombre serait dépensé tout entier dans le comté de Rimouski, si le député de l'Islet n'en prenait pas pour lui-même. Ainsi si c'est une faveur je n'en veux point et je voterai contre la motion, mais si l'honorable moteur peut me prouver que c'est un acte de justice qu'il demande je suis prêt à lui donner mon appui.

M. LANGEVIN. Je désire répondre à l'honorable député de Montmagny (M. Landry) que l'honorable ministre des chemins de fer vient de me dire que lorsqu'il a déposé l'autre jour le contrat sur le bureau de la Chambre il a annoncé qu'il le mettrait entre les mains des membres le lendemain matin, et qu'en conséquence il a été ainsi mis entre les mains des membres. Chaque membre a dû trouver dans sa boîte trois copies du contrat en anglais, à part des procès-verbaux. Cela étant j'inviterai l'honorable député de l'Islet à retirer sa motion et nous verrons à ce que un nombre de copies en français soit distribué aussitôt que possible aux membres français comme il en a été distribué en anglais.

M. CASGRAIN. Je suis prêt à accepter la proposition de l'honorable ministre, mais d'un autre côté il s'agit pour nous en ce moment d'obtenir que le gouvernement agisse avec diligence, c'est là le point suprême que nous voulons atteindre. S'il nous faut attendre trop longtemps pour ces copies je ne vois pas pourquoi je retirerais ma motion.

M. LANGEVIN. L'honorable député, je crois, n'a pas grande confiance dans notre bonne volonté. Il peut pourtant s'assurer que la chose se fera promptement et que l'on fera un tirage restreint de copies françaises.

M. CASGRAIN. Je comprends que ma motion ne soit pas prise dans son ensemble parce qu'en effet cela revient parfaitement au même. Puisqu'on m'accorde en substance ce que je demande pourquoi ne pas accorder toute la motion? Cela revient absolument au même. D'un autre côté je réponds à l'argument de l'honorable ministre quand il a dit que les journaux ont publié le contrat en abrégé, que hier soir l'honorable ministre des chemins de fer s'est plaint dans

cette Chambre qu'on avait mutilé ce contrat dans un organe même du gouvernement; alors comment peut-on demander que la population de la province de Québec prenne un abrégé tel que lui donne les journaux. D'un autre côté l'honorable député de Maskinongé (M. Houde) croit que la population du comté de l'Islet serait aussi peu soucieuse de ses intérêts que celle de son comté, qu'elle aurait assez peu d'intelligence pour ne pas savoir lire—surtout pour ne pas lire le journal qu'il rédige. Je puis dire à mon honorable ami que le comté de l'Islet que j'ai l'honneur de représenter a peu de journaux, et c'est pourquoi je veux lui envoyer des copies de ce contrat, afin qu'il ait une connaissance exacte des détails pour pouvoir en juger par lui-même. Si cet honorable député voulait bien persuader le gouvernement de faire imprimer 100,000 copies pour répandre non-seulement dans mon comté mais dans toute la province de Québec il lui rendrait un grand service. J'espère que nous nous entendrons parfaitement avec le gouvernement sur le nombre de copies que chaque membre pourra avoir. La forme est encore prête et si nous pouvons en avoir un nombre suffisant je ne persisterai pas dans ma motion.

M. LANGEVIN. Je me suis opposé à la motion de l'honorable député parce que je ne savais pas alors ce que mon collègue m'a dit tout à l'heure, qu'il n'y avait que trois copies en anglais du contrat de mises dans la boîte de chaque membre, vu cette circonstance nous n'aurons pas la moindre objection, au contraire nous verrons à ce qu'il soit imprimé des copies en français pour chaque membre de la Chambre. La motion de l'honorable député est d'ailleurs hors d'ordre et par conséquent je ne puis consentir à ce qu'elle passe.

Motion retirée avec le consentement de la Chambre.

M. ANGLIN. M. l'Orateur, j'aurais un mot à dire sur cette question, pour le compte de mes électeurs parlant la langue française, car je voudrais que les membres des deux partis sachent qu'il y a une population française au Canada, en dehors de celle qui peuple la province de Québec. Le comté que je représente est largement peuplé de canadiens-français et je désire qu'ils soient placés sur le même pied à ce sujet que la population française de la province de Québec, de sorte qu'il leur soit loisible de prendre connaissance du contrat pour lequel on demande notre assentiment.

M. LANGEVIN. Je suppose que l'honorable monsieur ne s'opposera pas à ce que nous le traitions comme député français.

La motion est retirée.

CONTRAT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. BLAKE demande copie de tout document à l'appui du contrat ou du traité conclu avec certains entrepreneurs pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien, l'été dernier, durant la visite en Angleterre du premier ministre, du ministre des chemins de fer et du ministre de l'agriculture.

M. l'Orateur, la Chambre sait, que durant la visite de ces personnages distingués en Angleterre, on a fait circuler de temps à autre par le câble, des nouvelles que des arrangements avaient été faits avec certains entrepreneurs; et ces nouvelles ont, de temps à autre, été contredites. En fin de compte, il a été publié une déclaration dans les organes ministériels, officieusement comme on dit, mais en tous cas publiée, qu'un arrangement avait été conclu. Cette dernière déclaration, faite avant le retour de l'honorable monsieur, a été confirmée par le premier ministre lui-même, à Montréal, à la date du 27 septembre dernier, lorsqu'il a dit :

« Messieurs, c'est avec le plus grand plaisir que je vous annonce, quoique je ne puisse pas vous donner des détails plus amples, parce que je suis simplement l'agent du Gouverneur en Conseil, envoyé en Angleterre avec deux de mes collègues et que nous devons soumettre les arrangements que nous avons faits à l'approbation ou au rejet du Parlement du

pays, que nous avons fait un arrangement excellent avec un nombre de capitalistes, non seulement d'Angleterre, mais encore d'Allemagne, de France, des Etats-Unis et du Canada. Nous nous avons réuni une combinaison de forces qui sera non-seulement suffisante pour bâtir le chemin, mais qui aura en outre l'influence nécessaire pour diriger le grand courant de l'immigration allemande des Etats-Unis vers le Canada. Nous avons reçu des garanties en espèces, des garanties, dis-je, suffisantes pour la bonne construction et la mise en exploitation du chemin de fer durant un espace de dix années après sa construction qui sera achevée dans vingt ans d'ici. (Applaudissements redoublés). Nous avons fait un arrangement nullement à l'effet que le chemin sera construit à travers une région fertile seulement, en laissant de côté les districts sauvages, mais d'après lequel il sera construit à travers les districts sauvages comme à travers les districts plus favorisés. (Applaudissements). Nous avons fait un arrangement d'après lequel les terres seront mises sur le marché et vendues immédiatement, et par ce moyen il y aura un courant d'immigration continué dans le Nord-Ouest. Nous nous en sommes assuré la mise en exploitation pour dix années après sa construction, et lorsque je vous dis que lorsque le chemin de fer sera terminé, cela ne coûtera pas plus au pays que ne l'aurait coûté l'arrangement que j'ai fait avec Sir Hugh Allan en 1873, je suis sûr que vous vous en réjouirez avec moi.

* * * * * Nous avons fait un arrangement d'après lequel le chemin doit être construit; nous avons créé chez le colon le désir de venir s'établir au Canada; et le chemin sera bâti sans coûter un sou au Canada. * * * * * Nous avons fait un "contrat ferme." Le contrat sera exécuté, l'entreprise sera commencée que le Parlement se réunisse en novembre ou en février. L'entreprise continuera tout de même et nous nous fions au Parlement et au pays pour endosser notre conduite. Les entrepreneurs sont des hommes possédant des capitaux, des millionnaires, capables de construire une douzaine de chemins de fer. Ils sont prêts à couvrir le risque de commencer l'entreprise dès à présent et ils vont le faire."

Mon but est d'obtenir le document faisant preuve de l'existence du contrat. C'est un arrangement, un contrat définitif conclu un jour quelconque avant le 27 septembre, et naturellement un jour quelconque avant que l'honorable monsieur eût quitté l'Angleterre. Il est donc évident qu'il y a eu un arrangement de quelque sorte qui a été complété d'une certaine façon par le contrat qui a été conclu le 1^{er} octobre et qui a depuis été déposé sur le bureau de cette Chambre. Les objections soulevées contre la production des offres de soumissionnaires écartés, ne peuvent naturellement pas s'appliquer au cas présent. Ceci n'est pas une question de soumission; c'est une question de contrat—d'un soumissionnaire accepté, et vu que c'est un contrat, ou un arrangement d'une si haute importance, nous devrions pouvoir consulter l'instrument qui contient les détails que j'ai lus et parmi lesquels il y en a que je ne trouve pas dans le présent contrat, je ne connais aucune raison pour laquelle le Parlement serait privé de l'occasion de voir un document qui a été décrit d'une manière tellement détaillée par l'honorable monsieur, et au sujet duquel il a cru devoir à cette date donner tant d'information au public en général, préalablement à la réunion du Parlement.

Sir JOHN A. MACDONALD. J'objecte à cette motion et je le fais pour la même raison pour laquelle j'ai objecté à la production des autres soumissions. L'honorable monsieur dit qu'un nombre de communications sont venues de l'autre côté de l'Atlantique. Je ne suis pas responsable de ces communications et aucun de mes collègues en Angleterre avec moi à cette époque ne l'est non plus. C'était un fait connu en Angleterre que des négociations avaient lieu; c'était une affaire qui occupait l'attention de la Bourse; c'était une affaire de la plus haute importance, et comme on peut bien l'imaginer, tout agent de change entreprenant en voulait sa quote-part, et toutes sortes de rumeurs ont donc été mises en circulation. Nous avons commencé des négociations avec plusieurs maisons commerciales les unes après les autres, mais les uns après les autres nos efforts n'aboutirent à rien; et ce n'a été qu'avec la plus grande difficulté que nous avons réussi en fin de compte. L'honorable monsieur cite un passage d'un discours que j'ai fait à Montréal. Eh! bien, je ne puis garantir que le rapport en soit littéralement exact, mais un nombre de messieurs vinrent me voir à la gare d'Hochelega lors de mon départ pour Ottawa, et le discours dont l'honorable monsieur a cité une partie, a été subséquemment fait devant les membres du Club Cartier à l'adresse desquels l'honorable monsieur est tellement ironique.

M. BLAKE. Non certes. Je ne fais pas d'ironie à leur égard.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que l'honorable monsieur a été tant soit peu ironique à leur sujet, lorsqu'il a dit que je les regardais du haut de ma grandeur.

M. BLAKE. C'est l'honorable monsieur qui a dit qu'il les regarderait du haut de sa grandeur.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur me raille à propos de chemin de fer, mais qu'il prenne garde au chemin d'enfer. Dans tous les cas, je n'ai pas raison de douter que le rapport de mes observations ne soit exact en substance, je dis le rapport cité par l'honorable monsieur. J'ai dit à mes auditeurs, les conditions générales de l'arrangement que nous avions conclu; je leur ai dit que le contrat avait été fait "ferme," expression technique, ainsi que le sait l'honorable monsieur, dont on se sert à la Bourse pour signifier que les arrangements n'ont pas été faits d'une manière spéculative, mais que le contrat, selon la phraséologie de la Bourse, est un de ceux que les parties contractantes sont tenues par la loi et par l'honneur de mettre à exécution. L'arrangement était sujet au parachèvement des détails, ici et dans le cas où les détails ne pourraient être parachèvés ici, ou si nous ne consentions pas aux stipulations du contrat, l'affaire tombait dans l'eau. Voilà, monsieur, le résultat des négociations. Nous sommes tombés d'accord sur les principales conditions, en Angleterre, autant que nous le pouvions traitant d'homme à homme; mais il a été naturellement entendu qu'elles étaient tout d'abord sujettes à la ratification du gouverneur-général en conseil. Les détails ont dû être mis en écrit, de jour en jour, et il est venu des personnes d'Angleterre et de New-York pour régler toutes ces conditions. Cela ne servirait aucun bon but, et cela amènerait même un mauvais résultat que de produire les discussions, les négociations faites jour par jour, les déclarations faites de côté et d'autre pendant que l'on discutait encore ces arrangements; de plus, il est contre toute règle et tout précédent que tout autre chose que le résultat définitif des négociations soit produit. Nous avons, monsieur, réglé les chefs de l'arrangement en Angleterre, le montant que devra payer le Canada comme sa contribution à la construction du chemin de fer, argent et terrain; mais naturellement, ces chefs étaient tous sujets au règlement des conditions sous lesquelles, comme compagnie de chemin de fer, les capitalistes pouvaient accepter en sûreté un acte de constitution. Je suis heureux de pouvoir le dire, et la Chambre le sait maintenant, que nous avons abouti à ces résultats. Nous les avons placés devant la Chambre et nous devons refuser de placer d'autres documents devant elle.

M. BLAKE. La Chambre vient d'apprendre pour la première fois qu'aucun contrat ou arrangement n'a été fait en Angleterre. L'honorable monsieur dit que l'arrangement comprenait un nombre de détails qu'on devait discuter après leur retour dans ce pays, et que s'ils ne tombaient pas d'accord sur ces détails, il ne devait pas y avoir de contrat. Je ne me plains pas de ce que les détails aient été mis de côté pour être subséquemment réglés. Ce dont je me plains, c'est que le gouvernement ait, par la personne de son premier ministre, fait une déclaration qui n'a pas été confirmée par celle qu'il vient de faire aujourd'hui. L'honorable monsieur a déclaré à Montréal qu'un arrangement avait été fait qui devait être soumis au Gouverneur en conseil et au parlement. Il nous a donné quelques détails mais il n'a pas dit que cet arrangement était sujet à d'autres détails importants, desquels dépendait la ratification définitive du dit arrangement. Il a donné à entendre au pays qu'il avait réussi. Il n'avait pas réussi à cette époque, parce que sa réussite dépendait de ce que ces détails fussent agréés des deux côtés. Ayant fait cette déclaration au pays, il ne pouvait pas se permettre d'échouer ou de tomber en désac-

cord sur les détails ; s'il n'était pas tombé d'accord sur les détails, il aurait démontré l'inexactitude de son discours ; il aurait montré qu'aucun arrangement n'avait été fait ; et il se serait placé dans une situation fort désavantageuse pour conclure un arrangement à des conditions satisfaisantes, en annonçant qu'un arrangement avait été fait avant que ce ne fût le cas. Quelle eût été sa position, s'il eût résolu de se retirer du contrat—si, au bout d'un certain temps, il eût été obligé de dire : eh ! bien, j'ai dit au Club Cartier à Montréal, et par son entremise au public, que j'avais fait cet arrangement, que les parties contractantes possédaient des fonds et qu'elles étaient prêtes à aller immédiatement de l'avant, mais que tout était inexact, parce que je n'avais pas conclu d'arrangement ; il y avait à régler des détails importants, qui n'ont pas été réglés entre nous ? Durant tout ce temps, pendant que le contrat était soumis à la discussion de jour en jour, pendant qu'on lui imposait, au péril de voir échouer l'entreprise, des stipulations auxquelles il n'avait pas donné son assentiment en Angleterre pendant tout ce temps, dis-je, restait suspendue sur sa tête la déclaration faite prématurément au pays, qu'un contrat avait été conclu, lorsque tel n'était pas le cas.

M. MILLS. La déclaration du premier ministre est fort étrange. Il affirme que ce serait chose fort inconvenante que de produire la proposition première, de produire l'ébauche d'un contrat fait entre lui et les parties contractantes d'autre part. Eh ! bien, monsieur, je ne sais pas que les parties contractantes d'autre part, méritent plus de considération qu'un état indépendant. Dans tout traité l'on trouve les propositions originelles et les contre-propositions, et lorsqu'on tombe d'accord sur le tout, nous avons encore ce qu'on appelle les protocoles. Si l'honorable monsieur veut prendre connaissance des documents ayant rapport au traité fait à Washington, lorsqu'il était lui-même haut commissaire, il verra que nous avons eu la proposition faite par le gouvernement anglais, la contre-proposition faite par le gouvernement américain, la discussion qui a eu lieu chaque jour, et le contrat qui a été conclu là-dessus, le tout soumis au parlement. Nous voyons la même chose en examinant d'autres traités. Nous savons quelles propositions ont été faites par l'Angleterre et la France lorsque lord John Russell fut envoyé à Vienne, nous savons ce que firent les commissaires lors de leur réunion, et nous savons que le parlement anglais refusa subséquemment de ratifier ce qui avait été fait. Dans le cas du traité de Paris encore, nous avons les propositions faites par la Russie à la France et à l'Angleterre, et les délibérations des commissaires sont rapportées de jour en jour dans les protocoles. Lorsque le traité de Berlin, dans lequel étaient représentés plusieurs états européens, fut adopté, on a publié ce qui avait été inséré dans les protocoles, ce qui avait été proposé par les divers gouvernements préalablement à la réunion du congrès, et ce qui a eu lieu à la réunion du congrès, jour par jour. Et l'honorable monsieur prend sur lui de tenir au secret les documents, ayant rapport à un contrat qui a nécessité des démarches dont tous les détails devraient être soumis à cette Chambre, parce que sa mise en exécution dépend des ressources publiques du pays, qui sont d'une manière toute particulière sous le contrôle de la Chambre des Communes. L'honorable monsieur dit que ceci est une affaire d'une trop haute importance publique, que tandis que les grandes affaires d'état dont dépendent la paix et la guerre, peuvent être convenablement soumises à une législature indépendante, telle que le Parlement de la Grande-Bretagne, la Chambre des Communes du Canada doit se voir refuser le contrôle nécessaire des actes du gouvernement et des entrepreneurs qui, après tout, ont bien pu exercer une influence indue auprès des négociateurs.

M. CASEY. Nous avons souvent entendu dire qu'il était dangereux de se féliciter d'être en sûreté avant que l'on ne fût sorti du bois, mais il n'arrive pas souvent qu'un discours

M. BLAKE

peu judicieux coûte tant, non seulement à celui qui le fait, mais au pays en général, que le cri de joie poussé par l'honorable Premier avant qu'il ne se vît hors du bois.

M. MILLS. C'était le croassement du corbeau.

M. CASEY. Mon honorable ami dit que c'était le croassement du corbeau, et peut-être a-t-il raison. Nous avons entendu la déclaration lue par le chef de l'opposition, des termes que l'honorable premier ministre a dit avoir conclus à l'époque où il croassa. Il avait à cette époque fait des arrangements pour que toutes les terres fussent placées d'un seul coup sur le marché et pour assurer une immigration immédiate et systématique vers le nord-ouest. Il avait fait des arrangements d'après lesquels ce chemin pouvait être construit sans coûter un sou au Canada. Il a annoncé tout cela comme étant une affaire réglée à l'époque de son discours. Plusieurs autres détails furent réglés en même temps, mais en parcourant le contrat, nous trouvons que les détails réglés alors, ne le sont plus à l'heure qu'il est. Il n'y a pas de stipulation dans ce contrat de placer ces terres sur le marché, permettant ainsi la construction du chemin de fer sans qu'il en coûte un sou au Canada, parce que nous avons à payer, d'après les propres termes du contrat, sans entrer dans aucun calcul, la somme de \$25,000,000 ; et entre cette somme et un sou il y a une différence telle qu'il n'y a pas moyen de prendre l'une pour l'autre. Or, ces deux changements importants, pour ne pas en mentionner d'autres, ont dû avoir lieu par suite du cri de joie prématuré de l'honorable chef du gouvernement. Mon honorable ami, monsieur Blake, a allégué en passant à la série d'entrevues, de consultations tenues au sujet de ce contrat, et a indiqué qu'on pouvait à peine les appeler des consultations, que c'était en réalité une série de réunions pour le but de mettre l'honorable monsieur à la question, qu'on a dû lui appliquer les poucettes et le brodequin ainsi que tout autre moyen par lequel à une époque ou à une autre on a essayé d'extorquer de l'argent d'un individu supposé riche par lui-même ou parce qu'il déposait des deniers du pays. Malheureusement, dans le cas actuel, ce n'est pas l'argent appartenant à l'honorable monsieur qui lui a été extorqué par ces négociations, mais l'argent du peuple, et le levier de cette transaction a été simplement la déclaration prématurée que tout avait été réglé d'une manière définitive. L'honorable monsieur dit qu'il n'est pas responsable de l'exacitude littérale de ces déclarations ainsi que transmises par le reporter, je prétends moi, qu'il en est responsable.

M. PLUMB. Vraiment !

M. CASEY. Malgré mon turbulent ami de Niagara, je prétends que l'honorable monsieur est responsable de ces déclarations, pour la simple raison qu'il ne les a jamais niées, mais au contraire qu'il a permis aux organes de son parti de s'en servir comme arguments démontrant qu'un marché fort avantageux avait été conclu. Il ne peut maintenant répudier ces déclarations après en avoir tiré tous les avantages possibles. Il a récolté tout le *kudos*, toute la gloire, d'avoir été en Angleterre et d'avoir fait un contrat, et maintenant il dit qu'il n'est pas responsable d'une déclaration parce que le reporter peut s'être trompé en transcrivant ses paroles. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, les organes du parti ont fait usage de ces paroles qu'il prétend n'être pas exactes et les ont données comme compte-rendu exact et littéral de ce qui avait été fait. Mais on nous dit qu'il serait contraire à toute règle et à tout précédent de produire devant la Chambre autre chose que les résultats définitifs. L'honorable député de Bothwell (M. Mills), a montré maintes circonstances dans lesquelles il a été produit autre chose que les résultats définitifs. Mais tout-à-fait à part de cela, examinons ceci encore une fois en comparant l'affaire à un contrat ordinaire, dans le cas duquel on demande les soumissions acceptées aussi bien que celles rejetées, et les raisons pour l'écartement de ces dernières sont données à la

Chambre. Dans le cas actuel ce n'est pas possible, parce que l'on n'a pas demandé les soumissions par annonce insérée dans les journaux et qu'elles n'ont pas été reçues de la manière ordinaire. Des négociations non formelles ont eu lieu, et parce que les négociations n'étaient pas formelles la méthode usitée d'ordinaire pour découvrir les soumissionnaires écartés n'a pu servir, le gouvernement a refusé de produire les informations requises. Mais la Chambre a le droit de connaître toutes les raisons qui ont amené le gouvernement à une conclusion, de connaître toutes les circonstances de la transaction et toutes les offres faites formellement ou informellement pour le contrat, et le pays n'acceptera pas leur refus de publier toutes les négociations ayant rapport à ce contrat.

M. PLUMB. L'honorable député de West Elgin, en repassant les déclarations faites par un journal durant les trois ou quatre derniers mois, est tant soit peu tombé dans la confusion à propos du contrat du Syndicat, qui chaque jour a revêtu une nouvelle forme dans les colonnes de ce journal. L'honorable monsieur ne voulait pas attendre et se guider d'après les déclarations qui devaient être dûment produites devant la Chambre. Quant à nous, nous étions prêts à supposer que tout arrangement fait par des représentants du gouvernement en Angleterre, ne pouvaient lier ce pays, quand bien même les préliminaires du contrat eussent été réglés, jusqu'à ce que les détails du contrat fussent ratifiés par le Gouverneur en conseil. Nous n'étions pas si inquiets de voir conclure le contrat que le paraissait l'honorable monsieur. Nous n'avons rien trouvé à reprocher aux ministres qui sont allés en Angleterre, de ce que, après avoir fait un arrangement convenable, ils soient venus ici pour régler les détails d'un des contrats les plus importants. — J'ose ajouter le contrat le plus important en lui-même — qui ait jamais été fait sur ce continent. Nous n'avons pas supposé que ces honorables messieurs s'arrogeraient des pouvoirs tels que l'opposition semble croire ils auraient dû s'arroger, et qu'ils concluraient un contrat qui les lierait dans chaque détail, sans revenir pour se consulter avec leurs collègues et sans placer l'état des choses devant le Gouverneur en conseil, de jour en jour, soumettant leurs actes à l'approbation, comme je crois qu'il était nécessaire. Nous ne les blâmons pas d'avoir déclaré qu'ils avaient fait un arrangement judicieux qui deviendrait obligatoire, si les détails étaient réglés d'une manière satisfaisante. Nous n'avons pas considéré que cet arrangement les tenait pieds et poings liés, mais nous avons considéré qu'il liait les deux parties contractantes, au même point que toute négociation de cette sorte est obligatoire d'homme à homme, pourvu que les détails puissent en être déterminés sur de justes bases; mais telle négociation est sujette en tous temps à être rompue, jusqu'au moment où le contrat est définitivement signé et scellé, et personne ne le sait mieux que l'honorable monsieur qui a fait la motion. L'honorable monsieur qui vient de s'asseoir nous a comme d'habitude, amusé avec ses plaisanteries. Ces observations touchent la question d'aussi près que la balle de certain chasseur, il n'y a pas longtemps, a atteint son but, le dit chasseur ayant visé un pigeon qu'il a manqué, tuant en revanche une de ses vaches. L'honorable monsieur peut faire feu ainsi tant qu'il voudra. Nous savons parfaitement qu'il a l'habitude d'atteindre son but aussi approximativement que l'a fait le chasseur en question, dont les prouesses ont été racontées dernièrement dans les journaux, et les données sur lesquelles il a basé son discours sont probablement aussi exactes que le conte fait par les journaux sur cet incident de chasse.

La Chambre se divise. Motion rejetée. Pour 53; contre 120.

Pour :
Messieurs

Anglin,
Bain,
Bécharde,

Flynn,
Geoffrion,
Gillies,

Olivier,
Paterson (Brant),
Pickard,

Blake,
Borden,
Bourassa
Brown,
Burpee (St. Jean),
Bupee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,
Fleming

Gillmor,
Glen,
Gunn,
Haddow,
Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Laurier,
Macdonell (Lanark),
Mackenzie,
McIsaac,
Malouin,
Mills,

Rinfret,
Robertson (Shelburne)
Rogers
Ross (Middlesex),
Rymal,
Scriver,
Skinner,
Smith,
Snowball,
Thompson (Haldimand),
Trow,
Weldon,
Wheeler,
Wiser—53.

CONTRE :
Messieurs

Baker,
Beaty,
Beauchesne,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boulthec,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Carling,
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Coughlin,
Coursol,
Currier,
Cuthbert,
Daly,
Dawson,
Desjardins,
Domville,
Drew,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,
Fortin,
Fulton,
Gault,
Gigault,
Girouard (Jacq. Cartier), Merner,

Girouard (Kent),
Grandbois,
Haggart,
Hay,
Hesson,
Hooper,
Houde,
Ives,
Jackson,
Jones,
Kaulbach,
Keeler,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Little,
Longley,
Macdonald (Sir John)
McDonald (Cap-Breton)
McDonald (Pictou),
McDonald (Victoria, N-E)
Macmillan,
McCallum,
McCuaig,
McDougall,
McGreevy,
McInnes,
McKay,
McLennan,
McLeod,
McQuade,
McRory,
Manson,
Masson,
Massue,
Merrier,

Mongenais,
Montplaisir,
Mousseau,
Muttart,
O'Connor,
Orton,
Patterson (Essex),
Perrault,
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen's),
Poupoze,
Richey,
Rochester,
Ross (Dundas),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Montréal),
Shaw,
Sproule,
Stephenson,
Strange,
Tasse,
Teller,
Tilley,
Tupper,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Williams,
Wright—120.

TYPE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. BLAKE propose qu'un ordre de la Chambre soit émis pour copie de tous mémoires, preuve ou information sur lesquels le gouvernement a basé sa décision en acceptant le chemin de fer "Union Pacific," tel qu'originellement construit, comme type déterminant la qualité et la nature du chemin de fer du Pacifique canadien projeté, de ses matériaux et de son équipement et de toute estimation détaillée qui a été faite par aucun officier du gouvernement au sujet du coût des travaux en cours d'exécution et qui doivent être exécutés par le gouvernement, et de ceux qui doivent être exécutés par la compagnie projetée conformément à ce type. Il dit: Le vif désir de la Chambre, désir dont vous devez vous apercevoir, m'encourage à obtenir tous les matériaux possibles, afin de pouvoir former un jugement mûr sur les propositions qui ont été soumises à notre acceptation.

Sir CHARLES TUPPER. Vous revenez sur un débat déjà passé.

M. BLAKE. Non, je ne reviens point sur un débat passé ni sur aucune division passée. Assurément l'honorable monsieur ne peut supposer que ma remarque ait rapport à la division qui vient d'avoir lieu. Je demande de plus amples renseignements, encouragé comme je le suis par cette disposition manifestée par la Chambre depuis l'ouverture de la session. Vous remarquerez, si vous avez lu le contrat

qui est devant nous, qu'il y a été inséré une clause afin d'établir un type approximatif, d'après lequel seront réglées la nature et la qualité du chemin de fer et des matériaux employés à sa construction, ainsi que de son équipement: le chemin de fer "Union Pacific" des Etats-Unis, tel qu'originellement construit, est par les présentes choisi et établi comme tel type." Le chemin de fer "Union Pacific" a été, je crois, commencé en 1863 et a été construit partiellement dans un temps fort court, et le reste a été construit et mis en exploitation en 1869, quoique certaines parties en eussent été mises en exploitation quelques années auparavant. D'après mes informations, il est de fait que certaines parties de ce chemin de fer sont devenues hors de service avant que le reste n'en fût fini. Le chemin de fer "Union Pacific," tel qu'il était en 1869, il y a onze ans, est donc choisi comme le type de notre chemin de fer. Naturellement donc, en le prenant au moment où il a été adopté, nous aurions des témoignages précieux de la part des personnes employées par le chemin de fer "Union Pacific" ou de la part des inspecteurs. Mais je crois que tel n'est pas l'état des choses, pour ce qui est du chemin de fer "Union Pacific," quant à l'époque bien certainement, ni quant à la condition réelle du chemin de fer. En effet, nous savons que tel n'est pas le cas, mais le contrat ne dit pas comme il est à présent, mais "comme il était lorsqu'il a été d'abord construit." En faisant choix d'un tel type, il n'est que raisonnable de conclure que l'administration a obtenu quelque preuve ou information, ou quelques mémoires, sur lesquels elle a basé sa décision quant au choix du type de ce chemin de fer lorsqu'il a été construit originellement, comme le type de la grande voie transcontinentale du Canada. Je crois donc que nous pouvons en toute justice espérer, à moins qu'il n'y ait des raisons d'Etat, à moins que l'information n'ait été obtenue sous le sceau du secret, à moins que cela n'humilie quelqu'un, de recevoir quelques renseignements sur ce sujet à cette occasion.

Sir CHARLES TUPPER. Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à la motion. Je ne sache pas qu'il y ait nécessité que le gouvernement refuse aucune information à ce sujet. Le contrat conclu en 1873 pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, a déterminé, je crois, le type dans les termes précis du type du chemin de fer "Union Pacific," lors de sa construction.

M. BLAKE. Ce contrat-là était fort mauvais, mais pas si mauvais que cela.

Sir CHARLES TUPPER. Je crois que l'honorable monsieur trouvera, s'il consulte le contrat, que je suis exact dans ce que je dis. Je suppose qu'en déterminant ces conditions, on a cru nécessaire d'adopter un type en rapport avec les difficultés de l'ouvrage, de la même manière que lorsque le chemin de fer "Union Pacific" a reçu sa charte et une forte subvention de l'Etat en vertu de cette charte, il a été statué qu'il devait être construit, si j'ai bonne souvenance, d'après le type du chemin de fer "Baltimore et Ohio," et que ce type a été considéré suffisamment élevé par le gouvernement des Etats-Unis pour être celui du chemin de fer "Union Pacific." S'il nous est permis de laisser une opinion sur le coût des travaux, je crois que ce type a dû être d'un ordre assez élevé, car je crois que les frais de construction du chemin de fer "Union Pacific" ont été d'environ \$111,000 par mille.

M. BLAKE. Très-bien, très-bien !

Sir CHARLES TUPPER. Le chef du gouvernement précédent a déclaré que ce chiffre était tellement fort que j'ai cru devoir en parler dans ce que j'ai lu à la Chambre hier soir. J'apprends que le coût moyen a été de \$111,000 par mille. Le coût pourra donc être considéré comme tout à fait assez élevé on ce qui concerne un type. Il y a une demi-douzaine de chemins de fer très importants dans

M. BLAKE

les Etats-Unis faisant des affaires immenses, et dont le type est inférieur à celui du chemin de fer "Union Pacific." Celui du chemin de fer "Portland et Ogdensburg" est bien loin de lui être égal. Celui de "Baltimore et Ohio" ne peut être comparé à celui du "Union Pacific." Le "Pennsylvania Central," le "Chesapeake et Ohio," et le "Central Pacific," tous possèdent un type inférieur à celui du "Union Pacific." Puisque le chemin de fer "Union Pacific" est un chemin sur lequel on peut atteindre une vitesse de 40 milles à l'heure, et qu'on peut y maintenir un mouvement très fort avec un profit très considérable, et comme un chemin de fer habituellement construit aurait naturellement les meilleures pentes et courbes et la meilleure espèce de voie, je pense que, étant obligé de mettre la ligne en exploitation après sa construction, c'est un sujet de la plus haute importance pour la compagnie, au point de vue financier et commercial, de construire leur chemin d'après un type aussi excellent que le lui permettent ses moyens. Toutes choses considérées, nous avons, je crois, toutes les garanties que ce type est bon à adopter et que la qualité du chemin de fer du Pacifique canadien ne laissera rien à désirer.

M. BLAKE. Je ne discute pas cela à présent; je cherche seulement à obtenir des renseignements, si c'est possible.

Sir CHARLES TUPPER. J'explique généreusement à l'honorable monsieur tous les faits ayant rapport à cette question, et je suis obligé de conclure en disant que je ne sache pas qu'il soit possible de produire aucuns documents ou pièces que ceux auxquels l'honorable monsieur a déjà accès. Tout ce qui a rapport au chemin de fer "Union Pacific" depuis le commencement de sa construction jusqu'à ce jour, est dans le domaine de l'histoire et à la portée de celui qui veut se donner la peine de faire des recherches.

M. BLAKE. Je désire, dès à présent, corriger une légère erreur de mémoire deux fois répétée par l'honorable ministre. Je me suis permis de lui suggérer qu'il se trompait la seconde fois, mais il se croyait sûr d'avoir raison. Il a dit que le type a été fixé aux mêmes termes précisément qu'il l'avait été dans le contrat Allan. Dans le contrat actuel, les mots usités sont: "Le type du chemin de fer "Union Pacific," tel qu'il a été construit originellement." Ainsi que je l'ai dit, une grande partie du chemin a été terminée en 1869; de fait, je crois qu'une partie du fer de la voie s'est trouvé hors de service avant l'année 1869. L'honorable monsieur dit que les termes employés sont précisément les mêmes, et c'est là-dessus je, présume, qu'il base sa défense de ce qu'il n'a pas fait de recherches et de ce qu'il n'a pas obtenu des renseignements spéciaux sur la condition du chemin de fer "Union Pacific," lors de sa première construction. Voici les expressions du premier contrat: Afin d'établir un type approximatif, le chemin de fer "Union Pacific" des Etats-Unis est par les présentes choisi et déterminé comme tel type." Non pas tel qu'il a été construit en premier lieu, mais tel qu'il était à cette date, 1873, à laquelle époque divers changements importants avaient été faits dans la condition de l'"Union Pacific." Le rapport continue: "Mais d'une manière générale seulement, et non en ce qui concerne les détails de peu d'importance dans sa construction ou son exploitation, auxquels on pourra faire objection sous le rapport de l'alignement et des courbes, qui devront être aussi favorables que le permettra la nature du pays sans dépenses indues." Voilà les paroles que l'honorable monsieur dit être précisément les mêmes que les paroles contenues dans le contrat infiniment plus favorable qu'on nous demande de ratifier aujourd'hui. D'abord, nous avons le type du chemin tel qu'il était en 1873 et non tel qu'il était lors de sa construction première, chose que les rusés entrepreneurs ont à ce qu'il paraît fait insérer à l'honorable monsieur qui était sous l'impression qu'il insérerait la même clause que dans le con-

trat Allan. En second lieu, nous avons la disposition expresse que l'alignement et les courbes seront mieux construites que celles de l' "Union Pacific," tel qu'il était en 1873. Voilà les différences entre les deux clauses que les ministres qui, jour par jour, rédigeaient soigneusement le contrat, qui le révisaient ligne par ligne, clause par clause, ont cru, jusqu'à ce jour, être les mêmes.

M. ANGLIN. Je crois que dans le cas actuel, la Chambre ne recevra pas ces renseignements, ou que le gouvernement lui-même ne les possède pas. Je crois que le témoignage qui vient d'être soumis à la Chambre par l'honorable chef de l'opposition, doit convaincre chaque député que dans tous les cas, le ministre des chemins de fer, celui qui devrait avoir des renseignements spéciaux sur ce sujet, ne possède pas lui-même d'information qui nous permette de juger ce qu'était le chemin de fer "Union Pacific" lors de sa construction première. Il nous dit que c'est une question du domaine de l'histoire. Eh ! bien, nous pouvons trouver bien des renseignements concernant ce chemin de fer, mais je crois que jusqu'à présent aucun de nous n'a trouvé l'information demandée par le chef de l'opposition. Nous avons quelque information vague quant à la qualité du chemin, la sorte de ponts employés et autres détails, et cette information n'est pas de nature à nous rassurer. Nous aimerions à recevoir de l'honorable monsieur quelque assurance que sur ce point très-important, nous faisons un marché pour un chemin assez bon pour être exploité.

Un des arguments dont s'est servi l'honorable ministre, est que, comme ces messieurs construiront le chemin pour eux-mêmes, ils feront un bon chemin de fer, et que, par conséquent, il n'y a pas besoin de garantie. Nous ne partageons pas cette opinion; nous croyons avoir besoin de quelque garantie, et je ne puis concevoir, en vérité, pourquoi au lieu de vagues déclarations de ce genre, on n'a pas inséré dans le contrat une description du genre de chemin que nous devons avoir; afin que tous les députés, sans être obligés de chercher dans les volumes poudreux de la bibliothèque, pussent se faire une idée exacte de la nature de travaux qui devraient être exécutés. L'honorable ministre a parlé du public en général. Nous ne devons, dit-il, avoir aucun souci du public, nous sommes ici pour juger pour lui, nous sommes ici pour agir pour lui. Mais nous au moins, nous devrions avoir un moyen de nous former une opinion sur ce point.

J'ai déjà vu des contrats de chemin de fer où la nature des travaux était décrite, où il était prescrit que pour certaines sections les pentes ne dépasseraient pas un maximum déterminé, ni les courbes un rayon minimum; que la voie aurait une certaine largeur, ou serait à un certain niveau au-dessus du niveau du terrain, où elle passait, que les ponts seraient faits de tels ou tels matériaux ou de telle ou telle manière.

On aurait pu faire entrer tout cela dans le contrat sans gaspiller beaucoup de papier; on aurait pu diviser le chemin en un certain nombre de sections, suivant le degré de difficultés qu'elles présentent. On aurait pu prescrire certaines pentes pour la section du lac Supérieur et d'autres inclinaisons pour la section des prairies, et ainsi tout le long de la ligne. Tout cela aurait pu être inséré au contrat, et n'aurait pas tenu plus d'une page ou tout au plus deux pages du document que nous avons devant nous. Mais dans les conditions du contrat actuel, nous marchons à tâtons.

Lorsque l'honorable ministre des chemins de fer a commencé à répondre à l'honorable député qui a proposé la résolution, lorsqu'il a dit qu'il était tout disposé à nous donner tous les renseignements que le gouvernement avait en sa possession, je croyais réellement que nous pourrions obtenir, à mesure que les débats se prolongeraient, quelques informations sur lesquelles nous pourrions nous former une opinion raisonnable de la nature des travaux qui nous étaient promis. Mais nous savons maintenant, que

l'honorable ministre ne peut pas donner de renseignements à la Chambre, pour la simple raison qu'il n'en a pas lui-même.

M. CHARLTON. Il n'y a peut-être pas une clause de ce contrat, M. le président, qui démontre plus clairement la folie, et j'ajouterai l'ignorance du gouvernement, que celle qui établit comme type de notre Pacifique canadien, le chemin de fer "Union Pacific," tel qu'originellement construit. Voici en peu de mots dans quelles conditions a été construit "l'Union Pacific." Deux grandes compagnies étaient constituées pour construire une ligne d'Omaha à Sacramento. Ces compagnies recevaient du gouvernement des subventions en argent et en terres. Les conditions qui leur étaient faites par le gouvernement étaient toutes à leur avantage; il était de leur intérêt de pousser les travaux le plus rapidement possible; chaque compagnie s'engageait à construire le plus grand nombre possible de milles de chemins de fer, afin d'obtenir la plus grande part de subvention possible.

Il en résulta que les compagnies construisirent leur chemin sans tenir aucun compte de la qualité des matériaux ou du mode de construction; elles ne songeaient qu'à une seule chose, avoir un chemin où une locomotive pût passer. Chaque jour voyait la construction de deux ou trois milles. Les traverses étaient de pin ou de peuplier de Virginie, qui était encore moins adapté à cet emploi que le tilleul, et le chemin était ballasté de place en place, pendant l'hiver, avec de la terre gelée. Les rails étaient de fer de qualité inférieure, et ne pesaient que 50 livres à la verge; ils étaient usés sur l'extrémité est avant qu'on pût faire la jonction avec le "Central Pacific." Les pentes atteignirent d'abord 116 pieds par mille, mais on les réduisit ensuite et le maximum aujourd'hui est de 90 pieds par mille. Le chemin de fer avait des courbes de petit rayon, et la condition en était telle à cette époque que même un train de construction ne pouvait y passer sans danger.

Voilà, monsieur le président, le type que les honorables ministres ont choisi dans la convention qu'ils ont passée, au nom du Canada, avec ces princes des chemins de fer. Les membres du syndicat auront nécessairement les mêmes intérêts à pousser la construction du chemin, avec la grande rapidité qu'y mettaient les constructeurs de l' "Union Pacific" et du "Central Pacific," afin d'obtenir la plus grande part de subvention en argent et en terres, en dépensant le moins possible en travaux de construction. Ils suivront l'exemple donné par ces messieurs, et commenceront par construire un chemin de fer de pauvre qualité, quoi qu'ils puissent ensuite trouver leur intérêt à le rendre plus solide.

Naturellement, personne ne peut blâmer le syndicat d'avoir fait le meilleur marché possible, d'avoir obtenu des conditions qui lui donnent en réalité le double de l'argent nécessaire pour construire un chemin de fer de première classe. Mais je dis que ce marché est un acte de folie de la part du gouvernement du Canada.

Le ministre des chemins de fer était évidemment sous l'impression que l' "Union Pacific" était en aussi bonne condition lorsqu'il a été construit, qu'en 1873; tandis que la compagnie du chemin de fer "Union Pacific", après avoir construit sa ligne comme je l'ai dit, s'aperçut qu'il lui fallait l'améliorer pour la rendre praticable et en tirer parti. Elle dut ballaster la ligne d'Omaha à "Promontory Point" avec de la pierre cassée; elle la recouvrit ensuite de gravier pris dans les sablières le long du parcours du chemin; elle remplaça le vieux fer par du neuf, et enfin reconstruisit complètement la ligne. Avons-nous quelque garantie que ceux qui se proposent de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, après nous avoir donné un chemin de même nature que le chemin de fer "Union Pacific," à l'origine, entreprendront de le reconstruire comme on l'a fait pour le chemin de fer américain? Si nous n'avons pas

cette garantie, cette immense somme d'argent, cette énorme étendue de terres sont absolument gaspillés. Il sera peut-être de leur intérêt d'améliorer le chemin, mais nous n'avons aucune garantie qu'ils l'amélioreront.

Le contrat tout entier trahit à chaque ligne l'étonnante stupidité du gouvernement. Il a fait une convention qu'il n'ose pas soumettre au peuple; car, sous prétexte de respect à la dignité du parlement, il a tenu secrète cette précieuse convention, dans la crainte des critiques qu'elle était sûre de provoquer. Il nous demande maintenant de la sanctionner avant que le pays ait eu le temps de s'en former une idée. Il est trop tôt sans doute pour discuter cette question dans son entier, mais si j'ai dépassé les bornes dans lesquelles cette discussion devrait être renfermée, je n'ai fait que suivre un illustre exemple, celui de l'honorable ministre des chemins de fer; mais j'espère, en fin de compte, que la Chambre a pu se convaincre de l'infériorité du type proposé pour notre chemin de fer, et du mauvais marché que le ministre des chemins de fer a fait, au moins sur ce point.

M. PLUMB. Le chemin de fer "Union Pacific" dont l'honorable député vient de parler, n'a été achevé que le 10 mai 1869; en 1872, d'après les rapports, c'était un chemin de première classe, avec des pentes douces, et un excellent tracé; le fond sur lequel la voie s'appuie est d'un sol admirable. Enfin, c'était un chemin capable de donner un revenu de sept millions de piastres environ. L'"Union Pacific" a été subventionné par le gouvernement, à raison de \$16,000 par mille, en espèces pour toute cette partie du chemin qui relie la rivière Missouri aux Montagnes Rocheuses, à raison de \$48,000 par mille pour les 150,000 milles où il traverse ces montagnes, de \$32,000 par mille pour la partie située entre les Montagnes Rocheuses et la Sierra Nevada. Le tracé de la partie Est remonte la vallée de la rivière Plate, qui tient une direction presque franc Est, à partir de la base de la chaîne. Jusqu'aux montagnes, la vallée présente peut-être la ligne la plus splendide que l'on ait jamais adoptée pour un chemin de fer de même parcours. Le chemin tout entier est de construction très satisfaisante, si l'on considère son énorme parcours. Plus de la moitié de la ligne est de niveau, tandis que les chaînes de montagnes sont traversées au moyen de rampes dont l'inclinaison n'excède jamais celle que l'on trouve actuellement sur les lignes américaines les mieux exploitées.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme en comité pour examiner certaines résolutions à l'effet d'octroyer à Sa Majesté vingt-cinq millions de piastres et vingt-cinq millions d'acres de terres, situées dans le territoire du Nord-Ouest, conformément aux termes du contrat du chemin de fer du Pacifique canadien, que Son Excellence le Gouverneur-Général a transmis à la Chambre par son message en date du 10 décembre.

M. BLAKE. Je vais continuer à démontrer, M. le Président, au moyen des chiffres qui nous ont été fournis l'année dernière, et de ceux que l'on nous a soumis hier soir, ce que coûtera le chemin tel qu'on nous l'offre, ce que le pays donne à la compagnie pour prix de la construction de cette ligne, et quels sont les avantages financiers et autres dont jouira la compagnie.

Je crois avoir établi suffisamment déjà, qu'on ne peut se baser pour ces calculs sur le coût présumé d'un chemin de fer de première classe. Lorsque j'aborderai ce point, en particulier, je me propose de mettre la Chambre en possession de quelques faits et de quelques chiffres inédits, indépendamment de ceux qui ont captivé l'attention de la Chambre dans cette discussion et dans celles qui l'ont pré-

M. CHARLTON

céder. Nous sommes en présence de résultats atteints par le gouvernement après mûre délibération, sur l'avis des personnes les plus en mesure de déterminer quel sera le coût de ce chemin de fer. Je m'appuie sur ces résultats, et le gouvernement ne pourra refuser, sur cette base, la discussion de ses agissements au sujet de ce contrat.

Dans l'évaluation faite l'année dernière du coût présumé de la ligne, on avait calculé la longueur de la section qui se trouve au nord du lac Supérieur à 600 milles seulement, car on supposait que le Canada Central aurait déjà construit les 50 premiers milles de cette section avant que le gouvernement fût en mesure de commencer les travaux de son côté, et il n'est que juste d'inclure aujourd'hui ces 50 milles dans l'évaluation totale, puisque l'on veut faire commencer la ligne à la baie du Sud-Est ou dans les environs. Le chemin de fer, tel que le gouvernement veut le construire, coûtera donc, en y comprenant les frais d'établissement de la ligne télégraphique, la subvention du Canada-Central et le coût de ces 50 milles, la somme de \$83,500,000 en argent.

La section de la Baie du Tonnerre à la Rivière-Rouge coûtera \$17,000,000; l'embranchement de Pembina, \$1,750,000; la ligne de la Rivière Rouge au défilé de Jasper House, \$13,000,000; du défilé de Jasper House à Kamloops, \$15,500,000; de Kamloops à Yale, \$10,000,000; de Yale à Port Moody, \$3,500,000; mettons \$1,000,000 pour dépenses imprévues sur la section de la Colombie anglaise; la ligne au nord du lac Supérieur coûtera \$20,000,000; les 50 milles dont je viens de parler, \$1,666,000; la subvention du Canada Central se monte à \$1,450,000; le télégraphe, \$500,000; frais d'études \$3,119,000, ce qui nous donne un total de \$88,485,000. Ce total ne diffère de celui de l'honorable ministre (Sir Charles Tupper) que parce que j'y ai inclut les deux ou trois items dont j'ai parlé, et qui doivent nécessairement être compris dans le coût de cette entreprise parce que nous les avons payés.

Sur cette somme de \$88,500,000, en chiffres ronds, nous avons déjà dépensé \$13,600,000, d'après l'état qui nous a été soumis l'autre jour. Nous avons dû payer pour intérêt, sur l'emprunt que nous a fourni ces \$18,600,000 environ \$2,000,000. Le compte du chemin de fer du Pacifique est donc débité en ce moment d'une somme, en capital et intérêts, qui excède de beaucoup \$ 0,000,000.

Le coût de ce chemin, suivant les calculs révisés de cette année, semble diminuer graduellement et constamment; mais j'ai bien peur que la gradation ne se produise en sens inverse lorsque nous en viendrons à étudier les clauses du contrat. Voici comment l'honorable ministre nous a présenté l'autre jour son évaluation revue et corrigée de cette année. Il divise la ligne en trois tronçons: De la baie du Tonnerre à Selkirk, et l'embranchement de Pembina; la section de Kamloops à Yale et celle de Yale à Port Moody. Ces trois tronçons étaient portés, l'année dernière, ensemble, à \$32,500,000. Cette année, ils ne doivent plus coûter que \$28,000,000. J'évalue à \$1,000,000 la proportion de cette réduction qui se rapporte au coût du matériel roulant et des travaux de garage, ces frais sont mis à la charge du syndicat par les termes du marché, et le pays en réalise l'économie. L'exagération de l'évaluation précédente se trouve donc réduite à \$3,500,000. Les travaux qui devaient coûter \$31,500,000 peuvent maintenant être évalués à \$28,000,000, ce qui donne une économie de \$3,500,000, ou 11 pour cent, sur les prévisions de l'honorable ministre, telles qu'il nous les expliquait l'année dernière.

Il nous a donné aussi son évaluation du reste des travaux, faite d'après les mêmes principes et à la même époque. La section de la Rivière Rouge à Jasper House devait coûter \$13,000,000, celle de Jasper House à Kamloops \$15,000,000, le demi-million extra sur la section de la Colombie anglaise, \$500,000, et la ligne au nord du lac Supérieur \$21,666,000. En déduisant la somme de \$1,000,000 pour matériel etc., du total de la part du gouvernement, nous trou-

vons le syndicat chargé d'une dépense de \$51,666,600. De ce total, je déduis \$1,000,000 dont j'ai indiqué l'emploi tout à l'heure, et un autre million, prévu sans doute, pour l'achat du matériel de la partie centrale et de la partie occidentale de la section du centre, et faisant sur le total ainsi réélu, c'est-à-dire sur \$49,666,000, la même réduction proportionnelle que l'honorable ministre a faite sur l'évaluation de l'autre partie de la ligne, je trouve une économie possible de \$5,463,000, disons en chiffres ronds \$5,500,000.

Le syndicat n'aura donc à payer pour les travaux dont il s'est chargé, qu'une somme de \$46,200,000. Le coût total du chemin qui était, comme je le disais tout à l'heure, évalué à \$88,500,000, se trouve diminué par l'heureuse économie de l'honorable ministre de \$9,000,000 :—\$3,500,000, pour la partie construite par le gouvernement et \$5,500,000 pour la partie à la charge du syndicat. Ce total de \$88,000,000 est donc réduit à \$79,500,000, grâce à l'économie de l'honorable ministre.

Voilà ce que nous coûtera de moins que l'année dernière un chemin construit à bon marché, y compris les frais d'études préliminaires, les lignes télégraphiques, la subvention du Canada Central et les 50 milles additionnels dont j'ai parlé. C'est le construire, en effet, à très peu de frais et j'aime à montrer à la Chambre quel genre de chemin de fer nous aurons, pour ce qui regarde du moins, la partie que le gouvernement s'est chargé de construire.

Dans une lettre adressée à son ingénieur, on date du 15 avril, l'honorable ministre disait :

"L'intention du gouvernement est de construire un chemin de fer à bon marché, de le faire précéder un peu la colonisation; d'accepter toutes les rampes praticables, et de ne faire aucune dépense qui ne soit absolument nécessaire pour coloniser rapidement la région."

La réponse de l'ingénieur contient la note suivante :

"Je suis convaincu, en outre, qu'en faisant des études minutieuses du tracé de la section de la Colombie Britannique, en diminuant le rayon de courbure en quelques endroits, en utilisant avec soin tous les avantages, et en faisant suivre à la ligne les sinuosités et les brusques et considérables inégalités du terrain, en remplaçant les travaux dispendieux, par d'autres qui entraînent moins de frais, chaque fois que cela pourra se faire sans danger, on peut obtenir une réduction considérable dans les frais de construction du chemin."

Ces quelques lignes, M. l'Orateur, contiennent la description du genre de travaux auxquels s'appliquaient les prévisions de l'année dernière, et auxquels s'appliquent celles de cette année; voilà le chemin que nous devons avoir au bout de dix ans pour notre part du chemin transcontinental. Quant à la compagnie, on doit naturellement s'attendre à ce qu'elle ne soit tenue de construire sa ligne que dans des conditions à peu près semblables.

A moins que vous n'ayez une longue ligne de chemin de fer construite dans d'excellentes conditions, il ne vous servira guère d'avoir par ci par là de longs tronçons bien construits, séparés par d'autres tronçons de construction inférieure. Vous ne pouvez pas faire circuler un convoi pesamment chargé si les courbes sont trop prononcées, ou les pentes trop raides. Il est bon, sans doute, d'avoir une certaine quantité de chemin de niveau, mais si ce chemin de niveau n'est pas en tronçons continus, de manière à ce que vous puissiez diviser vos convois pour leur faire traverser les parties difficiles, et les réunir ensuite sur un terrain plus uni, vous perdez la moitié de vos avantages.

Dans tous les cas, le type adopté pour les constructions spécifiées au contrat passé avec le syndicat, n'est pas d'une supériorité difficile à atteindre; nous l'avons suffisamment démontré. J'en ai déjà parlé, et la Chambre n'a pas besoin que je lui lise de nouveau la clause du contrat, pour se rappeler que ce type est le chemin de fer "Union Pacific," tel qu'il a été d'abord construit.

Le contrat primitif fixait comme type le chemin de fer "Union Pacific" tel qu'il existait alors, et avec certaines réserves, car ce type avait quelques défauts; les tracés et les courbes ne devaient pas être pris pour modèle, et l'on devait chaque fois qu'il serait possible, faire mieux encore

que l'"Union Pacific," même tel qu'il était construit à cette époque. A ma grande surprise, l'honorable ministre nous a renvoyés, dans son discours de ces jours derniers, au contrat Allan comme une des pièces justificatives du gouvernement. Il me semble qu'il eût été prudent pour lui de ne pas en parler du tout. Mais s'imaginant, je suppose, que nous n'avions qu'un vague souvenir des clauses de ce contrat, il a cru pouvoir s'en servir pour justifier les termes de celui que nous discutons aujourd'hui. Si désavantageux que fût le contrat Allan, celui-ci, sur le point même cité par l'honorable ministre, est bien plus désavantageux encore.

Quoiqu'il n'ait pas précisément réussi à sauvegarder les intérêts du pays dans cette convention, nous savons que lui et son collègue, l'honorable ministre de l'Agriculture, sont dans une position bien préférable, pour traiter cette question, à celle qu'ils occupaient alors. On se rappelle ce que Sir Hugh Allan a écrit autrefois : Son agent avait fait avec des ministres sans grande influence des arrangements qu'il n'approuvait pas et il considérait ces ministres comme insignifiants. Les honorables ministres ont depuis reçu la promotion qu'ils méritaient si bien. Ce ne sont plus des ministres insignifiants, ce sont des ministres influents et puissants, assez puissants et influents pour que l'on traite avec eux. Ils sont allés en Angleterre, en leur capacité de ministres influents, pour négocier le contrat actuel, et j'espère que ce qu'ils ont fait pour le pays, non seulement est une revanche de la rupture des engagements primitifs, mais qu'ils ont pris des garanties pour que les engagements futurs du même genre reçoivent leur exécution.

Quelle était la construction primitive de "l'Union Pacific?" D'abord c'était un chemin à rails de fer et non d'acier. Et les rails de fer étaient si mauvais et si vieux, que longtemps avant qu'il fût terminé, les rails des parties construites les premières étaient déjà usés ou peu s'en faut. Toutes les constructions à peu près étaient en bois. Il ne faut pas se fier aux rapports qui concernent cette ligne. Elle a donné lieu,—et elle a cela de commun avec d'autres chemins de fer du Pacifique,—à plus d'un scandale. On a fini par découvrir que des membres du congrès avaient été achetés, que le directeur représentant le gouvernement, et nommé pour veiller aux intérêts de la nation, un M. Brooks, je crois, s'était lui-même laissé corrompre en acceptant une somme considérable. C'est lui qui inspirait et conseillait les précautions à prendre pour subir avec avantage l'inspection du gouvernement. Il aidait à préparer les rapports, arrangement ingénieux, de manière à ce que les intérêts de la nation ne vinssent pas en conflit avec ses intérêts personnels, intérêts qu'il savait si bien faire prospérer en se faisant grassement payer par la compagnie. Eh! bien, malgré tout cela, en dépit de la source corrompue d'où venaient les renseignements, le rapport du secrétaire, en 1868,—le chemin n'était pas achevé, c'est vrai, mais la plus grande partie en était construite et divers tronçons étaient exploités depuis quelque temps, le rapport du secrétaire, dis-je, nous montre l'état de choses suivant. Il y avait des rampes de 80 et de 66; celles de 90 étaient nombreuses.

"La voie était posée partout, dit le rapport, sur le terrassement à nu, sans aucun ballastage préparatoire, excepté peut-être aux endroits où des talus avaient été nécessaires; la voie était donc complètement sans ballast; et les matériaux dont on aurait pu se servir pour ballastage avaient dû être employés à la construction des remblais."

Plus loin, le rapport dit :

"Depuis Omaha jusqu'au bout de la voie posée, le nombre des constructions que l'on a pu regarder comme définitives après l'achèvement du chemin jusqu'à ce point—"

Remarquez qu'il ne dit pas "des constructions définitives" mais "que l'on a pu regarder comme définitives," la distinction est importante—

"..... est de cent cinquante, dont une seule en fer."

Il y avait un pont en fer. Mais sur cette distance, à part ces cent cinquante constructions que l'on a pu regarder

comme permanentes, il y en avait six cent quatre-vingt quatorze que même un directeur vendu ne pouvait faire déclarer définitive, par l'inspecteur du gouvernement, et on les désigna comme constructions provisoires.

« Ces constructions provisoires, en bois, formeraient une longueur de près de huit milles ; elles étaient établies presque entièrement sur chevalets, et sur ces six cent quatre-vingt-quatorze constructions en bois, longues de près de huit milles, six cent soixante furent condamnées dès cette époque, et l'on donna l'ordre de les remplacer. »

Et l'année suivante, des personnes très bien disposées, évaluèrent à une très forte somme, six ou sept millions de piastres, je crois, les frais nécessaires, non pas pour achever le chemin, mais pour mettre les parties achevées dans un état passable. On a parlé, et on parlera peut-être encore d'un rapport de 1872. Celui-là non plus n'est pas à l'abri du soupçon. Il nous montre le chemin dans des conditions bien différentes ; différentes, — quant aux rampes et aux courbes, et plus différentes encore quant au ballastage, au fer employé sur la voie, aux ponts, etc., de ce qu'il était d'abord, et de ce qui doit servir de type pour notre chemin de fer, d'après les plans et devis du gouvernement.

Ce qui est arrivé aujourd'hui, M. le président, devrait décider les ministres eux-mêmes à abandonner la discussion de ce contrat. Il est évident qu'ils ont été induits en erreur. Il est évident qu'ils croyaient avoir la garantie que notre chemin de fer serait construit d'après un type tout-à-fait différent de celui qui se trouve fixé par le contrat. Je voudrais, M. le président, que nous eussions le pouvoir de citer, à la barre de la Chambre, l'avocat de la compagnie, pour l'interroger sur ce point et sur quelques autres qui ont rapport à ce contrat. Si nous pouvions l'interroger, lui faire dire quel est, à son avis, le sens de cette clause ; et si outre cette opinion, nous pouvions obtenir de l'honorable député d'Argenteuil, qu'il nous donnât ici dans l'intérêt général, une consultation légale ; nous pourrions, par le choc des opinions, arriver à la lumière, et la lumière nous montrerait que ce contrat renferme des clauses que nous ne pouvons sanctionner.

L'honorable ministre des chemins de fer, s'imaginait obtenir, par ce contrat, tous les avantages que donnait le contrat Allan, et il se trouve avoir obtenu tout l'opposé. Que peut-on reprocher de plus grave à ce document ?

Permettez-moi de vous donner encore quelques renseignements sur la manière dont l'« Union Pacific » a été primitivement construit. Je vais lire un extrait d'un rapport sur la construction de 675 milles de ce chemin de fer—ce que l'on appelait le contrat Oakes-Ames. C'est le contrat qui devait être transféré au Crédit-Mobilier, et qui a été la cause de cette auréole de gloire dont le front de l'« Union Pacific » est depuis entouré :

« La partie de la seconde part aura le droit de changer les rampes et les courbes, dans les limites prescrites par l'Acte du Congrès, afin d'obtenir plus rapidement, pour le présent, l'achèvement du chemin. »

La même clause existe dans un contrat précédent pour cent milles de chemin, car ils étaient bien décidés à pousser activement la construction de cette ligne, pour des raisons d'intérêt public et d'intérêt particulier. Pour des raisons d'intérêt public, parce que le gouvernement des États-Unis attachait beaucoup d'importance alors à la construction rapide d'un chemin de fer à travers le continent ; et pour des raisons d'intérêt particulier, parce que la subvention en terres était soumise à de telles conditions, que plus ils faisaient de milles de chemins, plus ils avaient de terres. Dans leur impatience de construire vite, et de toute manière possible, pourvu qu'ils achevassent la ligne sur un long parcours, ils faisaient insérer une clause leur donnant la permission de construire la plus grande partie du chemin suivant des tracés, des rampes et des courbes qui ne pouvaient être que temporaires, qui ne pouvaient être exploitées d'une manière permanente, mais qui n'en restent pas moins les tracés, les rampes et les courbes de l'« Union Pacific », à sa construc-

M. BLAKE

tion primitive, et par conséquent le type d'après lequel devra être construit notre propre chemin de fer.

Peut-être l'honorable ministre aura-t-il la malencontreuse idée de répéter un argument dont il s'est déjà servi, et de prouver, par le coût de ce chemin, qu'il doit être regardé comme un chemin de première classe. Son argumentation me donne à penser qu'il reviendra là-dessus. Plusieurs causes ont concouru à en rendre la construction dispendieuse. C'était en temps de guerre ; à une époque où le papier-monnaie avait cours forcé, et n'était pas rachetable, une époque où la main-d'œuvre était chère, où tout se faisait à la hâte. Un des contrats stipulait que chaque beau jour de travail, deux milles de chemin devaient être construits. C'est dans ces circonstances, et sous la pression de cette activité fébrile, que le chemin de fer « Union Pacific » a été construit.

Mais ce n'est pas tout, il y avait encore autre chose derrière le rideau. Qu'on me permette de lire un extrait du rapport du comité chargé de s'enquérir des opérations de la compagnie qui a construit ce chemin, et les honorables députés verront comment il se fait que l'« Union Pacific » a tant coûté :

« Les personnes qui avaient le contrôle sur l'« Union Pacific » s'imaginaient de passer des contrats avec eux-mêmes pour la construction de ce chemin. Ils établirent ainsi un prix assez élevé pour rendre nécessaire l'émission d'obligations jusqu'à la concurrence de tout le montant autorisé, puis ils se partagèrent entre eux ces obligations ou leur produit sous prétexte de bénéfice. »

Ceci est le rapport d'un comité de la Chambre des représentants chargé de l'enquête sur le scandale du Crédit-Mobilier. Ce rapport dit plus loin des États-Unis ce qu'on n'a pas encore dit du Canada, mais qui pourrait s'y appliquer peut-être un jour, j'en ai peur :

« Ce pays voit s'augmenter de jour en jour le nombre des puissantes corporations qui possèdent et contrôlent d'immenses accumulations d'argent, et acquièrent par là une influence et un pouvoir énormes. Nombre de législatures d'États s'aperçoivent que ces corporations exercent un tel contrôle, qu'elles sont en réalité un pouvoir dans l'État. Depuis quelques années le Congrès a été jusqu'à un certain point sous la domination d'influences de ce genre. »

Je lirai encore un court extrait historique, puisque l'honorable ministre veut en savoir davantage—il paraît en effet qu'il ne sait pas grand-chose—au sujet de l'« Union Pacific » et des contrats passés par la compagnie :

« La compagnie du chemin de fer « Union Pacific » avait besoin, dans une grande mesure, de l'aide du gouvernement pour réussir. Les directeurs de la compagnie, en hommes d'affaires habiles, eurent la bonne fortune de faire supporter par le gouvernement général le fardeau et les risques de l'entreprise et s'en sont réservés pour eux-mêmes tous les profits. »

De quel chemin est-il question, M. le président ? De l'« Union Pacific », ou du Pacifique canadien ?

« L'histoire du Crédit-Mobilier peut se raconter en deux mots : Les hommes qui avaient la direction du chemin du Pacifique, passèrent un marché avec eux-mêmes pour construire le chemin à un prix double du coût réel ; et ils s'approprièrent les bénéfices qu'ils évaluèrent à \$30,000,000 fournies par les contribuables des États-Unis. »

M. le président, permettez-moi de remplacer les mots « avec eux-mêmes », par ceux-ci, « avec le gouvernement », et nous avons une citation, qui s'applique parfaitement aux circonstances actuelles. J'ai établi, d'après les évaluations de l'honorable ministre, l'année dernière et cette année, ce que doit coûter le chemin de fer du Pacifique canadien, tel qu'on se propose de le construire ; c'est \$38,500,000 ou \$79,500,000, en faisant les réductions dont j'ai parlé. Cette somme comprend la subvention du Canada Central, la ligne télégraphique, et les 50 milles de plus sur la rive nord du lac Supérieur. Maintenant, je vais rechercher quel sera le prix payé par le pays pour le chemin de fer, d'après les arrangements proposés pour sa construction en me basant sur les évaluations de chaque année. Je vais commencer avec celles de l'année dernière, et nous allons voir à quel résultat nous arriverons.

D'après les évaluations de l'année dernière, le coût de la ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk est de \$17,000,000.

J'en déduis \$400,000 pour le matériel roulant, mais à la charge du syndicat, ce qui laisse \$16,600,000 à la charge du pays. L'embranchement de Pembina, \$1,750,000. Déduisons \$200,000 pour les gares qui devront être à la charge du syndicat; Canada Central, \$1,450,000. Lignes télégraphiques \$50,000. Les sections de Kamloops à Yale et de Yale à Port Moody, formant avec le million de dépenses imprévues, le total de la Colombie anglaise, \$14,000,000, moins, pour matériel roulant à être fourni par le syndicat, \$350,000, ce qui laisse \$13,650,000. Ajoutez encore la subvention de \$25,000,000, et vous avez un total, en espèces, sans tenir compte de l'intérêt, de \$61,819,000, mettons \$61,800,000. Voilà donc le montant du capital—sans tenir compte des intérêts—que le pays aura à payer en espèces, d'après la convention qu'on vous propose, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Eh ! bien, si le coût total, d'après les évaluations de l'année dernière, doit être de \$88,500,000, il reste au syndicat à fournir \$26,700,000. Si l'on adopte les évaluations de cette année, la somme que le pays devra déboursier se trouve réduite de \$3,500,000 comme je l'ai déjà dit, et il n'aura plus à fournir que \$58,300,000. Le coût total de l'entreprise, d'après, les mêmes données, se trouve réduit de \$9,000,000; et nous donne la somme de \$79,500,000. Ce qui laisse à la charge de la compagnie \$21,200,000 seulement.

C'est donc pour couvrir cette somme de \$26,700,000, suivant les évaluations de l'année dernière, et de \$21,200,000, suivant celles de cette année, que nous donnons la subvention en terres. Les terres représentent la somme à laquelle l'honorable ministre, après mûre délibération, sera disposé à les fixer et à les évaluer.

Je ne lui permettrai pas d'adopter une évaluation pour le gouvernement, et une autre pour le syndicat; mais il peut choisir celle qui lui plaît et l'adopter pour les deux parties. Le type de construction étant le même, l'évaluation étant la même, il se trouve avoir réalisé, au profit du syndicat, une économie égale à la différence entre \$26,700,000 et \$21,200,000, c'est-à-dire \$5,500,000. Mais, M. le président, le privilège de l'exemption d'impôts pour le chemin seul, en laissant de côté l'exemption d'impôts pour les terres, l'exemption perpétuelle d'impôts pour tout le chemin de fer du Pacifique canadien ne vaut-elle pas, pour la compagnie propriétaire de ce chemin, plus de \$21,000,000 ou de \$26,000,000? Si je ne me trompe, les taxes payées par notre chemin type, l'« Union Pacific, » se montent à \$270,000 par année, et leur ligne est plus courte que la nôtre. En capitalisant cette somme, on trouve que la valeur de l'exemption d'impôts équivaldrait à \$5,000,000. Je n'ai pas besoin d'ajouter que notre ligne et beaucoup plus longue que celle-là, et que je laisse de côté la valeur de l'exemption pour les terres.

Mais quelle est la valeur de ces terres? Elles doivent se trouver dans un rayon de 24 milles de la ligne. Le gouvernement les a évaluées pendant les vacances qui ont précédé la dernière session; et il a basé sur cette évaluation le prix qu'il a fixé pour la vente de ces terres. Il a confirmé son évaluation en demandant aux Chambres de la sanctionner, à la session suivante, et en la déclarant tout à fait modérée. Il s'y est encore tenu et l'a confirmée de nouveau, lorsqu'il a demandé à la Chambre de l'autoriser à continuer ses travaux d'après ces principes. Et lorsqu'il déclare que la vente de ces terres paraît devoir se faire dans de bien meilleures conditions aujourd'hui que l'an dernier, n'est-ce pas dire encore une fois qu'il ne les a pas évaluées trop cher? Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres dans le rayon de vingt-quatre milles le long du chemin de fer, nous pouvons fixer la valeur de ces terres, en moyenne, à \$1.04 l'acre.

QUELQUES VOIX. Vraiment!

M. BLAKE. L'honorable député de Niagara et quelques autres honorables députés semblent regarder ce chiffre comme ridicule.

M. PLUMB. En effet.

M. BLAKE. Je ne me rappelle pas avoir entendu l'honorable député le traiter de ridicule l'année dernière lorsque le chef de son parti nous apportait lui-même ce chiffre. Je ne me souviens pas d'avoir entendu les honorables députés le traiter de ridicule lorsqu'ils repoussaient avec une écrasante majorité la proposition que le coût de ce chemin de fer peut être entièrement défrayé par le produit de la vente de ces terres. Mais les circonstances ont changé, et leur opinion change avec les circonstances. Et l'honorable député, sentant que le vent souffle d'un autre côté, et profitant de l'absence du chef de son parti, raille, plaisante et trouve ridicule l'évaluation de ces terres faite par ce chef lui-même.

Peut-être pourrait-il nous fournir quelques explications, car on ne semble pas y croire. La lisière de dix milles, ou plutôt la double lisière de dix milles était évaluée à \$5.00 l'acre, ce qui fait 5,208,000 acres, valant de \$6,041,000. La double lisière de quinze milles, à partir de la première, qui donne une largeur de trente milles, était évaluée à \$4, cela fait 15,624,000 acres, valant \$62,500,000. Huit milles de la lisière suivant, évaluées à \$3, donnent 4,160,000 acres, valant \$12,589,000. La valeur totale de ces \$25,000,000 d'acres serait donc de \$101,000,000.

Il faut naturellement prendre en considération la distance que traversera le chemin de fer, le fait que ces terres ne seront cédées que par sections alternatives, et le fait aussi que certaines sections sont réservées à la Compagnie de la Baie d'Hudson, et au fonds des écoles. Nous n'avons donc pas 25,000,000 d'acres de terres de première qualité, et la compagnie n'en acceptera certainement pas d'autres, qui soient à la disposition du syndicat dans un rayon de vingt-quatre milles de chaque côté de la ligne. Il faut donc appliquer le calcul que je viens de faire à la partie de ces terres qui se trouvera dans les vingt-quatre milles, et j'estime que cette partie atteindra le chiffre rond de 12,000,000 d'acres. Mais quoi qu'on ne puisse peut-être pas trouver ce nombre d'acres sur la ligne principale, les parties contractantes qui ont négocié entre elles pendant tant de temps pour tâcher de faire le marché le plus avantageux possible, ont trouvé un moyen de sortir de cette difficulté, et ce moyen est celui-ci: Si la compagnie ne trouve pas la qualité de terres qu'elle cherche dans le rayon des vingt-quatre milles, elle n'a qu'à choisir ailleurs, dans tout le territoire du Nord-Ouest, les terres les plus avantageuses au point de vue de la situation, du sol, au point de vue du commerce, ou de la construction du chemin de fer. Elle se décide à construire un embranchement conduisant aux terres ainsi choisies, et à prendre dans le rayon de vingt-quatre milles, de chaque côté de l'embranchement, les terres d'une valeur égale à celles qu'elle a acceptées sur la ligne-mère. Il m'est donc permis de dire que la valeur de cette partie de la subvention en terres que la compagnie aura le privilège de choisir parmi les plus fertiles du Nord-Ouest, égale en valeur celle qui sera prise dans le rayon des vingt-quatre milles sur la ligne principale.

Il ne sera peut-être pas inutile de prouver, par un document public, la valeur présumée de cette subvention. J'ai sous les yeux le prospectus de la compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Sud-Ouest, qui place en ce moment-ci ses obligations sur le marché de Londres. Voici ce qu'on y peut lire;

« La longueur de ce chemin de fer est de 295 milles, dont la première section, 119 milles est donnée à l'entreprise, et 50 milles doivent être mis en exploitation au 1er septembre 1881. Le gouverneur général a approuvé un rapport du Conseil Privé du Canada recommandant qu'il soit accordé à la Compagnie une subvention au taux nominal—remarquez bien, au taux nominal—de \$1 l'acre, d'une étendue de terres égale à 840 acres par mille, à partir de la frontière sud-ouest de la province. De sorte que en réalité, ces terres sont situées en dehors de la province de Manitoba. La vente de ces terres réalisée avec prudence devrait produire une somme de £2,000,000 sterling ou \$10,000,000 et la compagnie a déjà refusé des offres de \$5 l'acre pour des lots considérables. Cette ligne doit coûter £3,000 sterling ou \$15,000 par mille, et les heureux actionnaires (s'il y a

parmi eux des membres du parlement, j'espère qu'ils partageront avec nous tous) ont devant eux la perspective d'avoir un chemin de fer admirablement adapté au commerce, construit sous bourse déliée et de réaliser probablement un bénéfice de quatre à cinq millions sur le produit de la vente de leurs terres."

Il y a donc M. le président, des terres d'une très grande valeur en dehors des limites de Manitoba, qui ne sont pas situées dans le rayon des vingt-quatre milles du Pacifique canadien. On peut donc mettre ces terres à la portée de la colonisation au moyen de chemins de fer, et leur donner ainsi une valeur de \$7 ou plus l'acre, et ces chemins de fer seront en outre admirablement adaptés au commerce et leur exploitation donnera de bons profits.

Vous pourriez peut-être croire que la compagnie ne trouvera pas son avantage à aller chercher ses terres au-delà du rayon de vingt-quatre milles, de la manière que je viens d'expliquer, et qu'elle se contentera d'élargir la zone bordant la ligne principale autant qu'il sera nécessaire pour y trouver les 25,000,000 d'acres qui lui sont cédées, quoique rien ne la force à agir ainsi. Il est évident que si la compagnie ne fait pas cela, c'est qu'elle trouvera son compte à aller plus loin et à construire des embranchements. Supposons pourtant qu'elle adopte le premier plan, et qu'elle s'écarte à cinquante-cinq milles de la ligne principale pour trouver les 25,000,000 d'acres qu'il lui faut. Elle pourra alors choisir dans la lisière de cinq milles, de chaque côté, sur les lisières de quinze milles à \$4, de vingt milles à \$3 et de quinze milles à \$2. Calculant d'après ces données qui sont basées sur l'évaluation faite l'année dernière par le gouvernement, vous trouverez que les 25,000,000 d'acres valent à la compagnie \$79,500,000. Et il est probable que le gouvernement élèvera cette année le chiffre de son évaluation. Qu'elle les prenne où elle voudra, qu'elle les prenne dans un rayon de 55 milles le long de la ligne principale, la valeur minimum de ces terres sera, d'après les données du gouvernement, de soixante dix-neuf millions et demi.

Je crois avoir suffisamment prouvé, M. le président, chiffres en mains, l'absurdité des arguments basés sur l'idée que 50,000,000 d'acres le long du chemin de fer valent autant, acre pour acre, que 25,000,000 d'acres pris dans le rayon de vingt-cinq milles. Je vous ai démontré que le gouvernement avait adopté la théorie la plus saine et la plus raisonnable que plus les terres sont près du chemin de fer, plus elles valent, et que, en conséquence, une plus petite étendue prise près de la ligne vaudra plus que la même étendue prise à une plus grande distance, et peut valoir plus qu'une beaucoup plus grande étendue prise en dehors de ces limites. Je m'explique. Pour prendre 50,000,000 d'acres, comme on le proposait, dans une zone de 220 milles, ou dans un rayon de 110 milles de chaque côté de la ligne, il fallait nécessairement aller 55 milles plus loin que n'ont été mes calculs. Il faut donc prendre cinq milles de la lisière à \$2 et cinquante milles de la lisière à \$1 l'acre et d'après l'évaluation du même honorable ministre, ces cinquante-cinq milles valent vingt-sept millions et un quart. Il s'ensuit que si toute la subvention valait \$106,750,000, à prendre les terres aussi près de la ligne que les sections l'eussent permis, les terres plus rapprochées, évaluées à \$3.18 l'acre, valent \$79,500,000, et les terres plus éloignées, à \$1.11 l'acre, \$27,250,000, soit une moyenne de \$2.13 l'acre.

Je n'appuierai pas cette manière de voir sur des arguments qui me soient propres; je ne fais qu'appliquer l'évaluation mûrement raisonnée et la manière de voir du gouvernement, approuvées et confirmées par une écrasante majorité du parlement à la dernière session, et par ceux-là même qui sont aujourd'hui disposés à les contredire.

J'ai dit tout à l'heure que le pays aurait à payer, en espèces, suivant la convention proposée, et d'après les prévisions de l'année dernière, une somme de \$61,800,000. Quelle sera maintenant la valeur que je dois donner à ces 25,000,000 d'acres prises dans la zone de vingt-quatre milles le long de la ligne principale et des embranchements? Faut-il la mettre à \$4.04 ou à \$3.18 l'acre? Si vous prenez \$4.04, vous ajoutez

M. BLAKE

à \$61,800,000, en espèces, la somme de \$101,000,000, valeur des terres, ce qui donne un total de \$162,800,000, espèces et terres, pour cette entreprise. A \$3.18, vous ajoutez à la subvention, en espèces, \$79,500,000, ce qui donne un total de \$141,300,000, pour ce chemin de fer. Si vous vous obstinez à prétendre que les 25,000,000 d'acres pris plus près de la ligne ne valent pas plus que 25,000,000 d'acres pris à une distance plus considérable, si vous persistez à abjurer tout ce que vous avez cru jusqu'ici à ce sujet, si vous obtenez un arrêté du Conseil annulant vos déclarations antérieures, et si vous placez à \$2 l'acre, la valeur de la subvention en terres, vous vous trouverez encore avec une valeur de \$50,000,000 en terres et \$61,000,000 en espèces, total \$111,800,000, en espèces et en terres.

La compagnie aura donc le chemin de fer achevé et les terres de la subvention, moyennant une dépense de \$51,600,000, moins les \$25,000,000 de la subvention. De sorte que la compagnie deviendra propriétaire de ces terres et de ce chemin de fer, d'après vos évaluations de l'année dernière, moyennant une somme de \$26,700,000 en espèces. D'après ces mêmes évaluations et en déduisant la subvention du Canada Central et la ligne télégraphique, s'il vaut la peine de s'en occuper en remuant ces millions, la compagnie obtiendra cette propriété d'une valeur de \$162,000,000 ou de \$141,000,000, ou de \$111,800,000, selon le montant auquel vous évaluerez les terres, pour la somme de \$26,700,000.

J'arrive maintenant aux évaluations qu'on nous a données cette année, et je vais examiner quelle est leur signification. D'après ces évaluations, le pays aura à dépenser en espèces et en travaux \$58,300,000. Ajoutons-y la valeur réduite des terres, \$101,000,000, et le total est de \$159,300,000. Prenez les terres à \$4, \$79,500,000, total \$137,800,000. Prenez les à \$2 l'acre, et le total est de \$138,800,000. En appliquant à ce chiffre le même raisonnement que tout-à-l'heure, on trouve que la compagnie acquerra le chemin de fer achevé et les terres de la subvention, moyennant une dépense de \$46,200,000, moins les \$25,000,000 de subvention, c'est-à-dire, moyennant \$21,200,000.

Cette question mérite qu'on l'examine à un autre point de vue encore, au point de vue de la facilité de disposer de ces terres. Je pourrais commencer par convaincre les honorables députés de la droite de la facilité avec laquelle ces terres pourraient se vendre, car ils ont tous cordialement approuvé les chiffres que je vais citer. Mais non, je ne veux pas les forcer à accepter les chiffres ni les calculs erronés de l'année dernière, j'ai démontré, dans ces calculs de l'année dernière, des erreurs donnant une différence de 26 millions et quelques piastres. Je ne leur demanderai d'admettre que les chiffres réduits. Eh! bien, le gouvernement croyait pouvoir disposer dans les dix prochaines années de 10,880,000 acres de terres du chemin de fer. Sans doute, ces ventes auraient eu lieu sur toute la longueur des réserves, car on croyait que la diminution du prix compensait l'augmentation des distances. Cela nous donne pour une moitié des 25,000,000, 5,440,000 acres, et pour l'autre moitié, le même chiffre.

Si nous admettons que la compagnie fasse la moitié de ces ventes, et que nous lui accordions la moyenne exacte des prix, non pas la moyenne du gouvernement qui est trop élevée, nous trouvons une somme de \$11,269,000 réalisée en dix ans. Mais ce n'est là que la recette brute. Mettons on tout, pour les arpentages et les frais d'administration, \$2,400,000 et partageons cette somme en deux, \$1,200,000 pour les *homesteads* et \$1,200,000 pour les réserves du chemin de fer. Comme le gouvernement est chargé de tous les frais d'arpentage, je mets au débit du syndicat \$270,000 et au débit du gouvernement \$230,000. Il en résulte en dix ans, pour le syndicat comme résultat de la vente des terres, un produit net de \$11,000,000, plus une somme de \$8,580,000 qui viendra ensuite à échéance sur les mêmes ventes; en tout \$19,580,000—dont partie on caisse et partie due, portant intérêt; tandis que le gouvernement n'ayant à vendre

que la lisière extérieure ne recevra, pour sa proportion des ventes, que \$3,863,000 en dix ans. Le gouvernement perd en outre \$930,000 sur les frais d'arpentage de toutes les terres vendues, et pour l'administration; il ne reçoit donc, comme produit net, que \$2,933,000, ou avec ce qui viendra à échéance plus tard, c'est-à-dire \$2,942,000, un total de \$5,875,000. Naturellement, les honorables députés de la droite calculent que le gouvernement recevra encore autre chose, les droits de *homestead* et de préemption, et ils attendent de ce côté la forte somme de \$10,621,000. Déduisons \$1,200,000, moitié des frais d'arpentage et de gestion, et il nous reste un produit net de \$9,421,000; ce qui, avec \$9,590,000 qui viendront à échéance par la suite, nous donne un total de \$19,000,000 net, produit des *homesteads* et des préemptions. Le produit des terres du chemin de fer et des préemptions, perçu en dix ans, sera donc de \$12,350,000.

Mais ce n'est pas assez de \$12,350,000 pour payer l'intérêt échû sur les dépenses courantes. De sorte que en adoptant les calculs des honorables députés de la droite, et en les restreignant aux termes de la convention, le syndicat aura réalisé, par la vente des terres, s'il n'en vend que la quantité prévue par le gouvernement, une somme de \$11,000,000, et il aura des créances pour \$8,500,000 de plus. Il aura ainsi pu payer la presque totalité du coût du chemin au moyen de la vente de 5,400,000 acres de terres, en y ajoutant ce qu'il doit recevoir du pays, tandis que le gouvernement, en retour de ses \$60,000,000, ne retirera pas assez, tant s'en faut, pour payer l'intérêt de ces \$60,000,000, sans parler d'amortissement sur le capital.

Espérez-vous vendre vos terres plus cher, voyez-vous l'avenir plus favorable, et comptez-vous sur un revenu plus élevé? Dites moi donc alors ce que vos terres se vendront, et nous calculerons quelle sera aussi l'augmentation des bénéfices du syndicat, car si vos prévisions sont dépassées, il est évident que les membres du syndicat, les propriétaires du chemin de fer, les détenteurs des meilleures terres, ces hommes dont l'honorable ministre des chemins de fer a tant vanté l'énergie et la puissance, devront voir leurs bénéfices s'accroître dans une proportion bien plus considérable. Si donc vous doublez le revenu que vous attendez, le syndicat fera plus que doubler le sien, et dans dix ans, non-seulement il aura construit le chemin de fer sans bourse délier, mais il aura aussi plus que doublé le produit de ses terres.

Croyez-vous que j'évalue trop haut les bénéfices du syndicat? Ce n'est pas moi qui les ai évalués, c'est vous. Répondez-vous que vos calculs sont inexacts, que les prix des terres du syndicat sont trop élevés? Dites-nous alors de combien diminuer les prix des vôtres; car si le syndicat vend moins cher, il vous faudra vendre les vôtres moins cher, — à meilleur marché que la misérable somme que vous en attendez. Tant pis alors pour le pays dont la situation financière ne sera guère améliorée par le produit de la vente de nos terres, qui n'est même pas suffisant, au chiffre actuel, pour payer une fraction de l'intérêt sur le capital dépensé, comme je l'ai déjà démontré.

Avec l'ancien plan, si nous avions construit le chemin de fer, il restait notre propriété. D'après le nouveau plan, nous le payons un haut prix, nous donnons une somme considérable aux constructeurs, par dessus le marché, et le chemin de fer leur reste. Nous devons construire les parties les plus dispendieuses.

Les honorables députés de la droite parlent du fardeau dont nous sommes ainsi déchargés. Savons-nous bien quelles sont nos obligations? Ils disent que si le pays donne beaucoup, au moins il voit où s'arrête sa responsabilité. Qu'y avait-il donc d'indéterminé auparavant? C'est que nous ignorions ce que nous coûterait la construction du chemin de fer. Mais il nous en faudra encore construire une grande partie. Nous ne nous arrêtons pas à ces sections coûteuses qui sont données à l'entreprise, mais nous nous engageons à en construire un nouveau tronçon. Dans dix ans, nous n'aurons pas terminé nos travaux dans la Colombie anglaise.

Ce qui était dans l'inconnu auparavant, reste encore dans l'inconnu. Et à moins que nous soyons assez heureux pour posséder à perpétuité un ministre des chemins de fer capable de diminuer chaque année les évaluations du coût de ces travaux, notre anxiété au sujet des obligations du pays et de sa perspective de succès, n'en sera guère diminuée.

Il ressort de l'estimation de l'honorable ministre des finances que notre situation sous son règne n'est pas si malheureuse, quoiqu'elle le soit encore assez, sous le rapport de cette responsabilité indéterminée. Si j'étais un des partisans du ministère, je me permectrais de conseiller à l'honorable ministre de mettre en œuvre l'admirable faculté de réduction qu'il possède. Nous ne pourrions certes être anxieux sur le sort du pays à cause de la nature indéterminée de sa responsabilité, si tout ce que nous avons à faire, chaque session, était d'apprendre combien le chemin de fer nous coûterait de moins que les évaluations de l'année précédente. Quel que soit le coût de la section de la Colombie anglaise, nous devons la construire, de Kamloops à Port Moody. En quoi donc notre responsabilité est-elle plus limitée?

On a beaucoup parlé de la grande fortune des capitalistes qui ont entrepris de construire le chemin. L'honorable ministre des chemins de fer lui-même s'est beaucoup étendu sur ce point et nous a dit qu'elle était une parfaite garantie pour le pays. D'après ce que j'ai pu remarquer, j'en suis venu à la conclusion que ces messieurs, ayant des capitaux à risquer, consentent volontiers à les risquer dans cette entreprise, pourvu que leur responsabilité, à eux, au moins, soit bien déterminée. Le contrat renferme une clause spéciale où il est dit que le contrat ne sera valable que lorsque la corporation sera constituée, qu'il ne liera que la corporation et que les membres du syndicat seront personnellement exempts de toute responsabilité. Pour notre garantie nous avons leur seau et leur dépôt. L'honorable ministre des chemins de fer a déclaré — et c'est bien là son heureuse faculté de tirer le meilleur parti des circonstances les plus malheureuses — il a déclaré, dis-je, qu'il voudrait mieux, après tout, qu'il n'y eût aucune garantie. Qu'il me permette alors d'insinuer que le contrat doit être amendé de manière à biffer cette clause malencontreuse qui traite de la garantie de \$1,000,000.

S'il était mal de recevoir une garantie, pourquoi les honorables ministres ont-ils trahi le pays, en insérant cette clause? Mais si l'idée d'une garantie est bonne, rappelons-nous que c'est tout ce que nous avons. Nous n'avons même pas la garantie personnelle de ces messieurs. Ils ne nous sont pas personnellement responsables. Nous n'avons que ce million.

Si nous avons besoin de garantie, cette garantie est insuffisante. Nous n'avons besoin de garantie dans cette entreprise que si tous les calculs du gouvernement sont faux, si tous les chiffres qu'il vient de faire danser devant nos yeux se trouvent inexacts, s'il y a un écroulement total quelque part dans ses espérances. Et si cet écroulement se produit, ce n'est pas un million qui fermera la brèche.

Quelque extraordinaire que soit le prix total des travaux, la manière dont il est fixé, pour les diverses sections, étonne encore davantage. La région des prairies, longue de neuf cents milles, était autrefois la partie est de la section centrale. On a évalué l'année dernière le coût de mille milles sur cette section à \$13,000 par mille, ce qui donnerait pour les 900 milles dont je parle et qui sont compris dans le contrat, une somme de \$11,700,000. Cependant c'est là une évaluation trop élevée; car les 100 milles que l'on a retranché de cette section pour en faire la partie ouest de la section centrale, étaient, de l'avis de tout le monde, beaucoup plus coûteux que le reste. Ils appartiennent à la région des montagnes, et je suppose que c'est pour cela qu'on a fait ce changement dans la division. Si donc, vous ôtez les 100 milles les plus dispendieux d'une section de 1,000 milles revenant en moyenne à \$13,000 par mille, les autres 900 milles auront naturellement une moyenne moins élevée; et je crois pouvoir ôter \$1,000 par mille sur les 900 milles,

c'est-à-dire \$900,000 comme représentant la différence du coût de ces 100 milles. Nous réduisons ainsi le coût des 900 milles à \$10,800,000, soit \$12,000 par mille.

Le coût de cette section centrale, suivant les prévisions de l'année dernière, serait de \$10,800,000, mais j'ai démontré qu'il fallait réduire cette somme à \$9,000,000, ce qui laisse une somme de \$1,800,000, à la charge du syndicat pour achever de construire ces 900 milles. Pour combler ce déficit alarmant, quel est le moyen auquel s'est arrêté le gouvernement économique et jaloux des intérêts du pays dont nous jouissons ? C'est, M. le président, donner 11,250,000 d'acres de terres le plus fertiles, valant à \$4.01 : \$45,450,000, à \$3.18, \$35,775,000 et à notre misérable prix de \$2, \$22,500,000. L'excédant sur le coût est de \$13,650,000, de \$33,975,000, ou de \$20,700,000, selon l'évaluation des terres. Prenez le dernier chiffre, et vous avez plus de \$20,000,000 de bénéfice pour le syndicat sur la construction de ces 900 milles seulement. Le prix fixé pour cette section est quatre ou cinq fois supérieur à ce qu'elle doit coûter.

Le coût par mille est, comme je l'ai dit, de \$12,000, la subvention en argent est de \$10,000, et la différence \$2,000 par mille : les terres par mille valent \$50,000, au prix de \$4, ce qui donne un excédant de \$18,000, par mille, à \$3.13, l'excédant est de \$37,750, par mille, et à \$2, de \$23,000, par mille.

Sur cette section, qui peut être construite avec le produit des terres, section qui traverse la région la plus favorable à la construction d'un chemin de fer, qui est la plus certaine de rapporter des profits, et sur laquelle, tellement vous êtes sûrs qu'elle sera exploitée avec profits, vous faites retomber le poids des deux sections extrêmes, sur cette section, dis-je, vous donnez, au plus bas mot, un bénéfice de \$23,000 par mille au syndicat, d'après vos données de l'année dernière.

Si vous prenez vos calculs de cette année, vous trouvez les \$9,780,000 de déficit réduites à \$780,000 et l'excédant augmenté à \$14,850,000, ou à \$36,550,000, ou enfin à \$23,520,000, selon la valeur que vous donnez aux terres. D'après les mêmes calculs, le coût par mille est de \$10,700, ce qui laisse un déficit de \$700 seulement par mille. L'excédant alors, est de \$49,300, de \$39,100 ou de \$24,300 par mille, selon la valeur que vous donnez aux terres.

Prenons maintenant les évaluations de la section de Jasper House à Kamloops, 450 milles. J'évalue les 100 milles détachés de la section centrale à \$13,000 par mille, plus les \$900,000 déduits sur les 900 milles de la section précédente, ce qui fait pour les 100 milles un total de \$2,200,000. Quant au reste, il devra coûter, suivant les calculs de l'année dernière, \$15,500,000, pour atteindre Kamloops. Ajoutez-y moitié du million accordé à la Colombie anglaise pour dépenses imprévues et vous aurez pour le coût total des 450 milles la somme de \$18,200,000.

Là-dessus le pays fournit \$6,000,000. Il reste donc \$12,000,000 à tirer de la subvention en terres pour couvrir les frais de construction de cette section coûteuse. La subvention en terres est de 7,500,000 acres. Au prix de \$4, elle vaudrait \$30,000,000, au prix moyen, \$23,800,000, et au dernier, \$15,000,000. Il y aurait donc excédant, si l'on prend le plus haut prix, de \$18,100,000, si l'on prend le second, de \$11,650,000, et au plus bas prix, de \$3,000,000.

Le coût par mille est de \$40,444 ; la subvention en espèces par mille est de \$13,333. Si vous y ajoutez la valeur des terres au prix le plus élevé, vous aurez un excédant de \$40,000 par mille. Si vous prenez le second prix, l'excédant est de \$26,000 par mille, et au plus bas prix, l'excédant est encore de \$6,222 par mille, en évaluant les terres à \$2 l'acre seulement.

La somme à fournir par mille, en outre de la subvention est de \$27,111 ; mais si vous adoptez les évaluations réduites, comme le coût est diminué de \$18,000,000 à \$16,200,000, le déficit n'est plus que de \$10,200,000, et l'excédant sera \$2,500,000, \$16,000,000 ou \$4,500,000, selon la valeur des terres, d'après l'échelle que j'ai mentionnées. Le coût par

M. BLAKE

mille serait alors de \$35,600—laissant un excédant de \$50,000, de \$30,800 ou de \$11,000 par mille, selon la valeur que vous donnerez aux terres, et le déficit à combler au moyen du produit des terres sera de \$22,300. Vous voyez donc qu'il y a une belle marge, quoiqu'elle n'atteigne pas les proportions de celle qui existe pour la construction de la section centrale.

La section est à 650 milles de longueur, et l'on estime qu'elle coûtera \$21,666,000. La subvention en terres est de \$10,000,000, et le déficit à couvrir, de \$11,666,000. Les terres de la subvention, au plus haut prix, donneront sur le coût total un excédant de \$13,584,000 ; au second prix, \$19,875,000, excédant \$8,210,000, et au plus bas prix, à \$2 l'acre, \$12,500,000, ou un excédant de \$833,000.

Le coût par mille est de \$33,333. La subvention en espèces, de \$15,384. L'excédant par mille serait donc, au plus haut prix, \$20,895, au prix moyen, \$12,626, et au plus bas prix, \$1,267 par mille, et le déficit par mille, à couvrir par le produit de la subvention en terres serait de \$17,949.

Mais d'après les évaluations réduites de cette année, le coût total n'est plus que \$19,300,000, le déficit est réduit à \$9,300,000, et l'excédant, suivant la valeur que vous donnerez aux terres, est augmenté jusqu'à \$15,900,000, \$10,500,000 ou \$3,200,000, le coût par mille est de \$27,667, excédant, par mille, \$24,500, \$16,000, ou \$4,650 ; déficit par mille sur la subvention en argent, \$14,300. Il est évident que si la ligne au nord du lac Supérieur était abandonnée, la compagnie conserverait une part énorme de la subvention destinée à garantir la construction de la ligne entière ; chacun de ses membres pourrait devenir millionnaire longtemps avant la période de l'abandon.

L'honorable ministre désire, nous dit-il, que la section des prairies soit rapidement construite ; et pour cela, et parce que le syndicat ne trouvait pas avantageux d'avancer les fonds, l'honorable ministre s'engage à les faire fournir par le pays. Il désire que la section des prairies soit la plus rapidement construite, et pour y parvenir, il prend la subvention en argent qui aurait dû appartenir aux autres sections, qui aurait dû être réservée pour en garantir la construction, et il la donne à cette section pour qu'elle soit plus facile à construire. Il dit au syndicat : " Ce que vous ferez, faites le vite."

Le résultat de cette disposition est que, sur la section centrale, la différence entre le coût et la subvention en espèces n'est que de \$2,000 par mille, tandis que sur la section ouest, elle est de \$27,000 et sur la section est, de \$18,000 par mille. D'après les nouveaux calculs, la différence ne serait que de \$700 sur la section des prairies, de \$22,300 sur la section ouest, et \$14,300 sur la section est.

Comment expliquer cela ? comment défendro cette disposition, même en admettant que le gouvernement ait honnêtement l'intention de garantir la construction du chemin de fer d'une extrémité à l'autre. Comment défendro cette disposition qui donne à la section des prairies une partie de la subvention qui appartient de droit aux autres ? Par cette clause, chaque fois que la compagnie aura construit 20 milles de la section des prairies, elle recevra une immense étendue de terres dont on a besoin pour garantir la construction des deux extrémités.

Mais, dit l'honorable ministre, nous avons une ample garantie pour la construction de ces autres sections. Il forcera le syndicat de construire les autres parties du chemin avec les profits de la ligne des prairies, car la compagnie ne peut nier que la ligne des prairies leur rapportera des profits énormes. Elle doit être construite, nous dit-on, dans un délai de trois ans.

Naturellement, la construction de cette ligne se fera rapidement, car il y a des fortunes à faire en la construisant au plus tôt. Chaque section de 20 milles donne à la compagnie une fortune, et dans des conditions aussi avantageuses, elle ne manquera pas de pousser la construction

aussi rapidement que possible. Elle peut bien, pour gagner les nombreux millions que doit lui procurer en quatre ans la section centrale, déposer un million comme garantie qu'elle construira le reste. Elle paiera un million pour en avoir vingt ou davantage.

L'honorable ministre a semblé très soucieux de garantir l'exploitation de ce chemin de fer. Cependant je n'ai pas remarqué l'année dernière qu'il eût des larmes dans la voix, ni aucun autre signe visible d'anxiété. Il a dit à ce propos, l'année dernière, que le chemin, croyait-il, rapporterait immédiatement, ou sus des frais d'exploitation, un intérêt considérable sur l'argent employé à le construire. J'ai eu un moment de surprise, en le voyant si désespéré lorsque tout semblait sourire. Les dépenses sont diminuées, le pays est plus prospère, l'avenir se montre sous des couleurs plus brillantes, tout est mieux que par le passé. J'ai été un peu surpris de le voir anxieux aujourd'hui au sujet de l'exploitation du chemin, au lieu de croire qu'elle devait donner des intérêts considérables sur le capital employé à la construction. Ne nous a-t-il pas dit l'autre jour qu'il avait pour garantie cinq millions d'obligations ?

Il y a une manière bien commode de donner des garanties et l'honorable ministre a inventé un plan nouveau qui devra faire disparaître toutes les objections que l'on peut avoir à donner ces garanties. Je crois qu'il devrait se demander sérieusement s'il ne serait pas temps de le mettre à exécution. Voilà, par exemple, un entrepreneur qui doit payer un million et qui a besoin d'une garantie de cinquante mille piastres ; il lui dirait comme autrefois : " Prends ton livre et écris quatre-vingts," écrivez \$1,050,000 au lieu d'un million, et nous avons une garantie de \$50,000. Ce serait peut-être un progrès comparé au plan actuel, car, en ce moment-ci, l'honorable ministre me semble donner dix ou quinze millions pour obtenir une garantie de cinq millions. Je lui conseillerais, pour perfectionner sa méthode, de ne pas tant donner au-dessus du chiffre de la garantie qu'il demande. Il ne doit pas être difficile d'éviter la difficulté en augmentant le prix du contrat, sans dépasser le montant de la garantie exigée.

Les clauses qui ont rapport à la garantie de l'intérêt, et aux obligations garanties par les terres de la subvention, sont passablement compliquées, et je n'oserais pas dire que je les ai parfaitement comprises. J'aimerais à ce qu'elles me fussent expliquées quelque peu, par les messieurs dont j'ai parlé. Elles exigent un examen très sérieux avant de nous dévoiler leurs véritables sens. Elles ont aussi besoin d'être sérieusement étudiées, au point de vue des intérêts du pays.

Il y a une clause qui oblige le gouvernement à recouvrir un dépôt des sommes indéterminées. L'honorable ministre a dit que le ministre des finances pourra les employer ; c'est bien, mais il ne pourra peut-être pas toujours en tirer parti. Ces sommes seront peut-être reçues pour un temps indéterminé ; peut-être ne saura-t-il pas quand il devra les rembourser. Peut-être lorsqu'il se présentera chez ses banquiers et leur dira qu'il veut augmenter son crédit de vingt à vingt-cinq millions, ses banquiers ne seront pas très disposés à lui payer un intérêt sur ces dépôts. Cela est arrivé déjà et je crois qu'on aurait pu s'y prendre avec plus de prudence et voici comment : L'argent aurait pu être déposé aux banques, ou autrement, à la disposition du gouvernement et à son nom, la compagnie aurait fait négocier les meilleures conditions possibles avec les banquiers, quant à l'intérêt, et le gouvernement aurait pu se servir, de temps à autre, des sommes dont il aurait eu besoin au taux de 4 pour cent. Le gouvernement aurait ainsi pu tirer sur ces dépôts, en payant 4 pour cent d'intérêt, les sommes nécessaires au service public et la compagnie aurait pu s'entendre avec les banquiers quant à l'intérêt sur les sommes dont le gouvernement n'aurait pas besoin.

Il est donc regrettable que le gouvernement s'oblige à payer quatre pour cent sur la somme intégrale de vingt-cinq

millions. En pratique, cette somme sera employée par le gouvernement à payer les coupons de rente ou l'intérêt des obligations. Je ne sais pas à quel taux d'intérêt aura lieu l'émission des obligations, ni à quel terme, mais je présume qu'elles seront émises à quatre pour cent pour vingt-cinq ans ou à cinq pour cent pour vingt ans, et que dans l'un ou l'autre cas, le gouvernement accorderait quatre ou cinq pour cent.

Je n'ai pas besoin de dire que si l'on prend en considération les sommes que le gouvernement devra payer en coupons ou en intérêt sur les obligations, on arrive à la conclusion qu'une grande partie de cette somme ne sera payable, comme partie de la subvention, qu'après de longues années.

Je crois donc qu'il ne devrait être tenu de payer aucun intérêt. L'incertitude qui existe à cet égard, l'impossibilité de prévoir à quelle époque la subvention en espèces sera payable, aux termes du contrat, nous empêchent de calculer exactement et d'établir la somme qui sera payée en coupons. Nous ne savons quand nous aurons à payer ces coupons, cela dépendra de l'avancement des travaux ; il me semble donc impossible de dire quand nous pourrions nous considérer comme obligés de les payer, d'après le calcul du montant des coupons. Mais supposons que nous ayons à payer aujourd'hui \$25,000,000, voici quel serait le résultat :

Avec des obligations à quatre pour cent, remboursables en vingt ans, le gouvernement accordant quatre pour cent sur les paiements en retard, il y aurait un paiement semi-annuel par le gouvernement de \$913,823, qui représentent l'intérêt à quatre pour cent sur un capital-obligations de \$15,694,683, disons 45 millions et demi. La compagnie a ainsi entre ses mains 45 millions et demi d'obligations à quatre pour cent pour vingt ans, le service de l'intérêt à quatre pour cent étant assuré par les bons du gouvernement et non par une garantie, le public qui est porteur de débetures saurait qu'il n'existe aucune obligation pour la compagnie de payer cet intérêt et que tout ce que la compagnie aurait à rendre serait les 45½ millions et demi de capital au bout de vingt ans. Dans ces circonstances, il est probable que les débetures se placeront dans la condition actuelle du marché monétaire, au pair ou à quelque chose près. A cinq pour cent, le résultat serait que le paiement semi-annuel de l'intérêt par le gouvernement s'élèverait à \$995,906 et la somme capitalisée des débetures à environ 40 millions de piastres. Vous avez alors un capital de 40 millions qui peut certainement se placer au pair. Or, au-dessus du pair, le 4 pour cent vous donnera pour le chafnon de l'est, \$18,280,000 de bons qui représentent la subvention en argent, pour l'extrémité ouest, \$10,968,000 pour la partie centrale ou les prairies, 900 milles, pas moins de \$16,452,000. Ceci est sans contredit un arrangement très injuste, car le contrat pourvoit à ce que dans ce cas, \$2,000 par mille doivent être retranchés des 500 milles de prairie pour qu'on les affecte à la partie ouest de la section centrale. Je voudrais bien savoir pourquoi ces \$2,000 par mille ne sont pas conservés pour la section à laquelle ils appartiennent. Si cela justifie dans un cas, ce doit être juste dans tous les cas, et la disposition décrétant qu'au moins \$2,000 par mille devraient être prises de la section des prairies et ajoutés à l'extrémité de la ligne, et que la distribution faite dans ce cas, démontre que le gouvernement lui-même savait qu'il avait tort lorsqu'il a conclu cet arrangement.

Ces privilèges passablement étendus et sérieux vont être accordés à la compagnie, comme moyens de construire une voie ferrée qui appartiendra plus tard à la compagnie. Mais ce ne sont pas là les principaux privilèges. Il y a dans ce projet de loi une disposition des plus extraordinaires. Je crois que l'on trouvera peut-être un précédent dans quelque acte d'une législature d'Etat, mais je n'en connais pas. C'est une concession de tous les pouvoirs, non seulement les pouvoirs nécessaires, mais de tous les pouvoirs qui pourraient être utiles, afin d'accomplir tout ce qu'elle est autorisée à faire par la charte, et je ne vois pas qu'il y

ait rien qu'elle ne soit autorisée à faire. Ces termes généraux ne doivent pas être modifiés par quelque franchise particulière qui sera concédée, mais ils doivent avoir le sens le plus large qu'ils comportent. Je suppose qu'ils sont copiés de l'acte constitutionnel, lequel donne non seulement des pouvoirs spécifiés, mais encore des pouvoirs généraux, par la déclaration précise à laquelle j'ai fait allusion. Elle a le droit de refuser les terrains qu'elle peut considérer comme n'étant pas raisonnablement propres à la colonisation et de choisir les meilleurs terrains ailleurs. Elle a une exemption perpétuelle des taxes pour toute son énorme propriété, disposition vraiment monstrueuse, à mon avis.

Et cette monstruosité ne doit pas durer seulement pendant vingt ans, qui est la période de la servitude sous d'autres rapports, mais elle doit durer toujours! La compagnie aura beau être riche, faire des profits énormes, cette institution doit être dans tous les temps à venir exemptée de tous les impôts dans chaque endroit où le gouvernement fédéral peut la dispenser de payer les taxes! Elle doit être exemptée partout de tout impôt fédéral et dans les territoires de tous les impôts fédéraux ou territoriaux, partout où le gouvernement fédéral peut lui procurer cette exemption, et ceci existera dans tous les cas, sur toute la zone fertile qu'elle traverse.

Elle doit avoir ses rails au prix coûtant! L'honorable ministre me surprend. Après s'être glorifié si hautement de cet admirable achat de rails d'acier, après avoir énuméré si souvent ce qu'il avait gagné pour le pays par cet achat, il dit, il est vrai, qu'il ne livre pas au syndicat ce qu'il veut poser sur sa propre ligne, mais il ajoute qu'il livrera le reste à la compagnie, au prix coûtant et à quatre pour cent d'intérêt. J'oublie vraiment combien il a gagné, quoique nous l'ayons entendu dire assez souvent pour le fixer dans notre mémoire, mais c'était certainement un beau dernier.

Mais, pourquoi les rails ne nous seraient-ils pas apportés au prix du marché? Et pourquoi le pays n'aurait-il pas le bénéfice de ce prix, quel qu'il puisse être? Ensuite, il y a l'exemption des droits sur les articles importés. En voilà de la protection! On me dit que ceux qui sont intéressés dans quelques-unes des industries languissantes des provinces maritimes et d'ailleurs sont en éveil, depuis que l'honorable monsieur a annoncé la prompto construction du chemin de fer Pacifique Canadien, dans l'espoir de voir arriver le jour où ils pourraient faire revivre leurs industries et ouvrir leurs usines pour produire les choses nécessaires à la construction de cette voie ferrée, et maintenant on nous apprend que les grands apôtres de la protection, ceux qui ont inauguré et qui perpétuent la politique nationale adressent le message suivant à leurs malheureux manufacturiers: "Vous n'aurez pas la permission de fabriquer ces articles parce que vous ne pouvez pas les manufacturer à un prix aussi réduit que le syndicat peut les acheter ailleurs. D'autres pourront souffrir, d'autres pourront être obligés de payer des prix plus élevés afin que vous puissiez vivre, nos bons amis du syndicat auront la liberté d'acheter sur le marché où les prix sont les plus réduits, et nous revendre ensuite sur le marché où les prix sont les plus élevés, et afin qu'ils puissent le faire nous renonçons aux droits d'importation sur les marchandises dont le syndicat a besoin.

Ensuite, il y a l'exemption des taxes sur les terres pour la longue période de vingt ans. Et ce terme de vingt ans est à compter du temps où la compagnie acquerra les terres, ce qui fait plus que vingt ans à partir d'aujourd'hui. Ce sera peut-être en moyenne vingt-cinq ans, plus que cela même. Je ne suis pas bien certain s'il ne sera pas facile d'arranger les choses de manière à prolonger le délai, car, par un arrangement commode à l'aide duquel elle ne retire pas les patentes avant qu'elle soit prête à vendre ses terres, la compagnie peut les tenir exemptes de taxe, jusqu'à ce

M. BLAKE

qui lui plaise de les mettre en vente, indéfiniment, jusqu'à ce que cela lui convienne.

L'honorable monsieur dit que cela a peut-être l'air d'une maladresse à première vue, mais que si le gouvernement, qui est le propriétaire des travaux, construisait la voie ferrée, les terres n'auraient pas été sujettes aux taxes, et pourquoi le seraient-elles lorsqu'elles sont placées à la disposition du syndicat? Il ne me semble pas que, parce que le gouvernement, dans l'intérêt du pays, et pour le bien public, pouvait contraindre le chemin de fer, le syndicat qui est partie contractante au marché dont j'ai parlé, doive avoir ce privilège. Mais c'est verser le syndicat dans le gouvernement, le mettre en quelque sorte à la place de ce dernier. Or je prétends qu'il y a une différence entre des intérêts privés et l'intérêt public. Si le gouvernement reste en possession de ces terres exemptes de taxes, croyez-vous qu'il en retardera la vente d'un seul jour, parce qu'elles ne sont pas sujettes aux taxes? Croyez-vous que la possession de ces terres le rendra moins désireux de vendre? Au contraire, son intérêt serait de vendre et de vendre rapidement. Mais l'intérêt du syndicat est de réaliser le plus d'argent possible, et s'il peut mieux atteindre ce but en retardant la vente qu'en vendant, son intérêt sera de retarder et d'encourir le moins de dépenses possible en même temps.

Toutes ses terres sont exemptes de taxe d'ici à ce qu'une autre génération ait succédé à celle-ci. Quel découragement cette réflexion ne devra-t-elle pas inspirer à ceux qui sont fixés sur les *homesteads* et les terres pris en vertu du droit de préemption, alternant avec les blocs de terrains qui doivent devenir la propriété du syndicat. On connaît les résultats de l'exemption de taxes. On les a vus sur une petite échelle, dans la ville de Toronto, il n'y a pas bien longtemps. Les parcs qui s'y trouvent ont été exemptés de taxes parce qu'on croyait que c'était une bonne chose pour le public que d'avoir des espaces ouverts dans la ville. Heureusement, l'exemption est aujourd'hui abolie: les propriétaires de ces terrains sont obligés de payer des taxes pour ces propriétés. Le résultat est qu'ils les mettent en vente. Il se disaient autrefois: "Nous avons de beaux parcs, nous les aimons beaucoup, ils augmentent graduellement en valeur à mesure que les autres propriétés de Toronto augmentent, et nous ne payons pas de taxes. D'autres personnes qui spéculent sur les terrains, paient de fortes taxes; nous convertissons nos terrains en parcs, nous ne sommes pas obligés de payer de taxes, et nous pouvons attendre longtemps et réaliser nos profits sans contribuer aux dépenses publiques." C'est là l'effet, sur une petite échelle, que produit sur l'esprit d'un individu l'exemption de taxes. Ce sera l'effet, sur une échelle gigantesque, de l'exemption en faveur du syndicat qui pourra retenir ses terrains d'une année à l'autre pendant vingt ans sans avoir à payer de taxes. Et pour cela il faudra nuire aux progrès du pays. Il ne saurait y avoir un obstacle plus grand au progrès du pays pour l'encouragement de nouveaux colons que de faire alterner de grandes étendues de terres non occupées avec les terres des colons. Nous qui connaissons l'histoire des premiers temps de la colonisation, nous savons tous quels sont les effets produits sur les cultivateurs occupant des étendues de terrains encore moins considérables—des fermes de 100 à 200 acres—par l'intercalation d'espaces inoccupés entre de telles fermes; nous savons que les désavantages du cultivateur sont triplés parce que les établissements ne sont pas voisins, il lui manque la clôture mitoyenne, les travaux des chemins et l'assistance des voisins, et toutes ces autres choses qui augmentent ces facilités pour mettre ses terrains en valeur. Maintenant, ajoutez à la difficulté qui existe sous ce rapport que l'immensité de cette étendue ne manquera pas d'augmenter à un haut degré, du moins, le fait qu'il n'y a pas de pouvoir pour imposer des taxes municipales sur 25,000,000 d'acres des terrains les mieux choisis, ceux qui se trouvent le plus près de la voie ferrée, et vous placez un obstacle au progrès, et vous rendez la difficulté

insurmontable; vous dites que le coût des chemins, des ponts, des écoles et des autres taxes municipales doivent être imposés aux colons, afin de permettre au digne syrdi-at de garder ses terrains jusqu'à ce que les travaux des colons aient suffisamment augmenté la valeur des terrains inoccupés pour engager des millionnaires, les détenteurs des parcs du Nord-Ouest, de les convertir en argent. Mais, M. le président, ce n'est que l'année dernière, lors de la discussion de cette question, lorsque nous nous sommes opposés à ce que le spéculateur puisse retenir le terrain, lorsque nous avons dit à l'honorable premier ministre que la colonisation serait retardée par le fait que de grandes étendues de terres seraient retenues par des personnes qui ne seraient pas liées par des conditions les obligeant à les coloniser, ce n'est qu'alors qu'il répondit par cet argument même. Il dit: "Ils seront forcés de vendre et de coloniser, parce que les taxes les y obligeront. Les taxes municipales les y forceront et en conséquence, vos craintes sont vaines." C'était sa réponse à notre argument, mais que vaut cette réponse en face de ce contrat ?

Quant aux 25,000,000 d'acres des meilleures terres les plus voisines de la voie ferrée, la seule raison que l'honorable monsieur aurait pu invoquer pour prouver qu'un tort immense ne résultera point du fait qu'on n'exigera pas la colonisation des terres comme condition, cette raison disparaît en faveur de ce malheureux syndicat. Je dis, M. le président, que s'il doit établir une agence d'immigration, il sera probablement de son intérêt de faire coloniser les concessions gratuites, et il pourra retenir une grande étendue de terres jusqu'à ce que le travail et l'industrie des colons occupant les concessions gratuites, aient construit les ponts, les chemins, amélioré leurs terres et ainsi donné de la valeur aux terres exemptes de taxes.

Je sais qu'il y a une autre considération qui les portera à coloniser les terres le plus tôt possible; je sais que les chemins de fer peuvent réaliser de beaux profits au moyen de la colonisation. Je sais que dans la région des prairies, l'on nous dit que 10 milles de chaque côté d'un chemin de fer peuvent suffire à l'entretien de cette voie ferrée. Oui, M. le président, je crois que cela est vraie, mais qu'est-ce qui le rend vrai? Ce sont les prix que les chemins de fer exigent. C'est parce qu'ils sont les propriétaires fonciers de toute l'étendue des vingt milles. C'est là ce qui rend la chose profitable, et à moins que vous ne leur ayez donné le pouvoir d'exiger ces prix exorbitants, ils ne porteront pas ce grand intérêt auquel j'ai fait allusion à placer des colons sur leurs terres.

Ensuite, il y a, ce me semble, un privilège pratique d'abandon, car je ne vois pas que le gouvernement ait un droit de réméré sur le chemin de fer ou sur les terres, dans le cas où les membres du syndicat ne construiraient pas les extrémités ou l'une ou l'autre des extrémités après avoir construit le centre.

De plus, ils ont les premiers privilèges quant aux lignes télégraphiques, aux élévateurs, et nous savons quelles sont les exactions pratiquées par les compagnies d'élévateurs combinées ensemble, et quant à d'autres matières, ils ont le droit de construire des chemins de fer partout où il leur plaira. L'honorable monsieur dit: "Eh! quoi, vous vous plaignez de cela? Mais, aux Etats-Unis, tout individu peut aller construire un chemin de fer partout où cela lui plaît." L'honorable monsieur est devenu, pendant le cours de cette discussion, admirateur ardent de la législation des Etats-Unis. Je veux lui rappeler que quels que puissent être les avantages de ce genre de législation—et nous n'en sommes pas à discuter cela—nous ne faisons pas contraster la situation du syndicat avec celles des heureux habitants des Etats-Unis qui jouissent de ces privilèges; nous examinons le syndicat au point de vue du Canada et des Canadiens et de leurs chemins et le programme de législation qui existe au point de vue des particuliers qui construisent des chemins de fer en ce pays.

C'est ce que nous avons à comparer, et la comparaison n'est pas satisfaisante, à part les dispositions spéciales de ce contrat, parce que ce n'a pas été notre habitude de donner à des particuliers le pouvoir de se constituer en société, de prendre possession de terres et de construire des chemins de fer où il leur convient. Si l'honorable monsieur est disposé à inaugurer un programme général de cette nature, qu'il le soumette et qu'il en dispose *pari passu* avec cette mesure; mais s'il donne à ce chemin de fer un pouvoir tel qu'il devienne difficile d'accorder des chartes à d'autres compagnies, qu'il ne nous dise pas qu'il met les membres du syndicat sur un pied d'égalité avec ses compatriotes—avec d'autres canadiens—lorsqu'il dit qu'ils auront des pouvoirs et que d'autres canadiens n'ont pas le pouvoir de construire des chemins de fer où bon leur semble. C'est une question sérieuse de dire au reste de l'univers: "Vous devez vous adresser au parlement et courir les risques de faire adopter un projet de loi, et de le faire adopter aux conditions que le gouvernement pourra imposer, afin que ces gens puissent avoir le droit de construire où ils le voudront. Cela aura pour effet d'empêcher les gens de s'adresser au Parlement. Ils répondront: "A quoi nous sert de nous adresser au Parlement?" Dès que nous aurons imaginé un projet pour une voie ferrée, fait des explorations et préparé notre projet de loi, le syndicat, qui remue l'or à la pelle, produira un plan au bureau du secrétaire et construira le chemin. Et s'ils ne prenaient pas des mesures pour mettre leur projet à exécution, le syndicat pourra intervenir et exploiter son chemin d'une façon préjudiciable à leurs intérêts. Cela ne servira qu'à donner au syndicat des avantages, des privilèges et un monopole qui sont refusés au reste de l'univers; mais il a le droit de construire n'importe où, il a le droit de choisir sont tracé—il n'y a pour lui aucune restriction quant à la direction que devront suivre ses lignes.

Il peut, aller au sud avec sa ligne-mère. Il peut au lieu d'en faire la grande artère de ce pays, au lieu de la fixer dans la position qu'elle a actuellement, obliquer beaucoup vers le sud, accaparer pour sa ligne-mère tout le trafic, empêcher à peu près toute concurrence possible, et sacrifier une grande partie des avantages du chemin de fer, comme grande ligne centrale reliant les divers points du pays.

Il est vrai que nous avons la protection. Nous avons la protection qui découle du consentement du conseil qui a signé ce contrat, et je vous laisse à dire, M. le président, qu'elle espèce de protection est celle-là. Mais il peut faire encore plus; il peut construire dans toutes les parties du nord, dans toutes les parties au sud de la ligne. Oui, partout au sud ou au sud-ouest, partout au midi, à l'ouest, oui, il n'y a pas de prohibition pour lui. Il peut descendre si cela lui convient ou si c'est son intérêt, descendre par la Montagne à la Toitue au Sault-Sainte-Marie, ou par toute autre ligne qui pourra le relier avec le chemin de fer St. Paul Minneapolis et Manitoba, si seulement il peut se mettre en bonne intelligence avec cette compagnie; si seulement ils peuvent s'entendre entre eux, car nous savons qu'elle est virtuellement la compagnie du chemin de fer de St. Paul et Manitoba, et quoi qu'il soit parfaitement libre d'aller où il lui plaît en opérant sa jonction avec les lignes américaines, nul autre ne doit avoir ce droit. Oh! non, cela ne se pourra jamais, après lui avoir payé une fois et demie le prix pour construire le chemin, lui avoir donné le chemin et lui avoir permis d'exiger ce qu'il voudra pour voyageurs et marchandises—cela ne se pourra jamais de permettre à qui que ce soit de construire au sud ou au sud-ouest. Non, il faut qu'il soit protégé dans les droits qui lui sont conférés, et il y a une prohibition pour vingt longues années, afin que personne ne puisse construire aucune ligne se dirigeant vers le sud ou le sud-ouest, relier toute ligne qui pourra s'approcher à une distance de quinze milles de cette abominable frontière. Mais il peut y aller lui-même, et lui seul, il peut la toucher, et cela ne produira aucun mal.

Il est le pays, il est le gouvernement, et naturellement il ne peut errer ; mais à tous et chacun de nous, il est solennellement défendu par le contrat du Parlement, qui engage nos descendants aussi bien que nous-mêmes ; engage tous ceux qui pourront être attirés dans le Nord-Ouest, déclare que dans la constitution de toute nouvelle province qui pourra être créée dans ce vaste territoire, il sera inséré une disposition constitutionnelle enlevant aux habitants de ce pays le droit de construire dans les endroits où cela pourrait être avantageux pour eux, et les laissant à la merci du syndicat. Il a le droit absolu ; vous ne pouvez le restreindre ; vous ne pouvez pas dire que d'autres peuvent construire avec le consentement du parlement, car le syndicat a le droit absolu, sans conditions, de construire d'une manière que personne autre n'a le droit d'adopter.

Il y a dans ceci un monopole virtuel de tout le commerce des territoires du Nord-Ouest, assuré par la loi pour au moins vingt ans, et cela veut probablement dire *in perpetuum*, au profit de cette compagnie. Il n'y a pas de garantie quant à la classe de facilités de transport qu'il doit fournir au public et il n'y a pas de garantie pratique quant au prix.

L'honorable monsieur nous a déferé à la clause de l'Acte général des chemins de fer, et il s'est glorifié du fait que le gouvernement s'est montré si soucieux des intérêts du pays qu'il a été jusqu'à imposer à cette compagnie certaines restrictions qui n'existent pas dans l'Acte des chemins de fer. Cet acte dit que 15 pour cent de profit sera le minimum au-dessous duquel, préteut-il, on ne peut réduire le tarif, nous l'avons réduit au chiffre modeste de dix pour cent. Je n'ai guère besoin de fuire observer que cette compagnie se trouve dans une position quelque peu différente de la grande masse des chemins de fer du Canada, à l'égard du parlement.

La grande masse des chemins de fer en ce pays ont été construits avec des ressources fournies principalement par des individus. Des sommes considérables ont été données de temps à autre par le gouvernement pour venir en aide à la construction de certaines lignes, mais la principale partie du capital de ces compagnies de chemin de fer est du capital particulier. Les restrictions que vous pouvez imposer sur le capital particulier, lorsque vous comptez sur ce capital pour courir les risques de construire un chemin de fer est une chose ; les tentations que vous pouvez trouver nécessaire d'offrir au capital particulier afin de l'induire à se placer dans ces entreprises en est une autre. Mais les mêmes considérations ne sont pas du tout applicables à un cas dans lequel vous dites à des individus : " Messieurs, nous vous donnons autant, et encore, la moitié autant qu'il est nécessaire de donner pour construire le chemin de fer et nous vous permettrons d'en devenir les propriétaires plus tard. Ce n'est pas du tout l'œuvre du capital particulier. Ces hommes placeront, pour un certain temps, jusqu'à ce qu'ils aient effectué des ventes de terres, quatre ou cinq millions qui leur seront remboursés à très bref délai, et ils auront cette entreprise sans avoir versé un seul dollar de leur propre argent pour son exécution ; et à part cela ils auront des millions d'acres. De la part de personnes, ayant tous ces avantages, qui doivent exploiter un chemin construit par le pays dans leur intérêt, nous avons le droit d'attendre des limitations plus rigides au lieu de limitations moins rigides quant aux prix et aux tarifs, et une compagnie possédant des privilèges si étendus que ceux-ci, des privilèges permettant de prolonger des lignes à travers tout le Nord-Ouest, de prévenir la construction de lignes rivales, des privilèges statutaires empêchant toutes autres personnes de construire des lignes commerciales, qui pourraient leur nuire, pour la raison expresse que cette construction pourrait leur nuire, — à pareille compagnie, possédant tous ces avantages, et n'ayant aucun désavantage nous devons nous attendre à imposer des limitations et des règlements plus rigides quant à ce qu'elle donnera au public pour tout ce

M. BLAKE

que le public lui donne. Eh ! bien, monsieur, que leur avons nous donné ? L'Acte général des chemins de fer, dans sa 17^{ème} section dit :

" 9. Aucun péage ne sera prélevé ni perçu, avant qu'il ait été approuvé par le Gouverneur en Conseil, ni avant deux publications hebdomadaires dans la *Gazette du Canada*, du règlement établissant tels péages et de l'ordre en conseil les approuvant :

" 10. Chaque règlement, fixant et réglant les péages, sujet à la révision du Gouverneur en conseil, de temps à autre, après qu'il aura été approuvé, et après qu'un arrêté du conseil réduisant les péages fixés et réglés par tout règlement, aura été publié deux fois dans la *Gazette du Canada*, les péages dans tel arrêté du conseil seront substitués à ceux mentionnés dans le règlement aussi longtemps que l'arrêté du conseil ne sera pas révoqué.

" 11. Le Parlement du Canada pourra, de temps à autre, réduire les péages sur le chemin de fer, mais non sans le consentement de la compagnie, ou de façon à produire moins de 15 pour cent par année de profit sur le capital dépensé pour la construction ; ni à moins que, après examen par l'honorable ministre des Travaux Publics, du montant reçu et dépensé par la compagnie, le revenu net de toutes les sources pour l'année précédente se trouve avoir excédé à 15 pour cent sur le capital ainsi dépensé.

Je ne sache pas que les pouvoirs de réduire les péages aient jamais exercés, soit par le Gouverneur en conseil, ou le Parlement, et je crois que l'existence de tels pouvoirs, dans le cas d'une compagnie comme celle-ci, seront toujours inefficaces. Je ne crois pas que ces péages puissent jamais être réduits par le Gouverneur en conseil, si le Gouverneur en conseil avait le pouvoir absolu de les réduire une fois établis. L'Acte lui donne le pouvoir absolu de les réduire lorsqu'ils seront établis, mais le syndicat sous ce rapport jouit aussi d'une limitation du pouvoir du Gouverneur en conseil, dont aucune autre compagnie n'a l'avantage. Une compagnie particulière de chemin de fer, formée avec le capital privé, à des risques privés, et servant le public aux risques de son propre capital, peut théoriquement, en vertu de cette section, être sujette à voir ses taux réduits par le Gouverneur en conseil, mais le syndicat a ce privilège spécial, accordé par la section 90 de son acte constitutif :

" La limite de la réduction des péages par le Parlement du Canada, prescrite par la onzième sous-section de la 17^{ème} section de l'Acte consolidé des chemins de fer, 1879, concernant les péages est par la présente étendue, de sorte que cette réduction pourra être telle que ces péages, une fois réduits ne produiront pas moins de 10 pour cent par année de profit sur le capital réellement dépensé dans la construction du chemin de fer, au lieu de pas moins de 15 pour cent par année de profit tel que prescrit par la dite sous-section ; et afin de plus que telle réduction qui ne sera par faite à moins que le revenu net de la compagnie, estimé tel que prescrit dans la dite sous-section, aura excédé dix pour cent par année au lieu de 15 pour cent par année tel que prescrit dans la dite sous-section. Et l'exercice, par le Gouverneur en conseil, du pouvoir de réduire les péages de la compagnie, tel que prescrit par la deuxième sous-section de la dite quatorzième sous-section, est par le présent limité à la même étendue, relativement aux profits de la compagnie et de son revenu net, que celle à laquelle le pouvoir qu'a le Parlement de réduire les péages est limité par la dite sous-section onze."

Ainsi, tandis que le Gouverneur en Conseil a, pour tous les autres chemins de fer, un pouvoir absolu de réduire le tarif des péages en aucun temps, le Gouverneur en conseil, quant à ce chemin de fer, ne peut réduire le tarif des péages à moins que ce soit à un point auquel ce tarif ne produirait pas moins de dix pour cent par an de profit sur le capital réellement dépensé par la construction du chemin de fer. Et c'est parce que ce n'est pas l'argent du syndicat. Est-ce parce que c'est notre argent sur lequel les dix pour cent doivent être payés, qu'il doit être assuré tandis que le capital privé doit être exposé à un dividende plus réduit ? Pourquoi ne doit-il pas être sujet à l'arrêté du conseil à un degré aussi complet que celui auquel les autres compagnies de chemin de fer sont soumises ? Comment se fait-il que le pouvoir du Gouverneur en conseil soit limité à ce dix pour cent ? Discutons un peu ce dix pour cent. L'honorable monsieur a risqué l'autre jour l'assertion que c'était sur le capital privé de la compagnie, mais il verra que son assertion n'est pas appuyée par les faits. Je serai très-heureux si l'honorable monsieur peut obtenir une déclaration des membres du syndicat que l'intention est qu'ils n'aient pas moins de dix pour cent de l'argent qu'ils ont eux-mêmes mis dans l'entreprise. Que rien de ce qui vient du pays—

que l'embranchement de la Baie du Tonnerre, par exemple, n'est pas compris, que les recettes provenant de la vente des terres ne sont pas comprises—que seulement ce que, après que les ressources publiques auront été épuisées, ces messieurs prendront dans leurs poches doit rapporter le dix pour cent. Si l'honorable monsieur veut dire cela, il fera disparaître une bonne partie de mes objections à son contrat.

Mais il ne peut le dire, ce n'est pas la convention; ce n'est pas le contrat; ce n'est pas la loi. Si ce contrat est adopté sans modification, le capital, d'où qu'il vienne, quoi qu'il puisse représenter l'argent que nous y aurons mis et l'argent que nous devons y mettre, et le produit des terres que nous donnons est le capital dépensé dans toute cette entreprise appelée par l'Acte le chemin de fer Pacifique canadien, qui a droit de rapporter dix pour cent. Et si vous dites que j'estime au-dessous de sa valeur le coût du chemin; si vous me dites, afin de prouver qu'ils ont fait un mauvais marché, que le chemin va leur coûter \$120,000,000, alors ils peuvent prendre \$12,000,000 par année en péages et cela sans dépenser même pour un temps très limité, plus de \$5,000,000 de leur propre capital. Les membres du Syndicat doivent prendre d'abord assez de profit sur la partie centrale, la partie rémunérative de l'entreprise, et ensuite ils prendront assez de profit pour exploiter l'extrémité qui se trouve à la Colombie anglaise et l'extrémité qui se trouve au lac Supérieur et après qu'ils auront assez reçu pour payer les frais d'exploitation de toute la ligne, après avoir enlevé aux cultivateurs du Nord-Ouest assez d'argent pour payer les dépenses d'exploitation de toute la ligne, ils pourront ensuite fixer le profit au taux qu'il leur plaira. Disons que le chemin coûtera \$30,000,000, cela fait \$9,000,000 de profit direct. Que ce soit \$120,000,000, le profit sera de \$12,000,000 par année, avant que vous puissiez réduire les péages une fois établis. L'intention est qu'ils aient un profit de dix pour cent. Vous établissez une clause à l'effet qu'ils auront un profit de pas moins de dix pour cent en tant que vous pouvez établir cette clause. A part cela, vous fixerez ces péages d'après les dépenses plus considérables qu'ils auront à faire et les recettes plus réduites qu'ils recevront d'abord pour couvrir les frais d'exploitation ou aider à les couvrir. Le syndicat dira avec raison: "Fixez le péage à un taux qui nous permette de faire un profit raisonnable en exploitant le chemin dans les conditions actuelles." Vous le fixerez et lorsqu'une fois vous l'aurez fixé, vous ne pourrez jamais le modifier jusqu'à ce qu'un jour arrive où la compagnie retirera \$9,000,000 ou \$12,000,000 par année de profit après avoir payé toutes les dépenses du chemin.

Et ce n'est pas tout. L'honorable monsieur a pris le chemin de fer *Union Pacific* comme type, et il peut y avoir une compagnie de construction, il peut y avoir un Crédit Mobilier du Canada, il peut y avoir des arrangements qui augmenteraient nominalelement le capital jusqu'à \$150,000,000, de sorte qu'il pourra paraître que \$150,000,000 auront été dépensés pour la construction du chemin de fer bien que le coût de la construction ait pu être de \$90,000,000 seulement. L'honorable monsieur nous a démontré lui-même comment les hommes sont trompés. Lui, l'homme principalement responsable de la rédaction de ce contrat, qui l'a soumis au parlement, qui a inséré cette clause que l'*Union Pacific* serait le type, croyait réellement que l'*Union Pacific* avait coûté les \$130,000,000 dont il a parlé.

Je vous ai démontré qu'il n'a jamais coûté rien qui approche de cette somme, que ce montant était un montant nominal créé par la fraude, par tous les artifices auxquels on peut avoir recours dans des cas semblables. Si l'honorable monsieur ne savait pas que le coût de l'*Union Pacific*, construit comme il l'a été, était bien moindre, ainsi que je l'ai dit, que le coût nominal, comment ses yeux d'ami pourront-ils jamais s'ouvrir à l'évidence qu'il est possible qu'on

atteigne ce résultat semblable dans le cas du chemin de fer Pacifique canadien.

Nous avons à recevoir encore une autre leçon de l'expérience. Quelques années nous ont fait voir les dangers qui existent à ce sujet. Depuis quelques années, la république voisine, ayant réalisé le plus grand développement des entreprises de chemin de fer du monde entier, ayant, je suppose, en chiffres ronds, quelques 90,000 miles de chemin de fer en opération, a eu l'occasion d'apprendre, et sait, par une triste expérience, quels sont les difficultés et les inconvénients qui découlent de ces grands bienfaiteurs de l'humanité, les compagnies de chemins de fer et les entrepreneurs de chemins de fer.

Les circonstances singulières favorisant chez nous la multiplication des maux du monopole, rendent encore plus nécessaire pour nous l'obligation de voir quels sont ces maux dont nos voisins ont eu l'expérience et d'imaginer des moyens de les détourner plutôt que de continuer aveuglément comme s'il n'y avait pas de maux ou si ces maux ne pouvaient être évités. Ces gens deviendront les propriétaires fonciers du Nord-Ouest. Ils prélèveront telle part des profits de chaque cultivateur du Nord-Ouest, qu'ils pourront prendre sans décourager ce dernier dans la culture des céréales pour le marché. Ils n'ont pas le droit de demander les privilèges donnés aux hommes qui construisent les chemins de fer à leurs propres risques. Ils n'occupent pas cette position. Vous leur fournissez l'argent pour établir un monopole commercial et vous leur donnez par le statut des garanties pour ce monopole et c'est votre devoir de les restreindre. Leur position exceptionnelle vous oblige à les restreindre lors même que les dangers généraux ne vous y obligeraient pas. Ne me parlez pas de la durée de ce marché. Il ne durera pas. Si vous adoptez cette loi, et si le pays dont vous parlez en termes si enthousiastes, est ce que vous le représentez, si la perspective de colonisation qu'il offre est ce que vous l'espérez, je dis que vous ruinez cette perspective en passant cette loi, et si ces espérances se réalisent en partie, malgré le passage de cette loi, je dis que les Canadiens seraient moins que des hommes s'ils permettaient que semblable loi soit maintenue. Vous parlez de l'émigration des Irlandais au Nord-Ouest. Vous leur proposez de tomber de Charybde en Scylla. Vous proposez à ceux qui gémissent sous la tyrannie de propriétaires individuels de s'exposer à la tyrannie d'une corporation gigantesque qui n'aura ni âme ni sentiments. Vous leur dites que leurs chances de profits dépendront de ce que cette corporation croira devoir leur faire payer comme tribut avant de livrer leurs produits sur le marché. J'ai fait allusion à quelques-uns des Actes de chemins de fer se trouvant dans cette position. J'ai fait allusion à ce qui se passe sur le chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba. Je ne crois pas qu'il y ait d'exception. Ils font tous la même chose lorsqu'ils le peuvent. Je crois que c'est là la moyenne de la moralité des propriétaires de chemins de fer aux Etats-Unis, qu'ils doivent exiger autant que le trafic peut payer, pourvu qu'ils ne prennent pas assez pour empêcher la continuation du trafic. Je crois qu'ils exigent un tarif aussi élevé qu'ils le peuvent, dans tous les pays, et je fournirai à l'instant d'excellentes preuves à l'appui de cette assertion. J'ai dit que l'autre cote, celle du transport du blé d'Emerson à Toronto, était de 45 centins. Le tarif à un prix raisonnable devrait être de 1½ par 100 milles ou 17½ centins pour la distance 1,300 milles. De fait, je crois que le tarif de Saint-Paul, en descendant, est beaucoup plus bas que 1½ centins par minot, et qu'en conséquence une proportion beaucoup plus considérable que ce que produirait ce taux est prélevée par le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba. Mais en admettant qu'il y aurait, d'après ce calcul, une juste compensation de 5½ c., vous avez 27½ c. par minot en sus d'un tarif raisonnable de transport, et si vous accordez 25 minots par acre pour les premières années dans la vallée fertile de la Rivière-Rouge, cela représente, déduction faite

d'un prix raisonnable pour le transport, une taxe de \$6.82¹/₂ c. par acre que le cultivateur paie sur chaque acre qu'il consomme en blé. Et au taux coté au moulin le plus considérable de Minneapolis, peut-être le plus considérable de l'univers, le 14 décembre dernier, un taux spécial,—et c'est une des clauses principales de leur code que de faire beau coup d'affaires à un taux spécial,—le taux le plus avantageux qui puisse être offert, était de 21c. par minot. 5.20 en moyenne serait un paiement très suffisant; le résultat est le surplus exigé 15.80, car c'était là un taux spécial, ce serait une route de \$4 sur chaque acre en sus du paiement d'un tarif raisonnable pour le transport, et c'est là la position du colon qui se trouve à la frontière. Dans quel position se trouvera le colon qui est à 200, 300 ou 400 milles de la frontière, ou plus à l'ouest? Naturellement, les propriétaires des chemins de fer ne pourraient continuer à exiger ces prix, parce qu'il y a une limitation à leurs taux, qui ne peuvent excéder ce que le trafic peut payer. Mais comment ce taux fonctionne-t-il sur la frontière? D'ici à long-temps une bonne partie des meubles devront être importés, un point qui n'est pas plus important pour le fermier que pour le manufacturier. Une charge ordinaire de wagon de meubles vaut, une fois à bord dans Ontario, \$700. Le transport de n'importe quelle partie d'Ontario jusqu'à Winnipeg sera d'environ \$280 ou 40 pour cent sur le prix d'achat. Ajoutez à ces \$280 le profit du marchand, ou 25 pour cent, et vous avez 50 pour cent de plus pour le consommateur. C'est là un fait assez alarmant. En sus de cette augmentation de 50 pour cent, pour livrer les meubles à Winnipeg, combien faudra-t-il encore ajouter à ce taux pour les transporter à l'intérieur? Mais pour ne parler que de Winnipeg, si les mêmes prix sont proportionnellement exigés pour les meubles que pour les instruments aratoires, le colon sera sérieusement opprimé, le chemin de fer de Saint Paul et Manitoba ayant un monopole en exigeant sur les meubles, après avoir reçu un tarif raisonnable pour le transport, une taxe de 18¹/₂ pour cent sur leur valeur. Si ce taux n'est pas exigé, je n'ai pas de doute qu'il en sera exigé un autre ce montant à 12¹/₂ ou 15 pour cent sur la valeur des meubles en sus d'un prix de transport raisonnable. Il n'est pas étonnant que vous ayez besoin d'un droit élevé pour exclure les meubles fabriqués près de la frontière du côté américain. J'ai ici les cotes des prix sur les classes générales de fret, montrant le tarif de fret entre Toronto et Winnipeg. Pour fret de première classe de Toronto à Chicago, 515 milles, 60 centins; de Chicago à Saint-Paul, 409 milles, 75 centins; de Saint-Paul à Saint-Vincent, la ligne des monopoleurs, 390 milles, \$1.50; de Saint-Vincent à Saint-Boniface, 67 milles, 25 centins. Fret de seconde classe: de Toronto à Chicago, 50 centins; de Chicago à Saint Paul, 60 centins; de Saint-Paul à Saint-Vincent, \$1.30; de Saint-Vincent à Saint-Boniface, 21 centins. Troisième classe: pour la première distance, 515 milles, 40 centins; pour la seconde, 409 milles, 45 centins; pour la troisième classe, jusqu'à l'heureuse région de Saint-Vincent, 390 milles, \$1.10, et la quatrième classe, de Saint-Vincent à Saint-Boniface, 19 centins. Fret de quatrième classe: première distance, 30 centins par 100 lbs; seconde, 35 centins; troisième, 90 centins; quatrième, 14 centins. J'ose dire que ces chiffres sont assez alarmants. Ils indiquent des profits beaucoup plus élevés qu'il n'est nécessaire pour donner une compensation raisonnable. Ce sont des chiffres de monopoleurs, une compensation d'abord et ensuite une taxe ou un droit aussi élevé qu'il puisse l'être sans ruiner le trafic, un fardeau des plus terribles sur la producteur et le consommateur. J'ai dit que je donnerais quelques preuves quant aux vues générales des propriétaires de chemin de fer à ce sujet. Ceci ne se borne pas aux monopoleurs absolus, ils sont tous plus ou moins monopoleurs. Deux grands présidents de chemins de fer, Vanderbilt et Jewett, ont formulé en 1879, je crois, la règle des chemins de fer devant un comité de la législature de de l'état New-York chargé

M. BLAKE

de s'enquérir des péages des chemins de fer. La règle était celle-ci: "Exiger tout ce qu'un produit peut payer et stimuler en même temps la production de ce produit." Vous voyez que je ne m'attaque pas seulement au chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba. Ils suivent toute la même règle, mais quelques-uns sont en position d'exiger plus que les autres. Tous sont animés du même désir. Les grands chemins de fer miniers ont une belle manière de simplifier les choses. Vous allez trouver le gérant de l'un de ces chemins et vous lui dites: "Je veux expédier du minerai à tel endroit, quel est votre tarif par tonneau?" Il demande ce que votre minerai doit rapporter. Vous répliquez: "Qu'avez-vous à voir là-dedans?" Il réplique: "Il faut que je sache la proportion d'argent que votre minerai contient. S'il rend \$30 au tonneau j'exigerai dix piastres." Si votre minerai produit \$300, il exigera \$100 pour le fret, ou autant que le trafic pourra payer. Le rapport de l'assemblée de la compagnie de chemin de fer de l'état de New-York, en 1879, dit après une année d'enquête:

"Le tarif sur le blé, entre Chicago et New-York a varié de 15c. qu'il était en août,—un prix raisonnable—à 40 c. en novembre. Il en coûte autant au chemin de transporter les produits en août qu'en novembre. Le tarif a été élevé tout simplement parce que la condition du marché le demandait et que ce produit pouvait payer cette augmentation. Le tort consiste non-seulement en ce que les compagnies ne remplissent pas leurs fonctions comme voituriers, mais en ce qu'elles prennent en considération le profit probable ou possible d'un envoi pour ajuster leur tarif en conséquence. Si l'expéditeur a quelque chance de faire un profit considérable, elles le forcent à le partager avec elles. Si la marge est restreinte, elles décident si l'envoi sera fait ou non, s'il aura pour résultat un profit ou une perte, et le montant du profit ou de la perte."

Voici des déclarations qui méritent réflexion. C'était là un comité nommé pour étudier la question relativement à l'état, à travers lequel comme vous savez, passe un courant énorme de trafic, et principalement un courant énorme de cette classe de trafic que nous devons espérer d'ici à long-temps, pouvoir exporter de notre Nord-Ouest, c'est-à-dire les grains. A travers l'état de New-York et au port de New-York, il passe et arrive des millions et des millions de minots chaque année. Voyant que ces maux existaient, la Chambre de l'état de New-York nomma un comité pour faire enquête, et une enquête très minutieuse, qui a duré environ un an fut faite, et cette enquête prouva que c'était là le principe mis à exécution par les compagnies de chemin de fer, autant qu'elles pourraient le faire dans les circonstances où elles se trouvaient: si l'expéditeur a la moindre chance de faire quelques profits, elles l'obligent à partager. En discutant la question qui est si importante pour nous, ce comité disait:

"Le prix des céréales est réglé par la demande. La demande de l'Europe règle la demande des cotes maritimes et cette dernière règle à son tour les quantités qui doivent être transportées.... Le prix des blés est gouverné par le marché de Liverpool; le producteur de l'ouest peut recevoir, pour ses céréales, le prix du marché ainsi fixé, moins ce qui a coûté pour placer ses produits sur le marché; et le témoignage d'hommes qui sont engagés dans ce commerce depuis de longues années, qui ont juré d'après leur expérience personnelle, est que la réduction agit au bénéfice du producteur de l'ouest et n'affecte pas le prix payé par le consommateur, tandis qu'une augmentation dans les prix diminue *pro tanto* le prix reçu par le producteur."

Tel est la preuve pratique de ce dont ils donnent des exemples. Il y a encore une déclaration très importante, faite à ce sujet par le juge Black; elle se lit comme suit:

"L'équité des prix ou des péages qui peuvent être exigés sur un chemin de fer quelconque, dépend des dépenses d'exploitation, d'entretien et de construction. Ces dernières dépenses seront naturellement le principal élément dans le calcul, car les péages doivent être assez élevés pour donner à la compagnie un profit raisonnable sur le capital qu'elle y a placé. Mais plusieurs de ces compagnies ont omis des montants considérables de débetures et de capital-action, pour lesquels les porteurs n'ont rien payé ou ont beaucoup moins que leur valeur nominale. Une autre manière d'augmenter leur valeur apparente est de donner une valeur fictive à leur capital, sous prétexte de l'augmenter, tandis que de fait, les parts additionnelles sont divisées entre les actionnaires sans mettre un dollar de plus dans l'entreprise. Naturellement, personne ne croit que le coût réel du chemin doit être estimé d'après le montant nominal de ces débetures ou de ces actions. Il est facile à un ingénieur compétent de dire combien chaque chemin doit coûter, en supposant que les travaux soient exécutés avec honnêteté et libérale-

ment payés. Ceci étant déterminé, vous avez la vraie base qui vous démontrera quel doit être le taux des péages."

"La plupart de nos chemins de l'ouest sont construits avec le produit de terres publiques données directement ou indirectement par les États-Unis aux diverses compagnies qui les ont actuellement en charge. Ils n'ont réellement rien coûté aux actionnaires et, dans certains cas, ils ont eu des terrains valant beaucoup plus que toutes les dépenses de construction, de matériel, et d'exploitation. Les deux compagnies entre Omaha et San Francisco ont réalisé en argent avec les bons, les terrains et les hypothèques de leurs privilèges, quatre ou cinq fois autant qu'elles ont nécessairement dépensé sur les chemins. Les actionnaires sans avoir rien payé ont mis le surplus énorme dans leurs poches. Ces chemins ainsi construits aux frais du public et dans certains cas payés cinq fois par le public, sont maintenant réclamés comme la propriété privée des compagnies et l'on nie complètement au public le droit de les utiliser comme chemins publics; cependant, je crois que les droits qu'ont ces compagnies d'exiger des péages raisonnables, est basé sur la même fondation que celui des compagnies dont les chemins sont construits par les actionnaires eux-mêmes à leurs propres frais. La concession des terrains a donné aux concessionnaires un titre qui ne pourrait être révoqué si ses conditions étaient remplies. S'ils ont vendu ou hypothéqué les terrains, et placé les produits dans la construction d'un chemin de fer d'après une charte d'un gouvernement d'état ou du gouvernement général qui les autorise à prendre un profit raisonnable sous forme de péages, ils ont tout autant de droit aux péages que si le capital pour construire le chemin avait été fourni par eux-mêmes, c'est-à-dire que ces compagnies qui ont construit les chemins de fer avec un capital fourni par le public, ont le même droit que les autres compagnies, d'exiger un péage raisonnable. Mais leur demande d'un péage excessif, qu'on ne peut pas plus condamnable devant la loi, semble aux yeux de la raison une offense plus répréhensible.

"Si les compagnies de chemin de fer, ont le pouvoir illimité qu'elles réclament, alors toutes les affaires sont à leur merci. L'agriculture, le commerce et les manufactures doivent souffrir ce qu'il leur plaît d'imposer. Elles peuvent voler à l'ouvrier le pain qu'il gagne, et priver toutes les entreprises de leurs justes récompenses. Quoique ce pouvoir ne leur appartienne pas légalement, on leur a permis de l'usurper, et je n'ai pas besoin de vous dire qu'elles en ont grossièrement abusé. Elles avouent qu'en imposant leurs exactions elles n'ont en vue que leur propre avantage, sans considérer les droits et les intérêts du public. Elles affirment audacieusement leur détermination d'exiger autant que le trafic peut supporter: c'est-à-dire, qu'elles prendront tout ce qu'elles pourront prendre sur le profit de chaque homme d'affaires, sans forcer ce dernier à abandonner son négoce. En somme, ceci équivaut à la taxe la plus énorme, la plus oppressive et la plus injuste qui ait jamais été imposée sur l'industrie de n'importe quel peuple sous le soleil. L'irrégularité avec laquelle cette taxe est imposée la rend encore plus lourde. Des hommes s'engagent dans une affaire qui peut être florissante d'après le tarif actuel, et sont ensuite écrasés sous le fardeau qu'on leur jette subitement sur les épaules dès qu'ils commencent à réussir. C'est l'habitude des compagnies de chemin de fer de changer leur tarif souvent et soudainement, et surtout de porter les prix à un taux ruineux sans aucun avis préalable. Les cultivateurs du Grand Ouest ont recueilli une forte récolte de grains qu'ils peuvent vendre à des prix raisonnables dans les ports de l'Est, même avec les prix de transport exorbitants de l'été dernier. Mais maintenant on dit que les compagnies de chemin de fer se sont entendues entre elles pour augmenter le fret de cinq centins par quintal, ce qui équivaut à une taxe d'exportation, sur toute la récolte, qui atteindra probablement le chiffre de \$75,000,000. Les fermiers doivent se soumettre à ce vol de grand chemin, sous peine de garder leurs produits et de les laisser pourrir en leur possession. Ils se soumettent naturellement, comme toutes les autres classes industrielles se soumettent à de semblables impositions.

"La simple justice demande impérieusement que les prix du fret soient réglés, fixés et prescrits par la loi et qu'ils ne puissent pas être changés sur le simple désir des compagnies de chemin de fer."

Maintenant, M. le président, il me semble que n'était-ce la fertilité merveilleuse et la grande étendue du Nord-Ouest, le peuple n'aurait pu supporter les taxes que les compagnies de chemin de fer leur ont imposées, et comme tous les ans la fertilité du sol diminue, comme chaque année la récolte par acre est moindre, cela deviendra un fardeau tel que les circonstances exigeront un changement soit par acte du Congrès, soit autrement. Cela deviendra un fardeau trop intolérable pour qu'on le supporte longtemps; je parle du contrôle que ces grandes compagnies de chemin de fer ont sur ce grand pays et sur les intérêts agricoles du grand Nord-Ouest. Et pendant que cet état de choses existe dans la république voisine, pendant que la population de cette république gémit sous le fardeau, lorsqu'elle regarde autour d'elle pour trouver les moyens de faire disparaître les maux créés par les compagnies existantes possédant des droits acquis, le gouvernement de ce pays, sourd aux leçons que la république enseigne, se propose d'attirer sur le pays et d'inaugurer des maux dix fois plus graves. A quoi sert notre magnifique chemin jusqu'à la Baie du Tonnerre? A quoi a servi de dépenser des millions pour produire une pente extraordi-

naire et faire d'excellentes dispositions au sujet des courbes qui existent sur le chemin? Mais n'était-ce pas pour diminuer les prix à la tête de la navigation et pour nous mettre à même de défier la concurrence, en ayant un bon port, et on nous mettant en position de pouvoir transporter le fret un peu à meilleur marché que nous le pouvons de Prince Arthur's Landing à Montréal par les lacs, qu'ils peuvent le faire de Duluth? N'était-ce pas pour encourager les cultivateurs du Nord-Ouest par la déclaration suivante: "Messieurs, voilà un pays dans lequel nous n'avons pas à payer des prix de fret de monopoleurs, un pays dans lequel le gouvernement lui-même, afin que vous puissiez faire transporter vos effets à bon marché, a construit au prix d'une dépense tout-à-fait inutile pour d'autres fins, un chemin de fer, supérieur à tout autre peut-être, à l'exception du Canada Southern, et capable de transporter votre fret au prix le plus réduit possible. Les pontes et les dispositions quant aux courbes du chemin sont telles, ainsi que vous le verrez par le rapport de l'ingénieur en chef soumis à la dernière session, qu'elles nous permettent de transporter, à une fraction près, le double de la charge payante qui peut être transportée sur les moyennes des pentes et des courbes. Il pourra donc transporter le fret à peu près à moitié prix."

En calculant que le prix du transport sera réduit de moitié—je ne dis pas que ce sera absolument la moitié, parce qu'il y a d'autres circonstances qu'il peut être nécessaire de considérer, mais approximativement, il pourra transporter le fret à bien peu de chose plus que la moitié des prix moyens. Ce sont là les moyens, ce sont là les avantages que vous aurez à offrir à la population du Manitoba et du Nord-Ouest d'ici à un an ou deux. Mais, M. le président, pour qui sont les avantages qui résultent de ces rampes splendides; pour l'avantage de qui ce chemin de fer magnifique, construit de façon à pouvoir être exploité et entretenu à très bon marché et que des convois énormes ayant une longueur double de celle des convois des autres chemins de fer peuvent y être transportés? A qui le gain doit-il profiter, si le fret peut être transporté à un coût moindre, et que vous n'avez fait que donner une marge plus large pour diviser les profits des récoltes à la compagnie de chemin de fer? Alors je puis dire que cette dépense est très-désavantageuse et ne rapportera aucun profit.

Nous sommes tenus, dans mon opinion, par le devoir le plus clairement défini, envers notre pays, de voir à ce que les avantages spéciaux offerts par le chemin de fer de la baie du Tonnerre, en pouvant transporter le blé du nord-ouest aux côtes maritimes, et rapporter les produits manufacturiers de l'est au nord-ouest, à des prix modérés, ne puissent être employés à donner des profits encore plus considérables à une compagnie de chemin de fer, mais que le transport à prix réduit soit assuré au public—dont l'argent a payé ce chemin, et qui devra pendant plusieurs générations à venir, porter le fardeau de l'intérêt sur cet argent.

Maintenant, il y a plusieurs remèdes. La concurrence est sans doute un remède imparfait, parce que les concurrents peuvent s'entendre, mais elle vaut mieux que rien. Voyez ce qu'elle fait entre Chicago et New-York! Voyez ce qu'elle fait entre Chicago et Montréal! Comparez ces distances et les tarifs qui y sont exigés sur les lignes avec les tarifs où il n'y a pas de concurrence comme dans le cas que je vous ai cité au sujet du chemin de fer Saint-Paul et Manitoba. Et rappelez-vous que souvent, bien qu'il puisse être difficile de faire durer une rivalité, et quoique l'on ne puisse s'assurer que les concurrents ne s'entendent pas, cependant la possibilité de la concurrence, et la conviction qu'un tarif exorbitant peut amener la construction d'autres chemins, suffit pour tenir ces compagnies en échec. Mais vous empêchez tout homme qui ne travaille pas dans l'intérêt du syndicat de construire un chemin pouvant établir la concurrence. Non-seulement vous n'assurez pas la concurrence, mais vous

empêchez de propos délibéré la possibilité de la concurrence, et l'honorable ministre semble se féliciter de ce qu'il a assuré une consolidation d'intérêts avec la compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, de sorte que ce même chemin de fer de la baie du Tonnerre que la population attendait, qu'elle espérait, et pour la construction duquel elle priaît, lui est fermé comme moyen de secours, et le syndicat doit contrôler toutes les issues conduisant vers le Nord-Ouest.

Une commission publique donnerait peut-être quelque soulagement, quoique l'un des princes des chemins de fer à New-York ait exprimé son opinion à l'effet que ces commissions doivent avoir l'un ou l'autre de ces deux résultats : ou les commissaires doivent être les propriétaires du chemin de fer ou le chemin de fer doit être le propriétaire des commissaires. Cependant il pourrait être fait quelque chose dans ce sens.

Une clause exigeant que le tarif soit fixé en tenant compte du coût réel du transport, en y ajoutant un profit raisonnable, un profit considérable si vous le préférez sur le capital individuel qui pourrait avoir été placé dans l'entreprise, serait un remède praticable. Il serait bon d'y insérer une clause qui donnerait au gouvernement le moyen de s'enquérir de temps à autre de ce qu'est le coût véritable du transport, du montant du capital individuel, réellement versé, et qui allouerait même 20 pour cent de profit sur le montant de ce capital; il serait bon de réserver les droits publics sur le chemin, de donner à d'autres compagnies, le droit d'exploiter d'autres chemins; d'insérer une clause donnant un droit de réméré au gouvernement sur le chemin; une clause donnant au public le pouvoir de racheter la ligne à des conditions raisonnables, telles que celles contenues dans l'Acte des chemins de fer. Une clause dans tous les cas, qui permettrait aux provinces que nous espérons créer dans le Nord-Ouest et qui doivent être traversées par le chemin de fer d'acquérir le chemin serait une bonne chose. Si l'on pouvait leur permettre d'acheter le chemin d'après une certaine évaluation, et de se débarrasser du monopole paisiblement et non de vive force, cela serait bien. Et il y a d'autres moyens tels que la fixation des tarifs à une moyenne générale, et en définissant les droits minimum. Mais rien de tout cela n'a été fait, rien de tout cela n'a été essayé. Nous nous disposons, en dépit des leçons si souvent répétés de l'expérience, à créer, aujourd'hui, en l'année 1880, ce que, j'ose le dire, les hommes dont l'honorable monsieur a parlé ne songeraient pas à créer aux Etats-Unis.

Je m'oppose à ce projet parce que je crois ce projet contraire aux intérêts du pays, et pour d'autres motifs. L'honorable monsieur avait raison de faire allusion à mon discours de l'année dernière. Je crois, encore, au raccordement à l'est. Je crois que les intérêts de ce pays exigent qu'il y ait des communications directes par voie ferrée entre l'est et le nord-ouest, mais je suis d'opinion que les intérêts du pays exigent que ce raccordement soit différé. Je ne crois pas que les intérêts du pays demandent que nous encourions des dépenses énormes afin d'assurer ce raccordement dans les circonstances actuelles. Je crois que la ligne du Sault Sainte-Marie, dans la présente condition des affaires de chemin de fer, des deux côtés de la frontière, offre la solution pratique de ce problème. Une solution très-facile, très-simple et possédant des avantages évidemment beaucoup plus considérables que les plans du gouvernement. La ligne du Sault vous donne en premier lieu, un raccordement dans deux ans, ou dans trois au plus. Voulez-vous une communication directe par chemin de fer avec le nord-ouest? La ligne que vous proposez de construire vous le donne dans dix ans; la ligne du Sault Ste. Marie vous l'offre en trois ans au plus.

Elle vous donne cette communication à travers une région propre à la colonisation, tandis que la ligne que vous proposez d'exploiter passe autant que nous le sachions par la rive nord à travers une région désolée

M. BLAKE

presque complètement impropre à la colonisation. Elle vous donne donc une ligne, qui en tant que le trafic intérieur du pays est concerné, nous mettra à même de réduire les dépenses en donnant un commerce profitable qui n'existerait pas avec une ligne de la rive nord, et naturellement si le trafic d'entier parcours doit payer les dépenses totales d'exploitation des 660 milles de chemin de fer, le trafic d'entier parcours devra payer un tarif plus élevé qu'il ne paierait si les frais étaient diminués par les résultats de l'exploitation d'un chemin à travers un pays colonisé. Je n'ai pas le moindre doute que cela peut être fait. Les avantages commerciaux de cette ligne sont tels que cela devra être fait. Si vous préférez prendre la somme d'argent et la quantité de terrains que vous allez donner pour la construction des soixante-trois milles de la baie du Sud-Est à la rivière à l'Éturgeon, et si vous les accordez comme subside à la compagnie, elle construira tous les 260 milles y compris les 63 milles; et je n'ai pas de doute que vous pouvez donner l'entreprise sous trente jours de cette date. Je crois que la compagnie du Canada Central ne souffrirait pas qu'une autre compagnie prit le chemin si ces conditions étaient offertes, et je suis très certain que d'autres compagnies offriraient de le construire à ces conditions. Nous savons même qu'une offre a été faite, peut-être que le prix est trop élevé; mais je n'ai pas le moindre doute que, comparé au plan de la Rive Nord, il serait infiniment plus avantageux. Je crois que cette offre consiste à construire le chemin à raison de 4000 acres de terrains et \$4000 par mille pour 290 milles, un peu plus que ce que vous paierez pour les soixante-trois milles. Mais je crois que ce prix est trop élevé et qu'on pourra sans difficultés en avoir une plus avantageuse. Maintenant pourquoi vous dis-je que nous pourrions faire construire le chemin à un prix si réduit? Premièrement, parce que le chemin, passant, comme je l'ai dit, à travers un pays presque tout propre à la colonisation, présente, en lui-même, la perspective d'un trafic local rémunérateur. Mais ce n'est pas la seule, ni la principale raison.

Tout homme qui regarde une carte ou qui sait ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, doit savoir que ce chemin est la clef de la position; que l'avenir du Canada, et spécialement de Montréal, dépend du fait que nous ayons la ligne la plus courte par la voie du Sault Sainte-Marie, par où le trafic du Nord-Ouest américain, comme celui du Nord-Ouest canadien, doit passer pour se rendre aux vapeurs océaniques. Et ensuite vous avez une ligne de première classe parce que le grand trafic le soutiendra, parce que le grand trafic le demande, et vous avez tous les avantages, les facilités et le bon marché qui distinguent une ligne de première classe et un grand trafic. Cette ligne nous donnera le commerce sur une profondeur que j'estime à 400 milles de notre frontière à travers tout le continent. Elles nous donnera dès maintenant le commerce jusqu'à un endroit de 60 ou 70 milles au sud de St. Paul, et lorsque des communications plus courtes seront établies entre cette région et le sud, sur une distance encore plus grande. Mais 300 ou 400 milles en profondeur sur toute la longueur d'un continent nous sont assurés par le chemin. Elle nous donnera un commerce dès maintenant.

On nous dit de nous réjouir, parce que dans dix ans, nous aurons un chemin jusqu'au nord-ouest et que nous pourrions faire le commerce avec les colons qui s'y seront fixés. Je propose que vous adoptiez un plan, qui, dans trois ans, vous donnera une route courte jusqu'au Nord-Ouest, et vous donnera, en conséquence, sept années avant que votre projet ne vous le donne, et pour toujours après ce délai, des communications par chemin de fer avec le Nord-Ouest, et dans trois ans et pour toujours après ce délai un trafic alimenté par plus de 1,200,000 américains au sud de la frontière. On estime que la population des Etats-Unis qui serait tributaire de cette route, et qui irait en augmentant constamment serait comme suit: nord du Michigan, 125,000; nord du Wisconsin, 225,000; partie du Minnesota, 600,000;

le Dakota, 135,000; le Montana, 39,000; le territoire de Washington, 65,000; l'Idaho, 30,000; ou un total de 1,200,000 actuellement dans ces territoires et qui seraient tributaires de notre ligne. Vous avez tout le commerce du *Northern Pacific Railway*, cette grande compagnie, qui vient de reprendre une nouvelle vie, qui a réglé ses affaires financières, et qui prolonge rapidement ses lignes, non seulement à l'ouest mais à l'est pour arriver au Sault. Elle est maintenant rendue à Duluth, et il y a encore 114 milles en voie de construction du côté du Sault depuis la jonction du *Northern Pacific* près de Duluth. Mais par cette ligne vous avez encore plus: vous avez la ligne la plus courte de San Francisco en Europe. Si vous voulez spéculer sur le Nord-Ouest, je vous offre des communications qui vous permettent de spéculer sur cette région et sur le sud-ouest en même temps, ce qui vous donne aujourd'hui tout le grand ouest comme présent. Il est douteux que le meilleur tracé ait été choisi. Il n'est pas impossible que le meilleur tracé soit encore à choisir entre la baie du Sud-Est et le Sault. Je suis pour la route la plus courte, que ce soit au sud ou au nord du Nipissingue. J'ai proposé il y a longtemps que le chemin passe au sud de Nipissingue; s'il était prouvé que cela fût praticable dans l'intérêt du chemin de fer. Je croyais que les intérêts de ma province rendait cela juste et raisonnable; mais le chemin qui était proposé alors était tout à fait différent. Il devait passer par la Mattawa, il était isolé de la province. Je demande la ligne la plus courte, dans l'intérêt de tous. Mais pour comparer les lignes de communications, je prends des distances non dans des lignes directes projetées mais des lignes étudiées autant que possible. Mes chiffres diffèrent un tant soit peu de ceux de l'honorable ministre, je crois qu'il a porté à 460 et quelques milles la distance de Winnipeg à Duluth. Je crois que ce chiffre est exact mais il n'est pas juste de prendre la distance de Winnipeg à Duluth pour les fins du calcul. Vous allez seulement jusqu'à la jonction de *Northern Pacific*, qui est à 22 milles de Duluth, et vous avez une distance de Winnipeg, non par une ligne directe de Winnipeg, mais par deux angles droits d'un triangle rectangle de 412 milles. A Emerson, vous rejoignez le chemin de fer de St. Paul, Minneapolis et Manitoba que vous suivez jusqu'à Glyndon, de là par un détour qui pourrait être raccourci de 100 milles sans difficulté. De fait, l'étude que l'on a fait d'une certaine ligne le prouve. L'honorable monsieur a donné le chiffre de 410 milles de cet endroit jusqu'au Sault. J'ai éprouvé quelques difficultés à contrôler ces chiffres à cause des données contradictoires, mais j'accepte les chiffres de l'honorable ministre. Du Sault jusqu'à la baie du Sud-Est je compte 290 milles, ce qui est plus que l'on n'ait jamais compté auparavant et plus je crois que l'on ne trouvera lorsque l'on se sera assuré de la distance exacte. On me dit que le développement total des courbes sur la route indirecte est de 294 milles, et je pense que 290 milles est une estimation raisonnable tandis que la distance à vol d'oiseau n'est que de 234 milles, de la baie du Sud-Est à Montréal, la distance est de 364 milles soit un total de 1506 milles par la route indirecte de Winnipeg à Montréal. Cette route peut être raccourcie d'au moins 100 milles lorsque les nécessités le requerront. Maintenant, la ligne canadienne, comme je l'ai établi, est de Winnipeg à la baie du Tonnerre, 428 milles; de la baie du Tonnerre à la baie du Sud-Est, 663 milles; de la baie du Sud-Est à Montréal, 1455 milles, ou quelque chose de moins, que la route du Sault. L'honorable monsieur trouve que c'est encore plus court. Il trouve 371 milles de Winnipeg à Linkoping Station. Il suppose que le synicat suivra la ligne à partir de Linkoping, et il compte que sa distance est plus courte de 34 milles. A la dernière session il nous a dit qu'il n'était pas certain qu'il ne continuerait pas directement jusqu'à la baie du Tonnerre. Nous n'avons reçu depuis lors aucun renseignement qui puisse nous permettre de juger de son plan, et les renseignements que nous avions étaient à l'effet que

la ligne était tellement embarrassée par un lac qu'il a appelé le lac du Chien, je crois, pas bien loin de la baie du Tonnerre, qu'il ne pourrait économiser beaucoup en rejoignant la grande ligne plus loin. Mais même en admettant les chiffres de l'honorable monsieur, 1,421 milles, et en les comparant avec 1,506 milles, la ligne du Sault n'a que 85 milles de plus. D'après mes calculs elle n'a que 51 milles de plus et je suis convaincu qu'elle peut être raccourcie encore de 50 milles. Pour des fins de comparaisons vous pouvez considérer les deux lignes comme étant d'égale longueur. Que nous donne encore cette route? Elle nous donne une grande route d'été sur notre propre territoire, elle nous donne une route de 428 milles depuis Winnipeg jusqu'à la baie du Tonnerre, la route la moins dispendieuse que nous puissions avoir, de la baie du Tonnerre à la baie de Goulais 220 milles, et de la baie de Goulais à Montréal 654 milles, ou 1,302 milles de Winnipeg à Montréal en prenant l'étendue du lac Supérieur. Maintenant, vous n'avez que le trafic d'hiver du Nord-Ouest par la ligne de la rive nord. La plus forte partie du trafic d'été ira par eau soit au chemin de fer du Sault qui sera construit, je crois, soit par les lacs et non par la route de la rive Nord. Ce chemin sera construit comme l'*Union Pacific* a été construit autrefois, et vous savez tous maintenant, je crois, ce que cela veut dire. Elle passera à travers une région difficile, rendue plus difficile par les conditions climatiques, sans commerce local. Elle sera entourée de grandes difficultés tant pour la construction que pour l'exploitation, et elle ne réussira pas. La route du lac Supérieur que vous acquérez en même temps que la ligne complète du chemin de fer, est une route de première classe, vous avez un lac profond, pas de canaux et de bons havres. Les navires du plus fort tonnage peuvent donc être employés, et l'on sait quelle économie est effectuée pour l'augmentation du tonnage des navires. Vous avez une saison de navigation plus étendue; le lac Supérieur vu sa grande profondeur étant libre beaucoup plus longtemps que les autres lacs, et naturellement l'on sait que plus la saison est longue plus cela est commode pour le public; et plus la saison de navigation est longue, plus la morte-saison est courte pour le navire, et plus ce dernier peut naviguer à bon marché. Il y a sans doute un désavantage et, c'est le raccourcissement du trajet. Il y a sans aucun doute une difficulté au sujet des frais, aux extrémités et aux droits dans les ports, qui pourraient être moindres si le trajet était plus long. Je crois que ces conditions favorables font plus que contrebalancer toutes les difficultés de cette nature, et dans tous les cas, il a été démontré qu'avec des gros navires vous pouvez transporter le grain à très bon marché sur les lacs. Elle vous fournit une excellente route pour les immigrants. Vous ne passez pas sur le territoire américain, où vous craignez tant que les immigrants restent lorsqu'une fois ils y ont mis les pieds, vous pouvez les transporter tout droit jusqu'à la baie de Goulais, et les garder sur votre propre territoire, et si c'est nécessaire avoir un régiment sur la frontière pour éloigner les agents américains. Vous pouvez les mettre à bord de votre propre bateau et les débarquer, et vous avez une route admirable pendant toute la saison de l'immigration pour les immigrants. Ainsi, que vous regardiez à la voie sans égale par chemin de fer et par eau qui vous appartient, à la ligne tout chemin de fer, en partie sur votre propre territoire, vous vous trouvez avoir des routes admirables, sept ans plus tôt, mais avec un trafic infiniment supérieur et moyennant une dépense purement nominale comparée avec votre propre ligne, une dépense d'un onzième; car si votre ligne a 663 milles de long, j'ose dire avec l'honorable ministre lui-même qu'il suffisait d'employer comme base de crédit les fonds nécessaires pour construire 63 milles, pour assurer la construction des 290 milles depuis la baie du Sud-Est jusqu'au Sault. Je ne dis pas que si vous construisez les 63 milles vous assurez la construction des 290 milles,

mais je dis que si vous employez le coût de la construction des 63 milles comme base de crédit pour la compagnie, vous établissez suffisamment cette compagnie pour assurer non seulement les 63 milles mais aussi les autres 227 milles et pour avoir toute la ligne. J'ai dit que cette ligne était d'une importance vitale pour le pays sans tenir compte du Nord-Ouest. Je dis que les perspectives qu'elle nous ouvre sont des plus encourageantes. J'en prends comme le point de départ qui me semble le plus raisonnable, Glyndon, auquel j'ai déjà fait allusion, et qui se trouve si je me rappelle bien, à 132 milles au sud de la frontière et sur la ligne du Northern Pacific Railway. La distance de Glyndon à Montréal par le Sault serait de 1,307 milles. Une ligne par le Sault descendant jusqu'à la baie du Sud-Est, de là à Brockville et de là à New-York, est la route la plus courte qu'on puisse obtenir pour aucune voie de communication raisonnablement conçue ou projetée. Donc si le trafic de cet endroit à New-York doit prendre la ligne la plus courte, il passera à travers notre territoire à partir du Sault Sainte-Marie à Brockville, et la distance sera de 1,556 milles de Glyndon à New-York, une économie de 299 milles. Mais si vous supposez comme n'étant pas hors de raison, que les grandes compagnies de chemins de fer *via* Chicago, qui à présent prennent une partie de ce commerce, rivalisent pour avoir la partie destinée à New-York, et si vous comparez les distances de Glyndon à Montréal par notre ligne avec celle de Glyndon par Chicago à New-York, vous verrez que cette dernière procure à Montréal un avantage de 299 milles; si vous prenez Boston, qui augmente en importance comme port, la ligne la plus courte de Glyndon à Boston serait par Brockville, et elle serait de 1,600 milles ou 293 milles plus longue que la distance jusqu'à Montréal. Si vous prenez la ligne par où le commerce passera le plus probablement, par voie de Chicago, il y a 1,662 milles jusqu'à Boston, ce qui est une économie de 355 milles en faveur de Montréal. Vous devez ensuite ajouter les 250 milles de moins dans la traversée entre Montréal et Liverpool, que la traversée entre New-York et Liverpool, et vous avez, en somme, par terre et par eau, une distance de plus de quelque 500 ou 600 milles à partir de Glyndon par le port de Montréal que par la voie des grands ports de l'Atlantique aux États-Unis. Je crois que c'est là un avantage supérieur. Je n'affirme pas qu'il nous procurerait tout le trafic, malgré la concurrence gigantesque, la concurrence déterminée, qui serait, je n'en doute pas, faite par les chemins de fer existants; mais je n'ai pas le moindre doute que le Northern Pacific désirerait — et se serait son intérêt — envoyer tout son trafic au Sault Sainte Marie, ce qui lui donnerait 300 ou 400 milles de transport de plus sur ses propres lignes, et tout le trafic que ce chemin peut contrôler passerait par cet endroit. Il est aussi de l'intérêt de la ville de Saint Paul, d'expédier ses produits sur le marché par la route la plus courte, et voyant que nous avons le double avantage de 300 milles de chemin de fer et de 250 milles de navigation, nous devons obtenir ce trafic, dans mon opinion, si nous agissons à temps et si nous étendons la main vers l'avenir qui nous attend. Il en est temps; ces chemins sont tous plus ou moins en voie de construction, le Northern Pacific, comme je l'ai dit, est décidé à compléter sa ligne à l'est, depuis la jonction près de Duluth jusqu'à la rivière Montréal, environ 100 milles; la ligne a été étudiée et les travaux de terrassement sont en voie d'exécution; une compagnie a été organisée pour construire le chaînon suivant, long d'environ 50 milles; ceci nous amène au terminus du chemin de fer Marquette, Houghton et Ontowayon, qui doit opérer son raccordement à cet endroit et dont 63 milles entre l'Anse et Marquette sont déjà construits; vous avez ensuite le chemin de fer de Marquette et Mackinaw jusqu'au détroit, dont la moitié est construite et le reste sera terminé au mois d'août cette année ou l'année prochaine. Ensuite il faudra construire les trente ou quarante milles aboutissant au

M. BLAKE

Sault Sainte Marie, et il n'y a pas le moindre doute que cette partie sera immédiatement construite, du moment où l'on verra que la rivière Sainte Marie devra être traversée et que des communications devront être établies avec Montréal. Donc, tout fait prévoir que la jonction sera opérée du côté américain, du moins dans un avenir peu éloigné, et nous devrions nous remuer un peu afin de les rencontrer. Si nous nous remuons, nous aurons bientôt établi le raccordement. Il est important que nous l'établissions le plus tôt possible, et que nous fassions ce raccordement aussitôt que les intéressés seront prêts, et, en conséquence c'est une question qui s'impose immédiatement à la considération de la Chambre.

L'honorable chef de la droite a dit l'an dernier, à Montréal et à Toronto, qu'il admettait parfaitement que la construction de la ligne du Sault Sainte-Marie serait avantageuse au public, parce qu'elle donnerait une route courte jusqu'au Nord-Ouest, et pourrait servir actuellement à nous procurer le commerce américain. Je crois que si nous pouvons avoir le commerce américain, nous garderons en même temps, le nôtre. Croyez-vous, si vous allez chercher le commerce jusqu'à 300 ou 400 milles au sud de la frontière que le commerce canadien prendra d'autres chemins? Croyez-vous qu'il ne préférera pas suivre cette route, lorsque les Américains en se plaçant au point de vue des affaires, préférèrent s'en servir? Chacun doit croire, comme le ministre le croit, que nous aurons le commerce américain par la ligne du Sault, et nous devons croire que nous garderons notre propre commerce. Mes vues à ce sujet sont appuyées par le rapport de l'ingénieur présenté pendant la dernière session. Ce rapport démontre, en termes très concluants, que, par terre comme par eau, cette route est admirable et que le chemin de fer commandera le trafic de tout le pays au nord de Saint-Paul. C'était là une affirmation très prudente, car je crois que ce chemin de fer commandera le trafic d'une étendue considérable au sud de Saint-Paul. Ce n'est pas le moins du monde une question d'intérêt particulier pour Ontario. Le chemin que vous devez prendre, et je ne dis rien contre ce chemin, les 63 milles de votre ligne projetée, que vous alliez au Sault ou à la baie du Tonnerre, ne rapprocherait pas Ontario du Nord-Ouest, et ne l'en éloignerait pas non plus, si vous prenez Montréal comme point de comparaison. Les intérêts de l'Ontario ne sont pas différents des intérêts de Québec; il y a l'intérêt commun de transporter le grand commerce du Nord-Ouest par chemin de fer, le plus promptement possible, à la mer, et d'avoir le plus tôt possible une route d'été de première classe pour les émigrants et le fret en dedans de nos propres frontières. Ces deux buts nous sont communs, et dans les deux, nous avons plus qu'un intérêt purement local.

L'un des projets, celui de la rive nord, a pour but de construire 650 milles de chemin de fer dans ma province, tandis que le projet du Sault ne nous donne que 290 milles de chemin; mais tout homme qui, pour cette seule raison, appuierait le premier, serait indigne d'être membre de cette Chambre. Ce que nous devons faire c'est de considérer quelle ligne est la meilleure pour tout le pays, et je suis certain qu'il n'y a pas un seul député d'Ontario qui voudrait placer la question sur ce terrain. Je prétends que ma province est loin d'être aussi intéressée dans cette question que la province de Québec, mais nous avons un intérêt général, cet intérêt qui nous est commun avec toutes les autres provinces, à alléger le fardeau général en réduisant les dépenses à leur plus petites proportions, et ne dépensant pas d'argent inutilement, en ne construisant pas ces 600 milles à travers un pays aride, qui ne rapportera rien ou rapportera peu de chose, et qui ne seront pas terminés avant dix ans, lorsqu'en construisant un onzième de cette distance, l'on peut produire un grand bien et le produire en moins de trois ans.

Nous sommes intéressés à travailler de notre mieux pour le Nord-Ouest, et en cela nous sommes intéressés en commun avec tous. Nous sommes intéressés à ce que le commerce du Nord-Ouest soit taxé le moins possible, et pourquoi ? Parce que nous payons des millions chaque année pour soutenir le Nord-Ouest ; parce qu'il est de notre intérêt direct—de l'intérêt de chacun de nous—que le Nord-Ouest se soutienne lui-même autant que possible ; parce qu'il ne se soutiendra par lui-même qu'à la condition qu'une population considérable s'y fixe et prospère après s'y être fixés ; et parce que l'établissement des colons et leur prospérité ultérieure dépend des facilités du trafic qu'on devra leur donner le plus tôt possible. Et, en conséquence, l'excellente route de chemin de fer et de navigation offerte par la baie Goulais et la baie du Tonnerre, et la courte ligne du chemin de fer offerte par la ligne du Sault et l'embranchement de Pembina, sont des choses qui, au point de vue de l'économie et au point de vue des intérêts du Nord-Ouest, doivent se recommander à tous les habitants de chaque province.

Nous savons tous où le grain du Nord-Ouest ira. Il n'ira pas à la Province de l'Ontario, mais ira où il doit aller, au port de Montréal, et de là viendra encore la grande masse du fret de retour. Toutes les marchandises qui doivent être importées de pays étrangers seront naturellement vendues de Montréal, parce que les convois de retour devront être ramenés de cette ville chargés ou vides, et dans ces circonstances on peut espérer avoir un tarif beaucoup plus avantageux pour le trafic de l'Ouest. Quant aux manufactures, cette classe nombreuse de marchandises d'étapes, qui sont fabriquées à Montréal reviendront naturellement de Montréal ; et le sucre, pourvu que les producteurs de cet article ne le placent pas à un prix trop élevé, aussi bien que les cotons, les laines, et le reste, remonteront naturellement de cette section du pays. Notre part de cet avantage direct est, dans mon opinion, comparativement insignifiante. Je crois qu'il est important, pour ma province, que nous puissions avoir une communication et obtenir une part de ce trafic si nous le pouvons ; j'espère que nous l'aurons, mais je crois,—je le dis franchement et sans regret—que le grand avantage, l'avantage signalé du plan que je suggère incidemment, sera pour l'endroit où les vapeurs océaniques rencontrent les wagons des chemins de fer, c'est-à-dire le port de Montréal. Nous enverrons sans doute des produits manufacturés au Nord-Ouest et nous recevrons des produits de cette région, mais la part du lion sera pour Montréal. Et je crois que nous nous réjouissons tous de la prospérité de Montréal. Je pense que nous, résidents d'Ontario, sommes portés à considérer Montréal comme notre port maritime. Pendant longtemps nos marchandises ont été non-seulement achetées mais vendues en cette ville. Nous commençons maintenant à faire quelque chose pour notre propre compte, mais nos relations avec cette ville seront toujours d'un caractère intime et nous devons observer que tout ce qui favorise sa prospérité doit être d'un avantage général pour tous ceux qui reçoivent et expédient leurs effets par cette route. Maintenant, je puis comprendre, quoique je ne puisse le partager, cette espèce de sentiment qui, dans d'autres circonstances, pourrait nous porter à craindre que le commerce se dirige vers le sud. Je pourrais comprendre que l'honorable monsieur introduisit une clause décrétant que nul homme ne pourrait construire un chemin de fer dans une certaine direction, ou en dedans de 15 milles de la frontière des États-Unis, à moins que cet homme fût partie du syndicat. Je pourrais comprendre cela si notre condition était différente. Mais puisque nous avons la clef de la position, puisque les marchandises se dirigent actuellement vers le sud, elles doivent, en vertu des lois du commerce, retrouver nos rives par le Sault Sainte-Marie ; puisqu'elles ne s'éloignent que pour revenir, puisqu'elles ne peuvent suivre une autre route sans qu'il en résulte un désavantage manifeste pour elles, puisque par cette ligne, nous attirerons vers nous le commerce améri-

cain, je ne puis comprendre que l'on pousse si extraordinairement loin cette objection à se servir des chemins des autres pour arriver à nos propres fins, qu'on semble vouloir la pousser jusqu'à dire qu'il est reprehensible d'avoir une ligne se dirigeant vers le sud-ouest. Je maintiens que nous pourrions légitimement contrôler le trafic du Nord-Ouest, et je ne veux pas que nous le contrôlions autrement. Je ne crois pas que nous ayons le droit—parlant pour la postérité, parlant pour l'avenir du pays, que vous prétendez contenir 250,000,000 d'acres de terrains fertiles et colonisables—un pays qui contient une telle étendue de terrains fertiles et propres à la colonisation que l'étendue la plus grande de nos provinces est insignifiante en comparaison—nous n'avons pas le droit de dire, encore moins le droit d'espérer que la prospérité commerciale de cette région devra dépendre d'un autre état de chose que celui qui sera au plus grand avantage pour les producteurs et les consommateurs de ce pays, ce qui leur procurera la route la plus courte pour transporter leurs produits sur le marché. Mais, heureusement pour nous, leurs intérêts et les nôtres peuvent s'harmoniser, parce que nous pouvons non-seulement leur donner la route la moins dispendieuse pour aller au marché, mais nous pouvons leur démontrer que leur route la moins dispendieuse pour aller au marché, amène leurs produits dans nos propres ports et reçoit leurs importations dans nos propres ports. Tout ce que nous avons à faire pour amener ce résultat, c'est d'utiliser les lignes américaines. Mais, M. le président de la péninsule ouest d'Ontario est sillonnée de lignes chargées de produits américains. Le "Great Western" a deux lignes, le Grand Tronc en a deux, et ces quatre lignes, avec celle du "Canada Southern," transportent des milliers et des milliers de tonneaux de marchandises américaines. Pourquoi envoient-ils leurs effets à travers notre pays ? Parce que cela fait leur affaire ; parce que cela leur fournit la route la plus avantageuse pour eux. Ils ne croient pas qu'il soit anti-national de traverser le territoire canadien. Ils ne croient pas qu'il y ait rien d'humiliant ou de reprehensible en cela.

Que faisons-nous ? Mais nous dirigeons nos chemins à travers le territoire américain. Le gouvernement a proposé l'autre jour de payer £300,000 pour l'achat d'une ligne du Grand-Tronc, sur le territoire canadien, à condition que l'argent soit employé de façon à servir les intérêts publics. Comment ? Par l'achat, de la part du Grand-Tronc, d'une ligne à travers le territoire américain, allant à Chicago. Et c'était très rationnel, car le commerce ne connaît pas de frontière à ce sujet. Le commerce cherche à utiliser les chemins de nos voisins, non dans le but d'établir des communications qui pourraient être naturellement les nôtres, mais afin d'établir les meilleures, les plus courtes et les moins dispendieuses communications entre les deux parties de notre propre pays. Si nous pouvons, ainsi que l'honorable monsieur l'a dit l'autre jour, si nous pouvons annexer une partie du Minnesota, pourquoi ne pas le faire ? Mais je veux aller plus loin, je veux annexer non-seulement le Minnesota, mais le Wisconsin, le Michigan, le Dakota, le Montana, l'Idaho, et le territoire de Washington. Je crois qu'ils peuvent être annexés en grande partie, si nous dirigeons nos efforts dans ce but, si nous employons sagement nos faibles ressources et si nous obtenons ainsi cette excellente ligne, au lieu d'employer dix années, et de dépenser des millions à nous débattre le long de la rive nord du lac Supérieur pour trouver un passage vers le Nord-Ouest.

Naturellement, tout ce qui a rapport au problème du transport, est dans un état de transition. Non-seulement, le coût du transport par voie ferrée diminue, mais aussi, grâce à d'autres circonstances, le coût du transport par eau, par nos lignes, devra aussi diminuer probablement. Nos lignes de navigation augmentent, et des personnes d'expérience disent que cette augmentation aura pour effet de permettre de transporter le grain de 45 à 50 pour cent, à meilleur marché qu'il peut être transporté actuellement dans les

gabarras faisant le service du canal élargi de Welland. La question de savoir lequel des deux moyens, la voie ferrée ou la navigation, l'emportera pour le transport, est encore à l'état de doute. Le coût réel, profit non compris, pour transporter le grain de Selkirk à la baie du Tonnerre, 400 milles serait, sur un chemin ordinaire, de 4 centins.

J'ai déjà dit que vous pouvez doubler le fret sur ce chemin de fer et, conséquemment, vous pouvez raisonnablement calculer à 2½ centins le coût réel, en n'allouant rien pour le profit. Il est passablement évident, je crois, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir, que vous pouvez expédier le grain dans de grands navires sur le lac Supérieur, de 1½ centins à 2½ centins de Prince Arthur's Landing à la baie Goulais, le chiffre le moins élevé, étant le coût réel, et le chiffre le plus élevé comprenant un profit; et le taux moyen entre la baie de Goulais et Montréal, est de 6½ centins, soit un total de 10½ centins. Si vous passez par les lacs, vous payez 2½ centins jusqu'à la baie du Tonnerre, et de là, à Montréal, de 7 centins, faisant un total de 9½ centins sur le coût réel profit non-compris, de sorte, qu'actuellement, les deux routes sont à peu près égales, et actuellement les deux routes sont très bonnes si seulement vous vous décidez à ne pas livrer ces avantages, que vous avez achetés et payés, à d'autres qui pourront en profiter au détriment de vos compatriotes. Je dois faire allusion à une autre question d'une importance qui, pour être moindre, est cependant assez grande.

Je ne crois pas que les facilités et les règlements quant au tarif pour les lignes communiquant avec la ligne d'Ontario soient suffisants. J'admets parfaitement que le système pourrait peut-être suffire, si cette grande compagnie avait son terminus et l'extrémité de ses communications à un point donné au lac Nipissingue; mais il est évident, d'après ce que nous savons de la position du syndicat, d'après le contrat même, qui a en vue la fusion du Canada Central avec la compagnie du chemin de fer, d'après les pouvoirs qui sont accordés au syndicat d'acquérir les propriétés des autres compagnies, que nous aurons affaire à une compagnie possédant un chemin de fer gigantesque, s'étendant depuis Montréal. Si le but est de prendre des chargements au lac Nipissingue, il est clair qu'il y a des artifices connus des hommes à chemin de fer les plus astucieux, au moyen desquels ceci peut être évité. Ils peuvent exiger un tarif très élevé de l'Ouest à Nipissingue. Il ne serait d'aucune conséquence pour eux que le transport fût à prix réduit de Nipissingue à Montréal, sur la ligne du Canada Central. Vous avez affaire à une compagnie qui aura intérêt à expédier le trafic dans une direction particulière, et vous devez vous prémunir avec soin contre le danger. Je ne demande rien pour la province d'Ontario, excepté qu'elle ne soit pas placée dans une position désavantageuse. Je suis certain qu'aucun honorable monsieur ne lui refusera cela. Ce que je veux, c'est qu'elle soit protégée de telle façon qu'elle puisse concourir avantageusement pour avoir la modeste part du trafic qui lui revient de droit, et je ne crois pas que cette garantie lui soit accordée. Maintenant, je ne puis comprendre comment il se fait que ce marché monstrueux ait été soumis au parlement, comment il se fait que des ministres qui, pendant la dernière session, nous ont dit qu'ils pouvaient, sur les ressources du pays et sans lui imposer de fardeau, construire le chemin de fer du Pacifique, viennent nous soumettre un plan qui ne nous soulage pas du fardeau de sa construction, qui nous oblige à continuer à dépenser notre argent pendant dix ans à venir, qui entraîne pour nous une dépense totale de \$60,000,000, et la cession complète de 25,000,000 d'acres de nos meilleures terres, et qui livre à une compagnie privée tous les profits assurés par cette dépense, d'un vaste monopole et des présents incalculables de diverses espèces. Les honorables messieurs sont allés trop loin pendant la dernière session. Ils ont insisté pour construire immédiatement la ligne à la

M. BLAKE

Colombie anglaise; ils ont jété l'alarme dans le pays en faisant ce qu'ils ont fait. S'ils eussent procédé de la façon pratique qui leur avait été suggérée, s'ils eussent continué la construction de l'embranchement de la baie du Tonnerre, et la section des prairies, s'ils eussent admis que nos finances ne pouvaient suffire aux dépenses que nécessitera la construction à la Colombie anglaise, il n'y aurait eu pour eux aucune raison de faire ce qu'ils ont fait et de demander au Parlement de passer le contrat qu'ils nous ont soumis. Mais ils l'ont fait, ils ont fait ces déclarations qui n'ont pas été crues par le public, et ils ont senti qu'ils étaient tenus de faire quelque arrangement qui leur permit de se tirer des embarras dans lesquels ils s'étaient plongés. Ils vont en Angleterre et ils font cette tentative. Il arrive qu'ils ne réussissent pas en Angleterre. Le premier ministre a dit qu'ils avaient presque échoué, et que lorsqu'ils ont quitté l'Angleterre, ils n'avaient pas du tout réussi à conclure un marché, que des détails si importants qu'une mésintelligence à leur égard, pouvait annuler tout ce qui avait été fait, étaient encore en suspens lorsqu'ils sont revenus et sont restés en suspens pendant six ou sept semaines après leur arrivée. La prudence exigeait qu'ils se bornassent à dire que des négociations étaient entamées et qu'ils espéraient réussir à arriver à une entente; mais les honorables messieurs ne voulaient pas attendre. Ils ont annoncé un triomphe, ils ont annoncé qu'ils avaient déjà conclu leur marché; que le contrat était "ferme" et en annonçant cette nouvelle ils se sont placés entre les mains des messieurs qui ont formé le syndicat. Ils n'avaient plus désormais le pouvoir de différer avec ces messieurs. Comment auraient-ils pu différer avec eux? L'honorable ministre avait annoncé, et le pays avait accepté sa déclaration, qu'un marché avait été conclu pour assurer la construction du chemin sans dépenses pour le peuple, et attirer un grand courant d'immigration vers le Nord-Ouest. Qu'aurait-il pu dire si, après avoir été ici sept semaines, il eût été obligé de démentir ces déclarations et de dire: "Mais je n'avais pas du tout conclu de marché; nous n'étions d'accord que sur certains points généraux, et tous ces détails restaient à régler lorsque je vous ai parlé, le syndicat n'a pas voulu consentir à mes conditions, et en conséquence nous sommes encore où nous en étions." C'eût été vraiment une grande humiliation. Il s'était exposé à cette humiliation et afin de l'éviter je ne doute pas qu'il ait passé de longues heures d'anxiété à se débattre avec les hommes dans les filets desquels il s'était placé, à tâcher d'obtenir des conditions un peu meilleures que celles auxquelles il a été obligé de se soumettre en fin de compte, combattant de jour en jour, examinant, considérant et s'efforçant de faire consentir ces messieurs à accepter quelque chose de moins que ce qu'ils persistaient à exiger. Ils savaient que le premier ministre ne pouvait déclarer que ce qu'il avait dit était inexact, et qu'ils pouvaient le forcer à accepter leurs conditions, obtenir stipulation sur stipulation, concession sur concession, avantages sur avantages jusqu'à ce qu'ils fussent repus; et c'est ainsi que ce contrat a été préparé. On aurait pu présenter un contrat qui eût stipulé des conditions tout-à-fait différentes et que nous eussions pu adopter. Ce contrat, dans mon opinion, ne mérite qu'un rejet pur et simple. Je n'ose espérer que la Chambre le rejettera, mais je ne doute pas qu'une population indignée, quoique vous refusiez maintenant de lui donner le temps d'élever la voix, profitera de la première occasion qui se présentera pour infliger un châtement sommaire à ces récidivistes qui, ayant déjà trahi, lorsque le pouvoir et l'honneur du pays leur était confié; et qui, ayant obtenu leur pardon, profitent maintenant de la première occasion qu'une population trop confiante leur a fournie, pour trahir ses intérêts matériels les plus chers.

M. LANGEVIN. A cette heure avancée de la soirée, je crois que les honorables messieurs conviendront, avec moi,

qu'il serait mieux d'ajourner ; en conséquence, je propose que le comité s'ajourne et fasse rapport.

Le comité s'ajourne et fait rapport.

La Chambre reprend ses délibérations.

La Chambre s'ajourne
à 11.45 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 16 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

DÉPUTÉ RÉCEMMENT ÉLU.

M. L'ORATEUR informe la Chambre que le greffier a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie, un certificat de l'élection de Pierre Vincent Valin, éc., pour représenter le district électoral de Montmorency.

L'honorable député est introduit par M. Langevin et M. Caron, et prend son siège.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

Sir JOHN A. MACDONALD remet un message de Son Excellence le gouverneur-général.

M. L'ORATEUR en donne lecture comme suit : —

Messieurs de la Chambre des Communes,
Je vous remercie cordialement de votre loyale et respectueuse Adresse. Vous pouvez être assurés que mon vœu le plus ardent est d'unir mes efforts aux vôtres pour augmenter la prospérité du Canada.

LORNE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 16 décembre 1880.

COMPTE-RENDU OFFICIEL DES DÉBATS.

M. BOWELL propose qu'il soit nommé un comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre durant la présente session, et que le dit comité soit composé de MM. Béchar, Colby, Charlton, Desjardins, Macdonald (Cap-Breton), Ross (Middlesex), Sriver, Stephenson et White (Cardwell).

La motion est adoptée.

ÉCOLE INDUSTRIELLE DE HALIFAX.

M. RICHEY présente un bill portant modification de l'Acte 33 Victoria, chapitre 32 (1870) intitulé : " Acte autorisant la cour de police de la cité d'Halifax à condamner les jeunes délinquants à la détention dans l'École industrielle de Halifax."

M. ANGLIN demande à l'honorable député de vouloir bien expliquer l'objet de ce bill.

M. RICHEY. Aux termes de l'Acte que je propose de modifier, la cour de police de Halifax a le pouvoir de condamner les jeunes délinquants à la détention dans l'École industrielle de Halifax, au lieu de les envoyer à la prison commune ou au pénitencier et de fixer le montant nécessaire à leur entretien. De grandes difficultés ont été créées par le fait que des particuliers donnent aux jeunes détenus les moyens d'échapper au contrôle de l'administration de l'école industrielle, et le bill actuel a pour objet d'imposer des pénalités aux personnes qui sont complices de leur évasion. Le bill pourvoit que toute personne qui aura aidé aux délinquants à s'échapper, ou qui leur aura fourni les moyens de le faire,

ou qui leur aura donné asile, ou qui les empêchera de retourner à l'école, sera, si elle est reconnue coupable, passible d'une amende ne dépassant pas \$80. C'est là l'objet du bill, et l'on a jugé nécessaire de le présenter pour rendre l'Acte effectif.

Le bill est lu la première fois.

ACTE DE LA COUR SUPRÊME.

M. KEELER présente un bill portant abrogation des Actes de la Cour Suprême et de la cour d'Échiquier et de l'Acte qui les amende.

M. ANGLIN. Je me suis objecté l'an dernier à la présentation d'une mesure de ce genre. J'étais d'avis alors que la Chambre aurait dû déclarer *in limine* qu'elle ne voyait aucune raison pour considérer une telle proposition. Le chef du gouvernement déclara alors que le fait de permettre sa première lecture devait être regardé comme un acte de pure courtoisie envers le promoteur du bill. S'il en est de même cette année, je ne m'opposerai pas à la première lecture de ce bill.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'an dernier, j'ai même été plus loin. J'ai dit que toutes les mesures devaient être acceptées à leur première phase, toutes inadmissibles qu'elles puissent paraître tout d'abord, et que l'on doit mettre le moins d'entraves possible, non-seulement à la liberté de discussion, mais aussi à celle que possède tout député de soumettre une question quelconque à la discussion. Mon honorable ami a des opinions très prononcées sur la constitution de la dite cour, et il a le droit de les exprimer. Mes convictions sont les mêmes à ce sujet que l'année dernière, mais j'écouterai, comme c'est du reste mon devoir de le faire, tous les arguments qu'il plaira à mon honorable ami de faire valoir.

Le bill subit la première lecture.

FRAUDES DANS LES CONTRATS.

M. CASGRAIN présente un bill à l'effet de mieux prévenir la fraude dans les contrats entraînant la dépense de deniers publics.

M. DESJARDINS. Expliquez-vous.

M. CASGRAIN. On a remarqué que depuis plusieurs années des entrepreneurs de travaux publics ont eu recours à toutes sortes de manœuvres afin d'empêcher le gouvernement de bénéficier des soumissions les plus basses. Dernièrement, nous avons vu que dans quelques-uns des ministères, des renseignements privés ont été fournis à des personnes qui désiraient entreprendre de ces travaux, dans le but, soit de faire annuler des contrats, soit de retarder le dépôt des garanties données par des entrepreneurs. Dans un cas tout récent, le gouvernement a perdu, par un changement de contrat, une somme de près de \$217,000. C'est une fraude commise au préjudice du trésor public. Il devrait y avoir une loi pour atteindre les coupables. Le bill que je propose a pour objet de prévenir le retour de pareils faits. Le bill pourvoit aussi à ce qu'il soit défendu, sous des peines sévères, aux entrepreneurs de souscrire, soit directement, soit indirectement aux fonds d'élection. Il est de notoriété publique que d'immenses sommes d'argent ont été souscrites récemment par des particuliers dans l'espérance d'obtenir des contrats par ce moyen. Le bill pourvoit aussi au châtement—sous forme d'amende et d'emprisonnement—de telles personnes, comme aussi de celles qui se servent des secrets de leur département pour favoriser certaines parties, afin que les personnes coupables de pareilles manœuvres soient connues du public. Je suis prêt à laisser ce bill aux soins du gouvernement, s'il veut s'en charger, comme c'est son devoir de le faire. Sinon, je ferai tout en mon pouvoir pour le faire passer par cette Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD. Les observations que j'ai faites relativement au bill que vient de présenter l'honorable député de Northumberland-Est s'appliquent également à celui-ci. En même temps, je ferai observer que mon honorable ami n'aurait dû donner ces explications qu'il vient d'adresser à la Chambre qu'après l'impression du bill; lorsque la discussion se serait faite sur ce bill, on aurait répondu à ses allégations.

M. CASGRAIN. Je n'aurais pas fait de remarques si je n'en eusse été requis par l'honorable député d'Hochelega.

Le bill subit sa première lecture.

TYPE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

La Chambre reprend la considération de la motion de M. Blake, demandant copie de tous mémoires, preuve ou information sur lesquels le gouvernement a basé sa décision en acceptant comme type du chemin de fer du Pacifique canadien, le chemin de fer "Union Pacific" tel qu'originellement construit, etc., etc., etc.

M. PLUMB. Je n'aurais pris aucune part à cette discussion, n'eussent été les assertions extravagantes faites par l'honorable député de Norfolk-Nord, relativement à l'état dans lequel était le chemin de fer "Union Pacific" après sa construction. Cet honorable député dit que le chemin de fer "Union Pacific," qui, on s'en souvient, est cette partie du chemin entre Omaha sur la rivière Missouri, et le pont de jonction avec le chemin du Pacifique Central, était de construction plus que défectueuse, que les traverses étaient de peuplier de Virginie, le ballast de terre gelée, que les lisses étaient de fer de qualité inférieure et que le chemin est construit sur pilotis.

Je considère qu'il était à peine possible qu'un chemin de cette nature pût supporter le mouvement de la ligne et je me hâte à en référer au manuel des chemins de fer, pour montrer qu'en l'année 1872, alors que le chemin était encore à son origine, et chacun sait que les chemins ont leur temps de croissance et de développement, et que le ballast, la solidité du ballast, la meilleure consolidation et le parachèvement d'un chemin, sont des choses qui s'obtiennent graduellement, et que celui-ci n'eût pu supporter le mouvement de la ligne, et rapporter les sommes inscrites dans les rapports, si c'était un chemin tel que l'honorable monsieur l'assure. Cette année-là, l'"Union Pacific" rapporta au moins, \$7,500,000, et ce gain immense a dû provenir uniquement du parcours total sur la ligne, et il était nécessaire, pour réaliser ce montant, que chaque partie du chemin fût en bon état. L'impression que l'honorable monsieur a produit sur la Chambre par la manière ingénue avec laquelle il a fait son exposé, est que le chemin ne pourrait absolument rien rapporter. Mais, M. l'Orateur, presque la moitié des profits du chemin provient du transport des marchandises. Et cet honorable monsieur doit savoir, si toutefois il sait quelque chose du mouvement des lignes de chemin de fer, qu'il eût été impossible qu'un chemin comme celui qu'il a décrit, pût supporter le mouvement d'une ligne pour le transport des produits. Or, en construisant de nouvelles lignes à travers un pays inhabité, un pays dans lequel on espère que le chemin de fer favorisera la colonisation, il est absolument nécessaire pour atteindre le but proposé, pour avoir le bois de charpente et les matériaux pour le ballast, pour faire face aux autres détails de la construction d'un chemin de fer, tel que le transport d'avance des ouvriers et de leurs provisions, il est nécessaire que la ligne soit d'abord et en quelque sorte construite à la hâte, et ensuite rendue praticable pour les fins du transport des marchandises. En attendant, les besoins du moment peuvent faire qu'il y ait quelque circulation sur la ligne; mais chacun sait qu'il est de l'intérêt de toutes les parties qui possèdent et exploitent le chemin, de le rendre aussi sûr et solide que

M. CASGRAIN

possible. Et bien que, sous certains rapports, les expressions employées dans la clause du contrat puissent donner prise à la critique qu'a faite du contrat l'honorable chef de l'opposition, ainsi que son actif et éloquent défenseur le député de Norfolk-Nord, je désire montrer que le mot "construite," est ici employé au passé; mais comme je ne suis pas avocat, je laisserai à ceux qui sont plus capables que moi d'en déterminer la signification en un sens légal, mais je saisis l'occasion de dire que je suis content que l'attention ait été attirée par l'honorable monsieur de la gauche, sur le "Union Pacific," vu que ce chemin est aujourd'hui le seul complet qui ait quel que ressemblance avec celui qui est l'objet du débat actuel, en cette Chambre. L'"Pacific Union" a eu sa charte du gouvernement des Etats-Unis. Les subsides qu'il lui étaient accordés ne devaient être payés que lorsque la ligne serait construite. J'admets, comme dit l'honorable monsieur, que le chemin a été construit pendant une période de pléthore financière aux Etats-Unis; que c'était une vaste entreprise remplie des plus grandes difficultés pratiques, mais que c'était en même temps, une entreprise d'initiative, et eût pu être construit plus aisément après qu'auraient été déterminées les pontes et qu'on eût fait d'autres travaux d'ingénieurs. La compagnie fut constituée par deux actes du Congrès, l'un sanctionné le 1er juillet 1862, et l'autre le 1er juillet 1864; tous les deux pourvoient à un subside du gouvernement au montant de \$16,000 par mille pour cette partie de la ligne entre la rivière Missouri et la base des Montagnes-Rocheuses; \$48,000 par mille sur une distance de 150 milles à travers la rangée de montagnes; \$32,000 par mille pour la distance intermédiaire, et les rangées montagneuses et celles de la Sierra Nevada; \$48,000 par mille sur une certaine distance à travers la Sierra Nevada. La distance entière, telle qu'estimée par le Gouvernement, depuis Omaha jusqu'aux eaux navigables du Pacifique à Sacramento, Cal., est de 1,800 milles. La compagnie a également un octroi de terres pouvant former 12,800 acres pour chaque mille. L'acte primitif pourvoyait à ce que le subside du gouvernement fût hypothèque première sur le chemin; mais par un amendement subséquent ce subside devint une seconde hypothèque, la compagnie ayant été autorisée à émettre ses propres bons au montant égal à l'obligation du gouvernement comme première hypothèque sur la ligne.

M. ANGLIN. Puis-je demander si l'octroi a été payé en or ou en papier-monnaie?

M. PLUMB. Il a été payé en bons et ces bons comparés à l'or subissent une escompte d'environ 40 à 50 par cent.

M. CHARLTON. Les bons des Etats-Unis valaient-ils plus que la monnaie courante à l'époque, ou étaient-ils seulement au pair?

M. PLUMB. Non; je dis que l'or, à cette époque, dans le langage du jour, faisait prime, mais la valeur des bons des Etats-Unis, comme l'honorable monsieur le sait, variait de quatre, cinq et dix pour cent jusqu'à 270 ou 280. Ils en vinrent enfin au pair.

M. CHARLTON. Mais ces bons n'étaient-ils pas la monnaie courante?

M. PLUMB. Certainement, mais je ne pense pas que cela change la position. Il était parfaitement compris, que les frais de construction étaient énormément augmentés par la valeur de la monnaie courante des Etats-Unis, et l'on tint compte de cela en accordant le subside. Je ne peux croire que la déclaration de l'honorable monsieur ait été faite par ignorance complète des difficultés que présente la construction de lignes à long parcours comme celle dont il s'agit en ce moment. Je ne puis non plus supposer que l'honorable monsieur, s'il eût étudié cette question en homme impartial, eût manqué de voir que les entrepreneurs de ces grands

travaux devront profiter de tous les avantages qui leur permettront de construire une ligne que l'on puisse aisément exploiter, en d'autres termes, construire un bon chemin de fer, comme c'est leur propre intérêt. On me dira que, sur le chemin de fer de l'"Union Pacific," on a employé les lisses de fer. C'est vrai, il n'y avait pas alors de lisses d'acier, mais chacun sait que le système d'exploitation des chemins de fer est tellement bien défini de nos jours, que personne ne voudrait essayer de construire une voie permanente sans employer les lisses d'acier, et mon honorable ami sait que personne aujourd'hui ne songerait à construire en employant des traverses de peuplier de Virginie et de la terre gelée pour ensablement, parce que la grande concurrence qui existe suffit à prévenir toute fraude ou spéculation de ce genre. Mais je dis que le chemin de fer de l'"Union Pacific," tel qu'il est construit, doit être le chemin de fer de l'"Union Pacific" qui a été accepté et qui a reçu la garantie. Je pense que le gouvernement des États-Unis comprenait assez bien les choses pour savoir que c'était un chemin susceptible d'exploitation et suffisant pour le roulement qu'il devait avoir, avant d'accorder la subvention consentie. Et je pense que les deux cas sont identiques. Mais je veux dire que, selon moi, il ne convient pas de soulever, chaque jour, de nouvelles discussions à propos du sujet qui nous occupe, pendant que nous discutons, dans cette même enceinte, la question principale. Nous ne reculons devant aucune discussion de cette nature, nous pensons que la discussion se continuant de jour en jour, le contrat sera mieux apprécié du public, mais, il est certainement désirable, en vue d'une discussion calme, claire et honnête, comme le veulent, je n'en doute pas, les honorables membres de la gauche, que nous nous en tenions à la question principale. Humble partisan de l'administration actuelle, je me borne à faire un appel à la modération et à la sagesse de la Chambre. Nous sommes ici en présence d'une question très importante, la plus importante peut être dont un parlement canadien ait jamais été saisi, et je suis sûr, M. l'Orateur, qu'aucun député ne voudrait introduire d'éléments étrangers dans la discussion, en vue de nous retarder et de nous embarrasser dans nos travaux et de détourner l'attention du pays. Quant à moi, je désire que cette question, telle qu'elle est, sur son propre mérite, soit soumise à l'examen du public, et je n'ai pas la moindre appréhension au sujet du résultat. On pourra embrouiller la question, jeter de la poudre aux yeux des gens, faire valoir des arguments spécieux, mais, finalement, le bon sens du public, auquel nous n'en avons pas vainement appelé depuis trois ans, triomphera de tous les arguments spéciaux et de tous les sophismes.

M. CAMÉRON, (Victoria). Je pense qu'il n'est pas désirable, sur la motion actuelle, de commencer pleinement la discussion des termes du contrat, et je ne me lève que pour attirer l'attention sur un fait qu'on ne doit pas perdre de vue relativement au type du chemin de fer de l'"Union Pacific." Les termes du contrat actuel, si ma mémoire est fidèle, sont: "Tel qu'originellement construit." Il est possible que cette expression ne soit pas assez précise, mais quand nous envisageons l'histoire du l'"Union Pacific" et considérons un fait particulier qui s'y rapporte, je pense, que nous serons approuvés en prétendant que cette expression devrait se compléter ainsi: "à l'époque de son achèvement." Un chemin de fer ne peut être considéré comme construit que lorsqu'il est parachevé et s'il est construit à la suite d'une convention—d'après laquelle une compagnie ou un gouvernement doivent l'accepter avec la date de son acceptation et celle de son achèvement. Pour moi, si le contrat actuel devant s'interpréter dans le sens que l'honorable député de Norfolk-Nord voudrait lui donner, savoir, que nous voulons un chemin tel qu'était l'"Union Pacific" lorsqu'on y posa les lisses et qu'il fut ouvert à la circulation, nous n'aurions pas grande raison de nous plaindre. Mais ce

point ayant été discuté au Congrès américain, il fut adopté un acte en vertu duquel une commission fut instituée dans le but de déterminer et de définir quand le chemin de fer de l'"Union Pacific" fut achevé et à quelle date il devait être accepté par le gouvernement. Cette commission fit un rapport qui fut adopté par le Congrès, et la date fixée par cette commission était celle du parachèvement du chemin, le 1er octobre 1874. Il me semble que la juste interprétation de ce contrat est donc que le chemin doit être tel que se trouvait alors le chemin de fer de l'"Union Pacific" lorsqu'il fut accepté par le gouvernement des États-Unis, savoir, le 1er d'octobre 1874.

M. BLAKE. On me permettra d'observer, vu que plusieurs honorables messieurs de la droite ont dit que la discussion était hors de propos, qu'en faisant une motion demandant cette information je n'ai pas dit un seul mot relativement à la nature du chemin de fer du Pacific Union. J'ai simplement montré qu'il importait d'en connaître le type, tel qu'il était au commencement de sa construction, parce qu'il était le type qu'on devait choisir pour le chemin de fer du Pacifique canadien.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur a tout-à-fait raison en disant qu'il n'a pas provoqué la discussion et je reconnais parfaitement, avec mon honorable ami de Niagara et l'honorable député de South Victoria, qu'il est désirable de restreindre la discussion dans ses bornes naturelles sur la motion principale soumise à la Chambre. La Chambre et mon honorable ami qui a fait cette motion, trouveront qu'il y a pleine et ample garantie que l'on a choisi un type convenable pour le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. CAMERON (Huron). Mon honorable ami de West Durham n'a fait qu'une motion ordinaire. Cette motion a été accueillie d'une façon singulière par le ministre des chemins de fer et des canaux. L'honorable ministre a essayé de justifier cette expression particulière du contrat. Il a mentionné la construction du chemin de l'"Union Pacific" et montré que c'est, sous tous rapports, si ma mémoire est fidèle, un bon chemin de fer, que son type a été emprunté au chemin de fer d'Ohio et Baltimore qui est un des mieux construits aux États-Unis et qu'en conséquence l'"Union Pacific" ayant été construit d'après le modèle du chemin d'Ohio et Baltimore, et ce dernier étant un chemin de fer de première classe, l'"Union Pacific" doit, naturellement, être de pareil type, et conséquemment le chemin de fer du Pacifique canadien devra être également un chemin de première classe. Or, les honorables messieurs de la gauche ne se contenteront pas de cette déclaration relativement au type du chemin de fer "Pacific Union." L'honorable député de Niagara s'est levé pour contredire les assertions de mon honorable ami de Norfolk-Nord (M. Charlton), l'honorable monsieur a lu un rapport très élaboré et fort important qui a été présenté au Congrès, pour montrer que le chemin de fer du "Pacific Union" était d'une construction admirable et que partout les assertions de l'honorable député de Norfolk-Nord, relativement au chemin, sont tout-à-fait erronées. L'honorable député de Victoria (M. Cameron) a parlé dans le même sens, lorsqu'il a dit que le chemin de fer "Pacific Union" n'a été achevé qu'en octobre 1874. Personne ne conteste qu'en octobre 1874, le chemin de fer "Pacific Union", ne fût une assez bonne ligne; et si nous pronons le "Pacific Union", en 1874, comme type, alors peut-être nous pourrions acquiescer à la proposition de l'honorable ministre des chemins de fer. Mais l'honorable député de Victoria a oublié de dire que 890 milles du chemin de fer du "Pacific Union" cette section s'étendant d'Omaha à la jonction de Muddy Forks et Black Forks, n'ont été achevés, et acceptés par le gouvernement des États-Unis qu'à la fin de 1868 ou au commencement de 1869; et c'est le reste de la ligne qui n'a été acceptée que dans la décade suivante, en 1873 et 1874. Tel

étant le cas, l'honorable monsieur trouvera, en consultant les rapports présentés au Sénat des Etats-Unis, que nous sommes obligés de considérer ce chemin, dans les conditions où il était à la fin de 1868, ou au commencement de 1869. En consultant le rapport qui fait l'objet d'une résolution conjointe des deux chambres, le 30 décembre 1868, l'honorable monsieur trouvera que le type du chemin était entièrement différent de celui que nous a dépeint l'honorable ministre des chemins de fer, l'honorable député de Niagara (M. Plumb) et l'honorable député de Victoria (M. Cameron). Maintenant, je regrette d'avoir à faire quelques observations à ce propos.

Je voulais remettre les observations que j'ai à faire jusqu'au moment où sera discutée la proposition générale; mais je ne veux pas que le pays apprenne, de la bouche du ministre des chemins de fer ou de celle des honorables députés de Niagara ou Victoria, que ce chemin était, lors de la construction, une ligne de première classe,—sans contredire une pareille assertion qui est complètement erronée. Si je ne me trompe pas, l'honorable député de Niagara a cité un rapport présenté au Congrès et que l'on trouve dans les documents de la session de 1873-74; ce rapport avait été fait longtemps après l'achèvement de la ligne d'Omaha, jusqu'à la jonction de Muddy Forks.

M. PLUMB. Je regrette d'interrompre l'éloquente période de l'honorable monsieur, mais je n'ai pas cité le rapport de 1873-74.

M. CAMERON (Huron). Peut-être l'honorable monsieur voudra bien nous dire où il a emprunté sa citation.

M. PLUMB. L'honorable monsieur pourra s'assurer que j'ai cité le rapport de 1872-73.

M. CAMERON (Huron). Cela ne change rien à la chose. L'honorable monsieur peut constater que, dans les documents publiés par l'Exécutif des Etats-Unis, à ce sujet, le rapport de 1873-4 fait partie du même volume que celui de 1872-3. Mais je prétends que l'honorable monsieur n'a pas lu les parties du rapport qui indiquent le mode de construction de la ligne. S'il veut bien consulter ce rapport, il y verra que la chaussée est beaucoup trop étroite dans plusieurs endroits, que les traverses sur lesquelles sont posées les lisses, dépassent les bords de la chaussée, que les arches des tunnels sont en bois, qu'au bout de deux ou trois ans, on constata que les charpentes étaient défectueuses, que le commissaire fit reconstruire les tunnels d'un bout à l'autre, que presque tous les ponts étaient en bois, que les ingénieurs les déclarèrent tout-à-fait insuffisants, pour le roulement que fournit la région traversée par la ligne, que le ballast était fort mauvais, que les traverses étaient également mauvaises, d'un bout à l'autre de la ligne, qu'elles étaient de bois de peuplier, que les rayons de courbure étaient trop faibles et les pentes trop raides. Et telle est la ligne qui, selon l'honorable monsieur, doit servir de modèle pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Enfin, le rapport dont l'honorable monsieur a lu des extraits fut présenté, je me le rappelle, alors que le gouvernement des Etats-Unis avait accepté des entrepreneurs 890 milles de la ligne. Ce rapport, présenté au Congrès, recommandait qu'on dépensât 6½ millions de dollars de plus pour mettre la ligne dans un état convenable; et cela bien longtemps après l'achèvement complet de la ligne. Si l'honorable monsieur eût pris la peine de consulter un autre rapport présenté au Congrès le 9 octobre 1868, après l'achèvement des 890 milles que les commissaires avaient reçu ordre d'examiner—il y aurait vu comment était construite cette partie de la ligne "Union Pacific" qui s'étend, à partir d'Omaha, sur un parcours de 890 milles, en se dirigeant vers l'ouest. Dans ce rapport, que j'ai sous les yeux, et qui est signé de M.M. Warren et Blickensderfer, et d'un troisième nom que j'oublie, l'honorable monsieur trouvera un chapitre qui explique longuement dans quel état se trouvait alors la

M. CAMERON (Huron)

ligne et démontre que les déclarations faites par l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable député de Niagara sont fausses et inexactes.

M. l'Orateur, que la Chambre veuille bien me permettre de lui signaler un ou deux passages de ce rapport, parce que je ne voudrais pas qu'on pût croire un instant, dans le pays, qu'à l'époque de sa construction, le chemin de fer "Union Pacific" était une ligne de première classe, et que, par suite, les honorables messieurs seraient justifiables de le prendre pour type du chemin de fer du Pacifique canadien. On verra, par ces extraits, que les commissaires ont pris beaucoup de peine pour signaler les défauts, les vices de construction du chemin de fer "Union Pacific." A la page 24 de ce document officiel, ils disent qu'à six différents points, sur un parcours de plus de quarante ou cinquante milles, les pentes excèdent 80 pieds au mille. Sur un autre point, les pentes sont de 90 pieds et, à un autre endroit, de 116 pieds. Les rayons de courbure sont trop courts et, sous d'autres rapports, la construction de la ligne est tout-à-fait défectueuse. Voici ce que je lis dans le rapport :

"La ligne est bien adaptée au terrain, mais il y a des endroits où l'on n'a point profité des avantages qu'il offre et d'autres où, dans ses détails, la localisation est entièrement mauvaise. Dans la majorité des cas, l'idée dominante semble avoir été de réduire les frais de construction en faisant beaucoup plus de courbes à petit rayon qu'il n'était nécessaire, et l'économie réalisée est minime en raison des vices de construction que l'on a ainsi multipliés. A d'autres endroits, on ne s'explique pas bien les détails de la construction. On nous dit que, dans plusieurs de ces cas, on n'a tenu aucun compte du tracé de l'ingénieur en chef. On pourrait expliquer ces anomalies par le désir d'achever plus rapidement la construction, mais elles ne justifient aucunement l'acceptation de la ligne, telle que construite. La véritable économie et les meilleurs intérêts de la ligne exigent qu'on la modifie et l'améliore sur tous ces points, et nous avons indiqué ailleurs ce que coûteraient ces améliorations."

Sous le titre "Chaussée," les commissaires déclarent ceci :

"La chaussée devait avoir 14 pieds de large au sommet, avec talus ordinaires et tranchées larges d'au moins 16 pieds, au fond, les talus devant être construits avec les matériaux d'extraction. Ces dimensions, bien que représentant un minimum, sont acceptables quand on s'y conforme pleinement. Dans les excavations et les levées de profondeur et hauteur moyenne, on s'y est conformé; mais les levées plus hautes n'atteignent pas le niveau requis, la construction en est incomplète et, parfois, elles n'ont même pas, au sommet, la largeur des traverses. Quand la chaussée est trop étroite et qu'il faut du ballast, il est impossible de remédier pleinement à ce défaut, parce qu'en soulevant la voie, pour mettre du ballast sous les traverses, la largeur de la levée est insuffisante pour maintenir le ballast en place. Il devient donc absolument nécessaire d'élargir la chaussée avant de pouvoir réaliser une des conditions indispensables d'une bonne voie."

Ils parlent ensuite des tranchées qui ne sont pas toutes en rapport avec les pentes :

"Les tranchées n'atteignent pas la profondeur indiquée, d'où il résulte qu'à ces endroits les pentes sont plus fortes qu'on ne s'y attendait, et, dans certains cas, atteignent jusqu'à 90 pieds par mille, tandis que les profils indiquent des pentes beaucoup plus douces."

Ils disent ensuite, à propos des traverses :

"Les traverses sont de bonne qualité, sauf une grande partie de celles qu'on a employées dans la vallée de la Platte, lesquelles sont de peuplier qui, bien que durci au feu, se détériore rapidement; en outre, ces traverses ne retiennent pas assez solidement les fiches. Il a fallu en renouveler plusieurs, et elles devraient toutes être remplacées par des traverses de meilleur bois, si l'on veut que la voie résiste au roulement qu'on espère voir sur la ligne."

Les commissaires signalent plus loin d'autres défauts dans la chaussée, les courbures, les pentes, les levées, le ballast, et plusieurs autres détails relatifs à l'équipement de la ligne. Je ne fatiguerai pas la Chambre de tous ces détails, me bornant à répéter que la construction est tout-à-fait défectueuse et insuffisante. Les commissaires ont calculé ce qu'il en coûterait pour faire de cette ligne un chemin de première classe, établi sur une base durable. Le rapport se termine ainsi :

"En calculant les dépenses nécessaires pour faire de la ligne, telle que construite, un chemin de première classe, nous avons considéré chaque catégorie de travaux requis, autant que le permettaient les circonstances

et nos instructions, et voici les résultats auxquels nous sommes arrivés : modifications et améliorations du tracé, \$200,000 ; pour donner aux levées la largeur voulue, \$240,000 ; compléter l'excavation des tranchées jusqu'à la pente voulue, \$200,000 ; réduire les pentes entre Omaha et Elkhorn pour remplir les conditions auxquelles la ligne a été approuvée, \$245,000 ; traverses pour remplacer les traverses de peuplier, \$525,000 ; ballast, etc., \$910,000."

Et, continuant ces évaluations, les commissaires arrivent à la somme de \$6,489,550, requise pour mettre ces 890 milles dans un état convenable ; et l'on veut prendre comme type la ligne, telle qu'elle était à cette époque—non pas en 1874—suivant la déclaration de l'honorable député de Victoria, (sir John A. Macdonald) pour l'achèvement du chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai été surpris, étonné des raisons pour lesquelles, ou plutôt de l'absence de raisons pour laquelle les termes de ce contrat ont été modifiés, s'il faut en croire la déclaration de l'honorable ministre des chemins de fer, telle que consignée dans le rapport des *Débats* de la Chambre. L'honorable monsieur semblait n'avoir aucune raison à donner, mais paraissait ignorer complètement dans quel état se trouvait la ligne "Union Pacific" en 1879, et quelles conditions il faisait à ces entrepreneurs, à ce puissant syndicat, et à l'interpellation de l'honorable député de Durham-Ouest, il a répondu que les termes du présent contrat sont les mêmes que ceux du contrat Allan. Mais quand l'honorable député de Durham-Ouest lui a rappelé quels étaient les termes de ce dernier contrat, il a reconnu qu'il faisait erreur. Il a prétendu alors que l'"Union Pacific" était construit sur le modèle du chemin de Baltimore et de l'Ohio qui, depuis dix ou quinze ans, est une ligne de première classe, bien qu'antérieurement, elle ait pu être classée parmi les lignes de construction inférieure. Lors de sa construction, elle ne valait guère mieux que la ligne "Union Pacific" en 1879, époque à laquelle furent achevés les 890 milles en question. Les députés voudraient-ils que nous déclarions l'"Union Pacific" ligne de première classe, quand son historique démontre tout le contraire ? Voudraient-ils que nous fussions savoir à tous que les raisons sur lesquelles les ministres ont basé les clauses de ce contrat ne sont pas soutenables, les ministres qui auraient dû administrer la chose publique avec précaution, jugement et en se procurant toutes les informations nécessaires, mais qui ignoraient l'existence de ces documents soumis à la législature des États-Unis. Voilà pour quoi j'ai cru devoir soumettre ces observations à la Chambre.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Il y a deux points distincts à considérer dans la question soumise à la Chambre. Je ne prendrai pas sur moi de me prononcer relativement à l'interprétation légale de cette clause ; mais je veux signaler le fait que cette discussion a soulevé un autre point de haute importance. Le ministre des chemins de fer nous a avoué que le gouvernement croyait avoir adopté un type bien différent de celui qui est décrit dans le contrat que nous avons sous les yeux. Si l'on s'en tient strictement aux termes du contrat, la construction coûtera plusieurs millions de dollars de plus par mille, soit plusieurs millions de plus pour toute la ligne. Les deux contrats diffèrent essentiellement, et le malaise et l'inquiétude se répandront dans le public, si le ministre de l'intérieur n'est pas prêt à nous déclarer que la divergence entre le contrat avec sir Hugh Allan et celui de 1880 passé avec ses successeurs, pour la construction du Pacifique canadien, ayant été signalée à son administration pour la première fois—si nous devons en croire la déclaration du ministre des chemins de fer—son administration est disposée à prendre des mesures pour faire disparaître cette divergence, ou pour modifier considérablement ces clauses, afin de prévenir des dangers d'une gravité plus qu'ordinaire dans l'exécution de la grande entreprise qui préoccupe en ce moment le pays. Nous ne saurions signaler trop énergiquement au pays le fait que les ministres n'ont pas pris la peine de comparer les deux con-

trats, afin de bien définir le type sur lequel ils ont basé cette clause. Le très-honorable monsieur ferait bien de nous dire si son administration veut maintenir cette clause, ou si elle est disposée à la modifier de manière à prévenir les dangers que l'honorable député de Durham-Ouest a signalés.

La motion est adoptée.

CONTRATS DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. BLAKE demande copies de tous documents indiquant des modifications faites en vertu des dispositions de tous contrats pour la construction d'une partie quelconque du chemin de fer du Pacifique canadien, antérieurement au 21 octobre dernier, et mentionnées dans le contrat déposé pendant cette session, et toutes évaluations ou tous états dressés quant au résultat de telles modifications sur la nature et le coût des travaux.

On observera, dit-il, par le contrat soumis à la Chambre, que l'administration s'engage à terminer les sections du chemin données à contrat par le gouvernement aux termes des contrats passés pour la construction de ces sections, en tenant compte, toutefois, des modifications faites à ces contrats, antérieurement au 21 octobre dernier, date du contrat qui nous est actuellement soumis. Il est donc important que nous sachions d'avance sur quoi sont basées les obligations formelles du gouvernement et les modifications apportées aux termes de ces contrats, avant la signature du contrat définitif. Sur ce point, comme sur d'autres, je désire avoir les renseignements que, selon moi, l'administration est obligée de nous soumettre, avant d'ouvrir les débats sur cette question. Or, les ministres nous soumettent un contrat sans nous dire à la suite de quels renseignements ils sont arrivés à le conclure. Ils soumettent un contrat impliquant certaines obligations par eux contractées, mais qui dépendent de certains autres instruments contenant des modifications ; mais quelles modifications ? Ils ne nous le disent pas. Il nous est donc impossible de deviner quelles sont les obligations du gouvernement en vertu du présent contrat, et nous ne le saurons point avant d'avoir vu ces modifications.

Je crois que le gouvernement aurait dû aussi nous soumettre les évaluations ou états constatant les effets de ces modifications sur la nature et le coût des travaux. On nous a soumis un devis estimatif général, dressé par M. Schreiber et indiquant ce que coûteront les sections commencées. Mais ce que je désire avoir, c'est un état de la différence de frais résultant des modifications que le contrat indique avoir été apportées aux premiers contrats, avant le 24 octobre. Il me semble que personne ne peut s'opposer à cette motion. Et vu que nous devrions déjà être en possession de ces renseignements, afin de nous assurer quelles sont les obligations qu'on nous demande de sanctionner, j'ajouterai que non-seulement cette adresse devrait être adoptée, mais que le gouvernement devrait s'engager à y faire une réponse immédiate.

Sir JOHN A. MACDONALD. Mon honorable ami devient raisonnable et, par suite, je ne m'opposerai aucunement à cette résolution et veillerai à ce que les documents soient préparés de suite.

La motion est adoptée.

ETUDES SUR LA LIGNE ENTRE LA BAIE DU SUD-EST ET LE SAULT SAINTE-MARIE.

M. BLAKE demande copie de toutes études ou de tous rapports faits depuis la dernière session sur la ligne entre la baie du Sud-Est et le Sault Sainte-Marie, ou sur la ligne entre la baie du Sud-Est et la baie du Tonnoire.

Quant à la ligne qui sépare la baie du Sud-Est et le Sault Sainte-Marie, le gouvernement, dit-il, s'est formellement engagé, dans l'autre branche de la législature, à faire faire de nouvelles études pendant les vacances, afin de pouvoir

soumettre au parlement, pendant la présente session, une proposition à l'effet de subventionner, d'une manière quelconque, la construction de ce chemin de fer. Au Sénat, le 21 avril dernier, sir Alexander Campbell promit formellement, au nom de l'administration, que ces études seraient faites en vue de soumettre des propositions, dans le sens que je viens d'indiquer. Je suppose que ces études ont été faites et il me semble essentiel, dans ce débat, que nous ayons un rapport de ces études et tous autres rapports se rattachant à la question. Pendant la dernière session, on ne nous a fournis aucuns renseignements précis sur la ligne qui doit suivre la côte nord du lac Supérieur. Dans son rapport général et dans la lettre du 16 avril, l'ingénieur ne nous parle que de "distances supposées." Il est donc évident qu'à cette époque, l'administration n'avait aucun renseignement exact et précis sur cette ligne. Or les renseignements de cette nature deviennent essentiels dans le grand débat où nous sommes engagés, par suite d'une déclaration récente, faite, je crois, l'autre soir par l'honorable ministre des chemins de fer et d'après laquelle il calculait la distance entre Winnipeg et la baie du Sud-Est, en disant que la station de Linkoping, sur la baie du Tonnerre, serait probablement le point de jonction; or ce point est plus éloigné que celui où je croyais que l'on fixerait le terminus de cette ligne. Je suppose que cette idée est basée sur de nouveaux renseignements, — je suis sûr qu'il en est ainsi, parce que l'honorable ministre nous a dit, pendant la dernière session, que, selon toutes probabilités, on trouverait un bon tracé aboutissant au terminus alors fixé et qu'il ne serait pas besoin d'aller aboutir à quelq' autre point, sur la ligne de la baie du Tonnerre. Dans l'examen de cette question, il importe que nous ayons tous les renseignements connus relativement à la ligne qui suit la côte nord du lac Supérieur et aux probabilités d'une jonction avec l'embranchement de la baie du Tonnerre. Cet avis a été mis sur les ordres du jour avant le discours de l'honorable ministre des chemins de fer, dans lequel il nous a fait pressentir que la jonction pourrait bien être à la station de Linkoping et nous a parlé ensuite de la ligne comme reliant la baie du Sud-Est à la baie du Tonnerre. Nul doute que si l'honorable monsieur accepte la motion à d'autres égards, il conviendra que la ligne doit se prolonger jusqu'à un point de la ligne qui relie la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, de manière à comprendre le point dont il a parlé. Au sujet de cette motion, je répète, M. l'Orateur, ce que j'ai dit en faisant la motion précédente: ces renseignements auraient dû nous être soumis avant le débat auquel nous ne devrions pas être obligés de couper court, et j'exprime encore l'espoir que non seulement l'administration nous soumettra les informations, mais qu'il les soumettra immédiatement.

La motion est adoptée.

OCTROIS DE TERRES AU CHEMIN DE FER DU SUD-OUEST, MANITOBA.

M. BLAKE demande copie de l'arrêté du Conseil octroyant environ 1,328,000 acres de terres dans le Nord-Ouest à la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ainsi que de l'application pour cet octroi, et de toute correspondance et arrêtés du Conseil y relatifs. Aussi, un état des terres choisies en vertu d'iceux. Aussi, copie de tout arrêté du Conseil relatif à la route ou au terminus du chemin de fer, et toute correspondance s'y rapportant.

Je crois ne point me tromper, dit-il, en affirmant que la charte de cette compagnie laissait certaine latitude au gouverneur-général relativement au choix du terminus; tel est, du moins, le cas pour quelques uns de ces chemins de fer. A par les renseignements demandés dans la dernière partie de la motion, il est important que nous sachions pour quelles raisons, sur quelle demande, à quelle instigation et sur quelles preuves, l'administration a cru devoir accorder

M. BLAKE

l'octroi dont j'ai parlé. La preuve que l'administration a garanti cet octroi est le prospectus de la compagnie auquel j'ai fait allusion l'autre jour. On lit dans ce prospectus :

"La longueur totale du chemin de fer dont la construction est autorisée, longueur qui sera divisée en sections, est d'environ 295 milles, dont la première section—119 milles—est adjugée à un entrepreneur responsable et à des prix avantageux pour la compagnie. Les travaux sont en voie d'exécution, et l'on espère fermement qu'au moins cinquante milles seront construits et ouverts à la circulation, vers le 1er septembre 1881.

"Le gouverneur-général du Canada a approuvé le rapport de son Conseil Privé recommandant que l'on octroi à la compagnie, au prix nominal de \$1 l'acre, dans la région immédiatement contigue à la ligne, 3,840 acres par mille construit, à partir de la frontière sud-ouest de la province. Cet octroi représentera donc environ 1,328,000 acres et des experts canadiens calculent qu'une vente judiciale de ces terres rapportera ultérieurement à la compagnie la somme nette de £2,000,000 sterling. La compagnie a déjà refusé plusieurs offres qu'on lui a faites d'acheter de grandes étendues à raison de \$5 l'acre. Aux termes de l'acte de cession, dont il est parlé plus loin, les produits de la vente de toutes ces terres sont spécialement affectés au rachat des bons qu'elles garantissent, en sorte que la valeur de ces bons ne dépend aucunement du succès de la ligne.

"Outre la subvention ainsi accordée à la compagnie, avec autant de libéralité que de sagesse, par le gouvernement du Canada, la compagnie a reçu des corporations de plusieurs townships situés sur le parcours de la ligne, des offres réelles de subvention, sous forme de débentures municipales émises en vertu de l'Acte provincial des municipalités de Manitoba, 1880."

"A la rivière Souris, la ligne touchera les vastes et importants gisements de houille récemment découverts à cet endroit, et qui fourniront certainement à la compagnie le moyen de surmonter l'obstacle le plus sérieux qu'ait jamais présenté l'exploitation de chemins de fer traversant des régions de prairies, savoir la rareté du combustible causée par l'absence de bois de haute futaie.

"Non-seulement la compagnie aura le grand avantage de se procurer le combustible à bon marché, pour sa propre consommation, mais le chemin de fer du Pacifique canadien, sur près de 800 milles de son parcours, la ville de Winnipeg et les divers townships qui avoisinent la ligne ayant à compter sur ces mines pour leur approvisionnement de combustible, on calcule que la compagnie fera un trafic de combustible suffisant pour justifier la construction de la ligne, à part du transport de voyageurs et de grains qui lui est nécessairement réservé.

"Sur presque tout son parcours, la ligne traversera une région parfaitement unie et l'on pourra éviter les excavations dans le roc, en sorte que la construction et l'équipement coûteront, en moyenne, \$3,000 par mille. On se propose d'exécuter les travaux, par sections, en trois ans, et les calculs des ingénieurs démontrent que chaque section, aussitôt ouverte, aura un roulement qui balancera les frais d'exploitation.

"L'Acte autorise l'émission de bons jusqu'à concurrence d'un montant de £1,180,000; mais cette émission devra toujours être proportionnée à la longueur de la ligne alors construite ou dont la construction sera adjugée, et ne pourra être faite avant que \$250,000 (£50,000) aient été souscrits. Cette condition est déjà remplie, vu que le montant total a été souscrit en Canada.***

"La corporation de la ville de Winnipeg, en vertu de la charte qui constitue, entreprend, à ses frais, la construction d'un pont ordinaire de chemin de fer sur la rivière Rouge, dans les limites de la ville, et garantit pour cinq ans, à la compagnie, l'usage gratuit de ce pont. En vertu d'une convention portant la date du 26 décembre, 1879, la corporation s'engage à transférer la propriété de ce pont à la compagnie, moyennant certaines conditions et, de plus, à exempter de toutes taxes municipales, pendant quinze ans, la station, les ateliers et les terrains occupés par la compagnie du chemin de fer, dans les limites de la ville de Winnipeg."

Ainsi donc, cette ligne semble posséder tous les éléments d'une entreprise commerciale, l'exploitation en sera avantageuse dès le début et rapportera naturellement assez pour payer l'intérêt capital de construction. Ainsi donc, pour subventionner cette ligne, le gouvernement fédéral a concédé non moins de 1,328,000 acres de très-belles terres—je crois qu'elles sont situées, en grande partie, dans le district de la Montagne à la Tortue—au prix nominal, comme le reconnaît la compagnie d'un dollar l'acre; que l'on a déjà refusé \$5 l'acre pour de vastes étendues de ces terres, et que la vente de ces terres rapportera à la compagnie une somme nette de \$10,000,000. Il me semble qu'une transaction aussi importante aurait dû être soumise au parlement, qu'elle aurait pu être comprise dans l'énoncé du programme, sous forme de bill ou d'autre document; et ne point être réglée exclusivement par l'exécutif. Il me semble que l'objet en est manifeste, bien que le gouvernement n'ait point vendu au-dessus du prix minimum fixé par le parlement; l'objet principal était, non point de vendre des terres à \$1 l'acre pour aider à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, mais de subventionner grassement cette compagnie. Cette subvention peut être parfaitement justifiable. Je ne dis pas

le contraire ; mais je prétends qu'à ma connaissance, nous n'avons point autorisé l'exécutif à subventionner des compagnies de chemins de fer, dans les limites de la province de Manitoba ou au dehors ; je prétends que nous ne lui avons point conféré ce pouvoir et qu'il n'aurait point dû faire usage de ses prérogatives pour cet objet spécial, mais que pendant la dernière session, ou—si la chose était impossible—pendant la session présente, il aurait dû soumettre ce projet à notre examen et à notre décision, avant de conclure une opération aussi importante. Je crois donc que nous avons droit d'exiger les renseignements que la motion demande.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne vois aucune objection à soumettre tout arrêté du Conseil relatif au tracé de cette ligne, bien qu'en l'absence de mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, je ne puisse même dire s'il existe pareil arrêté. Quant à cet octroi de terres, fait dans le but d'aider à la construction de la ligne, ce n'est pas, à proprement parler, un octroi. C'est une vente à cette compagnie, et semblable à toute vente ordinaire, faite à un particulier. La Chambre se rappelle que les règlements de l'administration et toute la partie de son programme relative aux octrois de terres destinés à subventionner la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ont été soumis au parlement. Le parlement connaît tous les détails du programme de l'administration à cet égard. On a établi une série de zones marquées de A à E, ces deux lettres comprises, et les prix varient suivant la distance à laquelle les terrains se trouvent du chemin de fer. Le prix des terres de la zone A, dans un rayon de cinq milles du chemin de fer, terres réservées pour couvrir les frais de construction, est de \$5 l'acre ; le prix des terres de la zone B est moindre, celui des terres de la zone C, moindre encore, celui des terres de la zone D moindre que dans la précédente et, dans la zone E qui se trouve à 40 milles de la ligne-mère, les terres se vendent \$1 l'acre à qui veut les acheter. La compagnie se trouve donc dans la position de tout particulier disposé à payer ce prix. Cette compagnie n'a pas plus de droits que toute autre personne qui, une fois les arpentages terminés, se décide à acheter dans les sections de nombre impair, et il est très important pour nous que ces terres ne deviennent pas la propriété de spéculateurs, mais qu'une compagnie y fasse passer une voie ferrée ; ce qui augmentera la valeur des terres dans les sections de nombre pair, lesquelles appartiennent au gouvernement. Si l'on n'eût pas établi de chemin de fer dans cette région, les terres se seraient vendues un dollar l'acre, et le gouvernement a eu raison de donner la préférence à cette compagnie, qui va établir la voie ferrée, en sorte que, dans les sections de nombre pair, le gouvernement pourra obtenir un prix plus élevé. C'est un encouragement indirect donné à cette compagnie canadienne dont le capital ne peut pas être bien considérable. Elle doit chercher à augmenter son capital, mais le gouvernement ne se propose pas de lui donner un seul acre de terre. Il n'a jamais été question de lui faire présent des terres, mais nous les lui vendons le même prix qu'aux particuliers, pour l'encourager à construire la ligne, et en la construisant elle ouvrira une section du pays qui se trouve à une distance raisonnable du district de la Souris, fournira le charbon aux habitants de Manitoba et des districts immédiatement voisins. Il ne sera cédé à la compagnie aucunes terres dans la province de Manitoba, mais on lui en cédera dans le district situé à l'ouest de la province. Je ne vois pas la moindre objection à cette motion.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Le ministre de l'intérieur pourrait-il nous dire comment il se propose de céder aux membres de cette compagnie, des terres de la zone E, en se conformant aux règlements établis ? Leur cédera-t-il des terres de la zone E sur une longue distance, passé le terminus de la ligne, ou ces terres se trouvent-elles entre la

frontière de Manitoba et le terminus, environ 150 milles plus à l'ouest, à l'endroit où l'on a découvert des gisements de houille ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Voici l'arrangement : Nous leur vendons des réserves de chemin de fer dans un rayon de soixante milles à partir de la ligne, jusqu'à concurrence de 3,640 acres par mille. Ensuite, ils auront à prendre des terres plus à l'ouest, et c'est encore un moyen de les encourager à prolonger leur ligne pour mieux vendre leurs terres ; mais toutes ces terres sont dans la zone E et font partie des réserves du chemin de fer qui sont à la disposition de toute personne qui veut les payer \$1 l'acre.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je ne m'oppose point à ce que l'on subventionne libéralement les chemins de colonisation ; mais si je comprends bien l'honorable monsieur, on cède à la compagnie 2,200 milles carrés de terres. Je crois que 12 milles carrés—peut-être moins—se trouvent dans la zone E ; cela dépendra du tracé de la ligne. Mon impression est que cet octroi absorbera toute la partie de la zone E qui n'est pas réservée pour les colons, sur une distance de 120 milles, plus ou moins, passé le terminus de la ligne. Si l'honorable monsieur et son gouvernement ont formellement spécifié que la compagnie prolongera la ligne, c'est très bien. Mais autrement, cette transaction nuira beaucoup aux subventions que l'on doit accorder pour l'établissement de chemins de colonisation à l'ouest de la ligne.

Sir JOHN A. MACDONALD. Rien n'empêche les particuliers qui forment la compagnie, de venir acheter ces terres ; mais il est spécifié qu'ils ne pourront acheter des terres qu'à mesure que la construction de la ligne avancera ; autrement, la compagnie pourrait acheter d'énormes étendues de terres dans un but de spéculation. Mais quand même cela arriverait, nous aurions encore les sections alternatives, de 640 acres, réservées pour les *homesteads* et la préemption. Toutefois, il est clairement spécifié que les terres seront concédées à mesure que la construction de la ligne avancera.

M. BLAKE. Une partie de ces terres se trouve-t-elle dans le voisinage de la montagne à la Tortue ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Elles ne se trouvent pas loin de la montagne à la Tortue. La ligne passe au nord de cette montagne.

M. BLAKE. Je suppose que l'honorable monsieur nous soumettra bientôt ces documents.

Sir JOHN A. MACDONALD. Immédiatement.
La motion est adoptée.

OCTROIS DE TERRES AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. BLAKE demande copie de tous arrêtés du Conseil accordant des octrois de terres dans le Nord-Ouest à aucune compagnie de chemin de fer autre que celle du chemin de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, ainsi que des demandes faites pour tels octrois, et de toute correspondance et arrêtés du Conseil y relatifs ; aussi un état des terres choisies en vertu d'iceux : aussi copie de tout arrêté du Conseil relatif à la route ou aux terminus des dits chemins de fer, et de toute correspondance s'y rattachant.

Cette motion, dit-il, est semblable à la précédente. On a déclaré qu'un arrêté du Conseil a été passé, concédant, par vente, des terres à une autre compagnie, au moins.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je me bornerai à répondre ceci : à mon avis, que partage l'honorable député de Bothwell (M. Mills), si nos terres peuvent nous rapporter de l'argent, il vaut mieux les vendre, et si quelques-uns de ces chemins de fer traversent une zone quelconque, nous serons fort heureux de vendre les sections alternatives et

impaires au prix fixé pour chaque zone, que le prix soit \$5 ou \$1.

M. MILLS. Sans imposer aucune restriction à la compagnie de chemin de fer ?

Sir JOHN A. MACDONALD. J'ai déjà dit que la compagnie ne pourra acquérir les terres qu'à mesure que la construction de la ligne avancera.

M. MILLS. L'honorable monsieur se rappelle que quand nous commençâmes à discuter cette question, il fut proposé d'obliger la compagnie à mettre les terres en vente dans une certaine période. C'est la règle suivie sur "l'Union Pacific" et autres compagnies de chemins de fer, aux États-Unis. Au bout d'un certain temps, les compagnies sont obligées de vendre, ou elles deviennent sujettes aux taxes.

Sir JOHN A. MACDONALD. Cette compagnie se propose de réaliser des fonds au moyen de la vente des terres ou de bons garantis par ces mêmes terres et, par suite, son intérêt est de les vendre le plus tôt possible.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. BLAKE demande copie de tous les arrêtés du Conseil et de toute correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie anglaise ou avec l'agent canadien de la Colombie anglaise, concernant les terres qui sont ou qui doivent être affectées à la construction du chemin de fer du Pacifique dans cette province.

Il paraît, M. l'Orateur, dit-il, que le gouvernement fédéral et celui de la Colombie anglaise ont été en discussion au sujet d'arrangements conclus à l'époque de l'union de la Colombie anglaise avec le Canada, pour certaines allocations de terres destinées à subventionner la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Inutile de dire que je n'ai aucun renseignement précis sur la nature de la discussion et celle des demandes que le gouvernement fédéral a faites à celui de la Colombie anglaise. Mais d'après les informations que j'ai pu puiser aux sources ordinaires, c'est une demande de cette nature : attendu qu'une grande partie des terres qui aux termes de l'Acte d'union, appartiennent au gouvernement fédéral, n'a aucune valeur, le gouvernement devrait avoir droit à d'autres terres, si l'on veut que cette concession ait quelque valeur. Voilà, d'après mes renseignements la nature de la demande; on ajoute qu'elle a été rejetée. Nous avons droit, ce me semble, à des renseignements authentiques sur cette question qui se trouve intimement liée à celle que directement est appelé à décider, parce qu'elle a un rapport direct avec la question de savoir de quelles ressources nous pouvons disposer—du moins à la Colombie anglaise—pour construire chemin de fer du Pacifique canadien. Voilà pourquoi, M. l'Orateur, je dépose cette motion entre vos mains.

Sir John A. MACDONALD. Je ne vois aucune objection à cette motion. Il y a eu échange de correspondance à ce sujet. L'honorable monsieur se rappelle que le gouvernement de la Colombie anglaise devait céder, de chaque côté de la ligne, une étendue égale à celle que l'on accorde ailleurs pour la construction du chemin du Pacifique, soit 20 milles de chaque côté. Il y a plusieurs manières de calculer ces 20 milles; si l'on mesure, par exemple, les montagnes de bas en haut et de haut en bas.

M. BLAKE. C'est comme cela que l'on devra mesurer.

Sir JOHN A. MACDONALD. On trouvera que 20 milles sont une bien faible étendue, surtout quand on arrive dans cet océan de montagnes inhospitalières.

M. BLAKE. A l'ordre !

Sir JOHN A. MACDONALD. Tels sont les mots par lesquels mon honorable ami désigne la Colombie anglaise. Nous finirons, je pense, par mesurer ces 20 milles à partir

Sir JOHN A. MACDONALD

d'une altitude qui dépassera la hauteur du sommet des plus hautes montagnes.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER DE L'ILE.

M. BLAKE demande copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie anglaise, ou avec aucunes personnes dans cette province, concernant le chemin de fer de l'île.

J'observe, dit-il, qu'une discussion a eu lieu relativement au chemin de fer de l'île, entreprise à laquelle je m'intéresse beaucoup, comme le sait l'honorable député de Vancouver, (M. Bunster), et je crois qu'il est important de savoir s'il y a eu échange de correspondance à ce sujet. Les ministres que mon honorable ami a toujours regardés comme les meilleurs amis de la province, sont maintenant au pouvoir et ont soumis un projet pour l'achèvement—comme ils disent—du chemin de fer du Pacifique. Mon honorable ami de Vancouver admettra avec moi, je suppose, bien que pour des raisons différentes, que ce projet est très incomplet. Il trouve que le chemin de fer ne s'étend pas assez loin à l'ouest et n'atteint pas l'île. En tout cas, il sera intéressant d'apprendre quel est le programme de l'administration relativement au chemin de fer de l'île.

M. BUNSTER. Je suis heureux de voir que l'honorable chef de l'opposition (M. Blake) est revenu de ses erreurs et ne combat plus les intérêts de la Colombie anglaise. Je suis heureux de voir qu'il s'intéresse à notre province. Je suis heureux de voir qu'il est maintenant convaincu qu'il faisait erreur en nous combattant, comme il le faisait autrefois. Je vois qu'il demande beaucoup de renseignements sur notre province; mais agit-il dans nos intérêts ou dans ceux de sa province, ou seulement dans l'espoir de renverser le ministère ? C'est ce que j'ignore. L'honorable monsieur s'est opposé de toute manière à l'union de la Colombie anglaise avec le Canada. Combien de fois n'a-t-il pas dit qu'il voudrait voir la Colombie anglaise séparée de la Confédération ?

M. BLAKE. Jamais !

M. BUNSTER. Alors la presse ne mérite pas la confiance dont je la croyais digne. Comment faire une nation du Canada, si on laisse de côté la Colombie anglaise ? Mais l'honorable monsieur ne veut pas entendre parler de cela. Pour ma part, je connais bien la Colombie anglaise et je puis dire à l'honorable monsieur que ce n'est point la région inhospitalière qu'il a décrite. S'il voulait bien se renseigner par lui-même en se rendant à la Colombie, il y trouverait des gens hospitaliers et malgré les injures qu'il nous a prodiguées, on le recevrait parfaitement, il modifierait ses opinions et aiderait l'administration actuelle à construire la ligne.

Je n'approuve pas le projet du gouvernement, parce que la ligne ne s'étendra pas assez loin. D'après la convention Carnarvon, la ligne doit s'étendre jusqu'à l'île Vancouver. Or le contrat actuel ne mentionne aucunement cette partie de la ligne. Mais laissez l'île de Vancouver se retirer de la Confédération, elle saura construire son chemin de fer. En entrant dans la Confédération, nous n'avons rien gagné. Nous espérons toujours que le Canada remplirait ses engagements envers la Colombie anglaise. Je demande à l'honorable monsieur s'il les a remplis. La réponse est claire; il y a manqué. L'administration actuelle fut renversée il y a sept ans; depuis lors, les travaux de la ligne ont été suspendus. Dix mille tonnes de lisses nous ont été expédiées pour nous faire croire qu'on allait construire la ligne. Mais qu'est-il arrivé ? La population de l'île de Vancouver n'ayant pas été fidèle à l'ancienne administration, les lisses furent transportées sur la terre ferme où elles se détériorèrent. Elles sont maintenant couvertes d'un demi pouce de rouille, et l'intérêt du prix d'achat s'accumule tous les jours. Si on les avait

utilisées sur l'île, elles seraient plus que payées aujourd'hui. Pas une de ces lisses n'est posée, et la mauvaise foi que l'ancienne et la présente administration ont montrées envers la Colombie anglaise, ne leur fait pas honneur. La ligne de l'île de Vancouver donnera des profits dès le début, car elle transportera des voyageurs, du charbon et d'autres minéraux, et contribuera au développement de terres fort riches, elle contribuera à augmenter de beaucoup le revenu des douanes. Cette année, l'île de Vancouver a fourni environ \$700,000 au trésor fédéral, c'est-à-dire beaucoup plus qu'on a dépensé à la Colombie anglaise. Néanmoins, on insulte constamment cette province. En lisant les discours prononcés dans cette Chambre pour déprécier notre province, les américains roncellent à s'y rendre. On a tort de dénigrer ainsi la Colombie anglaise qui n'est pas assez connue. C'est ce qui me fait regretter que nous soyons entrés si tôt dans la confédération. Nous aurions sérieusement mieux fait de rester comme nous étions. L'honorable premier ministre nous a induits à entrer dans la confédération en nous faisant des promesses qu'il espérait remplir, mais qu'il n'a pas tenues. On ne saurait nous accuser d'être trop exigeants, puisque nous avons attendu dix ans l'accomplissement des promesses du Canada, et maintenant, l'île, la partie la plus importante de la Colombie anglaise, est entièrement ignorée, bien qu'une de ses divisions électorales ait généreusement élu le premier ministre. Je crois qu'il n'a pas convenablement traité ses commettants en ne comprenant pas l'île dans le marché fait avec le syndicat. C'est mon humble devoir de lui représenter qu'il n'a pas traité ses commettants comme ils le méritaient, comme il aurait dû les traiter.

M. BLAKE. L'honorable monsieur se plaint de ce que le premier ministre n'a pas traité convenablement ses électeurs; j'aimerais savoir combien il en aurait à traiter.

M. BUNSTER. Je ne sais de quelle espèce de traite vous voulez parler, si c'est avec de la bière ou du whiskey, mais je crois que le chef du gouvernement aimerait à les traiter à l'une et à l'autre; c'est plus que ne peut dire l'honorable député de Durham-Ouest, mais, sérieusement parlant, la Colombie anglaise devrait être traitée en toute justice, en toute équité.

Quant à la mise à effet de la sentence arbitrale Carnarvon acceptée par l'ancienne administration, la population du Canada, la ratifiant virtuellement, a dit aux membres du ministère actuel: "Vous pouvez remonter au pouvoir en traitant la Colombie anglaise avec justice, car elle vaut tout le reste de la Confédération. Notre province est riche en minerais, y compris l'or, la houille et le marbre, riche en ressources agricoles, ichthyologiques et forestières, et renferme des rivières aussi belles que celles du Canada, sans en excepter le Saint-Laurent."

Pendant toute la période de la Confédération le seul ministre canadien qui nous ait honoré d'une visite est M. Langevin auquel notre province a tant plu qu'il a toujours eu pour elle, depuis, une grande bienveillance. Nous avons eu d'autres visiteurs, entr'autres M. Edgar qui a cru que nous étions à vendre, puisqu'il nous a offert \$750,000 pour certaines choses. Mais nous avons plus que cela dans nos caisses d'épargne fédérales, et cet argent appartient à notre population; nous avons dans une petite banque commerciale plus d'argent attendant placement, dans l'espoir que le Canada exécutera les promesses qu'il a faites à la Colombie anglaise. Combien de nos concitoyens ont été ruinés qui attendaient que la propriété foncière, sur laquelle ils avaient placé leurs capitaux, augmenterait de valeur à la suite de la construction du chemin de fer du Pacifique? Un très grand nombre qui avait eu trop de confiance en ces promesses.

Un gouverneur-général est ensuite venu chez nous, et nous a fait, au nom de l'ancienne administration, toutes sortes de promesses dont pas une seule n'a été remplie. A-t-on agi honnêtement avec la Colombie anglaise?

Assurément, non. Telle est la réponse que le peuple a donnée lors des dernières élections générales en déclarant qu'il fallait changer d'administratif.

J'ai eu beaucoup de peine à convaincre nos populations que si nous lui en donnions le temps, le gouvernement actuel essaierait de faire mieux; mais je suis certainement surpris de voir le premier ministre laisser son district électoral de côté en ne construisant pas le chemin de fer de l'île. Si elle est la meilleure partie de la Colombie anglaise, elle possède plus de capitaux, une population plus nombreuse et plus de facilités pour un chemin de fer que le reste de la province. Les pentes y seraient faciles, la distance courte; en dernier ressort, et ce n'est pas le moins important, nous avons le plus beau havre du monde.

Quelque part que vous construisiez le chemin de fer, vous seriez en définitive obligés de l'amener à Esquimalt pour commander le commerce de l'univers.

Motion adoptée.

ETABLISSEMENT OU VENTE DE TERRES PUBLIQUES DANS MANITOBA OU LE NORD-OUEST.

M. BLAKE demande la production de copies de toutes les annonces émises ou publiées depuis l'avènement du ministère actuel au sujet de l'établissement ou de la vente des terres publiques dans toutes parties de Manitoba ou du Nord-Ouest.

Je me contente, dit-il, de faire cette motion sans commentaires, car les annonces émises ou publiées ne sont pas très longues. Elles sont d'une nature générale, et lors même qu'il n'en serait produit qu'une ou deux, il serait opportun de les disséminer parmi les journaux. Je parle spécialement des annonces auxquelles j'ai fait allusion dans une circonstance antérieure. Je voudrais voir quel rapport elles ont avec les opérations de la compagnie du chemin de fer *Manitoba and South Western*.

Motion adoptée.

VENTES DE TERRES DANS LE NORD-OUEST.

M. BLAKE demande copie de tous les arrêtés du conseil, et de la correspondance échangée au sujet de la vente de grandes étendues de terres du Nord-Ouest à M. Brassey ou à tout autre particulier, avec la description de toute concession de cette nature.

Je n'ai guère besoin de parler de la concession particulièrement considérable qui, suivant le ministre, a été faite à M. Brassey, car les journaux ont annoncé que deux ou trois grandes étendues de terres ont été vendues à ce monsieur. On a dit aussi qu'une autre vaste étendue de terres, dans le voisinage, a été concédée ou vendue à une autre personne. Le but de ma demande est d'obtenir des informations sur la vente de vastes étendues de terres à des particuliers, de même que celui des motions précédentes était d'avoir des renseignements sur la vente des terres à cette compagnie de chemin de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD. Il n'existe pas d'arrêtés de conseil se rattachant à cette vente ou à toute autre vente, parce qu'aucune vente n'est entièrement conclue. Poussé par l'idée vraie d'aider à l'établissement du Nord-Ouest—il a cette affaire à cœur—M. Brassey a fait une offre que nous avons reçue favorablement. Nous allons produire la correspondance.

Je dois dire que M. Brassey préfère avoir quelques-unes des terres qu'on trouve au pied des Montagnes Rocheuses pour les convertir en pâturages. Il peut se faire que le gouvernement ait à s'adresser à la législature pour en obtenir de nouveaux pouvoirs à cette fin. Toutefois, M. Brassey n'a aucun désir de s'emparer du monopole des terres. On lui a donné à entendre que des terres propres à l'établissement des colons, il n'aurait comme tout le monde, que les

blocs alternatifs, et que les règlements concernant la vente des terres ne seraient changés ni pour lui ni pour personne. Telle est la règle que suit le gouvernement, et elle n'a pas d'exceptions.

Cependant, l'honorable monsieur doit comprendre que si, comme la chose est bien probable, il est besoin dans ces régions de plus grandes étendues de terres pour l'élevage du bétail, il peut être nécessaire de recourir à la législation. Il est peut-être à propos d'ajouter qu'un honorable membre de la Chambre haute, grand éleveur de bétail, parle de fonder un vaste établissement de ce genre quelque part dans le voisinage de la rivière de l'Arc où, je crois, il y a des pâturages magnifiques. Je suis heureux de constater en effet, à la suite de récentes explorations, qu'il existe de grandes étendues de terres propres à l'agriculture aussi bien qu'à l'élevage du bétail.

M. BLAKE. Je crois que les statuts contiennent des dispositions au sujet de la location à bail des terres propres à l'élevage du bétail. Quel est le prix de la vente qu'il s'agit de faire à M. Brassey ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Il n'y a pas prix spécifié. M. Brassey est prêt à payer une piastre l'acre, et ce sera le prix, croyons-nous.

M. BLAKE. C'est un peu comme l'autre arrangement.

M. MILLS. L'honorable ministre veut-il dire que le gouvernement a adopté le principe de ne vendre, dans les sections alternatives, que les terres qui sont uniquement propres aux pâturages.

Sir JOHN A. MACDONALD. Non pas ; je dis que toute la terre propre à la culture doit se trouver dans les sections alternatives.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je suis satisfait de cette explication, car j'ai trouvé très étonnant, dans le temps, que des terres propres à l'établissement fussent concédées de cette façon. J'aimerais à savoir s'il a été fait des explorations qui puissent permettre de réserver des étendues de terres de cette nature. Aussi loin que mes souvenirs peuvent aller, vous pouvez difficilement réserver ces terres sans avoir au moins une étude superficielle, comme dans les districts correspondants des États-Unis. Dans cette affaire, il faut avoir grand soin de ne pas nous déposséder de terres qui pourraient être subéquemment propres à la colonisation, sous l'impression qu'elles n'ont aucune valeur agricole.

Sir JOHN A. MACDONALD. Nous allons nous entourer de toutes les précautions possibles sous ce rapport. Cette année, une ligne méridienne a été tirée d'Edmonton à la frontière, et on a constaté que dans le voisinage de la rivière de l'Arc, il y a de magnifiques terres arables qui seront réservées pour l'établissement agricole, selon les règlements ordinaires jusqu'à ce qu'ils soient modifiés avec le consentement du parlement. L'administration sait parfaitement qu'au pied des Montagnes Rocheuses, dans la vallée, le sol est formé de débris accumulés pendant des siècles, et je prévois une émigration très considérable de l'extrême ouest des États-Unis dans cette région, en raison de sa richesse et des conditions qu'elle offre à l'agriculture.

M. MILLS. A-t-il été fait cette année des explorations géologiques sur la rivière de l'Arc où l'on prétend qu'il existe des dépôts aurifères ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Non ; je ne le pense pas.

Motion adoptée.

PATRICK ULTICAN.

M. HADDOW. Je demande copie de la correspondance, des rapports des inspecteurs de la voie, et de tous autres documents relatifs à la réclamation de Patrick Ultican, de

Sir JOHN A. MACDONALD

Belledune, comté de Ristigouche, pour dommages causés à sa propriété par les inondations ou autres causes, se rapportant au chemin de fer Intercolonial.

Motion adoptée.

CHEMIN DE FER DU SAULT SAINTE-MARIE.

M. DAWSON. demande le rapport de toutes les études qui ont été faites par M. Branel et autres, au cours de la dernière saison, de la région comprise entre le lac Nipissingue et le Sault Sainte-Marie, dans le but de trouver le meilleur terrain possible pour établir un chemin de fer entre ces deux points.

Ces études, dit-il, ont été faites à la suite d'une promesse formulée par le gouvernement au cours de la dernière session. Répondant à l'interpellation :

" Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre, pendant la présente session, des mesures efficaces pour assurer, soit par une subvention ou autrement, la construction immédiate d'un chemin de fer qui devra relier l'extrémité sud-est du lac Nipissingue au Sault Sainte Marie."

Un des ministres fit la déclaration suivante :

" Le gouvernement a l'intention de faire examiner avec soin pendant la présente session la route s'étendant vers l'ouest à partir du lac Nipissingue, et d'aider par une subvention ou autrement, lors de la prochaine session, la construction d'un chemin de fer qui devra relier le terminus du Canada Central, au lac Nipissingue, avec le lac Supérieur, sur une ligne et aux conditions qui seront fixées par le gouvernement, et la route devra être établie de façon à aider à la construction définitive du chemin de fer du Pacifique canadien sur la rive septentrionale du lac Supérieur."

Je suis heureux de voir que le gouvernement n'a pas failli à sa parole. L'exploration est importante, et, dans l'état actuel des choses se rattachant au chemin de fer du Pacifique, il est à désirer que le rapport de l'ingénieur soit soumis à la Chambre dans le plus court délai possible.

Je vois que l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) a fait une motion qui, je crois, s'applique aux documents que je demande en ce moment. Dans ce cas, il m'est inutile de donner au ministère le trouble de faire deux rapports concernant la même matière, et je n'ai aucune objection à retirer ma motion.

La motion est retirée avec la permission de la Chambre.

SAISIES EN VERTU DE L'ACTE DES DOUANES.

M. CASEY demande un relevé de toutes saisies de marchandises opérées par les autorités douanières depuis l'établissement du tarif actuel, indiquant la cause de la saisie dans chaque cas, et aussi les cas dans lesquels les marchandises ont été vendues ou sont encore retenues ; ceux dans lesquels elles ont été remises, et pour quelles raisons ; ceux dans lesquels demande d'évaluation a été faite et le résultat de cette évaluation, lorsqu'elle a été faite ; ceux dans lesquels des requêtes ont été produites devant la cour de l'Échiquier pour restitution des effets saisis ; ceux dans lesquels demande a été faite pour permis de plaider en restitution ; et le résultat de ces demandes pour évaluation ou permis de plaider, dans chaque cas ; et aussi quelles factures il a été permis de modifier avant d'en faire l'entrée.

En ce qui concerne la production des requêtes devant la cour de l'Échiquier, je sais que ma motion n'est pas complète ; mais son but est d'obtenir les détails de tous ces cas de saisies. Je n'ignore point que des procédures se rattachant à ces saisies peuvent être instituées devant d'autres tribunaux dont il ne serait pas au pouvoir de la Chambre d'avoir les dossiers ; mais avant de reprendre mon siège, je demanderai la permission d'amender ma motion de façon qu'elle couvre toutes les informations que je désire.

Je veux signaler à la Chambre les pouvoirs extraordinaires que la loi actuelle confère aux officiers des douanes et au ministère lui-même. De fait, les percepteurs, les évaluateurs et le bureau des évaluateurs, individuellement ou collectivement, semblent avoir le pouvoir de déterminer le droit qui doit être prélevé sur les factures entrant en douane.

Une facture peut, paraît-il, être authentiquée par affidavit ou de toute autre façon; mais, nonobstant cette authenticité, le percepteur et les évaluateurs ont, si je comprends bien la loi, le pouvoir de dire que les prix ainsi authentiqués ne sont pas ceux qui doivent être payés, et que ceux qu'ils considèrent comme les prix courants d'articles particuliers sur le marché où ils sont achetés doivent être ceux sur lesquels le droit doit être calculé.

Bien plus, s'il s'élève une contestation entre le percepteur et l'importateur sur le prix courant des marchandises, toutes les chances sont en faveur du percepteur; sa décision est finale, à moins qu'appel ne soit interjeté d'une certaine manière proscrite, c'est à dire que, *primâ facie*, il a raison dans son évaluation, et les frais de la preuve retombe sur l'importateur. La première procédure que celui-ci peut instituer, c'est de demander à faire estimer ses marchandises; sur quoi le percepteur peut appeler à son aide "deux personnes discrètes et bien informées"—telle est, je crois, la lettre du statut—dans le même genre d'affaires que l'importateur et demeurant dans la localité où la déclaration est faite; et ces personnes, avec le percepteur, comme arbitre nommé par le contribuable, forment le Bureau des évaluateurs. L'importateur n'est pas consulté sur la nomination de ces estimateurs; on ne lui permet pas de comparaître devant eux en personne ou par son avocat—du moins la loi ne lui donne pas le droit de comparaître et de plaider sa cause, ou de dire que le prix qu'il a fixé sur les marchandises est juste.

Les procédures du bureau sont considérées comme finales, à moins qu'une action ne soit intentée contre le gouvernement pour restitution des marchandises ou remise du droit payé en plus. Des avocats me disent qu'une action ne peut être intentée contre le gouvernement, en rapport avec ces causes, sans le consentement du procureur-général, c'est-à-dire que le gouvernement lui-même a le droit de décider s'il doit être poursuivi ou non. Voilà, ce me semble, un pouvoir bien extraordinaire, quoiqu'il ne soit pas restreint aux causes de ce genre, et qu'il s'applique à toutes celles dans lesquelles action peut être intentée contre lui.

La raison que l'on donne pour expliquer cette condition de la loi, c'est qu'elle empêche des personnes qui n'auraient aucune responsabilité dans le cas où elles les perdraient d'intenter des procès vexatoires contre la Couronne. Je suis d'avis qu'on pourrait lever l'objection en établissant une disposition qui obligerait le plaideur à déposer un cautionnement d'avance. Cependant, je ne discute pas les pouvoirs que la Couronne devrait avoir dans ces causes, mais je signale ceux qu'elle possède et j'en tire la conclusion que l'exercice de ces pouvoirs, en ce qui concerne les douanes, doit être surveillé de très près.

Si l'importateur qui se trouve lésé ne fait aucune de ces démarches, les autorités de la douane peuvent retenir ses marchandises, les annoncer dans les journaux et les vendre.

Le bureau des évaluateurs est un nouvel instrument mis entre les mains du gouvernement pour lui permettre de contrôler les importations de marchandises en ce pays. Il se compose, je crois, de trois messieurs qui se réunissent ici, à Ottawa, et à qui, je suppose, tous les cas douteux sont renvoyés, et sur les instructions de qui les évaluateurs de la localité doivent se guider. C'est là un tribunal irresponsable auquel pouvoir est donné de décider de la valeur des marchandises déclarées en douane. Autant que je puis me rappeler, nous n'avons pas eu de rapport officiel des procédures de ce tribunal.

Tout ce que j'ai exposé se réduit à ceci:—que le parlement en décidant quel taux d'impôt devra être payé pour certaines classes de marchandises, ne déclare pas réellement quel droit sera payé. Le montant des droits à payer est fixé par le percepteur; bien que le parlement puisse fixer le taux, la taxation réelle est réglée par cette personne qui fixe le montant sur lequel l'impôt sera perçu. Par conséquent, l'assiette des impôts sur les importations de ce pays

se trouve de fait confiée à un département, pratiquement entre les mains de tout novice qui croit que son opinion sur la valeur des marchandises vaut mieux que la facture attestée par serment de l'importateur de ces marchandises.

Vu ces circonstances, il est nécessaire que cette Chambre du ressort de laquelle est la taxation, surveille l'exercice de ces pouvoirs avec un soin particulier. Je pourrais demander comment il se fait qu'on n'a pas trouvé à redire à l'égard de l'exercice de ces pouvoirs tant que l'ancien gouvernement a dirigé les affaires. J'admets qu'il n'y a pas eu de plainte, et je pense que la raison en est très claire. L'objection contre la loi ne porte pas tant sur les expressions du statut que sur l'administration de cette loi. Sous l'ancien gouvernement, la théorie de l'administration était que le commerce représentait quelque chose qui devait être encouragé, et que le seul devoir de l'officier des douanes était de voir à ce qu'aucune fraude ne fût commise par les importateurs, et à ce que le revenu que la loi ordonne de percevoir sur certaines classes de marchandises, fût perçu. Néanmoins, à l'heure qu'il est, la théorie de l'administration est changée. C'est à présent un principe de notre système de gouvernement—principe déclaré non-seulement par des paroles, mais aussi par la loi,—de décourager au moyen de droits élevés l'importation d'articles tels que ceux au moins qui sont manufacturés dans le pays. Cette théorie n'appartient pas seulement à la partie législative du gouvernement, on la met aussi en exécution dans la partie administrative, car elle a conduit le département des douanes et ses employés à empêcher, par les restrictions de la loi, l'importation de marchandises dans le pays. Elle a conduit à quelque chose de plus que cela. Le principe de la protection des industries indigènes a fait un pas de plus, grâce au département, vu qu'il paraît qu'il a tenté de protéger les importateurs existants contre l'intrusion de nouveaux importateurs—rivaux dans le même genre d'affaires. Je ne dis pas que l'une de ces idées est plus déraisonnable que l'autre, car elles sont toutes deux contraires à l'intérêt public. Il est certainement de l'avantage du public qu'il y ait concurrence dans le commerce d'importation aussi bien que dans celui de la manufacture des marchandises. L'augmentation du nombre des importateurs ne ferait rien perdre au revenu du pays; on percevrait le même montant, que les marchandises fussent importées par un seul ou par vingt d'entre eux. Telle paraît certainement avoir été la manière d'agir des officiers de la douane dans certaines localités; et dans les endroits où ils n'ont pas pu empêcher l'établissement de nouvelles maisons d'importation au moyen des droits imposés par le parlement, il leur a été permis de le faire en prenant avantage des dispositions introduites dans la loi dans le but d'assurer la perception du revenu, et en les forçant et torturant de manière à lasser et harasser les importateurs.

Je puis rapporter un exemple qui est venu à ma connaissance depuis un jour ou deux. Un monsieur de la ville de Saint-Thomas, dans mon propre comté, s'est récemment établi comme agent pour la vente de coffres de sûreté américains. Il a de suite consulté les officiers de douane quant à l'évaluation à laquelle seraient soumis les coffres lorsqu'ils seraient déclarés. Il fut convenu que ces coffres rentreraient au prix de la facture quel qu'il fût, sauf telle évaluation que les officiers de la douane pourraient en faire. Conformément à cette entente, après avoir vendu plusieurs coffres, ce monsieur en déclara un qui, me dit-il, avait été acheté au prix de gros d'une maison qui l'a manufacturé dans l'Etat de l'Ohio, et dont la valeur est de \$70. La question de la valeur de ce coffre de sûreté a été laissée en suspens, dans l'intervalle, jusqu'à ce que l'officier de douane de Saint-Thomas ce fût mis en rapport avec son supérieur. Il reçut instruction d'ajouter à la face de la facture 50 pour cent de son montant, ce qui porta le prix du coffre à \$105. Eh! bien, il s'est trouvé que mon ami avait vendu le coffre à une personne en Canada pour \$100, ou \$5 de moins que le prix que ce sage évaluateur dit que cet objet doit avoir sur les marchés de gros des

Etats-Unis. Sur ce, mon ami demanda à ses patrons des documents pour montrer que le prix auquel il avait déclaré le coffre en question était non-seulement égal à son plus haut prix, en gros, mais égal aux prix de détail auquel de semblables coffres avaient été vendus à des particuliers dans les Etats-Unis; et comme il a trouvé, en venant ici, qu'il fallait encore quelque chose de plus, il s'est procuré un affidavit du secrétaire de la compagnie manufacturière, attestant que le prix de facture du coffre est le prix exact et celui auquel la compagnie en a vendu de semblables à tout le monde, soit dans les Etats-Unis ou ailleurs; que la compagnie n'avait pas deux prix, et autres propos que je n'ai pas besoin de rapporter ici en détail. La chose est encore, je crois, devant le ministre des douanes; mais il a donné à entendre à mon ami qu'elle ne pouvait pas être facilement réglée à présent, parce que l'évaluateur se trouvait absent de la ville et qu'il ne savait pas quand il serait de retour. Par conséquent, le coffre doit demeurer dans l'entrepôt de la douane à Saint-Thomas, et la personne qui l'a acheté doit s'en passer et rester, jusqu'au retour de l'évaluateur, dans l'incertitude de la décision définitive qui sera prise à l'égard de cet objet.

Je connais très familièrement un cas qui a dernièrement créé une certaine sensation à Toronto, où un monsieur que je connais très bien a importé une grande quantité de porcelaine dans ce pays, dans le but d'établir un magasin de vaisselle en gros. Il fit venir cette vaisselle à Toronto et la déclara en douane, au prix de la facture. Il se trouva que les chiffres de sa facture étaient en bloc, que cette porcelaine avait été achetée en un lot et non à un certain prix déterminé pour chaque article, vu que c'était une qualité de porcelaine qui ne se vendait pas régulièrement sur le marché, mais qui était généralement expédiée par lots. En ouvrant les boîtes, les évaluateurs furent frappés de l'idée que cette porcelaine paraissait être beaucoup trop bonne pour être vendue au prix indiqué dans la facture. Sans demander à l'importateur aucune explication de ce fait, ils saisirent l'envoi entier de quelques trente paniers, s'élevant à une valeur considérable. Très peu de temps après, ce monsieur parut devant les autorités, et en apprenant que l'envoi avait été saisi en conséquence de cette particularité dans la facture, il offrit d'expliquer comment la chose était arrivée, d'affirmer sous serment que tout était en règle et d'obtenir des manufacturiers des affidavits et explications pour prouver l'exactitude de la facture. Ces affidavits et états furent absolument refusés par les autorités de la douane qui lui dirent ne vouloir accepter aucune explication de sa part. Il ne plut pas à mon ami de demander une évaluation, sachant que la loi ne lui fournissait aucun avantage d'établir son cas devant les évaluateurs, vu qu'il pouvait être choisi deux rivaux quelconques dans ce commerce, à Toronto, lesquels évalueraient ces marchandises au chiffre qu'il leur plairait. Il adopta l'autre moyen en consultant un avocat qui institua des poursuites judiciaires. Le premier acte des autorités, à Toronto, fut d'appeler un homme pour examiner ces marchandises, et de les lui faire évaluer d'une manière tout-à-fait insolite—les transactions irrégulières entre le gouvernement et les individus semblent se produire fréquemment,—et les autorités de la douane tarifèrent les marchandises d'après l'opinion de cet homme quant à leur valeur. Lorsqu'il devint évident que mon ami avait l'intention de leur faire la guerre et qu'il allait poursuivre à outrance pour se faire restituer ses marchandises, les autorités de la douane consentirent à les relâcher en recevant de lui le même affidavit qu'ils avaient auparavant refusé d'accepter. Peu de temps après, un envoi de marchandises semblables fut déclaré en douane au même port, et, quel qu'en soit la raison—que les officiers se souciaient peu ou point de faire des embarras cette fois, c'est ce que je ne puis dire,—ces messieurs se trouvèrent si parfaitement satisfaits de l'importateur en question qu'ils firent dire à l'entrepôt du Grand-Tronc de livrer ces marchandises sans les examiner, sur la parole de

M. CASEY

mon ami. Que les autorités fussent convaincues de son honnêteté ou qu'elles craignissent de soulever des embarras, il n'importe: le résultat pratique a été le même. Cela prouve que, dans le premier cas, les marchandises auraient dû passer à la douane au lieu d'être retenues sur un simple soupçon, sans que l'on ait prêté l'oreille à aucune explication, causant ainsi un grand dérangement à mon ami et l'empêchant presque d'occuper un magasin et de s'établir dans la ville.

La loi confère naturellement aux autorités de la douane le droit de nommer des évaluateurs, mais elles ne peuvent en agir ainsi qu'en vertu de l'Acte et non de la manière particulière adoptée par elles.

Il paraît que les marchands rivaux, choisis pour examiner les marchandises, ont déclaré à l'organe du gouvernement à Toronto que c'était à vrai dire un triste lot, que ces marchandises n'avaient pas été évaluées trop haut mais trop bas, et que l'importateur n'était qu'un colporteur de fience. Je suppose que ce renseignement a été donné par les marchands de vaisselle désignés, car il ne pouvait pas être venu du département des douanes; mais, dans tous les cas, l'injustice faite à mon ami par cette critique déloyale a découlé directement de la ligne de conduite particulière adoptée par les autorités de la douane.

Je n'ai pas l'intention de jeter le blâme de tout ceci entièrement sur les autorités de la douane à ce port. Je crois bien qu'elles agissaient d'après les instructions du département des douanes à Ottawa, et c'est pour obtenir les faits importants dans ce cas, aussi bien que dans d'autres, que je demande les renseignements exigés par ma motion.

Je n'ai que faire de rapporter plus d'exemples. Je résumerai simplement la portée de mes arguments en disant: que le département des douanes a des pouvoirs extraordinaires, en ce cas, en vertu de la loi; que ces pouvoirs sont exercés par les employés du département qui sont des personnes directement responsables vis-à-vis de cette Chambre; que ces pouvoirs confèrent virtuellement à ces employés le pouvoir de la taxation, lequel ne devrait appartenir qu'à la Chambre; que tant que l'opération de ces lois a été dirigée par une administration qui n'avait en vue que d'obtenir un revenu des douanes, l'opération de ces lois n'a pas exigé de commentaires spéciaux, mais lorsque l'administration est tombée aux mains d'un gouvernement qui recherche dans les effets de l'acte un moyen de protection, l'opération en est devenue défectueuse. Certains importateurs ont été favorisés aux dépens d'autres importateurs; de nouveaux importateurs ont à peine été respectés en comparaison d'importateurs établis depuis longtemps, et ces maux ont été cause que j'ai demandé des renseignements qui puissent mettre la Chambre à même de comprendre toute la question.

J'ai confiance que l'honorable ministre produira les documents au complet, et je dois dire que dans toutes les circonstances où j'ai eu occasion de prendre une connaissance personnelle de l'action de l'honorable monsieur, il s'est montré personnellement disposé à interpréter la loi dans un esprit libéral et juste.

M. JONES. Je suggère que la motion soit amendée de manière à comprendre les cas dans lesquels des marchandises auraient été vendues, et les factures corrigées sur permission.

M. BOWELL. Le gouvernement n'a aucune objection possible à produire tous les documents, mais je suggère que la motion soit amendée en y insérant les mots "cas dans lesquels demande a été faite d'une évaluation." Il se présente devant le département plusieurs cas dans lesquels on demande que l'évaluation soit faite après que les marchandises ont été saisies pour avoir été évaluées trop bas, et le ministre de ce département a le pouvoir de déclarer si cela doit être accordé ou non. L'honorable membre a sans doute en vue un cas semblable à celui que j'ai mentionné.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. BOWELL. Je n'ai pas l'intention de discuter au long les pouvoirs extraordinaires que l'honorable monsieur (M. Casoy) a mentionnés comme étant donnés aux percepteurs et autres officiers du département des douanes. J'ai simplement à faire observer que l'honorable monsieur est également responsable, avec tout autre membre qui a fait partie de cette Chambre durant la dernière administration, de la loi actuelle et des pouvoirs qui, pour m'exprimer comme lui, donnent le droit de taxation aux évaluateurs qui sont naturellement responsables. Tout honorable membre qui prendra la peine d'examiner la loi, n'en viendra pas à la conclusion que les évaluateurs possèdent aucuns des pouvoirs qu'on les accuse d'exercer. Leurs devoirs sont très simples : c'est de s'assurer aussi exactement que possible de la valeur commerciale raisonnable de tous articles importés des principaux marchés des pays où ils ont été achetés ; et s'ils trouvent que les factures sont plus basses que cette juste valeur commerciale, il est alors de leur devoir d'élever les prix donnés dans la facture pour la douane. Tel est le devoir imposé par la loi qui ressemble à toutes les lois de douane qui sont venues à ma connaissance. Les pouvoirs qu'on exerce dans la République voisine pour faire fonctionner la loi de douane, sont beaucoup plus étendus que ceux exercés en Canada, et j'ose affirmer que très peu de contrevenants de l'autre côté des lignes échappent si aisément que les nôtres. Le devoir du bureau des examinateurs n'est pas ce que suppose le membre de Elgin-Ouest (M. Casey). La loi ne les lie pas plus qu'elle ne lie un clerc dans le département.

Lorsqu'on a demandé une somme à la Chambre pour l'établissement d'un bureau d'évaluateurs, afin d'assurer l'uniformité de l'évaluation dans toutes les parties du pays et d'empêcher l'entrée de marchandises à un chiffre plus bas que leur valeur, cette demande a reçu l'approbation générale de la Chambre, sans qu'il se soit élevé une seule voix contre, si je me rappelle bien. Les marchands honnêtes qui avaient souffert de la sous-évaluation déloyale faite par des concurrents de leurs marchandises importées, furent heureux d'entendre proposer de nommer, comme évaluateurs, des messieurs qui avaient été dans le commerce et qui étaient au fait de la valeur des différents articles d'importation.

Le seul point sur lequel je m'arrêterai maintenant est la manière dont ils ont accompli les devoirs très onéreux et importants qui leur sont imposés. Leur devoir particulier a été de s'assurer du prix exact de toute espèce de marchandises dans les différents pays d'où ils sont importés en Canada ; et lorsque des difficultés se sont élevées aux différents ports quant à la valeur précise des marchandises, elles ont été renvoyées à ce bureau, à Ottawa.

Les évaluateurs comparent les prix avec la liste qu'ils ont reçue, sur quoi ils donnent des instructions, par l'entremise du commissaire, aux différents percepteurs et évaluateurs.

Quant au cas dont mon honorable ami a parlé, particulièrement le cas Gregory, celui de son ami qui s'est considéré comme lésé, je puis dire que le bureau des évaluateurs n'a rien eu du tout à faire avec aucun des cas de détention de marchandises, soit à Montréal ou à Toronto, tant que la saisie n'a pas été faite et le rapport soumis au département à Ottawa, sur quoi il leur fut demandé de constater si les factures présentées étaient exactes ou s'il y avait eu sous-évaluation. Après ces recherches, les officiers ont reçu instruction d'agir conformément à la loi dans le cas particulier. Au port de Montréal, lorsqu'on m'entreprésenté que la personne concernée était étrangère au pays, et que par ignorance de la loi elle avait laissé écouler le temps prescrit—ce qui nous donnait le droit de réclamer la valeur des marchandises—je déclarai qu'on ne devait pas profiter des circonstances dans lesquelles elle se trouvait.

Il fut nommé deux experts qui fixèrent la valeur des marchandises à un chiffre tel, que nous fûmes forcés par la loi d'imposer la pénalité de 50 pour cent de droits additionnels. Lorsque les documents seront soumis, je suis persuadé que ceux qui en prendront connaissance, n'attribueront aucunement aux estimateurs et aux percepteurs de Montréal et au bureau de cette ville l'intention de mal faire, et qu'au contraire, ils seront convaincus que ces officiers ont rempli leurs devoirs conformément à la loi et rien de plus.

M. CASEY. Je n'ai pas fait allusion à ce cas, ni trouvé à y redire.

M. BOWELL. L'honorable monsieur en a parlé comme d'une affaire qui concernait l'un de ses amis.

M. CASEY. C'est un cas semblable : la même personne, mais une autre affaire.

M. BOWELL. J'en parlerai dans un instant. On a dit que, dans deux occasions, ce monsieur avait été importuné au sujet de l'importation de certaines espèces de marchandises, et l'honorable préopinant a avoué que, lorsque l'entrée fut faite à Toronto, la facture était telle que l'évaluateur ne pouvait juger ni de la quantité, ni de la qualité des marchandises qui furent détenues en conséquence. C'était, si je puis me servir de cette expression, une facture faite en bloc, c'est-à-dire que l'on indiquait un certain prix pour une certaine quantité d'articles. L'évaluateur de Toronto prit avis de gens qui connaissaient les prix de ces marchandises ; de gens qui faisaient affaire avec les mêmes maisons en Angleterre, et on l'assura que le prix fixé pour la quantité de ces marchandises était certainement inférieur à celui du marché. L'évaluateur s'autorisa de cette déclaration pour détenir les marchandises qu'il n'a pas saisies ; si ma mémoire est fidèle.

M. CASEY. Il les a saisies.

M. BOWELL. En tout cas, il les a détenues, et la question fut déferée au département, à Ottawa, qui procéda de suite, comme dans l'autre cas, sans l'estimation. Les officiers reçurent instruction de constater personnellement la quantité des marchandises et de décider si les évaluateurs avaient eu réellement raison de les détenir, ou bien les circonstances pouvaient justifier la remise des articles. Le département fit dans ce cas ce qui lui était clairement indiqué, c'est-à-dire qu'il constata la qualité des marchandises ainsi que les prix spécifiés dans la facture afin de voir si l'entrée était exacte ou non. Si je ne me trompe pas, j'ordonnai, après une enquête minutieuse, que ces marchandises fussent remises au prix spécifié dans la facture. L'honorable monsieur se trompe lorsqu'il dit que certains officiers, qu'il prétend irresponsables, possèdent des privilèges extraordinaires. Aucun de ces officiers n'est irresponsable ; au contraire, ils ont à répondre de ses actes au département, de même que les évaluateurs, et le chef politique de ce ministère est responsable de leurs actes. Je dirai que ni l'honorable monsieur, ni le pays, ne croient que le gouvernement désire échapper à la responsabilité que lui impose la conduite de ces officiers ; mais si quelque marchand ou quelque membre de la Chambre trouve que ces officiers n'ont pas rempli leur devoir, alors il sera du devoir du département et de son chef de les congédier. Je puis dire que quiconque connaît ce qui se rattache à l'administration des douanes, doit savoir que le service est très difficile. La mise en opération de notre loi est difficile, et mon prédécesseur sait à quoi s'en tenir, lui qui n'ignore pas que nombre de marchands nous présentent sans cesse de fausses factures—je ne parle pas des marchands bien posés du pays ; —et l'on sera mieux convaincu des embarras de la position, lorsque je dirai que les fabricants étrangers expédient ici leurs marchandises à des prix beaucoup plus bas que dans leur propre pays, et, tout en avouant leur ignorance de la loi, expriment leur détermination de faire l'entrée de leurs marchandises à certains prix. L'honorable préopinant nous a

parlé de l'opération de la loi; il nous a dit que durant le règne de l'ex-ministère, on avait trouvé fort peu de chose à répondre. Si je m'en souviens bien, durant les cinq années que j'ai passées à la gauche, l'on se plaignait que la loi n'était pas mise en vigueur, chaque fois que le tarif était discuté, ou chaque fois qu'il s'agissait des douanes, l'on se plaignait, dis-je, que les marchandises n'étaient pas évaluées à leur valeur réelle, d'un bout du pays à l'autre. L'ex-ministère des douanes en était si bien convaincu lui-même qu'il expédiait d'année en année, et je pourrais dire, de mois en mois, des circulaires aux différents ports pour appeler l'attention sur le fait que certains articles n'étaient pas inscrits à leur valeur réelle et qu'il fallait ajouter à leur facture, 20, 30 et même 50 pour cent. J'ai ici nombre de ces circulaires.

Sous le règne du gouvernement précédent, l'ex-ministère envoyait sans cesse des circulaires, et les évaluateurs des différents ports du pays, ne pouvant consulter personne sur la valeur des marchandises, étaient incapables d'exécuter la loi comme aujourd'hui. On a pu expédier des circulaires pour signaler le fait que certaines marchandises étaient importées dans différentes parties du pays à 25 ou 50 pour cent moins que leur valeur, et recommander d'exercer la surveillance sur ces entrées.

Je ne dis pas que les évaluateurs n'ont pas fait leur devoir comme ils auraient dû le faire; seulement, les évaluateurs, lorsqu'ils en sont prévenus, constatent aujourd'hui la valeur réelle des marchandises dans les pays d'où elles sont importées, et tous les évaluateurs et percepteurs du pays en ont de suite connaissance. Il est juste qu'il en soit ainsi, afin de protéger l'honnête marchand qui ne veut pas frauder le revenu. Je mentionnerai comme exemple un ou deux articles. Ainsi, le prix des faulx était inscrit à raison de six piastres la douzaine, lorsqu'il était de huit piastres et demie la douzaine aux Etats-Unis. Les importateurs se plaignaient au Gouvernement de cette addition de deux piastres et demie parce que, disaient-ils, l'on ne pouvait réaliser aucun profit à ce taux-là. Le gouvernement n'a pas à s'inquiéter du prix des marchandises aux Etats-Unis; le marchand, ou le fabricant, peut donner ses marchandises s'il lui plaît; mais le devoir du gouvernement est de constater que le prix de l'entrée est bien celui auquel se vend l'article aux Etats-Unis. Nous n'avons rien autre chose à faire. Certaines gens pensent se conformer à l'esprit de la loi en inscrivant leurs marchandises au prix de fabrique. J'en sais quelque chose personnellement. On m'a dit: "Nous avons inscrit nos marchandises au coût *bona fide* de la fabrique en y ajoutant 10 pour cent," et je leur ai demandé: "Combien vendez vous vos charrues la douzaine au marchands de votre ville?" On m'a répondu; "\$9.50" et j'ai répliqué: "En vertu de la loi, la valeur est de \$9.50, au point de vue des droits." C'est là le principe qui nous a guidé. Nous voyons cependant que des marchands vendent leurs marchandises au prix de l'exportation, comme ils le disent, et ils en arrivent là en raisonnant comme je viens de le dire. Il existe aux Etats-Unis un système régulier de drawbacks; c'est-à-dire que celui qui fabrique pour l'exportation a droit à un certain montant sur chaque article qu'il exporte ce qui lui permet de vendre au Canada, au prix du marché moins le montant du drawback. Nous n'avons pas à nous inquiéter du prix auquel le fabricant vend à nos marchands au Canada, car la loi adoptée par le dernier ministère, et qui, je crois, est juste, sous ce rapport porte que la valeur ne sera pas déterminée par le prix que coûtent les marchandises, mais bien par le prix du marché d'où elles viennent. Il y a un autre point sur lequel je désire attirer l'attention. On a dit dans les journaux que le gouvernement favorisait une certaine classe d'importateurs au détriment des autres. Je n'hésite pas à dire que l'accusation est fautive, et je défie l'honorable monsieur ou tout marchand du pays de prouver le contraire. Nous avons des milliers d'officiers, et il est possible que tous ne soient pas du même avis sur le montant

M. BOWELL

des droits à imposer sur certains articles; le département a dû même renseigner parfois les estimateurs sur le montant des droits qu'ils devaient imposer. Le système de nominations qui a prévalu dans le passé et surtout sous le règne de l'ancienne administration permettait difficilement de renseigner ces officiers d'une manière précise. Depuis mon entrée en fonction, j'ai dû en congédier quelques-uns pour cette raison. On a attribué à ces destitutions des motifs politiques; mais la vraie raison était leur parfaite incompétence à remplir les fonctions qui leur étaient dévolues. Quiconque connaît tant soit peu cette question doit savoir qu'il peut parfois arriver, vu le grand nombre d'évaluateurs dans le pays, qu'un marchand passe ses marchandises sous la vérification complète, tandis que la facture d'un autre sera soumise à un examen plus rigoureux. Il est aussi une autre difficulté qui a grandi considérablement depuis quelques années. Nous savons tous, par exemple, la hausse extraordinaire des fers survenue dernièrement en Angleterre. Or, ceux qui ont fait des commandes à l'autome, avant que cette augmentation de prix ait eu lieu, pensent qu'ils devraient payer des droits sur le prix du marché au temps de la commande, ce qui est une erreur, car la loi dit positivement, que les droits doivent être calculés suivant le cours lors de l'exportation. Je ne discuterai pas si ce principe est correct ou non, mais c'est la loi qui se trouve dans nos statuts et que nous sommes tenus de faire exécuter. Depuis que j'ai été nommé ministre des douanes, je me suis toujours efforcé de faire exécuter la loi chaque fois qu'on semblait vouloir l'é luder. On s'est plaint dans le passé qu'à la suite de saisies et d'amendes, l'on faisait des remises sur représentation; et pour cette raison, je crois que l'honorable préopinant aurait mieux fait d'ombarrasser dans sa motion, la période des cinq dernières années afin de constater le nombre des confiscations et des remises qui ont été faites. Si je me suis trompé, ou si le gouvernement a fait erreur, c'est pour avoir perçu toutes les amendes qui ont été imposées sans nous inquiéter de savoir si un ennemi ou un ami devait en souffrir. Si cette règle de conduite ne doit pas être suivie, il vaudrait mieux révoquer la loi le plus tôt possible, supprimer les évaluateurs et charger un ou deux commis de recevoir les factures sans faire d'objections ou de commentaires; cela serait préférable à une loi destinée à protéger l'importateur, le marchand ou le fabricant honnête, et que l'on permettrait de violer sans punir les délinquants. Quiconque a eu des relations avec le département des douanes connaît les difficultés qu'il faut surmonter pour administrer la loi; toutefois, j'ai décidé de punir ceux qui violent cette loi des douanes, de la même manière que pour toute autre violation de nos statuts aussi longtemps que je resterai à la tête de ce ministère.

A moins que la Chambre et le pays ne soient prêts à appuyer ce mode d'administration, le plus tôt nous révoquerons toutes les clauses pénales de la loi, le mieux ce sera pour ceux qui sont chargés de la faire exécuter et aussi pour la moralité de la classe mercantile de ce pays. J'ai cru nécessaire de faire ces observations pour défendre des officiers qui, je le sais, tiennent à bien remplir leur devoir, et aussi afin de désabuser ceux qui croient que l'on a voulu vexer en aucune manière les importateurs ou les marchands. Tout ce que nous voulons c'est que cette loi soit justement appliquée, et ceux qui se rendent coupables d'infraction à cette loi ne devraient pas se plaindre. Je ne crois pas que ces gens-là auraient pu se plaindre autant qu'ils l'ont fait, si ils n'eussent été appuyés par la presse de l'opposition qui voulait faire comme eux du capital politique, et par certains membres de la Chambre qui se pensent lésés parce que leurs amis auraient été incapables d'obtenir des concessions, et qui voudraient rendre la loi impopulaire en exploitant des sentiments qui ne sont certainement pas basés sur la justice.

M. CASEY. Je regrette que l'honorable monsieur ait conclu un discours admirable du reste, en insinuant que des

membres du Parlement et de la presse encourageraient les violateurs de la loi. Je dois repousser cette accusation avec toute l'indignation possible, vu surtout que l'honorable monsieur semble me désigner.

M. BOWELL. Non, l'honorable monsieur a dit qu'il n'avait aucune raison de se plaindre.

M. CASEY. J'ai dit au cours des observations que j'ai déjà faites qu'il était de notre devoir, suivant moi, d'appeler l'attention sur ce qui paraissait être un exercice injuste des pouvoirs conférés aux officiers de douane. Je n'ai pas accusé le département de favoriser un genre de commerce au détriment d'un autre; j'ai déclaré que les journaux publiaient et qu'une certaine partie du public avait lieu de croire que les officiers de douane favorisaient un parti de préférence à un autre; ce qui pouvait arriver à l'insu du département, et ce que nous pouvons lui apprendre par une demande de ce genre. L'honorable ministre m'a mal compris en parlant de l'affaire de Montréal, je n'ai pas voulu parler de ce cas, mais de celui des coffres de sûreté et de la faïence.

Cependant puisqu'il a voulu en parler, j'exposerai les faits. Le marchand en question, voulant faire une expérience, importa une légère quantité de marchandises qu'il évalua au prix payé en Irlande, ignorant qu'il était tenu en vertu de la loi canadienne de les estimer au prix ordinaire en gros. Il les évalua donc à un chiffre inférieur à cette valeur, ce qui était une infraction à la lettre de la loi. Aussitôt qu'il en fut averti, ce monsieur déclara qu'il était prêt à faire évaluer sa marchandise et à en faire la déclaration à la douane de Montréal suivant cette estimation. Le percepteur confisqua, néanmoins, les marchandises, mais il consentit, ce qui, suivant moi, était conforme à la loi, à annuler la confiscation et à estimer les marchandises à la suite de représentations faites au ministre des douanes. En ce qui concerne l'affaire de Toronto, l'honorable monsieur fait erreur. Il dit que le précepteur a détenu les marchandises, tandis que mon ami déclare qu'elles furent non pas détenues, mais saisies. Les officiers ont confisqué les marchandises sur de simples soupçons, causant ainsi sans raison un grave dommage au marchand en question. C'est là l'un des cas où les officiers du département ont favorisé des personnes au détriment d'autres. Je suis bien aise d'apprendre que les évaluateurs d'ici sont étrangers à cette affaire, et que tous ces faits, sont strictement suivant la loi, sans aucune intervention irrégulière de la part des estimateurs. L'honorable monsieur nous dit qu'il est difficile de bien faire comprendre aux estimateurs des différentes localités les devoirs qui leur incombent. Je crois qu'il a raison, et c'est pour cela que je pense qu'il est dangereux de leur confier les pouvoirs extraordinaires qu'ils possèdent. Il devrait y avoir, suivant moi, certains procédés légaux à adopter avant d'opérer la confiscation des marchandises sur la simple parole d'un estimateur. Le gouvernement, ce me semble, devrait être tenu de prouver lui-même que les marchandises ne sont pas évaluées à leur juste valeur. Je ne puis concevoir pourquoi l'importateur serait plus soupçonné que toute autre personne. D'un autre côté, je ne pense pas que l'honorable ministre a droit de dire qu'il a exercé plus de vigilance que son prédécesseur, puisqu'il y eut beaucoup plus de saisies sous son règne que sous l'administration précédente. Ce n'est certes pas là une marque de vigilance; c'est peut-être la preuve d'intervention vexatoire, et cela peut démontrer aussi que les droits énormes, imposés par le gouvernement, ont pu induire les gens dans plus d'un cas à estimer les marchandises importées au-dessous de leur valeur.

M. BOWELL. Serait-il vexatoire d'essayer à supprimer ces fraudes?

M. CASEY. Non, je ne dis pas cela. Je dis que quelques-unes de ces saisies peuvent être attribuées à l'esprit de parti, mais que d'autres peuvent être parfaitement justifiables; il se peut également que la tentation de commettre des fraudes ait été provoquée par le gouverne-

ment lui-même. L'honorable monsieur a prétendu que les estimateurs n'avaient pas le pouvoir de taxer, parce qu'ils avaient simplement à établir la valeur des marchandises sur un marché étranger. C'est là le pouvoir de taxer, car le pouvoir d'établir la valeur des marchandises implique le pouvoir de fixer le montant de droits qu'elles auront à payer.

Je n'ai pas voulu dire absolument que ces pouvoirs sont usurpés; j'ai voulu seulement prouver que l'on devait exercer une surveillance spéciale sur ceux qui les possèdent. Si je devais exprimer une opinion sur l'à-propos de conférer ces pouvoirs, je dirais qu'on ne devrait pas les confier à une classe d'hommes tels que les employés inférieurs des douanes, quelques consciencieux et zélés qu'ils puissent être. Cela me rappelle une histoire que me racontait l'un de mes amis, d'un vieux nègre dont les enfants avaient été chassés de l'école par suite d'une étrange interprétation de la loi. Le vieux nègre s'écria donc: "Il est bien triste que la nature humaine possède des pouvoirs aussi surnaturels." Et je crois que ce sont là des pouvoirs que les officiers de douane ne devraient pas posséder.

M. BURPEE (Saint-Jean.) L'honorable ministre des douanes a dit avec raison que l'acte avait été adopté par le ministère précédent, et les plaintes qu'il a formulées au sujet de la difficulté de mettre la loi à exécution sont tout à fait justes, mais il a fait des reproches absolument gratuits sur la manière dont la loi avait été mise en force par ses prédécesseurs. Ainsi, par exemple, il a dit que l'on avait expédié en ce temps-là des circulaires aux percepteurs des différents ports pour les mettre en garde contre le fait que les marchandises étaient évaluées à un prix inférieur à leur valeur réelle. C'est vrai, mais l'honorable ministre a expédié lui-même des circulaires de ce genre. Nous avons envoyé les meilleures listes de prix des différentes valeurs de marchandises sur les marchés; et nous avons pris pour règle que la valeur des marchandises dans les pays étrangers devait servir de base pour le prélèvement des droits. L'honorable ministre a parlé de la valeur des marchandises sur le marché lors de l'exportation; je répondrai que la clause de la loi dont on a parlé ne, mentionne pas l'époque de l'expédition des marchandises. Je sais que, lorsque la fluctuation des prix se produisait, le département se basa sur la valeur des marchandises lors de l'expédition au lieu de calculer les droits d'après la facture qui aurait pu être faite un ou deux mois auparavant, et cela parce que les effets avaient augmenté beaucoup de valeur dans l'intervalle. L'an dernier, j'ai dit que c'était là une mauvaise interprétation de l'acte, et je ne vois dans la clause qui concerne l'importation rien qui autorise le sens qu'on lui attribue. Quelquefois il arrive dans un port des marchandises achetées quelques mois auparavant et qui n'ont pas augmenté de valeur, tandis que d'autres viennent d'autres ports à la même date sans augmenter en valeur. Je sais que la valeur de certaines marchandises a été augmentée dans certains ports pour l'imposition des droits sans être changée dans d'autres ports, bien qu'elles eussent été achetées en même temps. L'honorable ministre parlant des évaluateurs nous a dit que l'un d'eux nommé par l'ex-gouvernement avait dû être congédié pour cause d'incompétence. Je sais que l'on a démis un évaluateur qui nous avait été recommandé comme homme de grande expérience; celui qui nous l'a recommandé a pu nous tromper, mais nous n'avons jamais recommandé aucune personne incapable de s'acquitter de ses fonctions. Je sais que dans plus d'une occasion, la manière imparfaite de collecter les droits a suscité des embarras au département; et je suis certain que l'honorable ministre recevrait de justes plaintes s'il voulait s'enquérir auprès des marchands du pays de l'opération de la loi et de la perception des droits.

En me levant, j'ai voulu surtout établir que le dernier gouvernement avait appliqué la loi dans toutes ses exigences, et appeler l'attention de l'honorable monsieur sur

le fait qu'il interprète mal les clauses relatives à l'évaluation des marchandises, telles que les entendait l'administration précédente.

M. BOWELL. Dois-je comprendre que l'honorable monsieur prétend avoir toujours basé les droits sur les prix des factures ?

M. BURPEE. Nous avons toujours considéré le prix des factures comme représentant la valeur des articles sur les marchés d'où les marchandises étaient importées.

M. BOWELL. A quelle époque ?

M. BURPEE. Si la facture était faite un mois avant l'importation, nous en prenions la valeur comme représentant celle de ce marché.

M. ANGLIN. On se plaint beaucoup et il y a apparemment diverses raisons de se plaindre, dans certaines parties du pays, et surtout à Saint-Jean où je réside, si j'en juge d'après les dires des marchands des deux partis durant l'année dernière. Les gens prétendent que les prix sont fixés d'une façon très-arbitraire et que l'on ne tient pas assez compte des représentations que l'on adresse au département. Je pourrais citer deux cas en particulier dont l'un se rapporte je crois aux tubes de fer. Un marchand de Saint-Jean m'a assuré qu'il avait inscrit à la douane une certaine quantité de tubes au prix des Etats-Unis et que la cour des arbitres, qui paraissait être plutôt une cour de législateurs, avait décidé que ce n'était pas là la valeur, et qu'il fallait en fixer le prix d'après une liste indiquant les prix en détail et non en gros.

M. BOWELL. Cela est mal.

M. ANGLIN. Je suis sous l'impression que celui qui m'a ainsi informé, a voté, lors des dernières élections, en faveur de l'honorable ministre des finances, et que si nous devons avoir demain de nouvelles élections il serait compté parmi les rares partisans de l'honorable ministre. Ce marchand s'est plaint amèrement de l'ennui qu'on lui causait, en le forçant à payer des droits plus élevés que de raison, suivant lui. L'autre cas dont je parle se rapporte à l'importation du vinaigre. La facture était, je pense, parfaitement exacte, et j'ai toute confiance dans la respectabilité de l'importateur ; mais les officiers de St. Jean agissant, je suppose, d'après les instructions directes du bureau des évaluateurs d'Ottawa, décidèrent qu'il fallait évaluer les barils, et de plus que cette évaluation devait être élevée, vu que ces barils étaient gros ; et les évaluateurs ne fixèrent pas ce prix d'après le cours du marché à Saint-Jean, mais d'après ce qu'ils croyaient avoir à payer à l'endroit où le vinaigre était ainsi mis en baril. On a cru que cette décision était très sévère. D'après ce qu'on m'en a dit, je suis convaincu que le prix des barils était compris dans celui du vinaigre de vin blanc lui-même. Ce sont là deux des nombreux cas dont j'ai entendu parler. Il y a eu beaucoup de plaintes, et j'ignore si la faute doit être attribuée au ministre ou au chef du département. Peut-être l'honorable monsieur fait-il trop de zèle en voulant prouver au pays qu'il est décidé à remplir son devoir. Le motif est sans doute excellent, mais il peut quelquefois entraîner un homme trop loin, et l'approbation de la conduite et des jugements de ses subordonnés peut également le soumettre au contrôle de ceux qu'il devrait guider lui-même. Le bureau qui siège à Ottawa a déjà causé bien des ennuis, bien qu'il eût, comme on le prétendait, lorsqu'il fut constitué, à régler tous les différends de ce genre et établir dans tout le pays un système uniforme d'évaluation des différents articles et assurer le juste prélèvement des droits. L'honorable ministre des douanes peut dire que l'évaluation est uniforme dans les différents ports, et si la chose était vraie, ce serait une compensation pour les ennuis que causent les évaluateurs trop zélés. En tout cas, il n'y a aucun doute sur le fait que des hommes respectables ont été soumis à beaucoup d'embarras et qu'ils ont eu raison de se plaindre.

M. BURPEE

M. DOMVILLE. Venant du Nouveau-Brunswick, je ne puis permettre que l'on blâme à tort nos évaluateurs provinciaux, sur tout ceux de Saint-Jean. Je crois que ces officiers n'ont d'autre désir que celui de faire leur devoir. Le président du bureau de Saint-Jean est l'un des hommes les plus distingués du pays. J'aimerais à rappeler à l'ex-ministre des douanes ce qui se produisit jadis au sujet d'une cargaison de mélasse. L'évaluation, je le demande, était-elle honnête ? On avait fait l'entrée à raison de 10 à 12 centins, prix fort inférieur à sa valeur, et la partie intéressée était prête à courir le risque parce qu'elle savait qu'on ne pouvait lui imposer qu'une amende de quelques cents piastres. L'honorable monsieur voudra bien aussi se rappeler l'importation d'une certaine quantité d'huile qui ne pouvait soutenir l'épreuve.

M. ANGLIN. A quelle époque ?

M. DOMVILLE. Je parle de l'époque où les amis de l'honorable monsieur étaient au pouvoir. Les inconvénients dont on parle sont inévitables lorsque nous voyons que les mêmes espèces de marchandises se vendent à différents prix en différents endroits. Naturellement, les commerçants désirent estimer leurs marchandises aussi bas que possible. Ceux qui ignorent les lois du pays s'imaginent pouvoir faire l'entrée des marchandises au prix qu'elles leur coûtent, je ne crois pas que l'on devrait jeter le blâme sur les évaluateurs de Saint-Jean.

M. BURPEE (Saint-Jean). Personne, je suppose, ne peut dire que j'ai blâmé aucun des officiers de douane à Saint-Jean, ou que j'ai fait des plaintes contre les évaluateurs.

M. DOMVILLE. Je n'ai pas dit que vous aviez formulé des plaintes, mais bien que vous ne devriez pas en faire.

M. BURPEE (Saint-Jean). Je n'ai pas fait de plaintes, et je sais que le président du bureau, à Saint-Jean, est un homme très respectable et connaissant parfaitement son devoir. L'honorable monsieur a demandé la production des documents dans l'affaire de la mélasse dont il vient de parler, et il sait à quoi s'en tenir. En consultant les documents, il verra qu'il ne s'est pas importé de mélasse aux prix indiqués.

M. DOMVILLE. Je ne l'ai pas vue, mais j'ai compris qu'une cargaison de mélasse, entrée au Nouveau-Brunswick et évaluée à bas prix, avait été confisquée et remise ensuite sur paiement d'une bagatelle.

M. ANGLIN. J'espère que la Chambre me pardonnera si j'ai pu jeter le blâme sur le chef des évaluateurs, à Saint-Jean, ce que je n'ai pas voulu faire intentionnellement. Je crois avoir dit que l'on avait agi suivant des instructions venues du bureau d'Ottawa. Je confirme avec plaisir tout ce qu'a dit l'honorable député de King, de la respectabilité de l'officier dont il a parlé et de la haute estime dans laquelle il est tenu. Je serais le dernier à l'attaquer sans motifs.

M. BOWELL. La presse de Saint-Jean a fait grand bruit de l'affaire dont vient de parler l'honorable député de Gloucester. L'été dernier j'eus le plaisir de rencontrer un grand nombre de marchands de cette ville, et je leur demandai, à la suite de leurs plaintes, si la chose était nouvelle ; ils répondirent que non. Je leur demandai en outre depuis combien de temps ils payaient un droit sur les barils qui contenaient le vinaigre, et la réponse fut : depuis la Confédération. Alors, dis-je, il s'agit tout simplement de savoir s'il est bon d'imposer un droit sur les barils.

L'honorable député de Gloucester dit qu'un marchand très respectable l'avait informé qu'il faisait ses entrées au prix d'achat. Je n'en doute aucunement.

M. ANGLIN. Il a dit le prix d'achat régulier en gros.

M. BOWELL. Ce pouvait être le prix régulier d'exportation en gros de ce marchand des Etats-Unis, mais non pas la valeur du marché ; et si l'évaluateur a détenu les marchandises, et exigé que le prix en fût haussé, il a agi confor-

mement à la loi. Je suis un peu surpris d'entendre l'honorable ex-ministre des douanes, c'est-à-dire l'honorable député de Saint-Jean, nous dire que le principe actuellement suivi n'a pas été mis en force par le gouvernement précédent. J'ai sous la main nombre de rapports où le même principe est posé, prouvant ainsi que l'on avait assigné des prix arbitraires à une suite d'articles, depuis les cuvettes jusqu'aux pianos, et que les estimateurs et percepteurs avaient instruction de baser les droits sur les prix spécifiés dans les circulaires et non dans les factures. Qu'a fait de plus le gouvernement actuel ? Et comment l'honorable député peut-il se plaindre de mon trop grand zèle à exécuter une loi que lui et ses collègues ont mise dans nos statuts ? Je pense qu'il serait préférable, dans l'intérêt du revenu et de la moralité, de ne pas faire d'opposition pour avancer un parti en matière de ce genre.

L'honorable monsieur devrait, à mon avis, aider aux officiers de douane et au gouvernement à mettre la loi en opération, au lieu de s'efforcer, je ne dirai pas de tourner en ridicule, mais d'exploiter politiquement les actes des officiers nommés par lui-même. Je connais l'affaire de la cité de Saint-Jean dont a parlé l'honorable monsieur. J'ignore qui y était intéressé, mais je sais qu'au moment même de l'entrée—c'était du fer, je pense, que l'on importait à Saint-Jean—il se faisait une autre entrée de fer de la même qualité, à plus bas prix dans un autre port. Il faut donc que l'évaluateur de Saint-Jean ou de celui de l'autre port en question n'ait pas fait son devoir. L'enquête a prouvé que le coupable était celui de Saint-Jean. C'est là une des choses qui arrivent dans un port où l'on perçoit dans une seule saison 5 à 6 millions de piastres. Les erreurs de ce genre sont inévitables. Je ne crois pas que dans le cas dont il s'agit, l'erreur ait été intentionnelle. Le département et ses officiers désirent avant tout placer les importateurs sur un pied d'égalité.

M. BURPEE. J'ai déclaré, au cours de mes observations que nous constatons, autant que possible, la valeur des marchandises sur les marchés d'où elles étaient importées, et que nous avons eu souvent à ajouter aux factures. Je voudrais soumettre à l'honorable monsieur un cas comme celui-ci, par exemple : une facture de Liverpool reste à un port durant trois mois et le prix des marchandises hausse de 25 pour cent dans l'intervalle. Lorsque les marchandises arriveront ici, l'importateur devra-t-il payer le droit suivant la hausse du prix ?

ÉVALUATEURS FÉDÉRAUX.

M. CASEY demande copie des procès-verbaux du bureau fédéral des évaluateurs depuis leur nomination, et de toutes ses instructions envoyées aux officiers des douanes relativement à l'évaluation des marchandises, depuis la mise en opération du tarif actuel.

Peut-être me serais-je mieux exprimé, dit-il, en demandant "tous les règlements relatifs à l'évaluation des marchandises," parce que tels sont les termes de la loi, et je suppose que tous ces règlements autrefois passés par le Gouverneur en conseil, ont faits actuellement par le bureau des évaluateurs. Je désire donc ajouter les mots suivants à la motion : "tous les règlements faits en vertu de la section 10 de l'Acte des douanes, relative aux évaluateurs."

Je désire connaître le fonctionnement de ce bureau des évaluateurs, ce qui se passe dans leurs secrets conseils, quels règlements ils ont recommandés, quelles instructions ils ont données, sur quelles preuves ils basent leurs opinions et recommandations concernant la valeur des marchandises. Il y a évidemment place pour diverses opinions en pareilles matières. Personne ne peut dire absolument quelle est la valeur raisonnable des marchandises sur tel ou tel marché ; c'est là une question d'opinion individuelle. Les évaluateurs doivent donc recueillir une

foule de témoignages avant de formuler leur avis sur pareille question. Ils doivent avoir des listes de prix de tous les articles manufacturés, et mettre le plus grand soin à calculer la moyenne de ces différentes listes. Il est très important, selon moi, que les délibérations de ce bureau qui forme par lui-même une petite chambre législative, soient régulièrement mis à la disposition du public, en même temps que d'autres rapports. Pour faire un premier pas dans cette direction, je demande ces rapports.

M. BOWELL. Je crains bien que l'honorable député d'Elgin-Ouest ne comprenne pas toute l'étendue de sa motion. S'il demande les procès-verbaux du bureau des évaluateurs, cela impliquerait la production de milliers de factures dans toutes les parties du Canada. Voici en quoi consistent leurs fonctions : toutes les factures sont envoyées au département où elles sont vérifiées par des employés nommés à cette fin. Si des doutes s'élèvent relativement aux valeurs inscrites sur la facture, le bureau fait une enquête, il s'établit un échange de correspondances, on prend des renseignements sur tous les marchés du monde où se vendent ces articles, et l'on arrive ainsi à décider si la facture est exacte. L'honorable monsieur aurait dû ajouter à sa motion : "tous les échantillons que les évaluateurs ont reçus ;" cette collection eût formé une exposition intéressante pour la Chambre, les factures seules représentent la charge de deux ou trois tombereaux. Il aurait pu encore ajouter : "tous les échantillons, depuis les aiguilles jusqu'aux ancres de navires." Nul doute que pareille exposition ne fût très intéressante.

Maissi l'honorable monsieur veut bien venir au département avec moi, je serai heureux de lui dévoiler les secrets de ce conclave, et il aura toute liberté d'examiner registres et papiers, pourvu qu'il me donne sa parole de gentilhomme qu'il ne dévoilera pas les affaires privées de chaque marchand du pays. Produire les procès-verbaux équivaldrait à faire connaître au monde entier les factures de milliers d'importateurs et les prix auxquels ils ont acheté leurs marchandises. Peut-être l'honorable député ne demande-t-il que les instructions données aux évaluateurs dans les différents ports. Je dois dire que ces évaluateurs ne publient point d'ordres ; ils font rapport de leurs enquêtes au département et des conclusions auxquelles ils sont arrivés, voilà tout, et le département approuve ou désapprouve les conclusions. Je ne voudrais pas refuser un renseignement demandé, mais je crois aucunement désirable que les procès-verbaux du bureau des évaluateurs soient soumis à la Chambre.

Je préférerais aussi que la motion fût amendée de manière à comprendre l'année 1874, parce que les instructions données aux évaluateurs, sont à peu près les mêmes aujourd'hui que sous l'ancienne administration. Je constate, par exemple, qu'un évaluateur reçoit des instructions relativement aux cuves à laver et aux seaux ; un autre, relativement à la valeur des pianos, et on envoie à un troisième l'ordre d'augmenter arbitrairement de 50 pour cent le prix de certains articles. En produisant ces instructions, il serait désirable aussi d'omettre les noms des personnes y mentionnées.

M. CASEY. Certainement, comme je l'ai déjà dit, ce n'est aucunement mon désir de rendre publiques les affaires de personne. Je sais que ma motion est assez vaguement formulée, et la raison en est qu'on a fait un tel mystère des procès-verbaux du bureau des évaluateurs qu'il est difficile de réviser une motion pour obtenir des renseignements à cet égard. J'aurais cru, cependant, que les évaluateurs tenaient des minutes de leurs assemblées et je désirerais savoir s'ils reçoivent des témoignages et des informations de leurs agents à Manchester, Philadelphie et ailleurs, concernant les prix des marchandises vendues.

M. BOWELL. Je fournirai tous ces renseignements.

M. CASEY. Je désirerais savoir aussi par quels moyens ils se procurent ces renseignements et les instructions qu'ils

ont reçues concernant les enquêtes qu'il doivent faire sur l'évaluation de différentes marchandises.

La motion, amendée comme suit, est adoptée :

“ Que la Chambre donne ordre à l'officier *à l'ho*c de lui communiquer copies de toutes instructions relatives à l'évaluation des marchandises, adressées aux officiers des douanes, depuis le mois de janvier, 1874, et de tous les règlements passés en vertu de la clause 10, chap. 15 de 42 Victoria, concernant les évaluateurs.”

ARPENTAGES DES TERRES DES SAUVAGES.

M. CASEY demande rapport des arpentages des réserves des sauvages, faits en vertu des dispositions de l'Acte concernant les sauvages, 1880.

Des sauvages qui habitent sur les frontières de mon comté, dit-il, m'ont rapporté qu'on ne fait pas une distribution égale des terres ; que certains sauvages riches en ont plus que leur part et que les pauvres souffrent en conséquence, vu que les sauvages riches usent de leur influence pour empêcher les arpentages. On m'a suggéré qu'il conviendrait d'avoir un rapport des arpentages et d'appeler l'attention du gouvernement sur ce sujet.

Sir JOHN A. MACDONALD. J'ignore si les rumeurs mentionnées par l'honorable monsieur sont bien fondées, mais je ferai soumettre le rapport.

La motion est adoptée.

AFFAIRE E. V. BODWELL.

M. ROSS (Middlesex) demande copie de la correspondance et autres documents sur lesquels a été basée la commission émise dans le cas de M. E. V. Bodwell, alors surintendant du canal Welland ; de la commission et de toutes instructions y relatives ; de toutes correspondances et documents touchant la nomination d'un conseil de la commission ; du rapport et de la preuve ; de toute correspondance à ce sujet ; de tous arrêtés du conseil ou de toute autre mesure prise par le gouvernement dans cette affaire ; avec un état détaillé des dépenses s'y rapportant, y compris la somme payée à M. Bodwell ou à son conseil. Aussi, copie de tous documents se rattachant au transfert de M. Bodwell à la Colombie anglaise ; et un état donnant le salaire et les indemnités attachés à chaque emploi, et toute indemnité payée pour frais de route ou autres dépenses incidentes.

Il paraît, dit-il, que peu après les élections de septembre, 1878, M. E. V. Bodwell, ancien surintendant du canal Welland, fut, à son grand préjudice, transféré de cette position à un emploi sur le chemin de fer du Pacifique, à la Colombie anglaise. La Chambre ne sait rien encore des accusations portées contre M. Bodwell ou de la nature de ces accusations. Le public supposait généralement qu'il remplissait très bien sa charge. A différentes reprises, il en a reçu le témoignage de ses subalternes. Les personnes qui expédient par le canal Welland et ont eu des rapports avec M. Bodwell, déclarent que c'était un employé très capable et très actif. Pour des raisons inconnues, on a formulé, contre M. Bodwell, certaines accusations dont il a été exonéré, — puisque, bien que destitué, ou considéré indigne d'occuper la position de surintendant du canal Welland, il a été jugé digne d'occuper un autre emploi du gouvernement. Le résultat de l'enquête et la décision de la commission n'ont point encore été communiqués à la Chambre. Je désire connaître les faits, ainsi que le compte des frais. J'ignore si la poursuite était fondée au vexatoire, et si M. Bodwell a été victime d'une injustice ou s'il a été traité convenablement. S'il remplissait bien les fonctions de surintendant du canal Welland, je ne vois pas pourquoi on l'aurait déplacé ; s'il était indigne de cette position, je ne vois pas pourquoi il occuperait un emploi quelconque du gouvernement. Je désire connaître les faits et m'assurer s'il a été traité comme le mérite un officier public, ou si,

M. CASEY

dorrière cette enquête, il existe quelque influence indue, et voilà pourquoi je propose cette motion.

Sir CHARLES TUPPER. La motion de l'honorable monsieur me surprend un peu. Je n'ai aucune objection à ce que l'on produise les documents que cette motion demande ; mais je signale à la Chambre le fait extraordinaire que cette motion (ou une autre fort semblable) a été soumise à la Chambre il y a un an. A cette époque, on pouvait voir M. Bodwell dans les corridors de la Chambre ; il était ici pour le service public, il était venu s'informer quels étaient les devoirs de la charge qu'il allait remplir à la Colombie anglaise, et cette motion, placée sur les ordres du jour, par un de ses amis politiques, fut retirée, sans doute à la demande de M. Bodwell lui-même. J'ai raison de croire que M. Bodwell ne s'est aucunement plaint de la manière dont j'ai agi, comme chef du département. J'ai raison de croire que non-seulement il ne songeait pas à se plaindre, mais savait très bien, au contraire que l'administration et moi-même, comme chef du département, étions parfaitement disposés à servir ses intérêts.

L'honorable député ne peut pas comprendre pourquoi, si ces accusations contre M. Bodwell étaient prouvées, il n'a pas été destitué, et pourquoi, s'il était incapable de remplir la charge de surintendant du canal Welland, il pourra remplir les fonctions de comptable sur le chemin de fer du Pacifique canadien, à la Colombie anglaise. Je répondrai franchement que, quand le rapport de la commission et les dépositions seront produits, il verra clairement que, pour l'avantage du service public, M. Bodwell ne doit pas être regardé comme capable de remplir des fonctions impliquant la dépense de fortes sommes des deniers publics. Il peut fort bien être incapable de remplir ces fonctions à l'avantage du pays, et cependant, vu que c'est un homme dans l'intégrité duquel l'administration a pleine confiance, il pourra remplir, d'une manière satisfaisante, la charge importante et responsable qu'il occupe à la Colombie anglaise. Le rapport de la commission et les dépositions qu'elle a reçues m'ont prouvé qu'il n'était pas dans l'intérêt public de maintenir M. Bodwell en charge, et m'engagèrent à rechercher les moyens de lui procurer une autre place aussi avantageuse et qu'il pourrait convenablement remplir. Comme chef du département, j'ai agi avec le désir sincère de rendre justice à M. Bodwell et, en même temps, d'assurer le bon fonctionnement du service que, d'après le rapport de la commission, il n'était pas capable de remplir. Si l'honorable monsieur insiste, je soumettrai les documents, mais j'ai cru devoir, ou préalable, donner cette franche explication à la Chambre.

M. BLAKE. J'espère que mon honorable ami va insister à ce que l'on produise les documents. Naturellement, il est fort possible, et que les accusations portées contre M. Bodwell n'aient pas été prouvées, et que le ministre en soit venu à la conclusion, comme il le déclare à la Chambre, que M. Bodwell ne pouvait convenablement garder sa position de surintendant du canal Welland. Le fait qu'on n'a pas prouvé les actes malhonnêtes dont il était accusé, s'accorde parfaitement avec l'impression qui est restée dans l'esprit du ministre, mais d'après ce que je sais de la gestion de M. Bodwell, alors que j'étais ministre, je serai fort surpris si tel est le résultat de l'enquête. Je regrette que l'honorable ministre n'ait pas attendu la production des documents pour nous faire une déclaration tellement préjudiciable à la réputation d'habilité de M. Bodwell. J'espère que la Chambre et le public suspendront leur verdict, jusqu'à ce que la Chambre soit saisie des documents qui, d'après l'honorable ministre, doivent établir son accusation. Je n'étais pas député lorsque cet incident a eu lieu ; mais j'en ai lu un compte-rendu dans les journaux et, pendant la dernière session, je me proposais de demander ces documents pour des raisons publiques et pour celle que je vais expliquer. Je ne l'ai pas fait pendant la dernière session, parce que mon

honorables amis (M. Ross) avait donné avis d'une motion dans le même sens. Mais cet avis n'eut pas de suite et lorsqu'il fut abandonné, la session était trop avancée pour que j'eusse moi-même le temps de faire une motion. Alors, comme aujourd'hui, je n'avais eu aucune communication, à ce sujet, avec M. Bodwell. Lorsqu'il était ici, je me suis abstenu de lui parler, bien que ce soit un de mes vieux amis personnels et politiques. Je me suis abstenu de provoquer le débat au sujet de sa destitution, de son nouvel emploi, ou d'aucune chose ayant trait à cet affaire. Depuis cette époque, je me suis abstenu de correspondre avec lui, parce que j'avais résolu de demander ces documents, si aucun député ne me demandait, et je voulais pouvoir dire et j'affirme aujourd'hui que ma démarche actuelle, qui se borne à cette déclaration, n'a été inspirée par aucun renseignement, à moi communiqué, au sujet de M. Bodwell.

Je veux particulièrement faire observer à la Chambre, à ce sujet, que la manière dont M. Bodwell a été traité, me semble en complet désaccord avec la justice et les usages reçus. D'après ce que j'ai lu dans les journaux, certaines plaintes auraient été formulées contre M. Bodwell, et communiquées à l'honorable monsieur. Il était parfaitement régulier que l'honorable monsieur prit connaissance d'accusations formulées contre un employé public, et s'il jugeait, après explications données, que ces accusations demandaient une enquête, qu'il se mit en mesure de l'instituer. Mais voici ce qui me semble fort extraordinaire, et je signale ce point à l'honorable premier ministre, non point dans l'intérêt de M. Bodwell, puisque son affaire est réglée, mais dans l'intérêt général du service public. Quand la commission fut instituée, ce qui donnait aux personnes qui se sont plaintes de M. Bodwell, l'occasion de prouver la réalité de leurs griefs, le gouvernement aurait dû—comme les journaux ont dit qu'il l'avait fait—nommer un avocat de la poursuite, chargé de faire enquête sur les accusations portées contre son employé. Je crois que ce détail a échappé à l'attention du premier ministre. Je ne mentionne point ce détail pour en tirer parti contre le gouvernement, mais plutôt pour arriver à régler une question que je crois fort importante. Or, comme je l'ai dit, il paraîtrait, d'après les journaux, que quelqu'un aurait été nommé avocat de la poursuite et chargé de conduire l'enquête devant le commissaire. Cet avocat fit comparaître des témoins. Il fit comparaître M. Bodwell lui-même qui eut à subir un interrogatoire, un contre-interrogatoire, et fut interrogé sévèrement une troisième fois; on voulait lui faire avouer qu'il était coupable de quelque offense; et je présume—bien que je n'en aie pas la certitude—que ces témoins étaient appelés aux frais du gouvernement.

Or que signifie tout cela? Si l'on admet cette manière de procéder, c'est établir une règle générale qui devra être appliquée à tous les employés publics contre lesquelles seront formulées des accusations qui, de l'avis du ministre, nécessitent une enquête. Mais il me semble que pareille enquête devrait se faire régulièrement, que le ministre devrait communiquer les accusations à l'employé, recevoir sa déclaration, avec les preuves à l'appui que l'employé pourra fournir, et si, après avoir examiné les deux côtés de la question, il croit qu'il y a matière à enquête, son devoir est d'en instituer une; mais je pense que l'employé a droit à ce que l'on dise que la Couronne ne veut pas le poursuivre. Je crois que les auteurs de l'accusation devraient pouvoir comparaître devant le tribunal, représentés par un avocat, s'il y a lieu. L'employé devrait également avoir le droit de faire défendre sa cause par un avocat, et le gouvernement devrait rester impartial entre les deux parties, sans chercher à soustraire son employé à l'enquête et sans aider à la poursuite. En d'autres termes, le gouvernement devrait se maintenir dans une position indépendante, veillant à ce qu'aucune injustice ne soit commise, d'un côté ou de l'autre. Si, comme l'ont annoncé les journaux de l'opposition, le gouvernement a nommé un avocat de la poursuite, l'enquête est

devenue une poursuite intentée par le gouvernement. Je demande donc au premier ministre si c'est là une manière juste, sage et convenable de traiter les employés publics. Je suis la dernière personne qui chercherait à soustraire M. Bodwell, ou tout autre, à une enquête régulièrement conduite, mais je crois qu'en pareil cas, le gouvernement doit maintenir la position que j'ai indiquée et ne pas prendre celle d'avocat de la poursuite.

Le gouvernement a payé les frais de la poursuite et les dépenses de M. Bodwell. Si le gouvernement a intenté la poursuite et lui a occasionné de grands frais, si la poursuite n'a pas eu de résultat, il me semble que le gouvernement aurait dû payer les frais. Mais toute l'affaire semble avoir été mal conduite, en ce qui concerne le point que j'ai signalé. Et voici le résultat: M. Bodwell a été acquitté, je le suppose d'après les journaux, et il devrait l'être, toujours d'après les journaux; il a été suspendu, et, sur ce point, je n'ai pas à formuler d'opinion—il y a des cas où il convient de suspendre un employé public—après avoir été suspendu, il est acquitté et réinstallé, puis transféré à un autre poste. Nous savons tous quel usage on a fait autrefois du canal Welland et du patronage que ce canal met à la disposition des autorités, et il paraîtrait que les personnes qui utilisaient autrefois le canal se sont liguées contre M. Bodwell. Il y avait détermination bien arrêtée, non pas chez l'honorable monsieur, mais chez quelques partisans trop zélés, d'obtenir le contrôle du canal et de s'en servir comme par le passé; cette ligue fit instituer la commission et les poursuites, attaqua M. Bodwell et lorsqu'il fut acquitté et réintégré, exerça une telle pression sur le ministre, qu'il dut le transférer à un autre poste. Si ce déplacement a eu lieu pour les raisons que nous a données l'honorable ministre, je ne le condamne point, parce que l'honorable ministre a pu croire que M. Bodwell, bien qu'innocent des actes dont on l'accusait, bien qu'étant un homme de haute intégrité, ne pouvait remplir la charge qu'il occupait. Je serai bien surpris si tel est le résultat. Mais je suis heureux de savoir que le ministre des chemins de fer et canaux, rend témoignage à sa haute intégrité, parce que tous ceux qui le connaissent savent qu'il mérite ce témoignage et, selon moi, il est très capable de remplir une haute position dans le service public. A moins que son déplacement ne soit bien justifiable, il constitue une dangereuse infraction à l'indépendance du service public, parce que, désormais, le gouvernement pourra forcer un employé à accepter une position à la Colombie anglaise, position bien inférieure à celle qu'il occupait dans la province où il a toujours résidé, et il pourra être obligé d'accepter la proposition sans rien dire, crainte qu'il ne lui arrive un plus grand malheur. J'ignore s'il en est ainsi dans le cas actuel, mais s'il en est ainsi, ce serait une sorte de punition, une manière tout-à-fait injustifiable d'agir avec un employé public, de lui dire: "Je vous transfère du canal Welland à la Colombie anglaise, à telles conditions." Il y a des cas où pareil acte serait justifiable et si la preuve justifie l'acte de l'honorable ministre, je n'aurai plus rien à dire. Mais il me semble que les amis de l'honorable ministre avaient décidé qu'il ne conserverait pas la position de surintendant du canal Welland, et que cette détermination a été la cause de son transfert d'une position importante à une autre bien moins agréable et bien moins lucrative.

Sir JOHN A. MACDONALD. Mon honorable ami regrette que le ministre des chemins de fer ait fait, au sujet de M. Bodwell, les observations que nous venons d'entendre, avant la production des documents. Je crois que mon honorable collègue ne mérite pas de reproches à cet égard. Si l'honorable auteur de la résolution s'était borné à demander les documents, nous aurions pu les produire sans observation aucune. Mais il a fait tout un discours à ce propos et a stigmatisé le déplacement d'un officier public, prétendant que si cet employé est blâmable il aurait dû être simplement

destiné. Or, M. Bodwell m'a dit lui-même que ce transfert a été fait à sa demande et qu'il est entièrement satisfait de la manière dont l'a traité le ministre des chemins de fer. Personne plus que moi ne tient à sauvegarder l'indépendance du service public. J'y ai toujours mis et j'y mettrai toujours mes soins; cependant, le service n'a pas été établi pour l'employé, mais dans l'intérêt public. Si, dans l'intérêt public, un ministre, sous sa propre responsabilité, croit devoir déplacer un employé, il a le droit d'en agir ainsi et peut refuser de rendre compte de cet acte au parlement. En Angleterre, la Chambre des Communes ratifie toujours pareil acte d'un ministre. Mais si l'honorable monsieur veut bien se rappeler les circonstances dans lesquelles M. Bodwell fut nommé, il doit savoir qu'un M. Smith était député lorsque M. Mackenzie se trouvait à la tête du département, et que l'ancien premier ministre le destitua, refusant de lui donner aucune raison, ou de faire enquête sur sa conduite. Il n'a jamais obtenu aucune satisfaction, et l'on me dit que toute la population du district, sans distinction de partis politiques, demanda la réinstallation de M. Smith qu'ils déclaraient avoir toujours rempli sa charge avec dignité et honnêteté.

Si je comprends bien l'affaire, certaines plaintes ont été formulées contre M. Bodwell que l'on a invité à y répondre. Sur la face de l'accusation, le ministre des chemins de fer décida qu'il y avait lieu à enquête. L'enquête a eu lieu; M. Bodwell a retenu les services d'un avocat, et le gouvernement a aussi nommé un avocat de la poursuite, chargé de faire comparaître les témoins et de maintenir l'interrogatoire dans les limites de l'accusation.

Le dossier de l'affaire indiquera les résultats, et la Chambre pourra constater que le ministre des chemins de fer a usé de tous les égards possibles en transférant M. Bodwell dans un bureau de comptable, où il y a des perspectives d'avancement. Il jouit actuellement d'un avantage qu'il ne possédait pas, il est employé public. J'avouerai que son traitement n'est pas égal à celui qu'il recevait comme surintendant du canal Welland, mais il est le même que celui de son successeur à ce dernier poste. Le gouvernement trouvait que le traitement payé au surintendant du canal Welland était trop élevé pour le travail qu'il doit faire, et ce traitement a été réduit. Mon honorable ami pourra prétendre que la vie est beaucoup plus dispendieuse à la Colombie anglaise que dans le voisinage du canal Welland. Cela peut être; mais, d'autre part, M. Bodwell, étant aujourd'hui employé public, pourra obtenir de l'avancement, chose impossible dans la position qu'il occupait. En tous cas, je puis garantir à l'honorable monsieur que la victime ne se trouve aucunement lésée, car M. Bodwell m'a dit lui-même qu'on l'avait fort bien traité.

La motion est adoptée.

DÉPENSES DU GOUVERNEMENT EN ANGLETERRE

M. CAMERON (Huron Sud) demande un état indiquant en détail les dépenses encourues par les divers membres du gouvernement, et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement ou payées par le gouvernement, qui ont été envoyées en Angleterre ou ailleurs, dans l'intérêt du gouvernement ou par le gouvernement, depuis le 10 février 1880, jusqu'à date.

J'aimerais à savoir, dit-il, pourquoi les rapports concernant ces mêmes dépenses, n'ont pas été produits l'année dernière. Le 15 février dernier, une motion identique à celle-ci fut adoptée par la Chambre, et je ne sache pas que les documents alors demandés aient encore été produits. Je constate aussi que le 23 février dernier, une motion conçue dans les mêmes termes, mais couvrant une période différente, fut aussi adoptée par la Chambre, et, à ma connaissance, les rapports n'ont pas été produits, bien que dix mois se soient écoulés depuis lors.

M. CASEY

Sir JOHN A. MACDONALD. Mon honorable ami peut tenir pour certain que les rapports demandés l'année dernière, ainsi que ceux qu'il demande actuellement, seront immédiatement produits.

La motion est adoptée.

JUGEMENTS DE LA COUR SUPRÊME.

M. KEELER demande des états détaillés mentionnant:—

1. Tous les jugements rendus par la Cour Suprême et la Cour de l'Échiquier depuis le 1er jour de janvier dernier.
2. Le chiffre de la réclamation, dans chaque cause.
3. Le montant des frais dans chaque cause.
4. Le montant des honoraires payés au registraire dans chaque cause.

La motion est adoptée.

EXPORTATION DE BÉTAIL EN ANGLETERRE.

M. DOMVILLE demande un état comparatif des bestiaux et des moutons exportés du Canada en Angleterre, pendant les années 1879 et 1880; le dit état devant donner l'exportation de chaque mois, et indiquer de quels ports elle a été faite.

Je crois, dit-il, que ces rapports démontreront que, dans les provinces maritimes, le mouvement de l'exportation des moutons et du bétail a été presque imperceptible, jusqu'à présent. J'essaierai de démontrer au gouvernement que nous demandons les communications nécessaires et je le prierai de rétablir les communications directes entre le port de Saint-Jean et l'Europe.

BUREAU DE POSTE DE PARKHILL.

M. COUGILLIN demande copie de la preuve faite, cette année, devant l'inspecteur des postes, au sujet des affaires du bureau de poste de Parkhill.

La motion est adoptée.

FRAIS DE PORT DES JOURNAUX.

M. CHARLTON demande un état indiquant le montant payé pour frais de port chaque mois de l'année expirée le 30 juin 1880, par chacun des divers journaux quotidiens d'Ontario et Québec, y compris, dans chaque cas, leur édition hebdomadaire.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur voudrait-il m'expliquer pourquoi il fait cette motion? C'est une question qui n'intéresse en aucune manière, la Chambre ou le pays. Le département des postes, en Angleterre et au Canada, a toujours refusé de donner ces renseignements. C'est une question d'intérêt particulier pour les propriétaires du journal. Existe-t-il, par exemple, une personne au monde qui ait intérêt à savoir si la *Review* de Woodstock, a une plus grande circulation que le *Courier*, de Brantford? C'est une intervention dans des affaires privées. Je suis sûr que pareil demande serait rejetée aux États-Unis et je crois que nous devons point l'accorder.

M. CHARLTON. Le premier ministre se trompe grandement quand il dit que ces renseignements ont toujours été refusés aux États-Unis. Au contraire, on les a toujours fournis. Je n'ai pas d'inconvénient à faire connaître les détails qui, comme ceux dont il s'agit, intéressent certainement le public. Dans des polémiques au sujet de la circulation de certains journaux, le public aimerait à savoir lequel a raison. C'est une méthode adoptée aux États-Unis et qui met le public en possession de renseignements auxquels il a droit.

M. MILLS. Je suppose qu'une cour de justice peut obliger un éditeur à donner des renseignements comme

base des prix qu'il a le droit d'exiger pour ses annonces, et par suite, l'honorable monsieur nous fournirait simplement des informations que l'on peut obtenir à la suite d'un jugement de la cour. Les marchands ou trafiquants qui annoncent dans les journaux, ont le droit de s'assurer si les représentations que leur font les éditeurs, sont exactes. Je crois que les renseignements demandés seraient utiles au public.

Sir JOHN A. MACDONALD. Et quand un marchand annoncerait qu'il a le fonds de commerce le plus considérable, le meilleur et le moins coûteux qu'on puisse trouver au monde, je suppose que nous pouvons l'obliger à prouver si son annonce dit vrai. Il est très-probable que nous n'aurions pas acheté chez lui si nous avions cru que son fonds de commerce n'est pas de bonne qualité. Je crains bien qu'il soit impossible de satisfaire la curiosité, peu louable, mais excusable pourtant, de mon honorable ami de Norfolk.

La motion est rejetée sur division.

REMISES SUR LES EXPORTATIONS.

M. PATERSON (Brant) demande un état mentionnant toutes réclamations faites depuis le 14 mars 1879, pour remises de droit sur des articles fabriqués pour l'exportation, donnant les noms des personnes qui ont fait ces réclamations, leur siège principal d'affaires, les articles pour lesquels la remise a été demandée et le montant de chaque réclamation; établissant la différence entre les réclamations auxquelles il a été fait droit et celles qui ont été refusées, et le motif de tel refus; et entre celles sous considération et celles sur lesquelles aucune décision n'a été prise.

Je trouve, dit-il, que la 136^{ème} clause de l'Acte concernant les douanes, 1877, est ainsi conçue:

"Le gouverneur en Conseil pourra, sous les règlements passés à cet effet, accorder, lors de l'exportation des articles qui ont été importés en Canada et sur lesquels des droits de douane ont été payés, une remise égale aux droits ainsi payés; et dans les cas qui seront mentionnés dans ces règlements, et sous les dispositions qui pourront y être décrétées, cette remise pourra être accordée sur les articles ayant acquitté les droits, fabriqués ou convertis en Canada en articles exportés comme ci-haut, et la période durant laquelle cette remise pourra être accordée, après l'époque du paiement des droits, sera fixée dans ces règlements."

L'honorable ministre des douanes ne trouvera pas, j'espère, que je demande trop de renseignements. Je ne sais pas si le rapport sera bien volumineux, vu que j'ignore combien de demandes de remises ont été présentées. J'ai un double but en faisant cette motion: d'abord, faire voir quelle est l'étendue de notre commerce d'importation; en second lieu, obtenir des informations qui intéressent mes commettants. Si le rapport devait être bien volumineux, je restreindrai volontiers les termes de la motion, en sorte que le rapport pourra être produit bientôt.

M. BOWELL. Je demanderai à l'honorable monsieur d'insérer, dans sa motion, après le mot "refusées," ces autres mots: "et les motifs de ce refus," parce que je crois qu'il importe de connaître ces raisons.

M. PATERSON. Volontiers; et je demanderai au ministre la permission d'ajouter à la motion les mots suivants: "aussi, copies des règlements que le département a pu faire."

M. BOWELL. Je n'y vois pas d'objection.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

PENSIONS DE RETRAITE DES JUGES.

M. BLAKE demande un état donnant le nombre des charges de juge dans chaque province à l'époque de la confédération, dont les titulaires se trouvaient aux termes de la loi, avoir droit dans certains cas, à des pensions de retraite, et le nombre de juges dans chaque province qui recevaient à cette époque telles pensions de retraite; aussi un état semblable

pour chaque année depuis la confédération quant à chaque province faisant partie de la confédération pendant telle année, jusqu'à 1880 inclusivement.

Les personnes, dit-il, qui ont examiné les comptes publics où sont inscrits, chaque année, les noms des juges qui reçoivent des pensions de retraite, ont dû observer des résultats tout extraordinaires, en comparant, dans chaque province, le nombre de juges qui auraient pu être mis à la retraite, avec le nombre de ceux qui y ont été mis. Comptez, par exemple, les juges dans la province de Qué' ec. Comptez les juges qui retirent des pensions, et vous verrez de deux choses l'une: ou le gouvernement fédéral a en la main bien malheureuse dans cette province, il a dû grandement se tromper en faisant les nominations, ou commettre de graves injustices en décrétant les mises à la retraite. Je ne blâme aucune administration en particulier; je n'attribue aucune cause particulière à ces faits; mais je trouve les résultats tellement étranges qu'il conviendrait d'en dresser un tableau et de s'assurer s'il y a eu apparition soudaine d'une légion de rentiers, ou si pareil état de chose est normal dans la province de Québec. Je ne prétends pas qu'on ait violé la règle, mais là voici et on devrait toujours l'observer: On devrait toujours choisir les nouveaux titulaires parmi les hommes d'un âge qui permette au public d'en attendre de nombreuses années de service actif. Le titulaire ne devrait pas être un valétudinaire âgé, mais un homme qui emploie sa force, sa vigueur et son ambition à se faire nommer juge, qui, selon toute probabilité, mûrira ses connaissances et deviendra bientôt meilleur légiste qu'avant sa nomination. Je ne prétends pas que ce soit là une règle toujours invariable, la composition du barreau peut exiger que l'on s'en départe. Mais je pense que le gouvernement devrait toujours avoir cela en vue; en pareil cas, je crois, que notre population, qui fut toujours opposée au système des pensions, se montrerait fort rebelle à l'application d'un système qui produit de pareils résultats, du moins dans cette province. Pour moi, je n'ai jamais partagé le préjugé populaire en ce qui regarde les pensions des juges. Je crois que ce système est nécessaire à la bonne administration de la justice et qu'il doit être maintenu. Ce serait un spectacle étrangement pénible de voir cette Chambre obligée de considérer si tel ou tel juge est incapable de remplir sa charge et si l'on doit se dispenser de ses services sans lui rien accorder pour le soutien de sa vieillesse. Et si dans la répartition des traitements des juges, on prend en considération les grands avantages qu'ils retireront plus tard du système de pensions, le public y gagnera. Je crois que l'on peut très bien défendre ce système, mais il a créé beaucoup de jalousies et nous ne devons point en abuser. En parcourant la liste dont j'ai parlé, les résultats me semblent tellement étranges que j'ai cru devoir faire cette motion.

M. McDONALD (Pictou). Naturellement, le rapport sera soumis. Mais j'ai une observation à faire. J'ignorais l'objet de cette motion et, par suite, je n'ai pas recherché les faits. Mais je n'ai pas connaissance que, dans les autres provinces,—je parle en connaissance de cause de la province dont je suis un des représentants—aucun juge ait été mis injustement à la retraite.

M. BLAKE. Je ne formule ici aucune accusation. Je ne me prononce pas.

M. McDONALD. En pareil cas, la discussion est inutile.

M. BLAKE. Je ferai mes observations une autre fois.

La motion est adoptée.

JUGES A LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. BLAKE demande copie des arrêtés du Conseil nommant deux nouveaux juges dans la Colombie anglaise, et de toute correspondance relative au domicile et aux fonctions judiciaires d'aucun des juges de cette province.

La Chambre, dit-il, se rappelle que pendant la dernière session, il a été pourvu à la nomination de deux juges à la Colombie anglaise, et dans le cours de la discussion qui eut lieu à ce sujet, on souleva une question relative à la résidence de ces juges, et aussi à la résidence d'un des juges déjà en charge. Si mes souvenirs sont fidèles, la législature locale, de concert avec laquelle nous agissions, devait assigner à ces juges leurs résidences et en transférer un de l'île Victoria dans quelque localité sur la terre ferme; je crois même, sans en être bien sûr, qu'un des juges devait résider à Victoria. Or, je vois, dans la *Gazette*, longtemps après, quelques jours avant l'ouverture de la présente session, que deux juges ont été nommés à la Colombie anglaise, et je voudrais avoir communication des documents mentionnés dans la motion.

La motion est adoptée.

TRAVAUX JUDICIAIRE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

M. BLAKE demande copie de tous mémoires, représentations ou correspondance concernant le partage des travaux judiciaires dans la province de Québec.

J'observe, dit-il, que l'on propose de nommer un ou plusieurs nouveaux juges dans la province de Québec. On s'occupait de cette question lorsque j'étais ministre de la justice, et elle me fut soumise sous plus d'une forme; des représentations me furent faites à ce sujet par le barreau, par quelques-uns des juges et je crois même par le gouvernement local. La question fut mûrement examinée et j'en vins de suite à la conclusion qu'une nouvelle répartition des travaux entre les juges de la province de Québec rendrait tout-à-fait inutiles de nouvelles nominations. Le surcroît de travail ne doit plus exister, car il était dû, en grande partie, à l'application de l'Acte de faillite et l'on nous proposa—recommandation que je ne crus pas devoir adopter—de faire passer une loi pourvoyant à la nomination d'un juge de la cour de faillite, afin de soulager les autres juges de cette partie de leurs travaux. Cette difficulté a été depuis surmontée par l'abrogation de l'Acte de faillite, et d'après la loi du Bas-Canada, si je ne me trompe pas, les biens du failli sont administrés par le shérif. J'ai cru alors—et rien n'est venu modifier, chez moi, cette opinion—que le parlement devait étudier de nouveau toute la répartition des travaux judiciaires dans la province, avant d'accueillir des propositions d'augmenter le personnel de la magistrature et, par là même, les dépenses publiques. Je crois que l'honorable ministre de la justice trouvera dans son bureau, —et s'il ne les trouve pas j'espère qu'il se procurera des documents attestant que, dans certains districts, les juges n'ont presque rien à faire; que, dans d'autres districts, l'ouvrage se réduit à de simples formalités, et qu'il serait très facile, tout en ayant un juge dans la localité, d'utiliser ailleurs ses services.

Je me rappelle avoir lu dans les journaux, il n'y a pas longtemps, une lettre d'un juge fort habile—le juge Ramsay—à ce sujet. Si je me rappelle bien, cette lettre affirme positivement qu'une nouvelle répartition des travaux judiciaires mettrait les juges actuels parfaitement à même d'expédier toutes les causes. En vue d'une nouvelle loi, il est essentiel que l'on nous procure tous les renseignements possibles à ce sujet, car le public commence à s'alarmer de l'augmentation qu'il peut constater chaque année dans les frais d'administration de la justice, par la nomination de nouveaux juges. Comme je l'ai fait observer plus d'une fois, nous devons surveiller spécialement cette catégorie de nos dépenses, parce que l'autorité qui crée la charge, n'est point, dans ce cas, celle qui en paie les émoluments. Si les provinces avaient à payer les traitements des juges dont elles décrètent la nomination, ces dépenses se trouveraient ainsi contrôlées; mais tant qu'une province saura qu'il lui suffit de recommander la nomination d'un juge et que, par cour-

M. BLAKE

toisie, le gouvernement fédéral paiera son traitement, on nommera des juges à tout propos et le trésor public sera obéré d'autant. Je répète un argument auquel j'ai déjà eu recours, et il me semble concluant dans le sens que c'est toujours notre droit et notre devoir, en pareille occasion, de nous enquerir si la création de la charge est nécessaire, et de ne pas admettre, à priori, que l'on devra imposer au trésor public le paiement d'un traitement considérable, parceque telle ou telle province juge à propos de créer une nouvelle charge de juge. Je n'anticiperai pas sur la discussion que nécessitera le projet de loi de l'honorable monsieur, mais pour jeter la base d'une discussion intelligente, je demande les renseignements nécessaires.

M. McDONALD (Pictou). Il vaut mieux évidemment, et sous tous les rapports, que la discussion dont parle l'honorable préopinant, ait lieu à propos de la motion dont j'ai donné avis. J'ignore s'il existe une correspondance de la nature de celle qu'a mentionnée l'honorable monsieur; mais tous les documents qui existent à ce sujet, seront produits.

La motion est adoptée.

ETUDES DE LA RIVIÈRE THAMES.

M. STEPHENSON demande copie de toutes explorations de la rivière Thames, entre Chatham et la cité de London, et de tous rapports faits depuis la dernière session en vue d'améliorer la navigation de cette rivière.

La motion est adoptée.

HAVRE DE REFUGE DU RONDEAU.

M. STEPHENSON demande des états donnant les noms des personnes qui ont présenté des soumissions en vue d'exécuter les travaux pour lesquels des annonces ont été publiées cette année touchant l'amélioration du port de refuge à Rondeau, ainsi que les prix fixés par les dits soumissionnaires pour l'accomplissement des dits travaux.

La motion est adoptée.

La Chambre s'ajourne à 10.40 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 17 décembre 1880.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRES.

EXPLICATIONS PERSONNELLES.

M. COURSOL. Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je lui demanderai la permission de parler d'une question qui m'est personnelle. Le rapport de l'auditeur-général, M. McDougall, vient d'être distribué. Dans ce rapport je trouve une lettre adressée par lui à l'Orateur de la Chambre, en date du 24 novembre dernier, et où il dit que trois membres de cette Chambre, messieurs Coursol, Mongenais et Ferguson, ont reçu leur indemnité toute entière, bien qu'ils aient été absents pendant une partie de la session. Il y a d'abord erreur de la part de l'auditeur-général en ce que le nom de M. Ferguson est mis à la place de celui de M. Ryan, ce qui prouve que ce fonctionnaire n'était pas très exactement informé au sujet des membres qui se sont absentés. Si je laissais passer cette lettre sans démenti, j'avouerais en quelque sorte que j'ai reçu du caissier de cette Chambre, un chèque officiel auquel je n'avais aucun droit; et ceux qui ne liront que les comptes publics pourraient rester sous l'impression que les trois députés dont il y est fait mention, ont reçu du pays une somme plus considérable que celle à laquelle ils avaient droit.

Je regrette que l'auditeur-général ne semble pas s'être donné la peine de se tenir au courant des décisions de la Chambre. Plusieurs de nos honorables collègues savent, je crois, que pendant dix-neuf jours, en comptant les dimanches, une maladie grave m'a empêché d'assister aux séances. J'arrivai ici le 2 mars, je crois, et je n'avais donc droit à aucune indemnité pour le temps qu'a duré mon absence. Lorsque la Chambre s'ajourna, le 7 mai, je reçus du caissier la somme à laquelle j'avais droit, déduction faite du nombre de jours pendant lesquels je n'avais pas assisté aux séances. Un jour que j'étais absent temporairement de la Chambre, l'honorable député du comté de Québec, secondé par l'honorable député de Kent, proposa une motion qui fut adoptée et qui autorisait

"Le comptable de la Chambre à payer à C. J. Coursol, *ecr.*, député de Montréal-Est, J. B. Mongenais, *ecr.*, député de Vaudreuil, et Michael Patrick Ryan, *ecr.*, député de Montréal-Centre, leur indemnité toute entière, comme s'ils eussent assisté aux séances de cette chambre depuis le 12 février dernier, vu que l'absence de ces honorables députés est due à la grave maladie qui les a empêchés de remplir leurs devoirs parlementaires."

Quinze jours ou trois semaines après que cette résolution eût été adoptée, je reçus un chèque ordinaire de la Chambre, pour cette partie de mon indemnité, que je n'avais pas reçu lorsque je quittai le parlement pour me rendre à Montréal. Je ne vis aucune raison pour refuser un chèque que la Chambre avait ordonné de me payer.

Je crois que tout membre de cette Chambre aurait le droit de se plaindre si l'on ne corrigéait pas une erreur de ce genre. J'ignore si la Chambre avait le droit d'adopter cette résolution, mais elle l'a fait, et cela en mon absence. J'avais entendu dire que la même chose avait été faite plusieurs fois, et je n'avais aucune raison pour refuser, trois semaines après, la gratification qui m'était offerte.

Sir LEONARD TILLEY. Je suis heureux que l'honorable député ait attiré l'attention de la Chambre sur cette question. Toute la difficulté vient probablement du fait que l'auditeur-général ignorait la résolution adoptée par la Chambre.

M. BLAKE. Je n'ai pas vu le rapport de l'auditeur-général, mais s'il a fait un rapport, il a dû mentionner les paiements faits suivant la loi. Le mode de paiement de l'indemnité sessionnelle est déterminé par un Acte du parlement et non par une résolution de la Chambre. C'est le statut qui détermine les conditions à remplir et la somme que doit recevoir un député, et une résolution de la Chambre ne peut pas changer cette loi. Il est vrai que des résolutions de ce genre ont été souvent adoptées, mais elles n'en violent pas moins la loi. Si l'on croit devoir changer le mode de paiement actuellement en vigueur, il faudrait amender la loi.

Sir LEONARD TILLEY. La Chambre a autorisé, dans plusieurs circonstances, des paiements supplémentaires. Si l'auditeur eût été informé que la Chambre avait adopté cette résolution, il aurait été de son devoir de faire remarquer que ce paiement avait été fait par ordre de la Chambre.

M. PATTERSON, (*Essex*). L'honorable chef de l'opposition nous a, évidemment, clairement expliqué le règlement. Mais je ferai remarquer qu'à l'avant dernière session quelques députés de l'opposition ont reçu leur indemnité tout entière dans des circonstances semblables, et que l'auditeur-général n'en a dit mot.

M. BLAKE. L'honorable député fait erreur. L'auditeur-général n'a jamais eu autorité avant cette session, pour vérifier les comptes de l'indemnité sessionnelle.

M. COURSOL. Je crois que l'auditeur-général aurait au moins dû mentionner que le chèque qui m'a été adressé à Montréal, m'était payé par ordre de la Chambre.

TRAVAIL DES MANUFACTURES.

M. BERGIN présente un bill à l'effet de régler les heures de travail dans les ateliers, moulins et manufactures du Canada, et pour autres fins.

Le bill subit la première lecture.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité général sur les résolutions concernant le Pacifique canadien.

M. LANGEVIN. Monsieur le président, je ne puis prendre la parole sur la question que le comité étudie en ce moment, sans ressentir le poids de la responsabilité dont je suis chargé, surtout lorsque j'ai à répondre au discours de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake). Cette question du chemin de fer du Pacifique est une des plus importantes, et peut-être la plus importante qui puisse être soumise à cette Chambre, la plus importante peut-être dont le Parlement ait jamais été saisi. Elle doit son importance au fait que, depuis dix ans, le Parlement la discute, au fait que la construction de ce chemin de fer aura les plus graves conséquences, et, je crois aussi, les plus heureuses conséquences pour le pays. Elle lui doit encore à la subvention énorme en argent et en terres qui doit aider cette entreprise. Elle lui doit au fait que, bien que l'on ait demandé des soumissions, il y a quelques années, on n'en a reçu aucune, et qu'aujourd'hui enfin, nous trouvons des capitalistes assez hardis pour entreprendre la construction de ces travaux. M. le président, le Parlement et la population elle-même, étaient pleins d'anxiété à leur sujet, car ils craignaient que les sommes nécessaires à la construction de cette ligne, suivant l'ancien projet, épuisassent tellement nos ressources que nous ne pourrions plus pendant bien des années, entreprendre d'autres travaux de quelque importance.

Elle doit aussi son importance au fait que des personnes d'une haute position, honorables et riches, sont venues dire au gouvernement : "Nous sommes prêts à endosser la responsabilité du gouvernement, et à construire ce chemin de fer, bien plus, nous nous engageons à l'exploiter à perpétuité, aux conditions que nous venons vous proposer."

Ces conditions, un message de Son Excellence le gouverneur-général les a soumises au Parlement, et elles font le sujet de la présente discussion.

Mais avant d'entrer dans l'examen des détails, permettez moi, en quelques mots, de vous ramener à l'époque où cette gigantesque entreprise a pris naissance, et de vous montrer ce qui a été fait depuis ce temps-là jusqu'à aujourd'hui.

Il y a dix ans, lors de l'annexion à la Confédération Canadienne de la Colombie anglaise, le traité intervenu entre cette province et le Canada, contenait la condition qu'un chemin de fer du Pacifique serait construit, partant des côtes de l'Océan Pacifique, traversant tout le continent et se reliant au système des chemins de fer canadiens. Cette convention a été soumise au Parlement qui l'a discutée; après mûre délibération, le traité fut ratifié, et la Colombie anglaise fut admise à faire partie de la Confédération, à certaines conditions, à la condition, entr'autres, que ce chemin de fer fût construit.

En 1872-73, le gouvernement de sir John A. Macdonald fit adopter par le parlement une loi pourvoyant à la construction de ce chemin de fer, au moyen d'une subvention de \$30,000,000 et de 50,000,000 d'acres de terres. Un certain nombre de personnes passèrent un contrat avec le gouvernement, pour cette construction, mais n'ayant pu mener à bonne fin leurs négociations, elles duront demander la résiliation du contrat.

Lorsque l'honorable député de Lambton fut parvenu au pouvoir, il essaya, avec ses collègues, de trouver un autre moyen pour construire le chemin de fer du Pacifique. Ils essayèrent de le construire avec de l'argent, des terres et

une garantie. Ils demandèrent des soumissions pendant longtemps—aucune ne vint, ou du moins aucune que je connaisse, ou dont ce parlement ait été informé. Ils en conclurent, d'accord avec le parlement qui les soutenait, que le seul moyen de le construire était de le faire aux frais du gouvernement, de manière, toutefois, à ne pas trop augmenter le poids des impôts que le pays avait à supporter. Deux tronçons furent commencés par l'honorable député, l'un partant de la baie du Tonnerre et allant vers l'ouest, l'autre partant de Winnipeg et se dirigeant vers l'est, laissant entre eux un vide de 185 milles, qui devait être rempli par la suite. Ces deux sections furent données à l'entreprise, et les travaux étaient en voie d'exécution lorsque le second gouvernement de l'honorable sir John A. Macdonald reprit le pouvoir.

Avant cette époque, l'honorable député qui était alors chef du gouvernement de l'opposition, je veux dire, l'honorable député de Lambton, avait demandé des soumissions pour une partie de la section de la Colombie anglaise, qui est actuellement donnée à l'entreprise.

Voilà quelle était la situation de la question du chemin de fer du Pacifique, lorsque nous sommes revenus au pouvoir, au mois d'octobre 1878. Après avoir examiné la question avec la plus grande attention, nous restâmes convaincus qu'il était nécessaire de faire disparaître la solution de continuité qui existait entre les deux tronçons de la baie du Tonnerre et de la rivière Rouge, en construisant la partie intermédiaire. Autrement, nous ne pouvions tirer aucun revenu ou autre avantage du chemin de fer en voie de construction. En conséquence, mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, après s'être assuré de l'assentiment du gouverneur-général, demanda des soumissions pour la construction de cette partie du chemin. A part la construction de ces 185 milles, nous avons cru qu'il était de notre devoir envers la Colombie anglaise, devoir qu'en honneur nous étions tenu de remplir, de voir à ce que les travaux de construction fussent commencés sans perte de temps, dans cette province. Nous avons donc demandé des soumissions pour la construction des quatre sections qui vont de Yale au terminus à l'ouest. Des soumissions furent acceptées et les contrats furent pas-és. C'est là le programme dont nous avons demandé la sanction au parlement à la dernière session.

Cependant, quoique le pays fût avec nous, quoiqu'une grande majorité des membres de cette Chambre ait sanctionné notre programme, il serait puéril de nier l'anxiété qui régnait dans le pays, comme dans le parlement, en songeant à l'avenir. Cette anxiété avait pour cause l'impossibilité où nous étions de dire avec quelque certitude combien ce chemin de fer allait nous coûter; personne ne pouvait dire positivement où s'arrêtait notre responsabilité, ni combien de millions il nous faudrait débours-er, non-seulement pour construire le chemin, mais pour l'exploiter et le maintenir en bon état d'exploitation à perpétuité. Bien des gens, se rappelant les cinq années d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, n'osaient envisager la perspective de l'exploitation du chemin de fer du Pacifique. Ils craignaient que les frais d'exploitation ne laissassent un déficit capable d'embarrasser sérieusement nos finances pendant des années et des années.

Le gouvernement a été frappé de cette anxiété. Il s'est efforcé de se mettre à l'unisson du sentiment populaire, et d'apaiser les craintes que tout le monde ressentait. Il a essayé de placer cette grande entreprise dans des conditions qui pussent être acceptées par le parlement et par le peuple. C'est pour cela qu'il a mûri pendant les vacances que ce plan sera sanctionné par la majorité de cette Chambre.

L'année dernière, M. le président, lorsque nous avons soumis à la Chambre le résultat de nos travaux pendant

M. LANGEVIN

l'année précédente, le chef actuel de l'opposition nous répondit :

“ S'il est vrai, comme votre chargé d'affaires en Angleterre l'a dit dans la même circonstance, qu'il nous est impossible, avec nos ressources limitées, d'entreprendre seuls la colonisation du Nord-Ouest, parce que nous n'avons ni les hommes, ni l'argent nécessaire, si cela est vrai, dis-je, nous sommes encore bien moins en état d'accomplir cette tâche impossible; la construction de la section du chemin de fer de la Colombie anglaise. Est-ce donc la manière de développer le sentiment national, si pauvre et si faible qu'il soit, chez un peuple à qui il n'est pas permis d'aspirer, qui n'aspire peut-être même pas à prendre la part à laquelle il a droit dans la direction des affaires de la grande famille des nations. Est-ce donc le moyen de nous inspirer l'esprit d'union et de fraternité, de faire de nous un peuple uni et heureux? Vous arriverez peut-être à satisfaire partiellement les 12,000 habitants de la Colombie anglaise, mais ce ne sera que parce que votre action est leur caution et leur garantie que vous achèverez cette gigantesque entreprise en ruinant le peuple de tout pays.”

Je regrette que l'honorable député, à l'époque où nous sommes, ait soulevé la question de la faible population de la Colombie anglaise. Qu'elle eût 10,000 ou 12,000 habitants cela ne faisait rien à l'affaire, ce qui était en question c'était une grande entreprise faite pour une grande nation et un grand peuple.

Il est vrai que la Colombie anglaise n'est qu'une province, mais cette province sera habitée dans quelques années par une population considérable; cette population sera composée de canadiens comme nous, et formera partie de la grande nation qui grandira comme les autres ont grandi. Si nous jetons les yeux sur nos voisins, de l'autre côté de la frontière, qui n'étaient que 4,000,000 lorsqu'ils se sont séparés de l'Angleterre et qui sont maintenant près de 50,000,000, nous n'avons aucune raison de désespérer, nous n'avons aucune raison de craindre que, avec la même énergie et la même détermination, avec un climat aussi favorable que celui d'aucun autre pays, nous ne puissions augmenter notre population aussi rapidement que les Etats-Unis.

L'honorable député disait ensuite :

Tel est le programme t'm'raire, incertain, vacillant et impraticable du ministère.”

Ayant ainsi défini notre politique, il continue :

“ Demande-t-on quel est le mien? Je vais le dire. Rendre libres les sources naturelles du revenu en faisant disparaître les obstacles qui en arrêtent le cours. Ouvrir des avenues au commerce légitime en abaissant les droits qui les obstruent; délivrer le peuple aussitôt que possible des énormes taxes qui l'oppriment.”

On pourrait croire que l'honorable député avait oublié les cinq années de pouvoir dont ses amis avaient joui; et l'augmentation continue, année par année, des taxes de tout genre qui alla jusqu'à cinq millions pour une seule année; qu'il avait oublié que, malgré tout cela, ses amis avaient clos leur dernier exercice avec un déficit de huit ou dix millions: L'honorable député poursuit :

“ Revenir à un tarif modéré, le seul applicable dans les circonstances où nous sommes; insérer dans ce tarif des clauses qui donnent à nos industries nationales quelques-uns des avantages de la soi-disant protection; par un système bien élaboré d'économie et de réduction, appliqué à toutes branches du service public, contribuer à rétablir l'équilibre entre le revenu et les dépenses, tout en allégeant le fardeau qui pèse sur les épaules du peuple.”

Pourquoi n'ont-ils pas fait tout cela eux-mêmes pendant les cinq ans qu'ils ont eu le pouvoir, et lorsqu'ils avaient l'occasion de mettre en pratique leurs magnifiques théories

“ Mais si le ministère ne prend aucun de ces moyens, s'il persiste dans sa course effrénée, qu'il montre de la sagesse, du moins, à cet égard, s'il préfère la témérité à la prudence, s'il se refuse à comprendre que notre position est grave, qu'il n'oublie pas que notre avenir est sérieusement compromis, qu'il exige que nous soyons prudents aujourd'hui. Que le ministère achève la ligne jusqu'à la rivière Rouge.”

Elle sera achevée d'ici à dix-huit mois.

“ Qu'il construise la section des prairies à mesure que la colonisation l'exigera, pour cela qu'il risque quelque chose, puisque, comme je l'ai dit, le sort en est jeté. Mais pour réaliser ces deux objets, pour avoir une chance de faire davantage par la suite, là doivent se borner ses entreprises. Qu'il mette toute son énergie à ce grand travail, qu'il y emploie toutes nos ressources disponibles; mais qu'il diffère la construction dans l'ouest, et en agissant comme s'il n'était guidé que par de vaines imaginations, qu'il ne s'expose pas à ruiner notre pays.”

J'espère bien qu'il ne le ruinera pas, et c'est précisément pour éviter la ruine que nous avons élaboré ce plan ; c'est pour dissiper les appréhensions du peuple et du parlement, que nous venons le soumettre à la sanction de la Chambre. Lorsque nous irons aux voix, j'espère que nos honorables adversaires pourront se convaincre que nous avons parfaitement compris le sentiment du Parlement et que ce gigantesque projet sera sanctionné par une grande majorité des membres de cette Chambre.

Voilà donc ce que l'honorable chef de l'opposition nous répondait l'année dernière, voyons maintenant ce qu'il nous dit cette année. Le contrat stipule en faveur du syndicat une subvention de \$25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terres, valant à peu près \$1 l'acre. Il faut ajouter à ces deux sommes, le coût des sections achevées ou en voie de construction, que nous pouvons estimer à \$28,000,000. La somme totale que le pays aura déboursée pour l'achèvement du Pacifique sera de \$53,000,000, et si vous y ajoutez la valeur des terres à \$1, vous avez en tout \$78,000,000.

M. BLAKE. Vraiment !

M. LANGEVIN. Je ne sais pas si l'honorable député veut dire que les terres sont mises à trop bas prix, car nous aurions alors à examiner si nous devons les évaluer plus cher ou non ; nous ne ferons pas comme lui ; nous n'appliquerons pas cette évaluation à un seul contrat, mais aux contrats des honorables députés de la gauche, aussi bien qu'à ceux du gouvernement actuel.

Avec notre système, nous aurons tout le chemin de fer du Pacifique complètement achevé pour \$78,000,000 ; et nous aurons la garantie que la compagnie qui est sur le point d'être constituée, l'exploitera à perpétuité. Si nous estimons à \$1 l'acre, les terres promises par le contrat de 1873, nous aurions, en y ajoutant la subvention en espèces, de \$30,000,000, un total de \$80,000,000, plus, je suppose, les frais d'études qui sont de \$4,000,000 ; en tout \$84,000,000.

M. BLAKE. Pourquoi ne pas les inclure aussi dans le coût du contrat actuel ?

M. LANGEVIN. La somme de \$28,000,000 que nous donnons, comme prix des sections construites par nous, comprend une partie de ces frais d'études.

M. BLAKE. Pourquoi pas tout ?

M. LANGEVIN. Mon honorable ami (Sir Charles Tupper) l'a dit l'autre jour ; on n'a pas le droit d'imputer toute cette somme au chemin de fer, car elle a été dépensée non-seulement pour les études du chemin de fer, mais pour explorer le pays, découvrir ses richesses, le diviser en *townships*, etc. Je ne puis donc en inclure qu'une partie dans le coût du chemin de fer.

M. BLAKE. Mais vous aviez inclus ces quatre millions dans le prix du contrat Allan. Vous devriez en faire autant aujourd'hui.

M. LANGEVIN. L'honorable député me permettra de continuer ma démonstration, et d'appliquer cette évaluation d'une piastre l'acre, au plan que le gouvernement précédent avait adopté en 1874. Je ne veux pas fatiguer la Chambre en faisant défiler devant elle de longues colonnes de chiffres ; je me contenterai de lui démontrer que par le contrat que nous discutons actuellement, le chemin de fer, achevé, en bon état de fonctionnement, et avec cette condition qu'il sera exploité à perpétuité, ne nous coûtera que \$78,000,000. Avec le contrat de 1873, il nous aurait coûté \$84,000,000, et avec le plan de nos honorables adversaires, si nous plaçons à \$1 la valeur de l'acre, il aurait coûté \$104,000,000.

M. BLAKE. Très bien.

M. LANGEVIN. Si mon honorable ami de la gauche veut dire, par son interruption, que le prix de \$1 n'est pas suffisant, prenons \$1.50, et nous aurons le résultat suivant. Le contrat de 1873 aurait coûté \$112,000,000 ; les contrats de 1874, auraient coûté \$132,000,000, tandis que le contrat

actuel ne représenterait \$90,000,000. De sorte que, en mettant le prix des terres à \$1.50, nous économisons \$32,000,000 sur le prix du contrat de 1873 et \$42,000,000 sur celui du système des honorables députés de la gauche.

Peut-être l'honorable député trouve-t-il que \$1.50 n'est pas assez et peut-être préfère-t-il \$2. J'espère bien que nous pourrions vendre nos terres à \$2 et même à \$4 ou à \$5. Mais si les honorables députés se lancent dans un calcul de ce genre, ils ne doivent pas oublier que ce prix de \$2, \$4 ou \$5, doit s'appliquer non-seulement aux terres données par ce contrat, mais aussi à celles que les honorables députés de la gauche auraient données aux entrepreneurs, et aux 5,000,000 d'acres qui sont retenues pour garantie de l'exploitation du chemin de fer.

L'honorable député (M. Blake) a eu bien garde de parler de ces 5,000,000 d'acres en faisant ses calculs aux prix de \$4 et \$5 pour les terres données au syndicat. S'il veut dire que nous donnons une somme très considérable aux entrepreneurs, en leur concédant ces terres, il devrait pas cacher le fait que nous avons une excellente garantie en retenant les 5,000,000 d'acres qu'il évalue à \$5 l'acre.

UNE VOIX. Ces terres nous appartiennent.

M. LANGEVIN. Ces terres nous appartiennent, c'est vrai, mais les autres terres nous resteront aussi. Non-seulement, nous aurons le chemin de fer comme garantie de la bonne foi de ces messieurs, mais nous aurons en outre l'excellente garantie d'un cinquième de leurs terres qui restera en notre possession.

Evaluons le tout à \$2 l'acre ; le contrat de 1873 aurait dû coûter \$139,000,000 ; les honorables députés de la gauche auraient dépensé \$160,000,000, tandis que le contrat actuel n'atteindrait que \$103,000,000. La différence en faveur du contrat actuel est de \$36,000,000, en le comparant au contrat de 1873, et de \$57,000,000, si on le compare au projet de 1874.

Nos honorables adversaires, lorsqu'ils parlent de la convention de 1871, devraient se rappeler qu'ils l'ont reconnue eux-mêmes comme le traité qui nous lie à la Colombie anglaise.

Le chef actuel de l'opposition dit que nous n'avons pas le droit de déchirer ce traité ; que ses amis eux-mêmes ont dû l'accepter avec toutes ses conséquences et en tirer le meilleur parti possible. Ils ont eu le pouvoir pendant cinq ans, et ils ont fait leur possible pour construire le chemin de fer. Ils n'y ont pas réussi, nous avons aussi essayé, sans plus de succès, mais j'espère que la convention que nous avons faite avec ces hommes riches, capables et honorables, avec toutes les garanties que le contrat nous donne, nous permettra de le construire sans augmenter trop considérablement le fardeau dont le pays est chargé.

Mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, nous a démontré l'autre jour, par des faits et des chiffres, lorsqu'il nous a expliqué son projet, que le chemin de fer ne nous coûterait, en argent et en terres, que la somme de \$78,000,000. L'honorable chef de l'opposition a répondu à cela qu'il ne lui faudrait que dix minutes pour réduire à néant le discours élaboré de deux heures de mon honorable ami. Le chef de l'opposition peut bien parler d'accomplir ce tour de force en dix minutes, mais nous en attendons encore l'exécution. Ses discours sont énergiques et éloquents, et quoique nous ne soyons pas de son avis, nous avons toujours plaisir à l'entendre ; mais son dernier discours n'a pas sensiblement différé des précédents, au point de vue de la loiguer.

Il prétendait en dix minutes répondre à tous les arguments du ministre des chemins de fer.

M. BLAKE. J'ai dit que je ne prendrais que dix minutes pour répondre aux arguments qu'il a exposés dans les deux premières heures et demie de son discours.

M. LANGEVIN. L'honorable député ajoute une demi-heure aux deux heures dont j'avais parlé. Il disait donc

qu'il allait répondre en dix minutes aux arguments de mon honorable ami. Qu'en est-il résulté? L'honorable député a parlé une heure et demie au moins pour répondre à ce discours de deux heures et demie, et je ne crois pas qu'il soit sorti vainqueur de la discussion.

Sir ALBERT J. SMITH. A gauche nous sommes d'un avis différent.

M. LANGEVIN. L'honorable chef de l'opposition n'a répondu ni aux arguments, ni à l'exposé historique du ministre des chemins de fer. La partie historique surtout semblait lui répugner. Il pensait évidemment ne pas être en mesure de combattre mon honorable ami sur la question historique; les anciens systèmes et toutes les transactions auxquelles ils ont donné lieu, ne lui semblaient pas un terrain propice pour livrer le combat. Aussi, n'a-t-il pas répondu aux arguments; il s'est contenté d'examiner certains détails du projet. Il a raillé mon honorable ami, il a raillé ses arguments, il s'est moqué du projet, qu'il a traité en commençant comme une plaisanterie, mais l'honorable ministre des chemins de fer est sorti vainqueur de la discussion.

L'honorable député, en terminant son discours, a dit que par cette immense entreprise nous allions sacrifier l'honneur du pays.

M. BLAKE. Voici ce que j'ai dit: Lorsque vous étiez précédemment au pouvoir, vous avez sacrifié l'honneur du pays; aujourd'hui, ce sont les intérêts du pays que vous sacrifiez.

M. LANGEVIN. Je demande pardon à l'honorable député, il a dit que, pour la seconde fois, nous allions sacrifier l'honneur du pays.

M. BLAKE. Je n'ai pas dit cela.

M. LANGEVIN. C'est peut-être un *lapsus lingue*. Mais j'ai entendu ce que l'honorable député a dit, et j'ai pris note de ses paroles. Naturellement, s'il ne veut pas s'en tenir à ses paroles, comme il a déjà dit ailleurs qu'il ne prétendait pas être lié, à propos de l'évaluation des terres, par aucune opinion qu'il aurait précédemment exprimée; s'il ne veut pas s'en tenir à ses paroles.

M. BLAKE. Je m'en tiens à ce que j'ai dit.

M. LANGEVIN. Je n'insisterai pas à ce qu'il accepte la responsabilité des paroles qu'il a pu prononcer dans la chaleur de la discussion. Il en était, je crois, à la fin de son discours et il a peut-être oublié qu'il traitait cette grande entreprise de cette singulière façon. Dans tous les cas, M. le président, ce projet nous met à même de travailler à l'agrandissement du pays, à l'affermissement de nos institutions. Nous voulons établir sur des bases solides ces belles institutions dont nous jouissons depuis des années. Nous voulons qu'elles descendent à nos enfants et aux enfants de nos enfants comme notre plus précieux héritage. Mais l'honorable député prétend—non, je m'arrête, puisqu'il a retiré le mot.

M. BLAKE. Quel mot? Que l'honorable député lise le rapport officiel et il verra qu'il est dans l'erreur.

M. LANGEVIN. Le rapport officiel peut être différent, mais je répète que j'ai pris note de ses paroles, parce qu'elles m'ont paru étranges.

M. BLAKE. Il me semble que la pratique invariable du Parlement est d'accepter pour vrai toute déclaration d'un honorable député. J'ai répété ce que j'ai dit. Le rapport officiel, que je n'ai pas corrigé, me donne raison, et il est extraordinaire que l'honorable ministre s'en rapporte à ses souvenirs plutôt qu'à ma déclaration et au rapport officiel.

M. LANGEVIN. Je ne m'en rapporte pas à ma mémoire plutôt qu'à la déclaration de l'honorable député. J'ai déjà dit que j'avais pris note de ses paroles aussitôt qu'elles ont été prononcées.

M. BLAKE. Vous avez mal entendu.

M. LANGEVIN

M. LANGEVIN. L'honorable député dit qu'il n'a pas prononcé ces paroles. Je dois accepter sa déclaration, Mais comme j'en ai pris note aussitôt que je les ai entendues, j'ai dû mal entendre, et j'accepte la rectification.

Pouvons-nous être surpris, M. le président, de voir les honorables députés de la gauche s'opposer à cette mesure qui assure la construction du chemin d'un bout à l'autre, des côtes du Pacifique à notre système de chemins de fer, puisque à toutes les époques, ils se sont opposés à tous les grands projets que notre parti a soumis au parlement, et que le parlement a adoptés à une grande majorité.

Ils ont fait la guerre au Grand-Tronc et à l'Intercolonial. La Chambre se rappelle qu'ils prétendaient que l'Intercolonial allait ruiner le pays. "Vingt millions de piastres," s'écriaient-ils. "Et encore, si vous le mettiez sur la frontière des États-Unis!" Voilà comment ils ont accueilli le projet de l'Intercolonial. Nous n'avons pas été du même avis; le pays, le parlement, n'ont pas pensé comme eux. Ne disaient-ils pas que les recettes de l'Intercolonial ne suffiraient pas à payer la graisse pour les roues des chars? Et cependant, l'honorable ami le ministre des chemins de fer nous a dit l'autre jour que, d'après toutes les apparences, les recettes de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île couvriraient bientôt les dépenses.

Ils ont aussi fait la guerre à la politique nationale. Ils ne pouvaient admettre cette politique. Depuis des années, pendant qu'ils étaient au pouvoir, nous leur demandions de protéger nos industries et nos manufactures. Ils faisaient la sourde oreille. Ils nous disaient: "Vous n'êtes qu'une petite minorité—et nous avions peine, parfois à nous faire entendre—vous ne représentez pas le pays. Nous savons ce qu'il veut mieux que vous. Il demande le libre-échange."

Les élections de septembre, 1878, ont montré qui avait raison; le peuple nous a donné le pouvoir et nous lui avons donné la politique nationale. Comment nos adversaires l'ont-ils reçue? Ne s'y sont-ils pas opposés de toutes leurs forces? Croyez-vous, M. le président, que si le chemin de fer du Pacifique était confié à leurs tendres soins, il serait terminé avant trente ans?

Le chemin de fer du Pacifique sera construit comparative-ment, en peu de temps, parcequ'il est nécessaire au pays, non-seulement à cause du traité qui nous lie vis-à-vis de la Colombie anglaise, mais à cause de notre situation au nord des États-Unis; cette situation exige que nous ayons des communications directes et non interrompues avec toutes les parties de la confédération.

J'arrive, M. le président, aux objections spécifiques développées par l'honorable chef de l'opposition, en réponse au discours de mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, et à l'encontre de notre projet.

Il a commencé par faire remarquer que les évaluations soumises au parlement variaient considérablement; que les prévisions de l'année dernière pour la construction et l'équipement du chemin, étaient de \$38,000,000, tandis que cette année, elles étaient réduites, après correction, à \$78,000,000. Je ne sais guère de quoi il peut se plaindre.

M. BLAKE. J'ai dit que j'en étais enchanté.

M. LANGEVIN. Je suis heureux que l'honorable député en soit enchanté, car je ne pouvais comprendre qu'il eût quelque objection à faire à l'évaluation réduite de mon honorable ami (Sir Charles Tupper). J'aurais été plus disposé à penser qu'il accepterait cette évaluation, et à croire que le peuple en serait enchanté, car au lieu de \$88,000,000, nous n'avons plus à déboursier que \$78,000,000. Si, par exemple, l'honorable ministre des chemins de fer avait dit l'année dernière que le chemin allait coûter \$78,000,000, et s'il était venu cette année nous dire cette année qu'il fallait \$88,000,000, c'est-à-dire \$10,000,000 de plus, j'aurais compris qu'on s'en plaignît, et je suis persuadé que mon honorable ami le ministre des finances aurait, lui aussi, été désappointé de voir les dépenses augmentées de \$10,000,000.

Mais c'est tout le contraire qui arrive. Mon honorable ami le ministre des chemins de fer a pu révéler les dépenses, et voici comment : il a examiné le sujet avec plus d'attention et avec toutes les données devant lui, il a été plus à même de juger du coût définitif. L'honorable député a admis lui-même que nous recevons chaque jour des informations plus précises sur la richesse et la fertilité du pays, et que nous sommes ainsi plus à même de les estimer à leur juste valeur.

L'honorable chef de l'opposition, qui, l'année dernière, raillait nos calculs et prétendait que ces terres ne valaient pas \$1 l'acre, vient nous dire aujourd'hui quelle valent \$4 et \$5. La population augmentée, dit-il, change notre position et nous permet de vendre nos terres à un prix plus élevé. Si l'honorable député peut ainsi changer d'opinion d'une année à l'autre, pourquoi l'honorable ministre n'aurait-il pas le même avantage, pourquoi, après trois ou dix mois d'études, après révision et correction des évaluations, ne peut-il pas les réduire ?

Pendant que je suis sur ce sujet, M. le président, permettez-moi de demander à la Chambre et au peuple, à qui nous devons cette augmentation de population dans le Nord-Ouest. Est-elle due à la politique des honorables députés de l'opposition ? Est-elle due à leurs efforts ? La Chambre n'a pas oublié le discours que l'honorable député a prononcé l'année dernière sur cette question ; on n'a pas oublié comment il dépréciait notre pays, et comment il vantait les Etats-Unis. *Était-ce le moyen d'engager les colons à venir chez nous ? Était-ce ouvrir la route à l'immigration pour l'attirer sur nos terres ?* Je ne crois pas. Prenons le texte même du discours de l'honorable député, puisqu'il n'a rien à retirer, puisqu'il ne rétracte rien de ce qu'il a dit l'année dernière. *Peut-on s'étonner qu'une reproduction de ce discours, ornée à la première page, d'une magnifique photographie du chef de l'opposition, ait été distribué par milliers sur toute la surface de l'Europe par les agents des compagnies américaines de chemins de fer.*

Non, M. le président, ce n'est pas aux honorables députés de l'opposition que nous devons cet accroissement de notre population du Nord-Ouest. Le gouvernement dont je fais partie a réuni tous ses efforts pour y parvenir, et je ne doute pas que si ce discours n'avait pas fait le tour du monde, si l'on ne l'avait pas trouvé jusque sous la porte de ceux qui se proposaient d'émigrer, nous aurions réussi à attirer vers le Nord-Ouest, une immigration bien plus considérable. *Malgré tout, nous avons eu un assez bon succès sur ce point. Et si ce projet réussit, avec l'intérêt qu'aura la nouvelle compagnie, le syndicat, à peupler le Nord-Ouest, avec les efforts de cette compagnie, joints à ceux du gouvernement, nous pouvons nous attendre à voir un courant énorme d'immigration se diriger vers le Nord-Ouest. La population augmentera, les revenus du pays augmenteront, car toute personne qui vient s'établir en ce pays, paie au trésor sa part de droits sur les marchandises importées qu'elle consomme.*

Plus les colons qui viendront s'établir, seront nombreux ou sur les terres de la compagnie, ou sur celles du gouvernement, plus grands seront les revenus du pays. S'ils prennent des terres de la compagnie, ils augmenteront la valeur de celles du gouvernement, qui leur seront voisines ; s'ils s'établissent sur nos terres, le prix de ces terres entrera dans la caisse publique, et nous remboursera des vingt-cinq millions de piastres que nous sommes obligés de donner à la compagnie.

Il y a encore, M. le président, d'autres raisons pour que ce flot d'émigration se dirige vers notre pays. Je n'ai pas oublié les discours éloquentes prononcés par lord Dufferin pendant qu'il était gouverneur-général du Canada. Ces discours non-seulement sont des chefs-d'œuvre d'éloquence, mais ils montrent notre pays à son véritable point de vue. Ils ont été l'objet d'une attention spéciale de la part du public, à cause de leur mérite littéraire, à cause des faits qu'ils contiennent, et à cause de la position du noble lord

qui les a prononcés ; ils ne peuvent manquer d'avoir une grande influence pour attirer les émigrants vers le Nord-Ouest.

Je ne reviendrai pas sur le discours de lord Beaconsfield, mais ce discours a dû avoir pour résultat d'attirer l'attention du public anglais, et de ceux qui se proposaient d'émigrer, sur les ressources de notre pays, et ce résultat se fera sentir sans doute pendant bien des années. Le gouvernement actuel de l'Angleterre, le gouvernement de M. Gladstone, d'après l'article du *Times* de Londres, dont nous avons eu des nouvelles l'autre jour, prouve, que lui non plus, n'est pas sourd à l'appel des futurs émigrants, et qu'il a l'intention de coopérer avec le gouvernement canadien, pour aider au transport des émigrants et à leur établissement sur cette partie de l'Empire britannique.

L'honorable chef de l'opposition dit que ce ne sont pas les vraies causes de l'immigration, mais que M. Parnell, et le malheureux état de l'Irlande ont plus à faire avec le programme d'émigration du gouvernement anglais, que sir John A. Macdonald, sir Charles Tupper et les autres.

Personne n'en doute, M. le président. Si les irlandais étaient satisfaits de leur condition dans leur pays, ils n'émigreraient pas. Mais, il n'en est pas moins vrai qu'ils ne sont pas satisfaits et qu'ils veulent émigrer. S'ils veulent émigrer, ne vaut-il pas mieux qu'ils viennent chez nous, que nous leur donnions des terres, et que nous les établissons dans nos campagnes, ne vaut-il pas mieux que ces émigrants, deviennent citoyens de la grande nation dont nous faisons nous-mêmes partie, au lieu de s'en aller aux Etats-Unis, et viennent coloniser notre Nord-Ouest ? Ce sont de bons citoyens, de bons cultivateurs ; ce sont des hommes qui enrichiront le pays, tout en élevant leurs familles. Pourquoi ne pas leur aider à venir dans ce pays ? Nous aidons aux anglais, aux écossais, aux français, aux allemands et aux scandinaves, à émigrer chez nous ; et pourquoi n'aidions nous pas à ces irlandais qui appartiennent à la même race qu'une partie considérable de nos concitoyens, à venir s'établir parmi nous ? Pourquoi ne viendraient-ils pas ici pour jouir des mêmes droits, pour être régis par les mêmes lois que nous, pour des mêmes avantages que nous, devenir ministres, juges, membres des professions libérales, ou obtenir les emplois publics, avec autant de facilité que les autres. Le pays leur est ouvert, et j'espère que ces irlandais qui ne sont pas satisfaits du traitement et des lois qu'ils subissent en Irlande viendront s'établir ici.

L'évaluation de l'honorable ministre des chemins de fer, pour les travaux qui restent à la charge du gouvernement, s'élevait l'année dernière, dit l'honorable chef de l'opposition, à \$32,500,000, tandis que cette année elle n'est pas de \$29,000,000 ; ce qui démontre que la première évaluation était erronée. Je suis vraiment fâché que cette réduction ne plaise pas à l'honorable député. C'est un pas dans la bonne direction, c'est une économie pour le peuple, et le peuple et la Chambre seront satisfaits de voir que le gouvernement cherche constamment à économiser les revenus et à diminuer la dette du pays.

Mais afin que l'honorable député sache comment ces réductions ont été faites, je vais lui en donner tous les détails.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. L'honorable ministre me permettra-t-il une question avant d'aller plus loin ? Il a dit que le chemin de fer du Pacifique canadien avait coûté jusqu'à aujourd'hui \$28,000,000. Est-ce que les \$3,000,000, frais d'étude, y sont compris ?

Sir CHARLES TUPPER. Les \$28,000,000 comprennent toutes les dépenses de tout genre, même celles de l'écluse du Fort Francis, toutes les dépenses que l'on peut porter au compte du Pacifique canadien.

M. MACKENZIE. Il devrait en être ainsi.

M. LANGEVIN. A moins que l'honorable député n'exige que je lui donne le détail de toutes les sommes qui composent ces \$28,000,000, je lui dirai,

M. BLAKE. J'aimerais beaucoup à avoir ce détail.

M. LANGEVIN. L'estimation d'avril 1879 était : De Fort William à Selkirk, \$17,000,000 ; elle est réduite cette année, à \$14,000,000. J'en donnerai les raisons quand j'en aurai fini avec cet état.

L'embranchement de Pembina était porté l'année dernière à \$1,750,000 ; cette année, à \$1,556,000. De Kamloops à Emory's Bar, estimation de l'année dernière, \$10,340,000 ; cette année \$8,431,600. D'Emory's Bar à Port Moody, l'année dernière, \$3,620,000 ; cette année, \$3,306,300. Le total était, l'année dernière de \$32,715,000, il est cette année, de \$27,665,001, et en y ajoutant les \$35,000 de l'embranchement de Fort William, \$-8,000,000.

Voici quelles sont les réductions : de Fort William à Selkirk, \$2,230,000 ; l'embranchement de Pembina, \$193,100, de Kamloops à Emory, \$1,913,200 ; d'Emory à Port Moody, \$313,700 ; total \$4,750,000.

Voici maintenant la nature de ces réductions sur l'évaluation de l'année dernière : de Fort William à la rivière Rouge, par un meilleur établissement du tracé, et par l'amélioration des plans, \$1,385,000 ; par la réduction du matériel roulant, \$74,000 ; par la réduction des frais de construction d'ateliers, etc., \$200,000 ; total \$2,330,000. Déduction faite du coût de l'embranchement de Prince Arthur's Landing et des rails d'acier, \$35,000, il reste une réduction de \$2,245,000. Sur l'embranchement de Pembina, les réductions sont : matériel roulant, \$183,100. De Kamloops à Emory, changement de plans, \$168,200, réduction du matériel roulant, \$250,000. D'Emory à Port Moody, changement de plans, \$133,100, matériel roulant, \$180,600.

Ces chiffres prouvent que les réductions ont été faites avec soin et basées sur de bonnes raisons ; qu'elles ont été faites dans le but d'économiser les finances du pays, et les revenus dont nous pouvons disposer, et que mon honorable ami ne devrait pas être maltraité parce qu'il a pu, après l'estimation de l'année dernière, trouver un moyen de réduire encore les dépenses. Il me semble, au contraire, qu'il mérite des félicitations, non pas qu'il ait fait plus que son devoir, mais pour avoir fait son devoir et l'avoir bien fait.

L'honorable député ne veut être lié par aucune opinion qu'il aurait pu exprimer sur la valeur des terres du Nord-Ouest. Pourquoi donc mon honorable ami serait-il lié par son évaluation de l'année dernière, après avoir trouvé moyen de faire des économies pour le pays ?

L'honorable chef de l'opposition se plaint que l'on ait adopté le "Union Pacific" pour le type de notre chemin de fer. Il nous dit que ce chemin était dans telle et telle condition, que les pentes, les courbes et le matériel étaient de telle et telle qualité, d'après le contrat, et qu'on n'aurait pas du, par conséquent, l'adopter comme type. Mais il se trompe, nous ne prenons pas le contrat du "Union Pacific" pour type du nôtre, nous prenons le chemin de fer tel qu'il est construit, et c'est un excellent chemin. Les pentes et les courbes de ce chemin de fer sont meilleures que celles de bien d'autres chemins qui lui sont regardés comme supérieurs, comme des chemins de première classe.

Le "Union Pacific" était ouvert à la circulation en mai 1869 ; j'y ai voyagé moi-même en 1871 et je l'ai trouvé un excellent chemin. Quoique la vitesse fût très grande, il n'y eut pas pendant mon voyage, en allant à la Colombie anglaise et en revenant, un seul accident sur toute la ligne, quoique sur un chemin de fer de cette longueur, il n'aurait pas été étonnant qu'il y eût quelque accident. Nous savons qu'il arrive des accidents sur l'Intercolonial. C'est cependant un excellent chemin dont nous sommes tous fiers.

Les courbes et les pentes du "Union Pacific" sont meilleures que celles du "Portland et Ogdensburg" et du "Baltimore and Ohio". Sans doute, il y a des pentes raides sur le "Union Pacific", mais nous ne devons pas en conclure parcequ'il y a des inclinaisons de 80 ou de 90 pieds au mille sur ce chemin, que nous en aurons de même degré sur le nôtre. Nous connaissons parfaitement les régions que doit

M. LANGEVIN

traverser le Pacifique canadien, les explorations et les études ont été nombreuses et coûteuses, et quoique la ligne doive passer par des régions passablement difficiles, elle est, cependant, beaucoup plus facile à construire, si on la compare avec le chemin de fer "Union Pacific" et avec la région qu'il traverse. Le "Union Pacific" grimpe le long des montagnes, ou les tourne, de sorte que lorsque le voyageur s' imagine avoir parcouru une longue distance, il s'aperçoit tout-à-coup qu'il a fait que la moitié ou les trois quarts d'un mille tant est tortueux le tracé de la ligne à travers les Montagnes Rocheuses et la Sierra Nevada.

Mais, sur notre ligne, nous savons par les études définitives que la ligne, au lieu d'atteindre jamais une élévation de 8,000 pieds ne sera, à sa plus grande hauteur, qu'à la moitié de cette élévation. Nous avons donc raison d'espérer que les courbes et les pentes du Pacifique Canadien seront plus favorables que celles mêmes de la meilleure partie du chemin Américain.

Nous savons en outre, M. le président, qu'il ne sera pas de l'intérêt de la compagnie de construire un chemin de fer de pauvre qualité. Si le syndicat n'était formé que pour construire le chemin et le remettre ensuite au gouvernement, comme se font presque tous les contrats pour travaux publics, il serait peut-être intéressé à construire un chemin de qualité intérieure. Mais, M. le Président, ce chemin de fer doit lui appartenir, il doit l'exploiter, et ils ne sera pas assez insensé pour construire un mauvais chemin pour le plaisir de le reconstruire à bref délai. On dit que ces messieurs n'emploieront pas les meilleurs matériaux, et qu'ils n'adopteront pas les meilleures inclinaisons et les meilleures courbes, qui permettraient de l'exploiter avantageusement. Ils n'ont pas l'intention de l'exploiter uniquement par plaisir ; ils n'ont pas dans cette entreprise par simple patriotisme. Ils le font pour gagner de l'argent, et ils en gagneront, parce qu'ils savent qu'un chemin de fer traversant cette magnifique région, colonisée par une population nombreuse et prospère, doit donner des bénéfices considérables.

L'honorable député dit que ce sera un chemin de qualité inférieure, pourvu de rails de fer. S'il avait lu le contrat, il y aurait vu que l'exemption de droits de douane sur les matériaux destinés au chemin de fer s'applique, non pas aux rails de fer, mais aux rails d'acier. Il faut donc que la ligne soit pourvue de rails d'acier, parce que la compagnie n'aura pas la maladresse d'acheter des rails de fer et de payer sur les rails les droits de douane ordinaires. Elle se servira donc nécessairement de rails d'acier qui entreront francs de droits. L'honorable député et la Chambre peuvent se rassurer ; il n'y a aucun danger sur ce point.

Une autre objection faite par l'honorable député, se rapporte à l'exemption d'impôts à perpétuité pour le chemin de fer et ses dépendances. Supposons que nous insistions pour qu'ils soient taxés, le syndicat nous dira alors : augmentez la subvention ; c'est une charge indéterminée ; nous ne savons pas ce que seront ces impôts ; ils seront peut-être lourds ; nous pourrions peut-être rencontrer des municipalités dans le Nord-Ouest, assez rusées pour défrayer toutes leurs dépenses avec le montant de la taxe imposée sur le chemin de fer.

L'honorable député n'insistera certainement pas sur ce point, lui qui trouve déjà que nous faisons la subvention trop considérable. Veut-il que nous forcions ces messieurs à faire un marché à leur désavantage ? A quoi servirait-il de réduire leurs bénéfices probables à leur plus simple expression, puisque nous ne ferions qu'appauvrir la compagnie ? Nous sommes intéressés, le pays est intéressé à ce que la compagnie soit en mesure de construire le chemin de fer et à l'exploiter ensuite, afin qu'elle n'ait aucun prétexte pour venir tous les ans nous demander de meilleures conditions.

Nous voulons régler la question une fois pour toutes ; nous voulons dire à la compagnie : voici nos conventions : "Vous

construisez le chemin de fer, nous vous payons la subvention convenue en argent et en terres; vous exploitez le chemin, et vous nous donnez une garantie qu'il sera exploité pendant les dix premières années qui suivront son achèvement. Si vous l'exploitez pendant dix ans, nous sommes sûrs que vous continuerez à l'exploiter, car après ce laps de temps, il y aura dans cette région une population suffisante pour permettre à la compagnie une exploitation lucrative."

J'irai plus loin, je prétends que dans l'intérêt de notre pays, le Parlement et le gouvernement ne doivent pas agir envers la compagnie comme envers un ennemi; mais que nous devons la traiter comme un ami du pays, et lui faire le meilleur accueil possible. Si nous lui marchandons maintenant l'argent et les terres, et si nous la chargeons d'impôts, après que le chemin sera construit, il en résultera qu'un jour elle nous dira: "Je ne puis aller plus loin." Ce n'est pas ce qu'il nous faut, il nous faut une compagnie forte, qui fasse honneur au pays et qui soit capable de mener à bonne fin cette grande entreprise du Pacifique canadien.

Nous demandons à la compagnie de faire ce que le gouvernement s'était chargé de faire. Or le gouvernement devait construire un bon chemin et l'exploiter. Le pays craignait que nous ne puissions y parvenir sans nous enfoncer trop profondément dans la dette. Nous avons enfin trouvé des entrepreneurs, des gens riches et connus, qui se chargent de construire la ligne à un prix de \$10,000,000 moindre que nos prévisions de l'année dernière.

L'exemption d'impôts en faveur d'un chemin de fer n'est pas une innovation. Voici un télégramme qui démontrera ce que les Etats-Unis ont fait en faveur du "Northern Pacific." Le gérant général de cette ligne nous télégraphie à la date du 15 décembre courant :

"Terrains du chemin de fer sur une largeur de 400 pieds, et toutes les constructions qui y sont situées, exempts de taxes en vertu de la charte."

De sorte que l'exemption de taxes du chemin de fer "Northern Pacific" s'étend à une largeur de 400 pieds, tandis que celle du Pacifique canadien ne s'étend qu'à 100 pieds. Les Etats-Unis n'ont pas eu peur d'aller jusque-là. Ils savaient que le "Northern Pacific" n'était pas un ennemi pour le pays ou pour le peuple; qu'il était construit pour le bien du peuple et pour son usage, et qu'il fallait en conséquence le mettre sur un bon pied une fois pour toutes. Ils savaient que ce serait une des grandes artères du pays et qu'il fallait le traiter avec libéralité. Notre pays est grand sous bien des rapports, et nous croyons que sous certains rapports il égalera les Etats-Unis; il nous faut donc un bon et un grand chemin de fer; il nous faut donc le mettre sur un bon pied, afin que les directeurs ne viennent pas nous dire: "Vous nous laissez périr d'inanition; donnez-nous encore de l'argent."

M. CASGRAIN. Nous avons encore la garantie.

M. LANGEVIN. Nous avons la garantie, sans doute, mais peut-être les honorables députés aiment-ils mieux les forcer à nous demander de meilleures conditions? Ni le gouvernement, ni moi, ne sommes de ce sentiment.

M. BLAKE. Ils ne peuvent pas avoir de meilleures conditions.

M. LANGEVIN. Cependant, l'honorable député croit que nous pourrions mieux faire. Les conditions, dit-il, sont trop avantageuses pour le syndicat. En quoi, s'il vous plaît? Nous n'avons pas, dit-il encore, une garantie suffisante pour la section est. Comment sera-t-elle construite? Vous donnez trop pour la section des prairies. Je vais lui montrer tout à l'heure qu'il s'est occupé de cette section l'année dernière, aussi bien qu'à cette session, et qu'il y a une notable différence dans ses appréciations; je vais lui montrer que si les ministres corrigent leurs estimations d'une session à l'autre, de manière à les réduire, le chef de l'opposition, lui, change complètement son programme relativement à la section Est du chemin de fer.

M. POPE (Compton). Il n'est pas responsable de ce qu'il a dit l'année dernière.

M. LANGEVIN. L'honorable député s'est ensuite attaché à la clause qui exempte de taxes les terres de la compagnie pendant vingt ans. Il trouve toujours que nous donnons trop. C'est l'objection qu'il a contre tout le projet. Si nous taxons les terres, voyons quel sera le résultat. La compagnie déclare au gouvernement que le montant de la subvention, en argent et en terres, qu'elle demande, est la compensation des travaux qu'elle entreprend, et de l'exploitation de la ligne. Elle nous dira donc: "Si vous taxez nos terres, augmentez la subvention; elle n'est plus suffisante. Il nous faut dix ans pour achever le chemin de fer; et jusqu'à ce qu'il soit terminé, nous ne pouvons compter que sur un nombre limité d'immigrants chaque année; avant qu'il soit ouvert à la circulation, avant dix ans, nous ne pouvons compter sur des bénéfices assez considérables pour nous dédommager des frais de construction. Ainsi, si vous taxez nos terres, augmentez la subvention."

S'il nous fallait revenir au projet de l'année dernière et à celui des honorables députés de la gauche, nous aurions à imposer au peuple une taxe de \$78,000,000 ou de \$88,000,000 suivant l'évaluation de l'année dernière. Les terres appartiendraient au gouvernement, et celles-là seules qui seraient vendues, seraient passibles d'impôts au profit des municipalités. Elles ne seraient donc pas plus taxées que d'après le plan actuel, si le gouvernement construisait lui-même le chemin.

Pourquoi forcer la compagnie à sacrifier ses terres pour échapper à la taxe. Vous voyez bien qu'elle est intéressée à les faire coloniser. Elle ne serait pas assez aveugle pour les garder longtemps en vue d'une augmentation future de leur valeur. Ce qui l'intéresse le plus, ce n'est pas tant le prix de l'acre, que les bénéfices réalisés par la ligne sur le transport des produits de ces terres au marché. La compagnie de chemin de fer Minneapolis et Manitoba vend ses terres \$5 l'acre, mais avec la condition que si le colon met en culture un certain nombre d'acres dans une année, le prix sera réduit à \$2 ou \$2.50; preuve que la compagnie trouve son avantage, non pas dans le prix des terres, mais dans leur colonisation et leur mise en culture.

Le syndicat aura tout autant d'intérêt à vendre ses terres de manière à hâter la colonisation; et chaque colon sera soumis aux taxes comme les autres citoyens de ce pays.

Il faut bien le dire, ce chemin de fer n'est pas construit pour l'avantage particulier de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard, de Québec, d'Ontario ou de quelque autre province, quoiqu'il doive leur amener à toutes leur part du commerce du Nord-Ouest. Il est construit surtout et principalement pour les colons du Nord-Ouest; il n'est donc que juste de leur faire payer leur part des millions que nous déboursons pour le construire. Et quelle sera leur contribution? Ce sera la différence entre la taxe de quelques arpents de terres dans une municipalité et le prix de ces terres exemptes de taxes. Et cela ne durera pas toujours, l'exemption est limitée à vingt ans, et les terres vendues en perdent le bénéfice.

Durant les premières années, les colons n'en souffriront pas, car ils commenceront naturellement à s'établir sur les terres les plus rapprochées du chemin de fer. Ces terres seront vendues lot par lot; et le gouvernement possédant des sections alternatives, trouvera également à disposer des siennes en peu de temps. Dans un espace de temps assez limité, il ne restera plus guère de terres inoccupées dans les municipalités, et les colons ne souffriront pas beaucoup de l'exemption de taxes accordées à ces terres.

Quiconque demandera une terre pourra se la procurer; il n'aura qu'à dire: "Je veux ce lot," et il l'aura; et tout colon qui s'établira sur ces terres écrira à ses amis et les engagera à venir le rejoindre. Dans quelques années la paroisse ou la municipalité sera colonisée, et l'on ne se ressentira pas du privilège de l'exemption, car les terres ne

rosteront inoccupées quo jusqu'au moment où la colonisation gagnant de proche en proche, sera parvenue jusqu'à elles. Dans vingt ans, d'ailleurs il n'y aura d'exemption que pour les cent pieds de largeur de la ligne à travers la municipalité.

Les chemins du Nord-Ouest ont généralement, je crois, une largeur de 100 pieds; et l'exemption de taxes d'une largeur de 100 pieds à travers une municipalité peut elle être considérée comme un obstacle à la colonisation de cette région? Je crois que nous ne demandons là qu'une faible contribution de la part des colons aux frais de construction du chemin de fer. Si l'on demandait à la population d'une partie quelconque du vieux Canada, qui ne soit pas encore traversée par un chemin de fer: "Voulez-vous que nous vous donnions un chemin de fer, à condition que vous n'imposerez de taxe ni sur la voie ni sur les stations," je suis persuadé qu'elle ne serait que trop heureuse de l'obtenir à ce prix. Ce n'est donc que parce que ce projet a été élaboré par le gouvernement que nos adversaires le condamnent.

Je n'ai pas fait le calcul de la superficie que ces 100 pieds de largeur peuvent donner sur la longueur d'une municipalité; peut-être quelques-uns de mes honorables amis qui parleront après moi, feront-ils ce calcul, mais dans tous les cas, ce ne peut être qu'un petit nombre d'acres, et ce sera la seule exemption de toute la municipalité. Si quelques-unes des terres restent inoccupées les voisins sauront les utiliser comme pâturages. Mais, dira le chef de l'opposition, la compagnie saura bien faire payer un loyer à ceux qui se serviront de ces terres pour pâturages. Dans ce cas, ces terres seront, de suite, sujettes à la taxe, et il n'est pas à craindre qu'elles en soient exemptes, même deux ou trois ans.

L'honorable député nous accuse aussi de donner une subvention trop généreuse à la compagnie. L'année dernière dit-il, l'honorable premier ministre a soumis à la Chambre les règlements du département de l'Intérieur, au sujet de la vente des terres, et ces règlements contenaient les dispositions suivantes: Le gouvernement avait décidé de diviser les terres en un certain nombre de lisières, appelées lisière A, lisières B, C, D et E. La lisière la plus rapprochée du chemin de fer devait se vendre \$5 l'acre, la seconde \$4, la troisième \$3, la quatrième \$2 et la dernière \$1.

Je ferai observer que l'année dernière l'honorable député trouvait ridicule qu'on espérât vendre ces terres \$1 ou \$5 l'acre, et pensait qu'après avoir montré une telle stupidité, il ne restait plus au premier ministre qu'à donner sa démission et à lui céder sa place. Le pays n'a pas été de cet avis, et notre projet fut adopté.

Nous avons un nouveau plan, cette année. Nous donnons à la compagnie des sections d'un mille de front sur le chemin de fer, sur une profondeur de vingt-quatre milles. L'honorable député vient nous dire aujourd'hui: calculez la valeur de ces terres à \$4 ou \$5 l'acre, selon le cas, et ces 25,000,000 d'acres vous donnent une somme immense. Mais s'il évalue ces terres que nous donnons à \$4 ou \$5 l'acre, il devrait évaluer au même prix celles que son honorable voisin (M. Mackenzie) offrait aux entrepreneurs. Si cette évaluation est excessive pour son honorable ami, elle doit être excessive pour nous. Il sait que son honorable ami offrait 55,000,000 d'acres; il faisait alors partie du ministère.

M. BLAKE. Je ne faisais pas partie du ministère.

M. LANGEVIN. Si l'honorable monsieur ne faisait pas partie du ministère, toujours est-il qu'il n'a pas fait d'opposition à ce plan du gouvernement, qu'il l'a approuvé et appuyé. Il ne s'est jamais séparé de ses amis sur cette question.

À \$5 l'acre, ces 55,000,000 d'acres nous donnent \$275,000,000. La somme paraît considérable. Elle fait rire l'honorable député. Il y a là certainement quelque chose de risible; mais qu'il veuille bien se rappeler qu'il a fait le

M. LANGEVIN

même calcul qui lui prête tant à rire, pour les terres données par notre plan primitif. Si l'un est ridicule, l'autre l'est tout autant.

Mon honorable voisin de droite me communique un calcul qui établit à 72 acres la superficie donnée par une lisière de 100 pieds à travers un township, et ces 72 acres seront les seuls exempts de taxes. Que l'on prenne le premier venu de townships, et l'on verra qu'il y a dans chacun plusieurs fois 72 acres en chemin, etc., soustraits à la taxe. Pourquoi taxerions nous un chemin de fer, si les chemins ordinaires sont exempts?

J'en étais à faire remarquer que ce prix de \$5 et de \$4 aurait dû être appliqué aux trois différents projets. Il aurait dû nous dire quelle somme aurait donné la subvention promise en 1873, calculée à \$5, \$4 ou \$3 l'acre; quelle somme aurait atteint la subvention promise par son honorable ami (M. Mackenzie)? Et en la comparant avec la somme produite par la subvention actuelle, il aurait pu nous montrer qu'en 1873, nous donnions moins que ses amis ne donnaient en 1875, et que le plan actuel est le moins coûteux des trois.

Mon honorable ami, le ministre des finances, n'a pas agi de la sorte; il n'a pas calculé à \$1 les terres que nous donnions, et à \$5 celles qu'offraient les amis de l'honorable député; il s'est impartialement servi du taux de \$1, pour comparer les deux projets, et il a trouvé le résultat dont j'ai parlé en commençant, c'est-à-dire, que l'entreprise nous coûte aujourd'hui \$78,000,000, tandis qu'en 1873 elle eût coûté plus cher; et que d'après le plan de nos honorables prédécesseurs, elle eût coûté une somme bien plus considérable encore.

L'honorable député s'efforce de faire croire à la Chambre et au pays que notre plan est détestable. Je sais bien que lorsque le peuple aura lu les discours prononcés des deux côtés, il ne nous jugera comme on 1873, et verra que le plan que nous proposons est avantageux au pays, et que nous ne pourrions mieux trouver, étant données les circonstances où nous nous trouvons.

Les honorables députés nous demandent s'il n'y a rien dans la convention que nous aimerions mieux ne pas y voir et que nous voudrions changer? Ma réponse sera celle que j'ai donnée en 1866, lorsque nous avons soumis au parlement le projet de confédération. Nous disions alors à la Chambre que c'était ce que, les circonstances étant données, nous pouvions faire de mieux. Nous avons dit au pays: nous n'avons pas à traiter pour un pays désert, qui doit être colonisé et pour lequel nous devons faire des lois et créer des institutions. Nous n'avons pas à nous occuper d'un pays habité par une seule race et ne connaissant qu'une seule religion. Le pays au nom duquel nous agissons est peuplé par différentes races, par des anglais, des français, des écossais, des irlandais, des allemands; la religion protestante et la religion catholique romaine y comptent chacune un grand nombre de fidèles; nos institutions ne sont pas les mêmes, celles d'une province ne ressemblent pas à celles de l'autre; nous avons des institutions spéciales à la race française, qui y est attaché et entend les conserver, — race loyale, aussi loyale qu'aucune des autres qui habitent le Canada. Nous devons donc étudier les intérêts de tous, et voici un projet de confédération, que nous vous proposons d'adopter dans son entier. C'est un compromis, c'est un traité entre les différentes provinces où chacune doit faire des concessions. Il y avait certainement, dans ce projet, des choses que j'aurais préféré ne pas y voir; cependant, je l'ai accepté comme un compromis, et en même temps comme une mesure de sagesse à faire la grandeur future du pays.

Pourquoi le gouvernement a-t-il fait cela? Parce que nous n'étions pas seuls à régler cette question. Nous étions quatre provinces et nous devions tenir compte des préjugés et des différences de races de chacune. Mais il y avait autre chose. Nous savions qu'il y avait des provinces en dehors, à l'ouest et à l'est, ainsi que des territoires qui tôt ou tard devaient

demander à être admises dans la Confédération. Les avons-nous traités en pays étrangers? Non, nous avons dit qu'ils auraient les mêmes institutions et les mêmes lois que nous. Eh! bien, M. le président, en cette circonstance nous ne sommes pas seuls, nous avons affaire au syndicat. Ces messieurs sont une des parties contractantes et nous sommes l'autre. Nous devons passer un contrat avec ces messieurs pour la construction de ce chemin. Devons-nous leur dire, il vous faut prendre ceci ou ne rien avoir. Ce n'est pas là la manière dont les contrats sont conclus. Il faut que chaque partie y mette du sien; il vous faut prendre en considération les exigences de la situation; il vous faut voir si vos conditions sont acceptables pour l'autre partie. Et après avoir débattu la question avec l'autre partie, si vous trouvez qu'il a raison et que votre offre n'est pas suffisante, et que vous devez donner plus de terre ou plus d'argent, le résultat est que vous devez vous entendre, vous faire des concessions mutuelles, préparer le contrat et le signer. C'est là ce que nous avons fait. Voici un contrat et nous disons que c'est le meilleur que nous puissions faire. Je crois qu'il est avantageux au pays, que nous épargnons de l'argent au pays en l'adoptant, et j'espère que la réponse de tous nos amis sera une réponse affirmative.

Le point suivant auquel l'honorable monsieur a fait allusion, est la vente des terres par la compagnie et par le gouvernement. L'honorable monsieur a entrepris un calcul très-savamment élaboré pour démontrer que tandis que la vente des terres de la compagnie rapportera beaucoup d'argent à cette dernière, les sections avoisinantes, appartenant au gouvernement, ne pourront guère être vendues. La compagnie, dit-il, vendra ses terres à cinq piastres l'acre, tandis que nos terrains, dans les environs ne se vendront pas à plus d'une piastre l'acre. C'est là ce qu'il faut inférer des calculs du chef de l'opposition, parce qu'il applique ses calculs à cinq piastres aux terres de la compagnie mais non aux terrains du gouvernement. Mais si la compagnie peut vendre ses terres à ce prix, nous avons raison d'espérer que les terres du gouvernement se vendront tout aussi bien. J'espère que la compagnie vendra ses terres à cinq piastres l'acre, et que les colons seront heureux de payer ce prix; car alors le gouvernement pourra vendre ses terres avoisinantes au même prix et pourra ainsi se rembourser en peu de temps. Le discours de l'honorable monsieur ne nous permet pas d'autre conclusion. Je crois pouvoir dire que ce que l'on peut inférer raisonnablement de son discours, tel que publié dans les *Débats*, c'est que cette compagnie obtiendra dix piastres par acre tandis que le gouvernement n'obtiendra pas plus de cinq dollars. Je ne sais comment il a pu arriver à cette conclusion. J'ai fait tout ce que j'ai pu pour le suivre dans ses calculs, mais ils étaient si minutieux et si abondants que, malgré tous mes efforts et malgré tout mon désir de rendre justice à l'honorable monsieur, il m'a été impossible de le suivre jusqu'au bout. Mais j'ai pu en recueillir assez pour comprendre que ses calculs n'étaient pas aussi impartiaux que j'étais en droit de m'y attendre de la part de l'honorable monsieur.

Relativement à cette question des terres il a aussi parlé des arpentages. C'est là un glaive à deux tranchants; les terres ont dû être arpentées en townships, des bases exactes ont dû être tirées, et pour ces travaux le gouvernement avait besoin d'argent. Le département de l'intérieur pourra sans doute nous fournir des détails sur le coût de ces arpentages. L'honorable monsieur trouve à redire, parce que le gouvernement devra faire arpenter une partie de ces terres. Si nous devons donner des sections de terrains à la compagnie il nous faut donner les lignes extérieures de ces sections; dans ce cas les arpentages devraient être faits. Il faudrait qu'ils fussent faits par le gouvernement si nous gardions les terres. Mais lorsque nous aurons concédé ces 25,000,000 d'acres à la compagnie, elle devra, naturellement, faire ses arpentages elle-même pour diviser les lots, de sorte qu'une

partie des dépenses que le gouvernement aurait eu à encourir, s'il en eût été autrement, sera payé par la compagnie, si cette dernière eût rendu le chemin de fer profitable et, pour ma part, j'espère qu'elle y réussira. Il est de l'intérêt du pays qu'elle puisse exploiter le chemin avantageusement et avec profit, et si elle ne pouvait le faire il vaudrait mieux que le gouvernement exploitât lui-même le chemin. Mais nous savons tous qu'une compagnie peut exploiter un chemin de fer à meilleur marché et avec plus de profit qu'un gouvernement peut le faire, même mieux qu'un gouvernement aussi bon que l'administration actuelle.

L'honorable monsieur a parlé des obligations et des responsabilités du gouvernement relativement au chemin de fer. Il dit qu'elles sont indéterminées et qu'elles ne sont pas limitées. Je trouve ordinairement que l'honorable monsieur est très logique, mais je ne puis retrouver sa logique dans le cas actuel. Mon honorable ami le ministre des chemins de fer dit à la Chambre que les parties du chemin que nous avons construites et les parties que nous sommes actuellement à construire, coûtent \$25,000,000, et ajoute ensuite les \$25,000,000 que nous devons donner à la compagnie, et la valeur de \$25,000,000. Je crois que nos responsabilités, dans cette affaire, sont aussi bien définies qu'elles peuvent l'être. En évaluant le terrain à \$1 l'acre nous avons un total de \$78,000,000, comme la somme que nous avons à payer. Assurément, ce calcul est assez défini, assez limité pour convenir à l'honorable monsieur. Mais il n'y aurait pas de définition dans le projet de l'honorable chef de l'opposition. Je ne puis concevoir ce que le peuple de l'Ontario ou de Québec a fait à l'honorable monsieur pour qu'il leur dise: vous n'aurez pas de chemin de fer. Il dit: "Ne construisez pas le chemin de fer, laissez à l'avenir le soin de déterminer les responsabilités du pays." Il ajoute que la région au nord du lac Supérieur est si sauvage et si inaccessible; que c'est une telle solitude, que nous ne pouvons y construire un chemin de fer et que nous devons laisser cela pour considération future. Un honorable député, je crois que c'est le député d'Algoma—qui connaît ce dont il parle—nous dit que cette région est loin d'être aussi mauvaise qu'on la représente; que nous serons agréablement surpris de sa condition si nous la traversons. Assurément l'honorable monsieur ne peut se plaindre du manque de définition dans la matière lorsqu'il peut déterminer le coût par un simple calcul. L'honorable membre, qui évidemment voulait plaisanter, dit qu'il y aura un soulagement à la fin pour le pays—et que ce soulagement viendra de ce que l'honorable ministre des chemins de fer sera à sa place pour présenter, de nouvelles évaluations réduites. Je n'ai pas de doute que ce sera un soulagement pour les honorables messieurs de la droite de voir mon honorable ami au pouvoir comme ministre des chemins de fer pendant ces vingt années; et je n'ai pas de doute que le peuple lui-même ne soit content de cette prédiction. Dans tous les cas, je crois que ce sera mieux d'avoir mon honorable ami ici pour préparer des estimations réduites, qu'il peut avoir exagérées, que d'avoir les honorables messieurs de la gauche au pouvoir promettant une augmentation de revenus et tous les bienfaits d'un âge d'or, pour causer de déceptions à un peuple confiant. Nous devons nous rappeler que lorsque les honorables messieurs occupaient les banquettes ministérielles ils ne se sont pas montrés à la hauteur des promesses qu'ils avaient faites. Ils disent que nos obligations et nos responsabilités sont indéfinies, mais j'aimerais à savoir s'il en était autrement lorsque ces honorables messieurs étaient au pouvoir. Nous avons chaque année un discours sur nos finances. Quelquefois, ce discours était très savamment élaboré et très intéressant pour le pays, et l'on nous promettait que les déficits auraient une fin si la Chambre voulait seulement consentir à augmenter le tarif. Mais après avoir attendu d'année en année, pendant cinq ans, le résultat n'a pas été un surplus—ni la définition de nos responsabilités, ni les deux bouts joints ensemble, mais un

déficit de plusieurs millions de piastres. Je crois que le pays admettra avec l'honorable chef de l'opposition que c'est un grand soulagement pour le pays de voir le ministre des chemins de fer et ses amis au pouvoir.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. LANGEVIN reprend le débat : J'en arrive à la huitième objection que le chef de l'opposition a faite contre le projet. Il a prétendu que la division de l'argent et des terres en trois sections n'est pas équitable, et n'offre pas une garantie suffisante au pays. Cette question a été bien posée par le gouvernement, lorsque nous avons discuté les conditions avec le syndicat. En consultant le contrat, nous trouvons qu'il y a trois sections ou plutôt deux sections avec une section divisée en deux sous-sections; de la section du centre 900 milles vont jusqu'aux Montagnes Rocheuses—à Jasper-House—et 450 milles de Jasper-House à Kamloops; la section de l'Est, de 650 milles, est au nord du lac Supérieur. Par le contrat, la première partie de la section du centre, 900 milles, doit recevoir \$10,000 par mille, faisant \$9,000,000 et 11,250,000 acres ce qui à un dollar l'acre équivaut à \$11,250,000, faisant \$20,250,000 en argent et en terrain. La seconde partie, 450 milles doit recevoir \$10,333 par mille ou \$6,000,000 en argent et 7,500,000 d'acres de terrains, qui, à une piastre égale \$7,500,000, faisant \$1,500,000 en argent et terres. La section du lac Supérieur, de 650 milles, doit recevoir en argent, \$15,384 par mille ou \$10,000,000, et en terres 9,615 acres par mille ou 6,250,000 équivalant à \$6,250,000, faisant \$16,250,000 en argent et en terres. Si vous prenez ensemble les subsides en argent et en terres vous trouvez pour les 900 milles de Jasper-House, \$22,500 par mille, pour les 450 milles à travers la région montagneuse, de la Colombie anglaise, \$30,000 par mille et pour les 650 milles de la section Est \$25,000 par mille. Néanmoins, l'honorable monsieur dit que cette division n'est pas juste et n'offre pas une garantie suffisante au pays pour la construction du chemin. L'honorable monsieur devrait se rappeler que lui-même, l'an dernier, nous a fait un discours sur cette question dans lequel il citait des chiffres pour montrer quel serait le montant requis pour ces trois sections. Naturellement, son but à cette époque était de prouver que le chemin coûterait une très forte somme d'argent. L'honorable monsieur répondait au ministre des chemins de fer et disait :

« En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de première classe et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation.

« Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de \$42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmondton et la passe Burrard, comme je l'ai dit, coûterait \$45,000,000, et celui de l'est entre le fort William et le Nipissingue, d'une longueur de 650 milles, reviendrait suivant l'estimation du député de Lambton, à \$32,500,000. Ainsi, les deux parties extrêmes estimées à \$77,000,000, et la partie centrale, avec les frais déjà encourus, à \$42,500,000 formeraient un total de \$120,000,000. »

L'honorable monsieur nous a donné ces chiffres pour montrer ce que coûterait le chemin. C'était, sans doute, son but à cette époque de démontrer qu'il coûterait une énorme somme d'argent, de faire connaître à chaque électeur du pays qu'il coûterait \$120,000,000; que nous étions incapables de continuer le chemin, et qu'essayer de le construire ce serait ruiner le pays. C'était sa prétention alors. Cette année nous venons dire que nous pouvons construire le chemin pour \$78,000,000, quoique l'année dernière seulement, selon l'honorable monsieur, il devait coûter 120 millions de piastres. Le fait est que les honorables messieurs de la gauche ne veulent pas du tout du chemin de fer du Pacifique. Si nous appliquons les calculs de l'honorable député aux sections de l'est et de l'ouest, nous trouverons que chaque mille de chemin de fer dans la section montagneuse aurait coûté

\$100,000 et que chaque mille dans la section de l'est aurait coûté \$50,000. D'après nos calculs, la section de l'ouest coûtera \$30,000 au lieu de \$100,000, et la section de l'est \$25,000 par mille. La proportion donnée ici est plus favorable à la section de l'est comme garantie pour le gouvernement que la proportion d'après les chiffres donnés par l'honorable monsieur l'année dernière. Mais à quoi sert de leur donner \$100,000 et \$50,000 par mille si ces montants ne sont pas nécessaires? Les honorables messieurs de la gauche doivent voir que l'évaluation de l'honorable ministre des chemins de fer, si c'était là son évaluation, pouvait être changée cette année, comme dans le cas de la réduction dans les contrats, qui a diminué de \$38,000,000 à \$28,000,000. Donc, le gouvernement a une ample garantie dans ce montant d'argent pour la construction de la section de l'est comme pour celle de la section de l'ouest. En vertu du contrat, ces trois sections doivent être construites simultanément et rapidement. Le premier juillet prochain, il faut que les travaux commencent sur la section de l'est aussi bien que sur la section du centre; c'est là une des conditions du contrat, le marché avec le syndicat, et à l'expiration de dix années, tout le chemin de fer, la section de l'est comme la section du centre et la section de l'ouest, doit être complété. La section des prairies sera peut-être construite plus rapidement que les autres. Si oui, tant mieux. Cela ouvrira le pays plus tôt, les émigrants afflueront, et nos terres ainsi que les terres de la compagnie seront occupées plus tôt. C'est une condition particulière du contrat que les deux sections puissent être terminées dans dix ans. Pour cette section de l'est, nous avons réservé 16,250,000 acres pour construire les 650 milles et \$25,000 par mille. Comme je l'ai dit avant la suspension de la séance, on ignore que la région au nord du lac Supérieur n'est pas la région stérile que grand nombre de gens se figurent. Il paraît qu'une bonne partie de cette région est un bon pays qui fournira du trafic au chemin de fer. Heureusement pour l'Ontario, elle se trouve comprise dans ses limites, et le chemin de fer ouvrira le pays; mais cela n'empêche pas que nous soyons certains que ce fait n'était pas suffisant pour assurer la construction de cette ligne.

L'objection suivante du chef de l'opposition est que la compagnie peut construire des chemins de fer partout où il lui plaît, que les autres Canadiens n'ont pas le même privilège, mais doivent s'adresser au parlement pour obtenir l'autorisation. La compagnie peut construire des embranchements au Nord-Ouest; quel mal y a-t-il à cela? Est-ce que nous refusons jamais aux messieurs qui veulent s'organiser en compagnies la permission de construire un chemin de fer où il n'y en a pas d'autres, et où il y a besoin de chemin de fer? Jamais; nous leur donnons toujours une charte et elles sont souvent subventionnées par les autorités locales ou fédérales. Dans le cas actuel, la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, ne demande pas un seul dollar de subvention ni en terres ni en argent pour construire ces embranchements. Elle nous dit : Nous avons besoin de cette autorisation. Nous lui donnons 25,000,000 d'acres dont une bonne partie ne sera pas près du chemin, une bonne partie des terres peut se trouver à 50, 100 ou 200 milles de distance. Comment pourra-t-elle atteindre ces terrains? Elle a beaucoup d'intérêts dans ces terrains. Pourquoi? Non-seulement parce qu'ils doivent être vendus pour lui donner le capital pour se rembourser, mais parce que ces terrains, une fois colonisés donneront du trafic à la ligne-mère. Ainsi il est de son intérêt de construire des embranchements, et pourquoi en serait-il autrement? Ce chemin ne sera pas un simulacre de chemin de fer, mais une grande voie ferrée d'un bout du pays à l'autre; et pourquoi ne pas offrir toutes les facilités pour la colonisation du pays? Mais les sections de terrains de la compagnie à 100 ou à 200 milles à l'intérieur seront avoisinées par des sections de terrains appartenant au gouvernement et les embranchements de la compagnie favoriseront le gouvernement en ouvrant ses terrains et en

augmentant leur valeur. Les colons ne se fixeront pas à 200 milles à l'intérieur, où il n'y aura pas de chemin de fer. Je suis surpris des plaintes des honorables messieurs de la gauche à ce sujet. Je suis certain que les colons de ce pays dans 10, 20 ou 30 ans, ne leur seront guère reconnaissants d'avoir essayé à empêcher la compagnie de construire des embranchements du chemin de fer pour ouvrir le pays.

Le chef de l'opposition dit que les Canadiens ne sont pas sur un pied d'égalité avec le syndicat. Cela n'est pas douteux, et c'est parce que certaines autres personnes n'appartiennent pas au syndicat et ne veulent pas consentir les mêmes obligations. Non-seulement la compagnie est intéressée, mais le pays est intéressé autant que la compagnie à avoir des embranchements. Il est de l'intérêt de cette région que de tels pouvoirs soient accordés à la compagnie. Je suis sûr que le gouvernement ne refusera pas son acte constitutif à toute compagnie qui s'adressera à lui pour les obtenir. Supposons que quelques messieurs demeurant à Winnipeg désirent avoir un chemin de fer pour aller à la rivière la Paix; quelqu'un croit-il qu'ils éprouveront moins de difficulté à obtenir une charte? Ce syndicat ne peut être un obstacle pour eux. Il ne peut empêcher d'autres citoyens de construire ce chemin s'ils le désirent. Ne nous rappelons-nous pas le fameux projet de loi du député de Bothwell (M. Mills)? Il favorisait la construction de tous les chemins de fer au Nord-Ouest, non par un bill, comme nous le proposons, mais en donnant aux entrepreneurs des subventions, en argent et en terres. Donc, s'il était juste sous le gouvernement de l'honorable député de Lambton—et le chef actuel de l'opposition a dû être en faveur de ce programme—d'aider aux chemins de fer jusqu'à ce point il ne peut être injuste pour nous de les aider lorsque nous ne leur donnons ni argent ni terrains.

L'objection suivante que l'honorable chef de l'opposition a faite est celle-ci: que la compagnie versera \$5,000,000 seulement, et se remboursera, bientôt par la vente de ces terres. Quelle objection y a-t-il à cela? Ces terres seront les terres de la compagnie, et elle les vendra, et le produit ira dans sa caisse et servira à rembourser l'argent dépensé ou souscrit par ses membres pour le chemin. C'est le cas pour toutes les autres compagnies qui ont des terres à vendre et un chemin de fer à exploiter. Les recettes provenant de la vente des terres et du trafic vont dans la caisse des compagnies, et servent à payer les dépenses et les dividendes; et je suppose que cette compagnie aura le droit de faire la même chose. Mais si les terres sont vendues, le syndicat ne les transportera pas hors du pays. Ces terres doivent rester dans le Nord-Ouest et, si elles sont vendues, à qui seront-elles vendues? Il faudra qu'elles soient vendues à des colons, et si elles sont vendues à des colons, nous aurons atteint exactement le but que nous voulons atteindre, c'est-à-dire, que nous aurons attiré des colons pour se fixer dans le pays, pour le coloniser, pour en faire un grand pays, pour créer de nouvelles provinces dans cette région. Nous aurons de nouveaux sujets britanniques dans ce pays, des hommes qui auront les mêmes aspirations que nous, qui éliront leurs représentants, dont les représentants siégeront dans cette salle, si cette salle est assez grande pour les contenir, qui, dans tous les cas, siégeront en parlement avec nous. Ils viendront ici prendre part à notre législation, et ils auront tous les droits que nous possédons. Mais l'honorable monsieur se plaint de ce que cette compagnie aura l'avantage de vendre ses terres et d'y fixer des colons. L'objet que nous avons en vue est de construire le chemin. Nous ne désirons pas dépenser \$50,000,000 en argent, mais \$25,000,000 en argent, et 25,000,000 d'acres de terres; et pourquoi agirions-nous ainsi? Si l'honorable monsieur a raison, si la compagnie se rembourse par la vente de ces terres, que devient l'affirmation de l'honorable monsieur qui dit qu'il y a un monopole qui fermera le Nord-Ouest à notre population? Comment l'accès de ces terres lui serait-il fermé si ces terres doivent être vendues aux colons

et achetées par eux? Vous ne pouvez avoir raison sur les deux points. La compagnie ne peut exercer un monopole qui fermera ce pays à la colonisation et se rembourser par la vente de ces terres aux colons.

L'honorable monsieur a dit qu'elle deviendrait la grande propriétaire du Nord-Ouest. Cela ne peut pas être, parce que, dans le premier cas, elle sera obligée de vendre ces terres dans son propre intérêt, et d'après l'honorable monsieur, elle se remboursera bien vite par la vente de ces terres. Naturellement, la compagnie peut, s'il emploie le mot monopole dans un autre sens, exercer un monopole de cette manière, elle sera une compagnie de chemin de fer qui aura le trafic du pays sur sa ligne; mais, dans tous les cas, de tels pouvoirs doivent être donnés à une compagnie, et il vaut mieux les donner à une compagnie puissante qu'à une compagnie faible.

Mais l'honorable monsieur, pour les besoins de sa cause, prétend, comme je l'ai dit il y a un instant, que le syndicat sera le grand propriétaire du Nord-Ouest. Or, je le répète, il ne peut être le propriétaire du Nord-Ouest pour l'excellente raison que sur 250,000,000 d'acres de terres il n'en aura que 25,000,000 ou un dixième de tout. Mais, l'honorable monsieur, dans sa crainte, a oublié qu'en sa qualité de chef de l'opposition, dans la haute position que ses talents et la confiance du parti libéral lui ont fait atteindre, qu'un défi ne doit pas être lancé ici au Parlement. Il nous a dit que les hommes qui s'établiront au Nord-Ouest seraient moins que des hommes s'ils permettaient à cette loi d'exister. Vous parlez, a-t-il dit, d'envoyer des Irlandais au Nord-Ouest. Qu'est-ce que l'honorable monsieur voudrait que ces hommes fissent? Qu'ils empêchassent la compagnie d'exercer les pouvoirs qui lui seront conférés par cette loi. Il dit que les colons seraient moins que des hommes s'ils permettaient à cette loi d'exister.

PLUSIEURS VOIX. Très bien, très bien!

M. LANGEVIN. Cette loi durera aussi longtemps que le Parlement voudra la faire durer; et si le parlement voulait abolir la loi, je suppose que cette compagnie serait traitée comme toute autre compagnie, comme tout individu, et serait indemnisée pour la perte de ses droits. Peut-être l'opinion de l'honorable monsieur qui dit: "très-bien," diffère-t-elle de la mienne!

M. MILLS. Très bien, très bien!

M. LANGEVIN. Je serais très affligé qu'on pût jamais dire en ce pays: la propriété c'est le vol. La propriété est l'une des grandes bases de la société, et en conséquence, je suis étonné de voir que l'honorable monsieur, qui occupe une position éminente dans son parti, qui a été ministre de la Couronne, puisse exposer une semblable doctrine. Je suis certain que le parlement n'admettra jamais une telle doctrine, dans aucun cas, que ce soit au sujet de cette compagnie, ou d'un individu, ou que ce soit un agent d'une compagnie peu sympathique. Le parlement rend toujours justice. Le parlement rendra toujours justice. C'est l'un des principaux traits distinctifs de notre législation que chaque fois qu'un droit acquis, un droit de propriété a été en danger, le parlement a toujours indemnisé les parties lésées.

M. MILLS. Pas toujours.

M. LANGEVIN. Naturellement, l'honorable monsieur persistera dans ses vues, je ne puis les modifier. Ses vues sont très avancées, mais je doute fort que dans ce parlement il puisse trouver beaucoup de partisans d'une telle conduite. Qu'il l'essaye.

M. MILLS. À la question.

M. LANGENIN. Qu'il présente une motion et il verra si le parlement approuvera cette doctrine.

M. MILLS. Vous avez un projet de loi de cette nature devant la Chambre.

M. LANGEVIN. Si l'honorable monsieur veut me permettre de revenir au sujet qui est sous considération, lorsqu'il présentera le projet de loi dont il parle que j'eserai prêt à lui répondre. La dernière partie des remarques du nouveau chef de l'opposition va plus loin, sur ce point, que nous pourrions le croire. Il dit en substance, parlant de l'envoi des Irlandais au Nord-Ouest, que nous n'avons pas besoin d'Irlandais, "no Irish need apply." Ils ne doivent pas aller au Nord-Ouest; qui est ainsi réservé pour les honorables messieurs de la gauche, et nul Irlandais ne doit y être toléré. Nous trouvons ordinairement des Anglais, des Écossais, des Français et des Irlandais travaillant ensemble aux chemins de fer, essayant à faire leur part, et l'on sait parfaitement que les Irlandais ne sont pas des ouvriers moins utiles que les autres. Mais que veut l'honorable monsieur? Je n'ai pas de doute que vous vous rappelez son discours de 1874. Il préférerait la main d'œuvre chinoise. Il préférerait les Chinois aux Irlandais. Je n'ai pas d'objection aux Chinois, lorsqu'il y en a dans le pays, tant qu'ils respectent les lois et sont de bons citoyens, mais ce que je dis est ceci: que nos propres compatriotes, les Irlandais, qui quittent leur île magnifique, ne manquent pas de venir ici. Il y a assez de travail et de terres en ce pays pour eux, et ils seront reçus comme des amis, non comme des ennemis.

J'arrive maintenant à un point très important, une remarque très importante faite par l'honorable chef de l'opposition. Il dit qu'il est en faveur d'un raccordement avec l'Est, mais non au prix d'une dépense énorme. Il ne veut pas, dans tous les cas, de la section du lac Supérieur pour le présent, et préfère la ligne du Sault Sainte-Marie. Il dit que la ligne serait de 87 milles plus longue que par le nord du lac Supérieur, mais que nous l'aurions sept années plus tôt. Cela ne s'accorde pas avec les vues exprimées par l'honorable monsieur l'année dernière. Maintenant, il dit: le raccordement de l'est, au nord du lac Supérieur, coûte trop cher, nous n'en voulons pas; ayons la ligne du Sault Sainte-Marie qui nous amènera au Manitoba en passant à travers les États-Unis. L'honorable monsieur se rappellera que le programme de ce parlement n'a pas été d'avoir un chemin de fer passant à travers un pays étranger, ni de dépenser des millions pour un chemin de fer international à l'est et un chemin de fer du Pacifique à l'ouest, dans le but d'avoir un chemin à travers les États-Unis d'Amérique. Nous voulons un chemin à nous, pour le maintien des institutions britanniques sur ce continent. Nous voulons un chemin qui sera un bienfait pour le Canada et les Canadiens, mais nous ne voulons pas d'un chemin qui conduira nos émigrants à travers les États-Unis, et les enlèvera au Manitoba et au Nord-Ouest. Si l'honorable chef de l'opposition veut un chemin de ce genre, pourquoi n'a-t-il pas, lorsqu'il était au pouvoir, présenté son projet du Sault Sainte-Marie, s'il en avait l'intention? Mais non; il n'était pas certain de son fait. Il savait qu'il ne pouvait effectuer ce raccordement de l'est par le nord du lac Supérieur; il ne pouvait trouver une compagnie, il n'avait pas les moyens à sa disposition et il n'a jamais parlé de ce projet. Mais maintenant, voyons ce que l'honorable monsieur a déclaré l'année dernière. C'est très intéressant, parce que cette déclaration expose le programme de l'opposition relativement à l'est du Canada, et lorsque je parle ainsi, je veux parler de cette région à partir du lac Nipissingue à l'est, y compris Ontario, Québec et les provinces maritimes. Voyons ce qu'était le programme des honorables messieurs de la gauche, au sujet de l'est, et ce que nous pourrions attendre de leur part s'ils occupaient les banquettes ministérielles. Je ne veux pas être trop long sur un sujet de cette nature, mais je crois que la Chambre prendra patience pendant que je lirai quelques extraits du discours de l'honorable monsieur. Je ne demande pas la permission des honorables messieurs de la gauche, parce que c'est un discours de leur propre chef et naturellement ils seront heureux de l'entendre encore une fois. L'honorable monsieur disait:

M. LANGEVIN

"Nous ne devons pas oublier ici le chaînon de l'est. L'honorable monsieur, de son côté, ne l'a pas tout à fait oublié, et il a fait preuve d'égards à notre endroit en laissant entrevoir une faible espérance que ce chaînon sera construit.

"La province de Québec a dépensé près de \$11,000,000—ce qui était un peu au-dessus de ses moyens—pour construire un chemin de fer dont le but principal est de s'emparer du commerce du Pacifique. Elle a tendu son bras dans la direction de l'ouest, aussi loin que cette capitale, et elle se demande maintenant à quelle époque elle pourra atteindre plus loin, quand les dépenses énormes qu'elle a encourues lui rapporteront les bénéfices sur le quels elle comptait. Je suis heureux d'apprendre que son chemin de fer donne quelque rendement tel qu'il est; mais Québec ne comptait pas ce que son chemin de fer rapporterait, étant encore neuf et facilement exploité, elle voulait qu'il amenât un grand changement de commerce dans ses principales villes, qu'il attirât la prospérité dans son sein. Mais à moins qu'il ait un raccordement à l'est, et tant que ce raccordement ne sera pas fait, l'espoir qui l'a engagé à construire ce chemin ne se réalisera pas. Mon honorable ami a senti cela.

"Je ne prétends rien savoir, mais je ne serais pas surpris si, privément, on lui avait parlé dans ce sens. Je ne serais pas surpris si quelque honorable député de la province de Québec lui avait présenté avec plus de chaleur encore, dans le secret du cabinet, les observations que je viens de lui faire publiquement. Je ne serais pas étonné qu'on lui eût fait entendre, en termes aussi énergiques que le permettent les égards dus à un ministre puissant, qu'il est indispensable de sa part, de laisser entrevoir l'espoir, si faible qu'il soit, que, dans un avenir prochain, le chemin de fer sera raccordé à la ligne principale; et que l'honorable monsieur eût répondu à la députation de Québec: "Messieurs, pour le moment, nous ne pouvons brûler la chandelle que par le milieu et par le bout de l'ouest; mais un temps va venir, plus tôt que vous ne le pensez, où nous la brûlerons par le milieu et par les deux bouts et le bout de l'est flambera comme l'autre." C'est là, du moins, ce que l'honorable monsieur nous a laissé vaguement entendre ce soir.

"Mais mes honorables amis de Québec ne manqueront pas de comprendre combien ils se rapprochent davantage de leur but en se mettant immédiatement à construire l'extrémité de l'ouest et à dépenser suivant l'estimation corrigée, \$30,000,000 à la Colombie anglaise. Ils sentiront combien en allant jeter \$30,000,000 dans ce pays à teinte brune, représenté sur la carte de l'honorable ministre, ils vont hâter le jour où notre excédant devra nous permettre de faire le raccordement après lequel ils soupiront. Ils examineront si notre bourse est semblable au vase d'huile de la veuve, lequel contenait toujours la quantité suffisante, quelque quantité qu'on en tirât. Ils considéreront si, même dans notre abondance et notre prospérité, même avec les facilités que nous possédons de faire des emprunts et d'obtenir des capitaux, nous serons plus en état d'exécuter les travaux à l'extrémité de l'est, par le fait que nous commençons maintenant à construire la section de l'ouest. Ils songeront qu'il est possible, qu'il est probable même que la précipitation que vous apportez dans la construction de la section de l'ouest, surcharge le pays, compromet l'existence du projet tout entier, et rende irréalisable, sinon pour toujours, du moins pour longtemps, toute tentative d'opérer une liaison à l'est.

"Suivant ses habitudes, l'honorable monsieur n'a pas été tout à fait logique sur ce sujet. Dans le but de calmer l'anxiété de ses amis et de ses partisans, il a fait tout ce qu'il a pu pour démontrer que le gouvernement est obligé de procéder avec lenteur. Ce contrat, dit-il, contient des clauses qui vous donnent le pouvoir absolu d'arrêter les travaux à un moment donné; et si nous voyons que la construction de ces 125 milles à la Colombie, pèse trop lourdement sur les ressources du pays, soyez certains que nous la discontinuerons. Nous n'allons pas vite; nous procédons lentement. Nous comptons cependant, dans l'espace de dix années, après avoir économisé les dix millions dont j'ai parlé, construire au moins cette section; mais nous ne nous engageons pas à la terminer en dix ans. Nous ne considérons pas que nous sommes tenus envers la Colombie anglaise, d'achever ces ouvrages en 1890 et nous ne les acheverons pas dans les dix années si la chose épuise par trop les ressources du pays.

"Il n'en fallait pas moins pour calmer les appréhensions de ceux qui craignaient que les impôts fussent trop considérables et les dépenses faites avec trop de précipitation. Mais l'honorable monsieur a été obligé de revenir sur ses pas et pour prouver que, même cette grande dépense n'ajournerait pas indéfiniment les travaux de la partie de l'est, il lui a fallu montrer la "frange d'argent" du nuage—c'est ainsi je le crois du moins qu'il s'est exprimé; il dit en effet: "J'ai tellement confiance dans la réussite de mon projet, que je ne désignerai pas le jour où l'occident unira sa pourpre aux roses de l'orient, mais ce jour arrivera bien plus tôt qu'aucun de vous ne peut le croire." A un moment donné, il dit: "J'irai lentement dans l'ouest, parce que les travaux peuvent être très lourds pour nous; n'ayez aucune crainte." Puis l'instant d'après, il s'écrie: "Je puis procéder dans l'ouest avec une rapidité telle, qu'il me sera possible de commencer tout à l'heure dans l'est—n'ayez aucune crainte!" Voilà les paroles logiques de l'honorable ministre. Or, je ne doute pas que ces assertions n'aient pour but de satisfaire et de consoler, et peut-être y réussiront-elles; mais, si j'examine la chose à un point de vue politique, je crois que ses propositions sont irréalisables en fait, et qu'on reconnaîtra l'impossibilité de commencer les travaux de la partie de l'est avant que les sections du centre et de l'ouest soient terminées, si du moins l'entreprise doit se poursuivre suivant le projet et les intentions de l'honorable monsieur, qui, dans mon opinion, sont au-dessus des ressources du pays. Québec peut s'attendre à voir la section de l'est se commencer lorsque la partie ouest sera terminée, c'est-à-dire que la section est sera commencée en 1890 pour se terminer en 1897, et j'espère que nos voisins vivront assez longtemps pour goûter cette jouissance."

C'est là ce que l'honorable monsieur a dit l'année dernière, en s'adressant aux députés de Québec. Il espérait avoir leur appui, et il leur disait que les députés de Québec n'étaient pas convenablement traités par le gouvernement du pays, que leurs intérêts étaient négligés et que le raccordement avec l'est de cette section qui se trouve au nord du lac Supérieur avait été retardé, parce que l'on voulait dépenser 30 millions de piastres à la Colombie anglaise, et que les revenus du pays n'étaient pas suffisants; que nos bourses n'étaient pas assez bien remplies pour construire plus que la ligne de la Colombie, et qu'en conséquence cette pauvre province de Québec, était laissée à l'arrière-plan. L'est était négligé, au dire de l'honorable monsieur, mais s'il pouvait seulement revenir sur les banquettes ministérielles que ne devrait-il pas faire pour la province de Québec? "A tout prix, ramenez-moi au pouvoir, donnez-moi encore cinq ans et je ferai ce que je n'ai pas fait pendant les cinq dernières années; mettez-moi à même de vous donner le chemin de fer que ce mauvais gouvernement ne veut pas vous donner." Voyons maintenant ce que l'honorable monsieur nous dit aujourd'hui. Nous avons ce projet de chemin de fer et nous venons devant le parlement avec un contrat et un syndicat, et que trouvons-nous? Nous trouvons que non-seulement la section de l'ouest, mais encore la section de l'est sont assurés. L'honorable monsieur voit immédiatement que cette section étant assurée, Ontario, Québec et l'est seront reliés avec le chemin de fer Pacifique. Il voit immédiatement que son discours de l'an dernier sera cité ici et que tous sauront que le mauvais gouvernement qui n'était pas favorable à l'est a assuré à ces pauvres Québécois le raccordement pour lequel ils ont dépensé leurs \$11,000,000. Mais l'honorable monsieur est un fin renard. J'espère que cette expression est parlementaire. Je pense qu'elle est convenable, mais je ne voudrais pas me servir d'une expression qui ne serait pas parlementaire.

M. BLAKE. Je ne m'oppose pas à cette expression.

M. LANGEVIN. Je suis heureux que l'honorable monsieur ne s'y oppose pas; il dit qu'il ne s'oppose à rien de ce que je puis dire, parce que cela ne peut lui faire tort. Il n'est pas aussi invulnérable qu'il croit l'être, ou qu'il pourrait le paraître, et quoique mes coups ne soient peut-être pas aussi rudes que ceux de quelques autres membres de cette Chambre, je puis dire, sans présomption, que quelques-uns de mes coups ont été sentis par l'honorable monsieur. Dans tous les cas, l'honorable monsieur est un fin renard, et voyant qu'il ne sera pas appelé à appuyer le programme qu'il exposait l'an dernier, il dit: "Non; ne voyez-vous pas que cela n'est pas de votre intérêt comme Québécois? Ne voyez-vous que le programme est de construire la ligne du Sault Sainte-Marie?" Lui, un homme de l'Ontario, se plaçant au-dessus de toutes les considérations de parti, de toutes les considérations locales, ajoute: "Vous voyez que le chemin de fer va amener tout le commerce de l'Ouest, tout le commerce du Nord-Ouest américain—où? A Montréal. Et alors, vous messieurs de Québec, ne me donnez-vous pas un coup d'épaule et n'appuyez-vous pas mon projet, lorsque vous voyez que par mon plan de la ligne du Sault Sainte-Marie, je dirige le commerce vers Montréal et Québec. En conséquence vous devez me suivre et ne pas appuyer le gouvernement. Si vous le suivez, vous courez à votre perte. Mais venez avec moi et j'aurai soin de vous. Je veillerai à vos intérêts." Je réponds à l'honorable monsieur qu'il ne doit pas espérer qu'ils le suivront. L'honorable monsieur et la grande majorité de la Chambre savent parfaitement que ceci est un aussi bon plan, pour la construction du chemin de fer, qu'il était possible de soumettre au parlement. C'est un plan qui assurera la construction du chemin—un plan qui servira les intérêts de toutes les parties du Canada, et donnera un chemin de fer sur le territoire canadien, au lieu d'un chemin de fer qui transporterait une partie de notre commerce à travers les Etats-Unis, et conduirait les immi-

grants hors du Manitoba. Nous savons très-bien ce qui se passe chaque jour au sujet des provinces et des territoires de l'ouest du Canada; nous sommes obligés d'envoyer nos immigrants à travers les Etats-Unis, et qu'à chaque station nous rencontrons des raccolleurs envoyés par les compagnies de chemins de fer et de colonisation, qui insistent auprès de nos immigrants pour que ces derniers aillent au beau Kansas ou dans d'autres territoires de l'Ouest des Etats-Unis. Ils leur disent de prendre passage dans les chars et d'aller dans un pays où ils trouveront des amis, au lieu d'aller au Manitoba qui est un pays inhospitalier. Ils disent: "Ne voyez-vous pas cette petite brochure? Elle contient un discours de l'un de vos hommes les plus éminents du Canada, le chef de l'opposition; nous ne cherchons pas à vous tromper puisque voici sa photographie. Ainsi ils vont aux Etats-Unis et les honorables messieurs trouvent leur conduite patriotique.

Je crois, M. le président, que j'ai touché à presque tous les arguments dont s'est servi l'honorable monsieur, mais comme il y en a d'autres qui doivent parler après-moi, ils relèveront sans doute les points que j'ai pu avoir omis. Je crois, dans tous les cas, que j'ai démontré quelles sont les raisons qui nous ont portés, en premier lieu, à entreprendre la construction de cette voie ferrée, et que les divers gouvernements qui se sont succédé ont adopté un programme pour sa construction. J'ai indiqué quels efforts ont été faits, quels sont les plans qui ont été soumis et les sacrifices qui ont été demandés au parlement et au pays dans chaque cas. J'ai démontré, en estimant le prix des terrains à \$1 l'acre, que le montant d'argent et de terres que nous demandons au parlement de consentir à donner au syndicat—le montant dépensé et à dépenser, est de \$78,000,000,—est de beaucoup moins élevé que tous les montants qui aient jamais été mentionnés comme devant représenter le coût probable du chemin de fer. J'ai démontré, de plus, que, non-seulement le chemin de fer sera construit par le syndicat, mais qu'il sera exploité par lui pour tout le temps à venir, et que nous avons entre les mains des garanties suffisantes pour assurer ces deux résultats. J'ai démontré au sujet de l'exemption des taxes, que ce n'est là qu'un privilège temporaire, et que la quantité de terres qui doit être exemptée pour tous les temps à venir, équivaut environ à 72 acres par township; que dans ces townships, nous avons, sur les chemins ordinaires, dix, vingt fois autant de terrain qui se trouvent dans la même position et ne seront jamais sujets à la taxe, et que, conséquemment, cette grande voie ferrée fournira aux colons un moyen d'avoir accès aux marchés de l'univers, ne leur coûtera rien que les montants qu'ils auraient prélevés sur ces soixante-douze acres non taxés par township. J'ai démontré que ce contrat en est un qui, dans son ensemble, devrait recevoir la sanction du parlement, quoiqu'il puisse contenir certaines conditions que quelques honorables messieurs auraient préféré n'y pas trouver.

Lorsque le grand projet de la Confédération était devant la Chambre, nous avons vu qu'un député s'opposait à une clause, tandis qu'un autre s'opposait à une autre clause, mais les promoteurs de ce projet disaient: "Ce projet n'offre-t-il pas, dans son ensemble, un changement avantageux, une grande amélioration sur l'état de choses actuel?" La sanction du parlement lui a été donnée, et le peuple en a bénéficié largement, grâce aux institutions dont nous avons été dotés en 1867. Le chef de l'opposition demande pourquoi un contrat aussi monstrueux a été soumis au parlement. Je lui dis que c'est pour assurer le maintien de nos institutions, augmenter notre population, et enrichir le pays.

M. RYMAL. Très bien, très bien!

M. LANGEVIN. Oui; je dis pour enrichir le pays. L'honorable député qui est entré au parlement en même temps que moi, sait qu'un cultivateur qui emprunte de l'argent pour construire une maison ou une grange, est certain

que bien qu'il s'endette, son emprunt sera bientôt remboursé par les produits de sa terre. Le même principe s'applique à la construction d'un chemin de fer, qui doit ouvrir le pays à la colonisation. On se demande souvent pourquoi il n'y a pas un plus grand nombre de colons qui vont s'établir sur nos terres du Nord-Ouest, mais chacun sait que le courant de l'immigration ne se dirigera pas vers cette région, que ses ressources ne seront pas développées, avant qu'un chemin de fer fournisse aux colons des communications avec les marchés de l'univers. Nous voulons peupler le Nord-Ouest, nous aussi. Nous ne pouvons coloniser le Nord-Ouest autrement. Malgré tous nos efforts, et avec tout le mécanisme ne permettant que le gouvernement peut avoir à sa disposition pour attirer des immigrants au pays, nous ne pouvons y amener plus de 15,000 ou 20,000 émigrants par année; mais avec ce syndicat puissant, ayant tout intérêt, pour son avenir, à attirer des immigrants à ce pays, à coopérer avec le gouvernement, nous nous assurerons certainement une immigration qui sera au moins égale à l'immigration qui depuis des années se dirige vers les États-Unis d'Amérique. De fait, M. le président, nous avons l'intention, au moyen de ce chemin de fer, de faire de ce pays l'un des pays les plus prospères et les plus puissants de ce continent. Avec notre population peu nombreuse, le temps n'est pas encore arrivé de parler de notre nation comme d'une nation puissante.

Il n'y a pas un très grand nombre d'années, les États-Unis n'avaient pas une population plus nombreuse que la nôtre, mais maintenant ils sont une des nations les plus puissantes de l'Univers; et pourquoi n'aurions nous pas une carrière aussi brillante? Nous avons un aussi bon pays que le leur; notre population est composée d'éléments aussi sains que la leur; notre population est aussi prolifique que la leur et l'immigration venant des Îles Britanniques n'a pas diminué cette qualité. Avant qu'un grand nombre d'années se soient écoulées, nous aurons, en Canada, une population nombreuse, et avec la population nous aurons la richesse; et avec la richesse et la population nous aurons le pouvoir. Ce continent ne doit pas appartenir entièrement aux États-Unis. La Providence a réglé qu'il y aura une autre grande Puissance au nord de ce continent, que nos institutions différeront des leurs; qu'elles seront modelées sur les grandes, libres et belles institutions de l'Angleterre; que nous montrerons ces institutions comme un modèle pour les autres nations, et qu'avec ces institutions, à côté de celles des États-Unis, nous devons montrer à l'Univers que nous pouvons prospérer, vivre heureux et posséder toute la liberté désirable sous le drapeau britannique.

Naturellement, l'honorable monsieur peut s'élever ou ne point s'élever au-dessus des simples considérations de parti. Les honorables messieurs peuvent voir ou ne pas voir que ceci est une de ces grandes mesures qu'un parti, même lorsqu'il est dans l'opposition, ne doit pas hésiter un instant à appuyer. Ceci est une de ces rares occasions où les hommes publics doivent montrer comment ils savent apprécier les grandes questions et comment ils peuvent prévoir l'avenir du pays. Ceci est une mesure que nous, dans tous les cas, comme hommes publics, comme représentants de la population de ce pays, comme représentants des représentants au Parlement, considérons comme le couronnement de notre vie; et pour ma part, ayant joué un rôle éminent dans l'établissement de la Confédération de ces provinces, et ayant contribué, dans l'humble mesure de mes forces, à amener la condition actuelle du pays, je serai fier d'avoir contribué aussi, comme membre du gouvernement, à amener le règlement de cette importante question; et lorsque le jour viendra, où je devrai me retirer du Parlement et rentrer dans la vie privée, je serai heureux d'avoir pu aujourd'hui, avoir la bonne fortune, non-seulement d'occuper un siège en cette Chambre, mais aussi d'avoir été d'un des membres du gouvernement qui a été appelé à soumettre cette grande mesure au Parlement.

M. LANGEVIN

Sir RICHARD CARTWRIGHT. M. le président, pendant dix-sept ans, plus ou moins, j'ai eu l'honneur de siéger en parlement avec l'honorable ministre des travaux publics. Pendant cet espace de temps, j'ai souvent eu le plaisir d'entendre cet honorable député élever la parole en Chambre, et ce n'est que justice à son égard de dire que le plus souvent sa parole était non-seulement lucide, mais en même temps puissante, dans l'exposition de son sujet. Si donc aujourd'hui, je ne puis féliciter l'honorable député d'avoir été à la hauteur de sa réputation, je suis obligé de croire que sa faiblesse vient non de lui, mais du triste et malheureux sujet qu'il a été forcé de traiter. Deux membres importants du ministère—l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable ministre des travaux publics—ont exposé fort largement à la Chambre leurs vues, sur ce qu'ils appellent, avec raison, une des plus importantes questions qui aient absorbé l'attention du peuple de ce pays. M. le président, il est à la fois instructif et intéressant de noter la différence remarquable de ton et de manière avec lesquels ces deux messieurs ont traité leur sujet. Sans doute, je dois faire la part de la différence du caractère de ces deux ornements du ministère, mais le fait est que, tandis que le ministre des chemins de fer alors qu'il nous présentait cette mesure, il y a trois jours, ne trouvait pas de mots assez forts, de termes assez pompeux pour décrire le beau coup que la population du Canada allait faire; bien qu'il ait ensuite pris la peine de nous dire que ce marché était absolument le meilleur qu'il fût possible de conclure,—et je l'aurais certainement cru s'il avait ajouté: pour les entrepreneurs;—bien que l'honorable ministre, avec toute la vigueur de langage et ce puissant organe dont il a le secret, ait insisté pour nous convaincre que nous étions le peuple le plus heureux sous le soleil, non-seulement parce que nous jouissons du gouvernement actuel, mais parce qu'il nous était donné de ratifier une telle mesure; bien qu'il nous ait dit—et ici l'honorable ministre des travaux publics a quelque peu emprunté à son collègue—qu'il regardait comme le plus heureux moment de sa vie, celui où il était venu nous présenter cette mesure; bien qu'il nous ait dit—si je l'ai bien compris—que le fait d'avoir pris lui-même une part considérable aux négociations, lui permettrait de laisser à ses enfants un héritage qui en vaudrait la peine et, peut-être, en sera-t-il ainsi.....

Sir CHARLES TUPPER. M. le Président, l'honorable député s'est levé pour dire des choses qu'il sait être aussi opposées à ce que j'ai dit que cela peut l'être. Je suis étonné que l'honorable député lui-même s'abaisse à un tel point.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Je saisis cette occasion de dire que nous avons affaire à des hommes dont la moralité et les antécédents dans le maniement des contrats du Pacifique ne nous sont pas inconnus. L'honorable ministre doit souffrir et supporter ce que nous lui rappelions toutes les circonstances qui ont accompagné le commencement d'un autre contrat du chemin de fer du Pacifique, et je suis strictement dans l'ordre, et j'use de mon droit en parlant de ces circonstances. Ce qu'il a dit, c'est que s'il n'avait pas d'héritage à laisser à ses enfants, ce contrat serait le legs le plus glorieux qu'il pût désirer leur laisser. Si je dois conclure de ces paroles qu'il n'y est pas question d'un legs tangible, mais seulement d'un héritage de gloire, j'admets alors que mon interprétation n'a pas été exacte; mais j'en suis fâché pour ces pauvres enfants. Quoi qu'il en soit, M. le président, un des honorables ministres nous dit que ce projet est sage, qu'il a été mûri avec soin, étudié de même, étudié à fond, avec l'aide de mon honorable ami le député d'Argenteuil (M. Abbott). L'autre honorable ministre insinue qu'après tout, le ministère a agi sous le coup de la nécessité, que c'était une question de compromis, une affaire donnant donnant. Si le compromis, si le contrat donnant donnant avait été équitablement fait, je ne m'y opposerais pas, mais je n'y vois partout et entièrement qu'une question de don et de concession de la part de la population

du Canada aux membres du syndicat du chemin de fer du Pacifique. Nous devons l'avalier tout rond, ce contrat, nous devons l'avalier sans avis, sans avoir les renseignements que mon honorable ami a demandés et qu'il avait droit d'obtenir, et pourquoi ? C'est parce que l'on craignait que la population du Canada en vût trop promptement et trop tôt à la conviction que ses droits étaient foulés aux pieds et ses propriétés gaspillées. Mais, M. le président, d'où vient la différence de ton entre ces deux honorables ministres ? Pourquoi parlent-ils vendredi de façon à déprécier un projet que mardi on portait aux nues ? Q'est-il arrivé dans l'intervalle pour opérer cet étonnant changement ? M. le président voici ce qui est arrivé. Mon honorable ami, mon voisin, (M. Blake) a lancé en Chambre des paroles ailées qui, comme des traits, sont allées d'un bout du pays à l'autre, important avec elles ses arguments qui ont fait voir à la Chambre combien l'honorable ministre des chemins de fer, chargé spécialement de l'affaire du contrat, était au-dessous de sa tâche, à cause de sa profonde ignorance, et de son incompétence dans les choses de ce genre. M. le président, mon honorable ami avait mis l'honorable ministre des travaux publics en demeure de fournir certaines explications. Il l'avait sommé de nous faire voir que la ligne du Sault Sainte-Marie, ne répondait pas à l'heure présente, à tous les besoins du Canada et surtout à ceux de Québec. Il a été mis en demeure de justifier le monopole extraordinaire qu'il se propose de créer par ce contrat. Il a été mis en demeure de nous expliquer pourquoi nous étions appelés à ratifier un marché aussi monstrueux. Il a été sommé de nous faire voir comment le gouvernement qui contient tant d'hommes d'expérience, rompus aux affaires publiques, a pu commettre l'erreur si extraordinaire que mon honorable ami a signalée. Sur aucune de ces questions, il n'a su nous faire connaître ni ses vues, ni celles du gouvernement. Il paraît que c'était aussi difficile que de savoir ce que sont devenues ces mystérieuses \$32,000 qui lui ont passé par les mains, lors du dernier contrat du Pacifique. Je comprends parfaitement que ces honorables messieurs n'aient pas qu'on leur rappelle le crime qui, il y a huit ans, les faisait tomber du pouvoir, bien qu'il ne soit pas hors de propos, dans la présente discussion, de rappeler la façon dont a été manipulé ce premier contrat du Pacifique ; mais comme cette revue rétrospective ne paraît pas être du goût des intelligents et vertueux amis du gouvernement, je n'abuserai pas du temps de la Chambre pour ressusciter cette affaire. En parlant de ce contrat à son point de vue, l'honorable ministre des chemins de fer a déclaré qu'il était surpris de l'opposition que nous y faisons, considérant l'affaire au point de vue des intérêts de notre parti, et, inquiet sur le sort du parti libéral, il nous a conjuré de ne pas trop nous aventurer en traitant cette question. Il désirait tellement ne pas voir le parti libéral faire fausse route, qu'il lui a conseillé de laisser passer cette mesure en se contentant de quelques critiques pour la forme. Pour la première fois de ma vie, je tombe d'accord avec l'honorable ministre. S'il était possible pour moi de ne considérer cette mesure qu'au point de vue de mon parti, s'il était possible de le traiter comme si elle ne touchait pas aux intérêts du pays, mais seulement à ceux du parti libéral, je tomberais d'accord avec l'honorable ministre des chemins de fer, et je dirais : "Laissons passer cette mesure ; laissons le pays se rendre compte de ce que ces hommes leur inflige." Cette mesure servirait pour nous un excellent engin d'élection, je n'ai aucun doute que quelques-uns de ces messieurs s'apercevront aussi que ce sera un engin d'élection, mais contre eux. Mais, M. le président, ce bill me semble avoir été rédigé, dans chacune de ses clauses, de façon à blesser tous les instincts respectables, toutes les idées honnêtes de toutes les classes de la société, d'un bout du pays à l'autre. Peu m'importe, M. le président, qu'on s'adresse au cultivateur, au marchand, au négociant ou au

jugement du penseur politique expérimenté, je suis certain que tous, à leur point de vue, trouveront que ce projet est condamnable de fond en comble.

Nous avons des monopoles de terres et des monopoles de chemins de fer, et de plus nous avons, pour toutes fins et intentions, le contrôle des quatre cinquièmes des territoires du Nord-Ouest, livré à une corporation, qui, si elle n'est pas directement hostile, a dans tous les cas des intérêts opposés aux nôtres. Ceci doit être fait pour une région que, vu sa position géographique, il nous sera extrêmement difficile de garder dans la confédération, si quelque mécontentement sérieux se faisait sentir chez ses habitants. On nous a demandé d'étudier attentivement ce document remarquable. Eh ! bien, M. le président, depuis les quelques jours qui viennent d'écouler, j'ai fait de mon mieux pour l'étudier avec soin et j'ai acquis la conviction qu'il aurait été absolument impossible à ces messieurs de l'avoir fait plus détestable, on quelque sons que ce soit. Je dois dire que c'est un grand sujet d'étonnement pour moi de voir que ces honorables messieurs aient pu se décider à venir présenter cette mesure au Parlement. J'ai été accusé, — je n'ai pas besoin de dire jusqu'à quel point cette prétention est mal fondée, — de ne pas estimer bien haut le mérite des honorables messieurs, soit sous le rapport mental, soit sous le rapport moral ; mais j'ai toujours admis qu'il y a parmi eux au moins deux ou trois hommes d'une capacité et d'un talent reconnus, lors même que leur manque de scrupule serait encore plus absolu. Je dis ceci, que je ne saurais comprendre en vertu de quelle hypothèse raisonnable, ces messieurs ont pu se décider de soumettre cette convention. Je puis dire qu'il y a trois alternatives ou trois hypothèses, qui se présentent à l'esprit, et qui peuvent seules, ce me semble, expliquer ce très remarquable document. Une solution du problème serait que les ministres aient temporairement perdu l'esprit. Je ne puis comprendre comment ces messieurs, possédant leur expérience, leur science, connaissant, comme je suppose qu'ils connaissent, quelque chose de l'histoire du pays, puissent avoir soumis ce projet s'ils jouissaient de la plénitude de leurs facultés mentales. Il y a une seconde hypothèse. Peut-être pourrait-on dire d'eux, ce qu'une certaine dame, dans le poème de Don Juan, disait à son mari, qu'il ne sont pas aussi fous que méchants. Se rappelant leurs antécédents et leur histoire passée, je dis que nous ne pouvons chasser complètement de notre esprit l'hypothèse que l'entreprise a pu être obtenue par des moyens condamnables. Connaissant ce qui est arrivé dans le passé, nous ne savons que trop ce qui peut bien être arrivé tout récemment. Je ne dis pas que c'est là mon opinion, mais, sans aucun doute, cette théorie n'en est pas une que l'on puisse rejeter à la légère, surtout lorsque d'un bout du pays à l'autre, nous trouvons des hommes sages et expérimentés qui se demandent si le nom de l'honorable ministre des chemins de fer que je vois sur la dernière page de ce document, représente réellement l'agent du gouvernement ou l'agent de la compagnie.

Il y a une troisième hypothèse, très habilement et très éloquemment expliquée par mon honorable voisin et ami (M. Blake), savoir : que ce document est présenté parce que ces hommes, par leur propre folie excessive, se sont mis sous la dépendance absolue des autres parties contractantes. Pour ma part, je déclare franchement que je pense qu'il en est ainsi. Voyez dans quelle position ces honorables messieurs se sont placés. Ils étaient allés en Angleterre, il avaient déclaré à plusieurs reprises, pendant leur séjour en Angleterre, qu'ils étaient en position de conclure le contrat à des conditions avantageuses. Leurs organes, d'un bout du pays à l'autre, disaient que lorsque ces messieurs ont paru sur la scène à Londres, les Rothschild, les Baring, les Glynn, les Mills et autres capitalistes éminents de l'Angleterre et de la France, qui avaient des capitaux à placer se poussaient et se pressaient aux portes des ministres, implorant et mendiant la permission de construire le

chemin de fer Pacifique canadien. L'honorable ministre des chemins de fer a été assez bon pour nous raconter une bonne partie de ses succès et de nous dire quelle impression extraordinairement favorable ses collègues et lui ont produit en Angleterre. Il a été assez bon pour nous en raconter bien long au sujet de ces renseignements remarquables et très exacts que l'honorable ministre de l'intérieur avait communiqués à lord Beaconsfield, au sujet du grand courant d'émigration de colons américains du Minnesota, du Dakota, du Wisconsin et du Michigan, qui venaient se fixer dans nos territoires du Nord-Ouest, pour remplir et peupler ces plaines désertes, comme il les nomme. Mais je crois que si la vérité était connue, l'on verrait que l'impression produite par ce très-honorable monsieur et ses amis en Angleterre, est loin d'avoir été aussi favorable que pourraient le désirer les amis de leur pays.

Nous savons ce que l'*Economist* de Londres, journal très important, a dit des agissements de ces messieurs. Voici d'ailleurs un extrait de l'*Examiner*, journal qui a aussi beaucoup d'influence :

“ Les ministres du Canada ont grossièrement failli à leur mission. Ils ont repoussé la confiance, lorsqu'ils auraient dû l'attirer. Ils ont créé la méfiance, lorsqu'ils auraient dû faire croître la confiance, et ils ont été mystérieux et prétentieux en même temps. Ils ont fait parade de leur projet, et ont inspiré des rumeurs qui ont conduit à des méprises. La conséquence est que, peut-être bien qu'ils fussent animés des meilleures intentions, ils n'ont pas inspiré la confiance vis-à-vis du chemin de fer Pacifique canadien.”

Voilà ce que l'on dit du grand honneur qui a rejailli sur le Canada, par suite des agissements et de la conduite des honorables messieurs pendant leur longue mission en Europe. Je vais leur montrer avant de m'asseoir que leur conduite de côté-ci de l'Atlantique n'a pas été de nature à prouver que l'opinion formée sur leur compte par des hommes impartiaux et éminents de l'autre côté de l'Atlantique, fut erronée. Dans ce contrat, nous avons les résultats de l'ignorance la plus profonde et de l'incapacité la plus notoire, pour ne pas dire plus, amenée en contact avec leur habileté pratique et leur expérience. Il m'est tout à fait indifférent que vous adoptiez l'une ou l'autre de mes trois hypothèses; que vous disiez, comme dans ma première hypothèse, que ces honorables messieurs sont fous, ou qu'ils soient achetés comme dans ma seconde, ou vendus comme dans ma troisième. Il est possible qu'il y ait en un peu des trois. Je ne prétends pas dire qu'il y ait eu remise d'argent entre les grandes parties contractantes. Mais s'ils font à l'avenir l'aumône à leurs cautions ministérielles, qui pourrait dire que cette aumône n'a pas été bien gagnée. Je dis que ce document n'est pas un marché, mais une capitulation, et une capitulation dont les honneurs de la guerre, dont les termes ont été dictés à ces honorables messieurs par l'agent du syndicat.

Je veux être compris distinctement. Je n'impute aucun blâme aux membres du syndicat pour ce qu'ils ont fait dans cette transaction. Bien au contraire. Ils se sont montrés excellents hommes d'affaires, et plutôt au ciel que les intérêts du Canada eussent été servis de moitié aussi bien par nos agents que les intérêts du syndicat l'ont été par les agents de cette compagnie. Quant au projet de loi lui-même, il n'est pas difficile d'en parler avec patience. Comme mon honorable ami, je le considère tout simplement comme un monument de folie. Je dis que dans ce projet de loi, toutes les leçons qui auraient dû être tirées de l'expérience des Etats-Unis, ont été délibérément mises de côté; que toutes les leçons qui auraient dû être tirées de l'histoire de ce pays, qu'elles nous aient été fournies par les transactions sur les terres dans une grande partie du Bas-Canada ou dans la province du Nouveau-Brunswick, ou l'île du Prince-Edouard, ou de la province d'Ontario, n'ont été comptées pour rien. Qu'avons-nous fait? Nous avons acheté, au prix d'une dépense considérable, un grand monopole, et au prix d'une dépense cent fois plus considérable nous sommes en voie d'en créer une autre beaucoup plus dangereuse. Toutes les précautions que l'histoire d'événements

Sir R. J. CARTWRIGHT

récents aux Etats-Unis aurait dû nous enseigner à établir semblent avoir été délibérément négligées; tous les dangers que nous aurions dû éviter semblent avoir été recherchés; chaque clause semble avoir été dirigée contre nous; et il est très apparent, d'après ce qui est arrivé l'autre jour, que le ministre qui a présenté le document n'a pas même pris la peine de composer les clauses qu'il a citées. Je dis que le prix que l'on nous demande de payer à ces messieurs pour la tâche qu'ils ont entreprise, est des plus extravagants, lorsque nous prenons en considération la valeur réelle actuelle des terrains qui doivent bientôt leur être concédés. Je dis, de plus, que ces dépenses seront, pour un montant considérable, parfaitement inutiles et seront rendues encore plus inutiles par certaines dispositions extraordinaires de ce contrat, dispositions sur lesquelles j'attirerai votre attention spéciale avant de terminer. Je dis qu'ils n'ont pas essayé, comme nous l'avons fait, à assurer la vente de ces terrains aux colons sérieux à des prix modérés; qu'ils ont livré tout le Nord-Ouest à cette compagnie; qu'ils éludent complètement la question la plus importante, la question des tarifs, sur laquelle mon honorable ami a très judicieusement attiré l'attention de la Chambre, qu'ils nous ont égarés sous le poids d'une obligation formidable pour l'avenir, qui nous coûtera, pas un million, mais des centaines de millions, si le peuple du Canada passe cet acte et, dans un temps à venir essaie à se débarrasser de ce fardeau. Ceci ne peut être considéré que comme une conséquence du marché primitif, par lequel nous nous sommes engagés, pour servir de mesquins intérêts politiques et pour gratifier de mesquines vanités personnelles,—à remplir un marché dont l'exécution était considérée comme radicalement impossible par chaque homme de bon sens au Canada, lorsque ce marché a été conclu. Ceci est une abdication, en faveur d'une compagnie privée, de tous les droits et de tous les devoirs que le gouvernement possède sur toute la meilleure partie d'un énorme territoire. Nous sommes en voie de céder virtuellement et pratiquement le contrôle du Nord-Ouest. Il ne manque plus qu'une chose, c'est que les nouveaux maîtres de cette région aient le droit de vie et de mort sur tous les habitants du Nord-Ouest, et il est possible que mon honorable ami de la droite, vu maintenant que nous avons déjà virtuellement cédé nos droits civils dans cette région, rédige, à son loisir, une clause leur accordant ce pouvoir. Maintenant, je vais commenter les principales bévues, qui me paraissent avoir été commises dans ce document. On m'accuse peut-être de répéter ce qui a été dit. Il n'est pas facile à qui que ce soit, après le di-cours approfondi de mon honorable ami, (M. Blake) de traiter de nouveau cette question, sans avoir l'air de répéter, dans une certaine mesure, ce qu'il a dit déjà, et qu'il a mieux dit que je ne puis le dire. Mais j'affirme qu'en cette circonstance, nous ne devons pas craindre de nous répéter, lorsque nous tâchons de rendre les injustices et les orreurs dont ce document est rempli, connues de chaque homme, femme, ou enfant dans la Province d'Ontario et dans la Confédération en général.

Maintenant, je dis que la première et la plus considérable de ces bévues, est celle que mon honorable ami a indiquée, et qui consista à vouloir, sans nécessité et sans besoin, essayer à construire immédiatement la ligne au nord du lac Supérieur, pendant qu'une ligne excessivement plus facile à construire, à un coût excessivement plus réduit, répondrait à tous les besoins possibles de Québec et du Canada. Je dis que c'est là une bévue très grave et très sérieuse. Je ne suis pas moi-même tout-à-fait indifférent à la question sentimentale sur laquelle l'honorable ministre des travaux publics s'est étendu.

Toutes choses égales d'ailleurs, je préférerais de beaucoup voir le chemin sur le territoire britannique dans tout son parcours; mais lorsqu'on nous demande de déponser \$20,000,000 ou \$25,000,000 dans l'unique but de construire en entier sur le territoire britannique, et lorsque nous voyons, par d'autres dispositions de ce document, que si

nous dépensons cet argent, des dispositions subséquentes rendront les dépensés tout-à-fait inutiles, lorsque nous savons en même temps, qu'en dépensant ce qui suffirait pour construire les soixante premiers milles du chemin de fer nous obtiendrions tous les avantages pour le Canada, tous les avantages que la construction de la rive nord pourrait jamais nous procurer, et en même temps nous amènerait le commerce de la partie la plus fertile des Etats-Unis, il me semble que c'est le comble de la stupidité et de l'aveuglement que d'insister pour jeter vingt millions par les fenêtres, lorsqu'un million nous donnerait tout le commerce que nous pourrions obtenir en dépensant cette énorme somme.

De plus, il y a, dans ce document, la preuve la plus évidente, quoi qu'en puisse dire le gouvernement, que les messieurs du syndicat n'ont pas l'intention de construire cette ligne au nord du lac Supérieur. Lorsque l'on considère l'énorme proportion de terres et d'argent qui est assignée à la section centrale et la proportion relativement très minime qui est affectée à cette même ligne de la rive nord, on voit très clairement que si le temps vient où il sera commode et opportun d'abandonner cette ligne, cela coûtera très peu de chose au syndicat de renoncer complètement à la tâche de construire ce chemin sur la rive nord du lac Supérieur. Je dis que c'est là une l'événement très grossière.

Une autre bécue est le prix exorbitant que les honorables messieurs de la droite ont l'intention de payer au syndicat pour la construction de cette section centrale. Pour ces 1,450 milles, la compagnie doit recevoir \$15,000,000 en argent et 18,750,000 acres de terres choisies, valant aujourd'hui, au prix où les terres se vendent au Nord-Ouest, au moins \$37,000,000, en tout \$52,000,000, en argent, ou son équivalent pour la construction des 1,450 milles.

Maintenant, comparons cette subvention avec les sommes qui ont été payées par d'autres compagnies pour la construction de lignes au moins aussi difficiles et aussi longues, et des lignes qui sont construites, d'après ce qu'on me donne à entendre, sur des pontes beaucoup plus avantageuses, et sur des tracés beaucoup plus avantageux que ceux dont il est question dans la clause extraordinaire sur laquelle mon honorable ami a attiré l'attention. J'ai ici un état détaillé que j'ai obtenu de personnes qui n'avaient pas la moindre idée que cet état serait jamais employé comme type de comparaison avec le coût de la construction de 1,450 milles. Je prends pour point de comparaison le chemin qui, parmi tous les chemins principaux, se trouve le plus près du nôtre et offre la meilleure chance de comparaison. Je prends le prix de la construction du chemin de fer "Northern Pacific", de Bismark à Puget Sound. Il y a 557 milles de Bismark à l'ouest, qui ne sont qu'en partie construits, et dont le coût, croit-on, s'élèvera à environ \$12,000 par mille.

Il y a une division de montagnes de 198 milles, dans une région très difficile, dont on estime le coût, à \$25,000 par mille. Il y a une autre section de 282 milles à \$15,000 par mille, et une autre, de 210 milles au même prix, plus une autre de 250 milles, à \$25,000, de la rivière Colombie à Puget Sound. Ces 557 milles, à \$12,000 par mille, s'élèvent à \$6,600,000 ; les 198 milles de la division des montagnes, à \$25,000 par mille, égalent \$4,950,000 ; 250 milles à \$ 5,000 par mille, égalent \$6,250,000 ; 492 milles à \$15,000 par mille, égalent \$7,380,000, soit, en tout, pour la construction de 1,497 milles à travers une région qui est, pour le moins, beaucoup plus difficile que nos 1,450 milles de Selkirk à Kamloops, ils doivent payer en tout \$25,260,000, en chiffres ronds, soit une moyenne d'environ \$17,000 par mille. Nous, pour nos 1,450 milles, nous devons payer \$15,000,000 en argent, et 18,750,000 acres de terres choisies, valant au moins \$37,500,000. Donc nos 1,450 milles nous coûteront 52½ millions, soit une moyenne de \$36,200 par mille. Le "Northern Pacific", construira son chemin, qui est de 47 milles plus long que le nôtre, pour une moyenne de \$19,200 par mille de moins que nous.

J'ai eu dernièrement occasion de demander des renseignements d'un de mes amis ayant des intérêts dans le chemin de fer de Kingston à Pembroke, chemin bien connu de plusieurs des députés de cette Chambre, et construit à travers un pays rocailleux, chemin dont la construction a été difficile. Et j'ai trouvé qu'à une époque où le fer était cher et où le coût de construction était plus élevé qu'il ne l'est à présent, le coût total avait à été peine de \$15,000 par mille, quoique les pentes fussent beaucoup plus considérables que le type de celles prescrites pour notre chemin de fer. Je crois qu'en en faisant la comparaison, la Chambre verra que je suis parfaitement justifiable de dire que le coût de cette section centrale de 1,450 milles est tellement exorbitant, que la Chambre doit être appelée d'urgence à le reviser immédiatement et à fond. J'objecte aussi, en troisième lieu, à cette clause tout-à-fait extraordinaire par laquelle le monopole de construire tous les chemins de fer, excepté toutefois quelques sections isolées dans une certaine direction, doit être accordé, pour l'espace de vingt ans, aux parties construisant notre ligne principale.

Souvenons-nous que nous avons affaire à une région dont la croissance et le développement sont hors de toute proportion avec celles de cette partie-ci du pays, que dans un district de prairies, cinq ans verront s'accomplir le travail de 20 ans dans d'autres districts, et que 20 ans dans l'histoire de cette région signifient une croissance plus forte que 20 ans dans l'histoire d'une région pays comme la nôtre. Je ne dis rien en ce moment du projet d'arrêter d'autres chemins qui, si on ne leur fait pas opposition violente, sont prêts à s'étendre à travers notre territoire d'un bout à l'autre et de donner aux populations du Nord-Ouest, ce qu'il est important qu'elles aient, de nombreuses ovies indépendantes se faisant concurrence, par quels moyens ? Seulement, par l'intervention rigoureuse du gouvernement qui peut seule empêcher ces monopoles monstrueux, avec leurs prix exorbitants qui ont fait tant de mal de l'autre côté de nos frontières,—ce à quoi mon honorable ami a fait allusion si au long et d'une manière si forte. Je ne sais pas si beaucoup de nos députés qui comprennent bien qu'en ce moment il y a, aux Etats-Unis, cinq ou six corporations importantes et puissantes qui se préparent, si nous n'y faisons opposition violente, à établir une connexion avec le Nord-Ouest, donnant ainsi à la population qui y demeure, l'occasion de transporter ses produits, non vers un pays étranger, mais, si elle avait l'esprit de profiter du conseil donné par mon honorable ami, vers un chemin qui amènerait les produits entiers de ce district et d'autres districts, par le Sault Sainte-Marie, à travers la vallée de l'Ottawa et jusqu'à la ville de Montréal. De plus, chaque député au courant des affaires commerciales, sait que toutes les fois que vous donnez à une compagnie de chemin de fer, comme celle-ci, le pouvoir de placer où bon lui semble les lignes de chemins de fer, vous lui permettez de régler pour une époque indéfinie la direction que prendra le trafic. Il n'y a rien de plus difficile que de détourner le trafic d'un chemin de fer, une fois établi, lorsqu'une fois ce trafic aura pris cette direction. Je crois que c'est une des raisons principales pour lesquelles on insiste sur ce monopole, vu que c'est une des raisons majeures pour lesquelles aucun gouvernement intelligent, comprenant la situation, n'avait jamais donné à une seule compagnie, peu importe sa puissance, l'occasion de se mettre en opposition aux intérêts du pays. Mais il y a encore une autre faute sérieuse sur laquelle je veux appeler l'attention de cette Chambre et, plus tard, celle du pays. J'ai observé que l'honorable ministre des chemins de fer avait passé d'une façon fort légère sur la clause importante par laquelle le pouvoir presque illimité a été octroyé à ces messieurs du syndicat d'établir la ligne principale du chemin de fer du Pacifique partout où cela leur plaira. Il nous a dit que la compagnie de chemin de fer saurait le mieux par où la ligne devrait passer. Je n'ai aucun doute que la compagnie ne sache fort bien par où doit passer la principale ligne

du chemin de fer du Pacifique pour servir au mieux ses intérêts. Mais je doute fort que la Chambre, je doute fort que les ministres eux-mêmes, sachent ce que renferme cette clause en apparence triviale qui donne le droit d'établir la ligne principale du côté qu'il plaira à ces messieurs. Je désirerais de toutes mes forces que la sage recommandation de mon honorable ami de North Norfolk (M. Charlton) eût été adoptée et que la carte magnifique suspendue en ce moment dans la Salle du comité des chemins de fer, fût placée ici afin que nous puissions tous la voir. J'admets que c'est une carte qui a de la valeur, que peut-être les ressources mécaniques du gouvernement ne sont pas suffisantes pour lui permettre de la transporter en toute sécurité d'une chambre de cet édifice à l'autre. Mais malgré sa valeur, je soutiens que la valeur du territoire qu'elle représente, est beaucoup plus grande pour la nation, et qu'il sera fait un tort très sérieux à ce territoire, par les pouvoirs que l'on propose de donner au syndicat. Comme donc nous n'avons pas pu nous procurer cette carte, je me suis donné la peine de faire tracer une carte qui nous montrait ce que nous désirons voir, et quoique cela soit peut-être contraire aux usages de la Chambre, je demanderai, avec son assentiment, d'employer un ou deux de nos pages à dérouler cette carte pour moi, pendant que j'essaierai de dévoiler quelle grave erreur est à mon avis sur le point d'être commise par la ligne de conduite imprudente que veulent adopter ces messieurs en permettant à cette compagnie d'établir sa ligne où bon lui semble. J'ai raison de croire que la compagnie de Saint-Paul et Manitoba est prête.....

Sir LEONARD TILLEY. L'honorable monsieur prétend-il que ceci n'est pas sujet à l'approbation du gouvernement ?

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. J'appelle maintenant l'attention sur la haute importance de la question qui s'élève quant à la voie que devra suivre ce chemin, et après la remarquable déclaration faite par l'honorable ministre des chemins de fer, que la compagnie en était le meilleur juge, j'avais le droit de supposer que le gouvernement n'avait pas l'intention d'intervenir, quoi qu'il puisse faire ensuite.

Sir LEONARD TILLEY. Cette supposition est en contradiction directe avec les termes du contrat.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Cela peut être ainsi, M. le président, mais cette supposition est d'accord avec le langage du ministre dont le nom paraît comme celui d'un des signataires de ce contrat. Dans tous les cas, il ne peut y avoir de mal à ce que je me permette de signor à la Chambre un certain danger qui nous menace probablement, à moins que l'on ne prenne des mesures énergiques pour l'écarter. Tout le monde sait que l'intention première était de placer la ligne principale du chemin de fer, à une distance de non moins de cent milles et en général à une distance beaucoup plus grande de la frontière américaine. Nous avons appris que la ligne doit être détournée vers le sud, en premier lieu au Portage, et qu'elle doit passer par le lac à l'Original, au sud de l'Assiniboine et par telle passe qu'il plaira à la compagnie de choisir à travers les Montagnes Rocheuses. Or je comprends que la compagnie du chemin de fer de "Saint-Paul et Manitoba" a l'intention de construire un chemin de Duluth à Crookston, point où son chemin pénétre en ce moment dans le Manitoba. De cet endroit jusqu'aux montagnes à la Tortue, la ligne qui s'étend aux Grandes Fourches. A l'époque où je me trouvais dans cette région, il y a quelques mois, la compagnie avait l'intention de la prolonger à travers cinquante milles d'un pays très-favorable, jusqu'à un point un peu au-delà des rapides de l'Assiniboine.

Je veux maintenant indiquer à la Chambre quel sera le résultat pratique de l'exécution de ce projet. Je n'ai pas dit que le gouvernement allait permettre ceci ; mais, je saisis cette occasion de demander encore au gouvernement une déclaration formelle à ce sujet. De ce point commun, la distance jusqu'à Selkirk est d'environ 180 milles, la dis-

Sir R. J. CARTWRIGHT

tance aux Grandes Fourches, sur la rive du Lac Rouge est de 210 milles ; de là à Crookston il y a 262 milles, tandis que Duluth est calculé être à 234 milles d'après le tracé projeté. Le résultat sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre est, que si la ligne principale du chemin de fer du Pacifique canadien est détournée dans la direction du sud jusqu'à 50 milles, au plus de la frontière américaine, ainsi que je crois qu'on a l'intention de la détourner, à ce point commun, le chemin est plus près de Duluth que de la baie du Tonnerre d'au moins 116 milles. Et comme la différence entre la ligne au nord du lac Supérieur—passant par Linköping—et la ligne passant par voie du Sault et de là à travers nos territoires et le long de la vallée de l'Ottawa, est tout au plus de 100 milles, il est tout à fait clair que si nous avions un chemin de première classe, contrairement aux clauses de ce contrat, faisant le tour de la partie nord du lac Supérieur, tout le trafic de cette vaste région située à l'ouest du point de jonction, se dirigerait de nécessité vers Duluth le long de la rive sud du lac Supérieur et vers d'autres points dans notre territoire ou ailleurs ; et par conséquent, le chemin au nord du lac Supérieur, si ce détour est fait, sera rendu inutile pour tout trafic à l'ouest de ce point, quoiqu'il puisse entrer en concurrence pour une mince bande de la région entre l'Assiniboine et Selkirk. Je n'aurais pas osé insister sur ce point, n'eût été la déclaration extraordinaire du ministre des chemins de fer à l'effet qu'il considérait la compagnie le meilleur juge pour décider par où le chemin devait passer. Or, je n'ai pas la moindre objection à ce que ce chemin soit en fin de compte construit par la compagnie de Saint-Paul et Manitoba, à ses frais, ou même à l'aide d'une subvention raisonnable, si c'est à l'avantage du pays. Mais je m'oppose fortement à ce que nous donnions \$1,000,000 pour construire un excellent chemin d'embranchement qui détournera à jamais le trafic de cette compagnie vers la ligne du chemin de fer St. Paul et Manitoba. En supposant qu'il prenne cette direction—je parle ici simplement par hypothèse—quel sera le résultat pour nous ? J'ose dire que le résultat certain sera qu'une très-petite portion de la section au bord du lac Supérieur ou même rien de cette section ne sera construit, et que nous nous trouverons dans la position suivante : nous aurons donné une gratification en plus du coût du chemin de \$27,000,000 ; nous aurons cédé un chemin de 2,000 milles, dont 700 seront un chemin de première classe à travers ce pays, aussi bien qu'un monopole pendant vingt ans, dans le but de donner une excellente ligne d'embranchement au chemin de fer St. Paul et Manitoba. Nous lui aurons donné en outre un monopole de vingt ans, et je crois que la charte nous permettra, quand tout ceci serait fait, de construire à nos propres frais une ligne de 800 milles de Portage la Prairie, à Jasper House, comme partie utile du chemin de fer du Pacifique. Cinquîèmement, je fais objection à ce qu'on ait omis d'établir un tarif convenable pour empêcher la population future du Nord-Ouest de subir ces monopoles injustes et terribles, qui ont été si préjudiciables au progrès du pays de l'autre côté de la frontière. Or, ces messieurs nous disent que ceci ne doit pas le moins du monde nous inquiéter, parce que ajoutent-ils, le gouvernement peut fixer le tarif. Le gouvernement devra établir le tarif lors des débuts du chemin de fer, et à un taux très-élevé. Je crois que tout homme raisonnable admettra cela. Mais aux termes de ce contrat, on enlève pour toujours au gouvernement le droit de révision ; on ne lui permet pas de changer ces taux une fois fixés, jusqu'à ce qu'il y ait un bénéfice de dix pour cent sur le coût total du chemin de fer, coût qui sera selon le ministre des chemins de fer de \$78,000,000, et selon mon calcul et celui de mon honorable ami, M. Blake, d'au moins \$100,000,000, parce que je peux dire que le chiffre le minimum auquel on puisse évaluer aujourd'hui la valeur des terres est de \$2 par arpent ; et cette somme n'est pas fournie par ces personnes, mais par nous, en argent et en terres.

Nous devons, si je comprends les termes de ce contrat, et mon honorable voisin (M. Blake), le premier avocat de la Puissance, les interprète comme moi, payer \$10,000,000 ou dix pour cent sur le coût du chemin, quels que soient les frais de construction, avant qu'il ne nous soit permis de réduire un seul item du tarif; et je suppose que si le trafic de ce chemin vient à prendre de fortes proportions, s'il vient à y avoir un bénéfice de \$10,000,000 par an, et que nous venions à penser qu'il serait avantageux d'acquiescer le contrôle de ce chemin, la moindre somme que nous aurions à payer serait de \$200,000,000 avant que nous puissions nous affranchir du monopole que ces messieurs nous demandent d'établir aujourd'hui. J'ai parlé antérieurement de la sixième erreur commise en omettant de rendre obligatoire la vente des terres. Or, j'ai lieu de croire qu'une section considérable de terres peut être vendue et le sera sans doute et à des termes fort libéraux en premier lieu par ces messieurs du syndicat. Mais je crains que le fait qu'elles sont exemptées de taxes, ne les pousse à tenir en réserve de grandes étendues de terres jusqu'au moment où le progrès fait par le pays leur permettra d'en disposer à des prix fort élevés; ceci, dis-je, est une erreur fatale contre laquelle on aurait dû se prémunir; ces honorables messieurs ne sont nullement excusables de ne l'avoir pas évité, parce que mon honorable ami, le député de Lambton (M. Mackenzie), y avait pourvu dans le projet qu'il a présenté à la Chambre.

Quant à la septième faute, celle de faire don du chemin à perpétuité sous prétexte qu'il est peu probable, sinon impossible, que le gouvernement puisse profitablement l'exploiter, j'admets que c'est là une question qui donne lieu de discuter s'il est prudent pour un gouvernement d'entreprendre le contrôle d'un grand chemin de fer. Mais je dis que si le gouvernement s'en tient à ce projet, il devrait se réserver le droit de reprendre possession de la ligne, de sorte que si le chemin de fer devenait une affaire profitable et lucrative, le gouvernement pourrait en redevenir propriétaire à des conditions favorables. Je ne m'oppose pas à ce que l'on pourvoie amplement et libéralement à compenser le syndicat de la somme d'argent qu'il aura employée à construire le chemin. Je ne m'opposerais pas, si tel était votre désir à lui accorder 15 pour cent sur la somme dépensée à construire le chemin. Mais c'est chose monstrueuse que si, plus tard, nous avons occasion de reprendre le chemin, nous soyons forcés de payer dix pour cent sur les bénéfices gagnés sur l'argent que nous aurons nous-mêmes placé dans l'entreprise. De plus, il vaut la peine que la Chambre considère si, après tout, il n'est pas possible, dans les conditions d'un pays tel que le Nord-Ouest, qu'un gouvernement exploite avantageusement un chemin de fer. Je ne doute pas que ces honorables messieurs de là droite ne sachent qu'en Europe, — en France et en Espagne, notamment, il n'est pas d'habitude de donner une concession à perpétuité aux compagnies de chemins de fer, même lorsque le gouvernement accorde une subvention. Dans ces pays, les chemins sont concédés pour cinquante, soixante, soixante-dix, quatre-vingts ans — je crois que 99 ans est la période la plus longue. Ils devraient savoir que dans les colonies de l'Australie, où les conditions sont semblables à celles du Nord-Ouest, les chemins du gouvernement sont exploités à grands profits, et je dis qu'ils se hâtent trop de céder ce chemin à perpétuité à quiconque veut l'en débarrasser et de donner en outre, ainsi qu'ils le font, une énorme prime sur sa construction.

J'appelle maintenant l'attention, en neuvième lieu, à la dégradation extraordinaire du chemin, et à l'ignorance remarquable témoignée par l'honorable ministre des chemins de fer concernant ce détail essentiel de son propre contrat. Or, quelle en est la conséquence? Eh bien! il en résulte une conséquence fort remarquable. Nous savons parfaitement qu'en traitant avec ce syndicat, nous traitons jusqu'à un certain point, sinon tout-à-fait, avec une certaine corporation toute puissante de l'autre côté de

la frontière. Si ce chemin vient à être détourné, ainsi que j'ai raison de croire qu'il le sera, que les ministres disent ce qu'il leur plaira à ce sujet, voici l'une des conséquences. J'admets qu'il sera grandement de l'intérêt du syndicat, grandement de l'intérêt du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, de construire au mieux et d'un type élevé, la plus grande partie de la section centrale de 1,450 milles; mais il ne sera pas le moins du monde de leur intérêt de construire d'après un type plus élevé que celui qui aura été prescrit, aucune partie des autres sections, ou dans tous les cas cette section qui passe le long de la rive nord du lac Supérieur. Je ne crois pas moi-même, ainsi que je l'ai déjà dit, que si ce contrat est mis à exécution, cette section soit construite; mais il serait très facile de la construire, littéralement aux termes du contrat, quand même elle ne dût être d'aucune utilité pour le transport de voyageurs et du fret.

Il y a une dixième objection qui est une objection formidable, je pense. L'honorable monsieur a été assez bon de nous dire qu'il s'était assuré l'aide d'une corporation puissante et qu'il espérait obtenir d'heureux résultats de l'exploitation de ce chemin, et que l'immigration serait, en conséquence, favorisée. C'est très bien; pourtant cette corporation a des intérêts qui ne sont pas nécessairement hostiles aux nôtres, mais qui devront être en conflit avec eux. Hostiles sous certains rapports. Considérez toute la position qui nous est faite par les clauses quatre et sept sur lesquelles j'ai attiré votre attention. Il n'est pas de l'intérêt de cette compagnie, il ne peut être de son intérêt que la concurrence soit libre entre les chemins de fer du Nord-Ouest. Il n'est pas de son intérêt que le tarif soit réduit; il n'est pas de son intérêt que les colons du Nord-Ouest soient libres d'avoir leurs produits transportés aux côtes maritimes aux prix les moins élevés qu'il soit possible. C'est tout à fait le contraire; elle ne peut manquer d'exiger le plus haut tarif; je ne doute pas qu'elle ne l'obtienne, et je ne la blâme pas sévèrement d'en agir ainsi; mais le résultat sera que si vous accordez cela et renoncez au pouvoir qui, aussitôt que vous aurez construit la branche de la baie du Tonnerre, mettrait entre vos mains l'obligation d'établir une compétition directe avec le chemin de fer Saint Paul et Manitoba, vous priveriez la population du Nord-Ouest de la seule garantie pratique qu'elle puisse obtenir de transporter ses produits au marché, du vivant de la génération actuelle, à des prix raisonnables. Ces dix objections sont toutes des objections sur lesquelles la Chambre pourrait, je pense, employer utilement son temps en délibérant sur des motions distinctes, et ce sont des objections sur lesquelles je pense que chaque membre de cette assemblée, qu'il soit l'adversaire ou l'ami du gouvernement, sera forcé d'enregistrer son vote. Toutes ces objections sont très sérieuses et je ne vois aucun moyen de leur faire face dans leur ensemble. Que dirons-nous des dispositions si étranges et si incompréhensibles relatives à la réception de vingt-cinq millions de dollars en dépôt?

J'abrège un peu, parce que ma voix cette nuit ne me permettra pas de m'étendre sur ce sujet, et aussi parce que je désire entendre ce que le ministre des finances doit le devoir spécial est d'expliquer ces clauses à la Chambre, va nous en dire, savoir ce qu'il se propose de faire avec cet argent au cas où il serait retiré, et si l'état actuel du marché monétaire se continuait de manière à lui permettre de négocier un grand emprunt. Je désire savoir de lui comment il se propose d'agir concernant l'objection faite par mon honorable ami, que vu qu'on ignore si ces \$25,000,000 doivent être payés ou non, il se présentera sans doute une difficulté considérable lorsqu'il s'agira de décider quelle quantité de cette somme les messieurs du syndicat devront recevoir sous la condition qu'ils leur permet de changer les paiements en argent contre le paiement en obligations, avec garantie de certaines obligations. Je ne dis pas que cette convention soit nécessairement mauvaise, mais je dis qu'elle

nous expose à de très grands risques et que nous devons avoir une très ample explication du ministre des finances, tant au sujet de ce qu'il prétend faire relativement à ce point, que sur l'interprétation qu'il donne à ces clauses. Mais que devons-nous dire de la condition pour l'émission de \$25,000,000 d'actions ?

Il y a ici certaines dispositions étranges qui méritent certainement quelque publicité, publicité dont on a besoin ici. Je pense que lorsque les actions seront émises, nous devons savoir dans quelles mains elles passeront, et quelles en seront les porteurs. Nous n'avons pas oublié, quelques-uns de nous membres de l'opposition,—bien que l'on puisse me dire peut-être que j'insulte ces vertueux messieurs,—nous n'avons pas oublié le fait qu'il existe encore une convention, signée par un de leurs anciens collègues, par lequel ils sont tenus en honneur de rembourser à Sir Hugh Allan certaines sommes que ce dernier leur a autrefois avancées. Peut-être que dans l'administration de ces \$25,000,000 d'actions, l'on pourra trouver quelque moyen pour dédommager ce monsieur, le désintéresser des pertes et des risques qu'il a encourus. Il y avait plusieurs raisons, comme l'a démontré mon honorable ami, pour choisir le "Union Pacific" comme le type de ce chemin. Je pense que lorsque cette clause a été rédigée l'honorable monsieur, aurait dû se rappeler ce que les archives des États-Unis exposaient quant au mode et à la manière d'après lesquels le "Union Pacific" a été construit. Considérons les raisons que donnent ces honorables messieurs. Voici quel est leur argument : Ils disent qu'il peut y avoir certains défauts dans cette étonnante mesure, mais il ajoutent que s'il y a des défauts, le syndicat sera retenu par le désir de servir ses propres intérêts. Quels intérêts ? Ses intérêts dans l'exploitation du chemin de fer du Pacifique ou son intérêt dans l'exploitation du chemin de fer de Saint Paul et Manitoba ? Je pense que c'est une bien pauvre excuse que de nous dire qu'en accordant des pouvoirs et des franchises, nous pouvons sans crainte abandonner les droits que nous avons maintenant, parce qu'il sera de l'intérêt de ces gens d'administrer convenablement les affaires qui leur sont confiées. Mais il n'y a pas un despote sur la terre qui ne dirait pas qu'il désire bien administrer les affaires de ses sujets ; il n'y a pas un seul argument qu'on puisse faire valoir à l'appui de cette prétention qui ne pourrait être présenté en faveur du propriétaire bienfaisant d'esclaves, lequel traite bien ses esclaves dans son propre intérêt. Ces honorables messieurs pensent que cela ne vaut guère la peine pour eux de se défendre contre l'accusation de vouloir créer un monopole. Il fut un temps qui n'est pas bien éloigné, où les honorables messieurs avaient des vues tout-à-fait différentes à ce sujet. Ils nous ont donné des extraits sans fin des *Débats* contenant les discours de mon honorable ami le chef actuel de l'opposition. Je vais lire ce que leur chef actuel, l'ancien chef de l'opposition, disait en discutant une question strictement analogue. A la page 1691 des *Débats* de 1878, vous trouverez que le très honorable sir John A. Macdonald parla de cette manière :

"Les arguments employés par mon honorable ami de Liagar et Marquette sont irréfutables lorsqu'ils disent qu'il est inévitable qu'une ligne ait le monopole du trafic pendant dix ans. Je considère que ce serait non-seulement une injustice que d'accorder un pareil monopole, mais que c'est de plus une mesure frauduleuse. L'article que j'ai si fréquemment cité, a été imprimé, parce qu'on l'a jugé propre à calmer les craintes mal fondées des adversaires et par suite épargner un temps précieux. L'honorable monsieur dit qu'il n'était pas nécessaire pour lui de répondre à la question qui lui avait été posée. Je pense qu'il est à propos de le faire, parce que cet article semble dire, au nom des porteurs de débentures de la ligne de Saint Paul : Nous avons fait un marché, nous nous avons avancé, ne perdez pas un temps précieux, nous avons un monopole de dix ans."

L'éminent ministre des chemins de fer, lui même, dans le cours de ce débat, se fit l'écho des idées de celui qui était alors son chef et qui l'est encore aujourd'hui. Il dit :

"La question est sans doute entourée de difficultés, mais la discussion se fera mieux en cette Chambre lorsque le bail sera soumis. Je suis

Sir R. J. CARMWRIGHT

peiné d'apprendre qu'il était nécessaire de donner au bail une extension de dix ans parce que ce serait un monopole virtuel ; ce ne serait pas un monopole absolu, mais ce serait un monopole. Je pense qu'il est malheureux qu'avec les travaux aussi avancés, l'on juge nécessaire d'accorder un bail de dix ans à une compagnie qui ferait une concurrence redoutable à notre propre ligne de chemin de fer."

Il y a une grande différence, comme le remarqueront tous les honorables messieurs, entre les opinions qu'ils ont maintenant et celles qu'ils avaient. Il y a à peine deux ans sur cet important sujet. Pour ma part, je n'entrevois qu'une seule chance possible pour la population du Nord-Ouest. J'ai une très haute opinion des membres de ce syndicat que je connais personnellement, de même que plusieurs de leurs associés secrets dont les noms ne figurent pas formellement dans ce contrat. Je pense qu'il est tout-à-fait possible que ces messieurs n'abusent pas autant qu'ils pourraient le faire des pouvoirs extraordinaires, des pouvoirs énormes qu'on leur a conférés, qu'ils se placent à un point de vue plus élevé, et qu'ils considèrent la question d'une façon plus sage et plus digne d'hommes d'État, que ne l'ont fait les hommes qui leur ont conféré ces pouvoirs. Mais c'est une position bien précaire que la leur. Elle dépend de la vie de deux ou trois hommes, et de savoir s'ils préféreront vendre ou retenir les droits qu'ils ont maintenant dans la direction de l'entreprise. Si les honorables messieurs de la droite veulent connaître mon opinion sur cette question, je dirai franchement que s'il s'agissait de choisir entre la perspective d'avoir à perpétuité les messieurs du syndicat ou les messieurs occupant les banquettes ministérielles, je n'hésiterais pas à me prononcer pour le syndicat, mais il n'en est pas ainsi. Établissez le syndicat et vous établissez alors un corps irresponsable et inamovible et que vous ne pouvez contrôler par un moyen qui n'équivaudrait pas à des mesures quasi-révolutionnaires. Mais dans le cas des ministres, bien qu'ils aient une forte majorité en leur faveur en cette Chambre—mais pas de la part du peuple—je prends la liberté de leur rappeler qu'une ou deux éventualités pourraient se présenter. Il pourrait arriver que certain personnage distingué trouverait à propos que la population du Canada soit consultée avant que l'on trafique de son patrimoine ; mais que cela arrive ou non, dans un peu plus de deux ans, le peuple aura l'occasion de déclarer si, oui ou non, ces messieurs ont été de fidèles défenseurs de l'intérêt public. Il est très intéressant, dans les circonstances actuelles, maintenant que nous sommes à la veille de créer pratiquement un personnel de nouveaux maîtres pour chaque grande section de ce pays, d'apprendre tout ce qu'il est possible de savoir au sujet de ces nouveaux maîtres. Heureusement, que le même volume des *Débats* que je cite, contient quelques renseignements relatifs à l'opinion des messieurs qui occupent les banquettes officielles, sur au moins un des messieurs les plus éminents parmi ceux qui sont sur le point d'être revêtus de ces grands pouvoirs. Les députés se rappelleront que mon excellent ami, M. Donald A. Smith, ayant été injustement attaqué en son absence par les messieurs des banquettes ministérielles, mit à profit le dernier jour de la session de 1878, la seule occasion qu'il avait de se justifier. Voyons comment cet honorable monsieur qui, nous dit-on aujourd'hui, est un de ces hommes honorables et habiles,—et je ne veux pas un seul instant constater la justesse de cette assertion,—ces hommes dont le caractère, la position, l'expérience et l'habileté sont si reconnus que le gouvernement est sur le point de leur confier en ce jour les pouvoirs les plus grands et les plus étendus qui aient jamais été confiés à aucun groupe d'hommes depuis le commencement de ce siècle, si j'en crois mon expérience, voyons comment cet honorable monsieur a été dépeint par les membres de l'administration actuelle. Il sera intéressant de savoir ce que quelques-uns de ces honorables messieurs pensaient alors de l'honorable député auquel je fais allusion. Il s'était défendu contre une attaque injuste et déloyale qu'on avait dirigée contre lui. Voici ce que le premier ministre actuel du Canada eut la bonté de dire de :

cet honorable monsieur. Cette citation est empruntée à la page 2590 des *Débats* de 1878 :

Sir JOHN MACDONALD. Il n'y a pas un seul mot de vérité dans cette déclaration, pas un seul mot. L'honorable monsieur déclare maintenant ce qui est une fausseté.

M. SMITH. Ces déclarations sont vraies aussi sûrement et aussi certainement que l'honorable monsieur et moi nous sommes ici.

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre ! à l'ordre !

M. TUPPER. M. l'Orateur, je soulève une question d'ordre, et je veux vous demander si un honorable monsieur peut se lever en cette Chambre et raconter ce qu'il admet lui-même être des conversations privées ? Un homme peut-il raconter les conversations privées en les falsifiant ?

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. SMITH. Je ne les considère pas comme des conversations privées et je dis l'exacte vérité. L'honorable monsieur qui était alors à la tête de l'administration, m'envoya chercher en qualité de membre de la Chambre et il

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. TUPPER. L'assertion qu'il n'a jamais demandé de faveur au gouvernement

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. TUPPER. Est la plus fausse

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. TUPPER. Qui ait jamais été faite, et il a continué

PLUSIEURS VOIX. A l'ordre !

M. TUPPER. Avec un tissu

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. TUPPER. De faux rapports comme il n'en a jamais été faits

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. TUPPER. Par aucun homme. Voilà ce que je lui prouverai.

M. SMITH. Je n'ai jamais demandé, supplié, désiré ni eu aucune faveur de l'ancien gouvernement.

M. TUPPER. L'honorable monsieur me permettra-t-il de lui rappeler une faveur qu'il a demandée ?

Alors, apparemment, le sergent-d'armes fit son apparition. M. Smith continua à se défendre et le ministre des chemins de fer l'interrompit en lui criant : " Lâche, lâche, asseyez-vous ! " M. Smith continua encore de se justifier, et le ministre des chemins de fer l'interrompit encore en lui criant : " lâche, lâche ! " M. Smith répliqua :

Vous êtes un lâche !

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. SMITH. Bien plus, il y a deux messieurs, députés de cette Chambre

QUELQUES VOIX. A l'ordre !

M. SMITH. Qui, le lendemain du quatre novembre

M. TUPPER. Lâche, lâche !

M. SMITH. Virent me trouver, me proposant de jeter par dessus bord le très honorable député de Kingston et l'honorable député de Charlevoix, si je voulais renoncer à la position que j'avais jugé à propos de prendre et appuyer le gouvernement par mon vote contre l'amendement de l'honorable député de Lambton.

PLUSIEURS DÉPUTÉS. A l'ordre !

M. TUPPER. Vil traître et lâche !

M. SMITH. Qui est le lâche ? La Chambre le décidera ; c'est vous-même !

M. TUPPER. Lâche ! traître !

M. SMITH. Je ne pouvais les appuyer.

M. L'ORATEUR. Faites entrer le messager.

Sir JOHN A. MACDONALD. Ce Smith est le plus grand menteur que j'aie jamais entendu.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je laisse ces messieurs en face de ce dilemme. Il est parfaitement connu que le membre le plus éminent de cette compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et de Manitoba, et par conséquent du syndicat, est cet honorable et habile monsieur, ainsi que les ministres l'appellent maintenant, l'ancien député de Selkirk. Je le tiens comme je l'ai toujours tenu, comme j'ai toujours tenu lui-même et ses amis et associés dans ce contrat, en très haute estime. Mais je crois réellement qu'à moins que les déclarations faites la nuit dernière par les honorables messieurs de la droite doivent être acceptées, ainsi qu'elles le seront peut-être par ces messieurs comme des excuses complètes, et vu que M. Smith et ses amis doivent être chargés d'un pouvoir absolu, il est juste de leur faire quelques excuses formelles, on ces pages doivent être extraites des *Débats* de 1878. Ceci donne la meilleure preuve de la pureté d'intention de mon honorable ami le député de Durham-Ouest. Les péchés des honorables messieurs de la droite, les seront connaître. Que ceci leur soit une leçon pour se contenter à l'avenir en cette Chambre. Il est tout-à-fait clair qu'ils ont très

imparfaitement compris les progrès remarquables et le développement du système américain de chemins de fer. Lorsqu'ils se sont trouvés en contact avec ces hommes d'une grande expérience et d'une grande habileté pratique qui compromettent à fond tous les travaux et les développements de ce système, je ne m'étonne nullement qu'il leur ait été tout-à-fait impossible de leur tenir tête. Feu M. Kingsley, je crois, observe dans un de ses ouvrages, que lorsque des sauvages et des hommes civilisés viennent en contact, il se produit un résultat très curieux. Les sauvages, sur le point d'être égarés, éblouis par les créations merveilleuses des hommes civilisés, tombent dans l'erreur assez naturelle de croire que les vices mêmes qui sont une honte pour la civilisation sont ce qui fait la force de la civilisation. Il me semble que les messieurs des banquettes ministérielles sont en quelque sorte dans la même erreur lorsqu'ils traitent la question du grand développement du système américain de chemins de fer. J'admire, autant que personne peut l'admirer, l'esprit d'entreprise, le talent, le génie inventif et les ressources pratiques dont les Américains ont fait preuve en activant et en étendant leur système de chemins de fer ; mais j'attire l'attention sur le fait que les avantages du système américain sont surtout ceux-ci : Ils ont amené autant qu'il était en leur pouvoir, une concurrence illimitée entre les chemins de fer, et leur conduite est toujours libérale vis-à-vis des colons, en ce qui concerne les rapports de ces derniers avec le gouvernement général et avec ceux des Etats. Ces honorables messieurs laissent de côté les avantages du système américain, et choisissent de propos délibéré les inconvénients de ce système. Ils choisissent intentionnellement, autant qu'il est en leur pouvoir, ces monopoles ruineux pour le commerce qui, dans tous les cas où la concurrence a été restreinte, ont été préjudiciables à une très grande partie des Etats-Unis. La question se présente encore sous un autre point de vue. Nous ne donnons pas à ces honorables messieurs du syndicat des choses qui ne nous ont rien coûté. Je voudrais que la Chambre considérât quelle est la somme totale que le Nord-Ouest a coûté au Canada jusqu'à ce jour. Je doute beaucoup qu'il soit sage pour nous d'accepter la dernière évaluation à ce sujet, qui nous est fournie par le ministre des chemins de fer. Je préfère prendre l'évaluation qui nous a été fournie il y a quelques mois par M. Sandford Fleming dont la compétence est admise par chacun.

Je n'insisterai pas là-dessus, si l'honorable monsieur s'y oppose, mais je retrancherai deux à trois millions de cette évaluation. D'après l'évaluation préalable de M. Fleming le chemin de fer aurait coûté \$33,000,000, et suivant sa dernière estimation révisée, le montant est de \$29,000,000. Les frais des études des lignes de chemins de fer, etc., peuvent être évaluées à \$5,000,000, en sus. La subvention qu'on se propose d'accorder est de \$25,000,000, mais outre cela, nous avons encouru à perpétuité pour l'indemnité des sauvages, des obligations annuelles s'élevant à au moins \$600,000, laquelle somme capitalisée donne \$15,000,000 en sus. Donc si nous comprenons les dépenses extraordinaires jusqu'à ce jour, telles que celles relatives aux arpentages des terres fédérales, l'entretien de la police à cheval, les paiements aux sauvages, le coût de l'expédition de la Rivière-Rouge, et l'entretien subséquent d'une garnison au Manitoba, la construction du chemin Dawson et autres dépenses, toutes encourues expressément et spécialement dans l'intérêt du Manitoba, en nous basant sur la première évaluation de M. Fleming, nous avons dépensé ou nous aurons dépensé jusqu'au 1er juillet 1881, la somme de \$87,681,000 pour l'acquisition du Nord-Ouest, ou prenant le plus bas chiffre \$84,623,000. Nous avons payé un million et demi pour nous débarrasser de la compagnie de la Baie d'Hudson, et maintenant nous sommes appelés à payer presque \$100,000,000 pour établir le monopole du syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien. Vous observerez que, dans ce calcul, je n'ai pas compté l'intérêt échu qui s'est accumulé et qui s'élève à une somme considé-

nable. Je n'ai pas compté les dépenses encourues pour l'établissement du gouvernement du Manitoba, ni les nombreuses sommes que nous aurons à payer avant que le chemin de fer soit complété, pour l'achèvement des arpentages, le maintien de la police et peut-être d'autres contingents pour les sauvages. Mon honorable ami était parfaitement dans le vrai en disant que toutes les ventes de terres que vous pourrez faire pendant les 10, 20 ou 30 années à venir ne suffiront probablement pas à payer même l'intérêt annuel dû sur ces montants, et qu'au 1er juillet 1831, le Territoire du Nord-Ouest coûtera probablement à la population du Canada, pas moins que 83 ou 84 millions de dollars. Je dis que notre demande, — demande très raisonnable, que la population du Canada puisse avoir le temps de considérer cette question, doit, pour ces raisons, nous être accordée, non point pour des raisons politiques, bien que ces dernières raisons me semblent très fortes. J'ai eu pour habitude, et je crois que c'était mon devoir chaque fois que de nouvelles questions importantes, qui n'avaient pas été soumises au peuple lors de mon élection, ou de l'élection de tout autre député, ont été soulevées, — d'employer tous les moyens loyaux et raisonnables pour découvrir quels étaient les sentiments de mes commettants, afin de pouvoir les représenter honnêtement dans cette Chambre. Personne ne peut dire que le jour où, grâce à la question de la prétendue politique nationale, la dernière élection porta les honorables messieurs au pouvoir, cette question que nous sommes à considérer ait été bien soumise même à une partie de la population canadienne, et comme il est du devoir des honorables députés d'adopter cette ligne de conduite, dans mon opinion il est également, et même à plus forte raison, du devoir des ministres de l'adopter. En Angleterre, où ces choses sont mieux comprises et où l'on tient plus compte des droits du peuple, sous bon nombre de rapports importants, c'est la coutume, chez les principaux membres du ministère, d'expliquer, dans des assemblées publiques, ou par tout autre moyen à leur disposition, toute question importante, affectant leur programme, à la première occasion qu'ils peuvent avoir, et je dis que ces honorables messieurs auraient dû saisir la première occasion d'agir de même, afin que le public fût mis à même de considérer cette question avant qu'elle lui ait été subitement posée comme elle l'a été.

Je ne nie pas qu'il puisse se présenter des cas où il serait nécessaire, dans l'intérêt du peuple, qu'un gouvernement agît avec promptitude, et lorsqu'un gouvernement, dans l'intérêt du peuple, agit promptement et vient devant la Chambre pour exposer qu'il a été forcé d'agir avec promptitude et qu'il demande que sa conduite soit approuvée, il n'est pas probable que les représentants d'un peuple libre refusent de l'approuver. Mais il y a des raisons encore plus graves pour qu'on nous accorde du délai avant de régler cette question. Je dis que la pratique suivie dans les anciennes provinces et la position du Canada ne doivent guère servir à nous guider dans le programme que nous devons adopter relativement au Nord-Ouest.

Lorsque notre système de chemin de fer a été inauguré, dans les anciennes provinces, notre position était toute différente de celle que nous occupons aujourd'hui vis-à-vis du Nord-Ouest. Nous avions affaire à un pays établi depuis longtemps, à une région couverte de forêts et, en conséquence, nos progrès ont dû être nécessairement beaucoup plus lents qu'ils ne pourraient l'être dans les plaines du Nord-Ouest où il n'y a pas un seul arbre. De plus, nous avions alors l'avantage d'avoir un pays dont presque tous les points étaient accessibles à la navigation. Je ne puis me rappeler aucune partie de l'ancien Canada, où nous avions à construire, et qui fût à plus de 50 milles des lignes de navigation. Nous avions ainsi d'admirables lignes de communication naturelles, et les conditions actuelles diffèrent tellement de celles-là qu'il est très difficile pour nous de concevoir les difficultés que nous pourrions éprouver dans l'exécution des travaux au Nord-Ouest. Les

Sir R. J. CARTWRIGHT

ministres ne peuvent avoir qu'une seule excuse, c'est qu'appartenant à une école plus ancienne que celle à laquelle appartiennent bon nombre d'autres députés, ils n'ont pu suivre convenablement la marche du progrès qui s'est opérée dans une bonne partie de l'Amérique du Nord.

Néanmoins, quoique toutes les conditions fussent alors différentes, chacun sait quelle énorme influence les chemins de fer et les entreprises de chemin de fer ont exercée en ce pays. Maintenant, essayez à vous représenter, si vous le pouvez, quelle sera la situation dans le Nord-Ouest. Tâchez de vous représenter l'effet magique que la construction des chemins de fer produira en ce pays. Ici la construction d'un chemin de fer est une question d'opportunité et de spéculation. Là, la construction des chemins de fer est une question de vie ou de mort, une nécessité vitale. Que ne peuvent produire les chemins de fer dans cette région où ils fixent la valeur du terrain que chaque colon possède, où ils fixent l'emplacement de chaque ville et de chaque village, où les chemins de fer, ou plus tôt les tarifs exigés par ces chemins de fer, déterminent la limite que la culture ne doit pas dépasser, et décident de quelle somme d'aisance le peuple pourra jouir, des endroits qui seront habités, et du nombre de familles qui habiteront chaque endroit. Je déclare, ce que je sais être radicalement vrai, que les chemins de fer et ceux qui les contrôlent sont les arbitres suprêmes de tous les intérêts matériels d'un tel pays. A une telle compagnie vous vous proposez de donner un monopole absolu. On pourra prétendre que c'est un monopole pour 20 ans seulement; mais ce sera virtuellement un monopole à perpétuité. Et pour quel pays donnez-vous ce monopole? Si les évaluations soumises par les honorables messieurs sont même approximativement exactes, nous créons un monopole de chemin de fer qui contrôlera complètement un pays aussi étendu que la France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche et les Iles Britanniques réunies, plus une demi douzaine d'autres petits royaumes du continent européen. Je doute fort qu'il soit aujourd'hui, sage pour le gouvernement d'un pays libre — même celui du nôtre, de se désaisir absolument de ses pouvoirs. Je sais par les exemples que j'ai mentionnés, qu'une ligne de conduite tout-à-fait différente de celle que nous avons suivie a prévalu dans plusieurs parties du continent et dans quelques-unes de nos dépendances coloniales, mais, je dis que ce que vous vous proposez de faire maintenant serait inopportun, même en ce pays, et tout-à-fait désastreux appliqué au Nord-Ouest. Je dis, et il y a ici des honorables messieurs qui pourraient, s'ils le voulaient, confirmer mon opinion, que si vous proposiez un tel projet de loi dans les Etats de l'Ouest, ceux qui l'auraient présenté seraient obligés de s'enfuir s'ils tenaient à conserver leur vie, parce que dans cette région le peuple comprendrait quel pouvoir formidable et quel monopole écrasant ce projet de loi aurait pour effet d'établir.

L'honorable ministre des Travaux publics a désapprouvé le langage de mon honorable ami (M. Blake). Il l'a accusé d'avoir menacé le gouvernement, et d'avoir donné à entendre que si ce dernier présente cette mesure, les habitants du Nord-Ouest l'on feront rejeter. Tout ce que je puis dire, M. le président, c'est que lors que vous aurez un demi million de colons établis dans le Nord-Ouest, vous vous apercevrez qu'il est très difficile de faire exécuter les dispositions de ce projet de loi. Je crois que lorsqu'il y aura un quart de million de colons, vous aurez à répondre à des demandes très impérieuses pour l'abrogation de plusieurs de ses dispositions les plus importantes. Je vous dis, non comme une menace, mais comme un avertissement, que vous ferez bien de prendre en considération que vous préparerez les éléments d'une agitation formidable dans cette région. Vous savez que par vos bêtises vous avez causé la révolte la rivière Rouge et vous semblez vouloir en préparer une douzaine d'autres en faisant adopter ce projet de loi.

Parmi les autres accusations portées contre mon honorable ami (M. Blake), il y a celle-ci : que mon honorable ami s'est servi d'évaluations différentes et faites à diverses époques, du prix des terres. Mais, sans doute, qu'il l'a fait et c'était indubitablement son devoir de le faire.

La situation est radicalement changée depuis six ou sept ans ; il n'y a rien de plus évident que cela. Je dis que des conditions qui auraient été parfaitement acceptables, pour la construction du chemin en 1872 ou même en 1874, seraient excessivement extravagantes et déraisonnables dans l'état où nous nous trouvons. Je répète que chaque élément particulier qui peut affecter la condition du pays a été radicalement changé. Depuis dix ans, il y a eu révolution complète dans les prix de transport, sur tous les chemins de fer d'Amérique. Je crois être dans le vrai en disant qu'un tarif de moitié moindre que le tarif exigé il y a dix ans, est aujourd'hui accepté avec empressement par les propriétaires des chemins de fer les plus importants de l'Amérique. Ne savons-nous pas qu'il est fort à craindre que les sommes énormes que nous avons dépensées et que nous dépensons sur tout notre système de canalisation, seront rendues inutiles à cause des changements radicaux qui se sont opérés dans le coût du transport par chemin de fer ? Ne savons-nous pas qu'il s'est opéré un changement énorme dans le coût de la construction des parties les plus difficiles des chemins de fer ou, en tous cas, dans le prix des matériaux. Je dis que tout le monde sait que les améliorations dans le mode de forage du roc, la machine à creuser, et autres outillages perfectionnés, ont amené une énorme réduction. Citons comme exemple un fait dont l'honorable monsieur (sir Charles Fupper) s'est hautement félicité, les immenses avantages qui découlent de l'introduction des lisses d'acier, et tout ce qui a contribué à réduire énormément le prix de la construction des chemins de fer. Je ne dis rien de la possibilité d'une réduction encore plus considérable à l'avenir dans les tarifs de transport ou le coût de la construction, mais je crois que \$60,000,000 valent autant aujourd'hui pour la construction et l'équipement d'un chemin de fer à rampes de première classe que \$100,000,000 auraient valu il y a dix ans, lorsque ce projet a d'abord été pris en considération. Et non-seulement la valeur et le coût de la construction ont changé, mais, comme chacun le sait, il y a eu une énorme réduction dans la valeur de l'argent. Il y a eu une augmentation et un changement énorme dans la valeur des terres, principalement au Nord-Ouest.

M. le président, l'honorable ministre des chemins de fer a attiré l'attention de la Chambre sur le cas de feu M. Foster. Je puis lui donner sur ce cas quelques renseignements qui sont à ma connaissance personnelle. Il dit avec raison que M. Foster, il y a cinq ans, essaya vainement de construire quelques 85 milles de chemin de fer, à l'aide d'une certaine subvention représentée par l'intérêt, pendant vingt-cinq ans, sur \$7,500, je crois, plus 20,000 acres de terres par mille. Afin de démontrer les changements énormes qui se sont opérés dans le prix des terres, je puis dire—je crois qu'il y a ici des honorables messieurs qui connaissent M. Foster et qui pourront dire la même chose—que M. Foster dans la même année—je crois que c'était en 1875—en discutant la proposition dans mon propre bureau, j'étais alors ministre des finances, m'offrit de renoncer aux 20,000 acres de terre qu'il devait avoir pour un paiement en argent de \$1,000 par mille, ou 20 centins par acre. Mais nous ne crûmes pas opportun d'accepter cette offre, et c'est un fait bien connu que M. Foster n'a pu à l'aide de cette subvention, continuer la construction du chemin de fer. Il n'y a pas du tout de comparaison entre la valeur des terres en 1871, 1872, 1873, 1874 ni même en 1875 et leur valeur actuelle, en 1880. Ces terres que M. Foster aurait été bien aise de vendre à 20 centins l'acre, ou le privilège de prouder d'autres terres trouveraient aujourd'hui une vente facile, ainsi que l'honorable ministre le sait très bien, à \$2 ou \$2.50 l'acre, dans

ces parties du Nord-Ouest où il était alors parfaitement libre de les choisir.

Les honorables messieurs devraient encore retarder pour une autre raison. Non-seulement le prix des terres augmente, mais il nous est beaucoup plus facile de les garder. Il y a tout lieu de croire qu'une concurrence très-acharnée s'élèvera entre des compagnies rivales pour le commerce du Nord-Ouest, et, dans ces circonstances, je ne puis concevoir pourquoi l'honorable monsieur ne permettrait pas que le peuple fût consulté, que nous ayons le temps de communiquer avec nos commettants, le temps de savoir ce qu'ils pensent de ces propositions dont ils ne font que commencer à comprendre le sens et le but.

Mais ce ne sont pas là les seuls changements. La position de nations entières, sur le continent européen, a subi de profonds changements, à leur détriment et pour notre avantage, depuis 1872 ou 1874. Dans toute l'étendue des Iles Britanniques, il y a eu une série de saisons défavorables qui ont amené la famine dans certaines parties, ce qui a eu pour effet d'ébranler les bases mêmes de la société dans toute l'étendue de ces contrées, et qui auront pour effet, ainsi que l'honorable monsieur l'a très-bien dit, si nous savons en profiter, de nous procurer les moyens d'attirer une saine immigration sur nos rivages. Dans toute l'étendue de l'Europe, le peuple gémit sous le fardeau énorme qui lui est imposé pour l'entretien d'armées excessivement nombreuses, et bon nombre de ceux qui craignent que l'horrible guerre, ce volcan dont la lave est momentanément contenue, ne fassent subitement éruption, tournent leurs regards vers l'étranger, afin de découvrir un pays où ils puissent raisonnablement espérer vivre en paix des produits de leur industrie, sans être exposés aux exactions excessives auxquelles ils sont soumis dans leur pays.

Permettez-moi de donner un exemple à l'appui de ce que j'ai déjà dit au sujet du prix des terres. Je crois que le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba, jusqu'à 1880, a vendu 634,000 acres de terres pour la somme de \$4,334,338, près de \$7 l'acre, et je considère que c'est là une preuve passablement convaincante que mon honorable ami (M. Blake) avait parfaitement raison de dire que vous n'avez pas le droit, lorsque vous estimez la valeur de ce que vous êtes sur le point de donner à ces messieurs, pour la construction du chemin de fer, d'évaluer le terrain, non à sa valeur actuelle, mais à une valeur imaginaire qu'il a plu à l'un ou à l'autre d'entre vous, ou à toute autre personne, de leur attribuer, il y a cinq ans, avant qu'il existât aucune voie de communication praticable avec le Nord-Ouest.

Maintenant vous avez le moyen d'établir des communications par voie ferrée, grâce à l'esprit d'entreprise des capitalistes composant le syndicat actuel. Vous avez différents autres chemins de fer, entre les mains de diverses corporations, qui auraient été terminés dans peu d'années, de fait dans quelques mois, si vous n'aviez, de propos délibéré, enlevé à la population du Nord-Ouest la seule chance qu'elle avait d'obtenir une concurrence juste et sans restrictions en matière de prix pour les transports jusqu'au bord de la mer. Par la mesure que vous proposez maintenant, non-seulement vous privez des autres lignes rivales qui se seraient étendues jusque dans le Manitoba, mais vous anéantissez la valeur du chemin de fer que vous aurez bientôt terminé.

Notre intention était qu'une fois l'embranchement de la rivière Rouge terminé, la population possédât les avantages d'une ligne directe, rivalisant avec le chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba. Vous êtes maintenant à la veille de placer cette ligne en concurrence contre les mains d'un compétiteur. Comment pourrez-vous alors régler le tarif du transport sur une autre échelle de prix que celle qu'a soumis mon honorable ami, et qui représente l'extrême limite que le commerce pourra supporter ? Toutefois, nous avons aujourd'hui une connaissance du pays plus parfaite que celle que nous possédions autrefois. Je puis dire à

l'honorable ministre que le Canada tout entier et Ontario en particulier, portent à cette question le plus vif intérêt. Il n'existe pas dans Ontario un seul comté, un seul canton ou concession où vous ne puissiez rencontrer quelques hommes ayant voyagé au Nord-Ouest, qui n'aient un intérêt dans ce pays, qui n'y comptent des amis ou des parents et qui ne comprennent parfaitement de quels dangers cette mesure les menace.

Je dois dire maintenant, que les honorables ministres ont personnellement une bien faible connaissance du Nord-Ouest. Je ne condamnerai pas les honorables messieurs pour cela, car lorsqu'ils se rendent dans un pays comme représentants du ministère, il leur est difficile d'obtenir des informations exactes. Je sais dans quelle condition un ministre visite cette partie du Canada. Je sais qu'il est accablé d'ouvrage, entouré de tous côtés par des personnes dont l'intérêt est souvent de l'empêcher d'obtenir des renseignements précis sur les véritables intérêts du pays, c'est donc là une raison pour procéder avec beaucoup plus de prudence que n'en ont montré les honorables messieurs.

Je regrette de dire que l'honorable ministre de l'intérieur ne se trouvait pas en Chambre dans aucune des occasions où les honorables députés de la gauche ont longuement discuté la question. Nous devons supposer que l'honorable monsieur n'a pas voulu être témoin de la rude correction qu'il était du devoir de mon honorable ami (M. Blake) d'infirmer à son poupon, mais il n'est juste ni envers son parti ni envers le pays en ne restant pas en Chambre pour écouter les discours et répondre, s'il le peut, aux objections de mes honorables amis et ceux que je pourrai présenter moi-même ou d'autres députés contre le projet dont il est doublement responsable, en sa qualité de ministre de l'intérieur et de chef de l'administration.

D'un côté, je suis forcé d'admettre que j'ai une haute opinion de la capacité de l'honorable monsieur comme homme politique, mais quelle que soit sa capacité et son intelligence, on doit se rappeler qu'il n'a aucune espèce de connaissance personnelle de la question. Si je suis bien informé, il n'a jamais dépassé les confins du Canada dans la direction du Nord-Ouest. Je suis parfaitement certain qu'il n'a jamais été au Nord-Ouest, le pays sur lequel il règne aujourd'hui.

Avant de terminer mes observations, M. le président, je désire attirer l'attention sur une ou deux tentatives de réponse qui ont été faites aux arguments de mon honorable ami. Une des principales objections présentées par le ministre des travaux publics à mon honorable ami consiste dans le reproche d'avoir dit, il y a un an ou deux, que le coût du chemin qui doit être construit par le syndicat serait, selon toute probabilité, de \$120,000,000, alors que les chiffres soumis par l'honorable ministre des chemins de fer établissent que \$78,000,000 suffiront. Je proteste contre cette déclaration, et cela pour deux raisons. En premier lieu, l'estimation de la valeur des terres qui doivent être concédées est beaucoup trop basse; en prenant l'évaluation la plus basse, elles valent \$103,000,000 et non \$78,000,000. J'ajoute que l'honorable ministre des travaux publics ne doit pas ignorer que l'évaluation de mon honorable ami s'appliquait à un chemin de fer de premier ordre, sous tous les rapports, et non pas à un chemin de fer d'un type aussi inférieur que celui dont il s'agit dans le contrat actuel. Il n'y a aucune espèce de comparaison possible entre les exposés de faits de ces deux honorables messieurs, et on ne peut reprocher sans injustice à mon honorable ami d'avoir affecté à un chemin de fer de premier ordre un montant plus considérable que celui que l'honorable ministre des chemins de fer doit consacrer à un chemin du genre de celui dont j'ai parlé.

J'avais l'intention, M. le président, de m'adresser au ministre de l'intérieur, mais comme il n'est pas à son siège je renverrai à un autre jour les observations que je me proposais de faire à son sujet. Ce que je tiens à dire est

Sir R. J. CARTWRIGHT

ceci : maintenant nous demandons des délais. Nous savons parfaitement quel a été le verdict de la Chambre à l'époque du marché primitif pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Je prie la Chambre de se rappeler les protestations répétées qu'ont fait entendre les députés, non-seulement ceux qui faisaient partie de l'opposition, mais ceux qui occupaient une position indépendante, des instances que nous faisons pour obtenir du temps afin de réunir les informations nécessaires et de consulter le peuple sur cette question. Nous nous trouvions contraints de conclure le marché les yeux fermés et aujourd'hui nous nous trouvons, comme vous devez vous trouver vous-mêmes, engagés, sur tous les points, parce qu'on ne nous a pas laissé de temps et qu'on n'a pas pris, les précautions voulues en concluant le marché de 1871.

Notre tâche ne serait qu'un jeu d'enfant si nous n'étions liés par les obligations que nous avons prises alors si imprudemment. Tout fait supposer que nous renouvelons aujourd'hui la même folie et qu'elle sera pire peut-être que celle que nous avons déjà commise. Je rappelle les avertissements qui ont été donnés alors par sir Alexander Galt, par moi, ceux qui ont été donnés aussi par le député de Halton (M. MacDougall) et je regrette qu'il ne soit pas à son siège pour pouvoir lui rendre justice, et ceux du regretté Sandfield Macdonald. Et je rappellerai aussi le jugement qui a frappé deux ans plus tard, en 1873, ces hommes qui ont repoussé avec mépris les avis que nous leur avons donnés. Je crois que le pays est disposé à renouveler sa vengeance et si ces messieurs n'y prennent garde, l'arrêt qui les a frappés en 1873 les frappera encore en 1883.

Et maintenant, M. le président, permettez moi de vous rappeler une observation que je vous ai entendu faire soit dans cette Chambre, soit dans une discussion publique, je ne m'en souviens pas maintenant, mais qui a produit sur moi une vive impression. Vous étiez, à cette époque, permettez-moi de vous le dire, un baby politique, mais comme le dit le sage, on trouve chez les enfants une sagesse qui n'est pas confirmée par leurs actes dans un âge plus avancé. Quoiqu'il en soit, l'observation que vous faites alors, était que ce maudit, — je crois que c'est l'expression dont vous vous êtes servi, — chemin de fer du Pacifique, entraînerait la mort d'une demi-douzaine de ministères avant qu'on ait pu l'achever. Je crois que vous ne vous serez pas montré faux prophète en faisant cette prédiction. Vous voyez les mêmes hommes à la veille de commettre la même erreur, le même crime, si je puis l'appeler ainsi, et je suis sûr que s'ils persistent dans cette voie, s'ils forcent leurs partisans à les suivre, contre leur gré pour un grand nombre, — sans délai, sans discussion raisonnable, sans avoir pu se mettre en rapport avec leurs commettants, sans essayer de s'assurer quelle est la véritable opinion de la population de ce pays, — s'ils les forcent à voter pour leur folie, — les forcer de nouveau comme ils l'ont fait déjà, ils iront au devant du sort qui les attend, dès que le peuple aura l'occasion de se prononcer par le scrutin.

Sir CHARLES TUPPER. La Chambre m'ayant témoigné tant d'indulgence lorsque je lui adressé la parole l'autre jour pendant si longtemps, je ne veux, pas à cette phase de la discussion, intervenir avant que les honorables députés des deux côtés de la Chambre qui désirent exprimer leur opinion dans ce débat, aient eu l'occasion de parler. Je ne prends la parole que pour relever une phrase dont l'honorable préopinant s'est servi en commençant son discours. Je sais, M. le président, que la Chambre me donnera raison lorsque je dirai que l'honorable député, après avoir lu une partie de mon dernier discours, a été obligé de corriger lui-même la fautive interprétation qu'il avait donnée à mes paroles. Je laisse à la Chambre le soin de juger si je ne suis pas fondé à dire que l'honorable député, se sentant incapable de traiter cette grande question sur le ton qu'elle exige, a préféré se tourner vers moi pour se répandre à mon adresse

en lâches et grossières personnalités. L'honorable ministre des finances dit qu'insulter est dans la nature de l'honorable préopinant, que c'est plus fort que lui. Bien que je regrette l'insulte faite à la dignité de la Chambre par les lâches insinuations de l'honorable député qui ne devrait pas s'abaisser à de telles injures, j'avoue que de semblables paroles venant d'une telle source, ne me blessent guère. Si j'avais à choisir mon insulteur, il me serait agréable d'être insulté par l'honorable député. Je ne puis oublier que pendant les quatre dernières années, l'honorable député a insulté à la Chambre et manqué aux convenances d'une façon inouïe, en lançant de viles insinuations à l'adresse du chef du gouvernement actuel. A quoi ont servi ces lâches insultes ? A-t-il fait tort à l'honorable ministre qu'il a injurié ? M. le président, lorsque le pays a eu à se prononcer entre eux, il a oublié autant que faire se pouvait de voter pour l'honorable député et l'administration dont il était un membre marquant. Les électeurs ne lui ont pas même donné un siège en Parlement, et le pays n'a renvoyé en Chambre qu'une poignée de députés appartenant au gouvernement et au parti dont il était membre. Ainsi, je répète que si j'avais eu à choisir mon insulteur, rien ne m'aurait fait plus de plaisir que d'être insulté par l'honorable député, et de le voir diriger contre moi de lâches insinuations. Je dois tenir comptes de certaines choses lorsqu'il s'agit de lui. Les hommes jugent leurs semblables d'après leur propre cœur. Le malhonnête homme soupçonne de la malhonnêteté chez les autres. L'homme pervers consultant son cœur, se dit : " Qu'est-ce que je ne ferais pas, si j'en avais la chance ? " Il soupçonne les autres de bassesse, de lâcheté et de déshonneur. M. le président, quelle est ma position en cette affaire ? Il s'est risqué à faire allusion aux contrats du chemin de fer du Pacifique canadien. Quelle est ma position à cet égard devant le Parlement et le pays ? Si jamais un ministre de la Couronne, un ministre des travaux publics, a occupé une position inattaquable, ce ministre c'est bien moi. Avant la réunion du présent Parlement, le devoir m'a incombé d'adjuger des contrats du Pacifique pour un montant de vingt-six millions de piastres et à la réunion du Parlement, il y a deux ans, j'ai mis devant cette Chambre, à la demande de l'honorable député, tous les documents se rapportant à ces contrats, qu'il désirait avoir, et avec tout cela entre les mains de l'opposition et avec mille occasions de m'attaquer, aucune insinuation n'a été dirigée contre moi. Après la prorogation, le rédacteur-proprétaire d'un journal, (le *Globe* de Toronto,) qui, je suis heureux de l'apprendre, est assez près de moi maintenant pour entendre ma voix, puisant un noir venin dans le fond de son cœur, s'en alla dire dans ce journal des choses qui, si la moindre d'entre elles eût été vraie, auraient posé ses chefs et hommes indignes de la confiance publique. S'il y avait un mot de vrai dans les diatribes, dans les diffamations de ce journal, il ne ferait que prouver que le parti dont il est l'organe, a le malheur d'être représenté en Chambre, par des hommes tout-à-fait incapables de remplir leur devoir. Les dires de ce journal feraient croire que ces honorables députés, ayant en mains tous les documents, n'ont pu, avec toute leur habileté, avec leur connaissance des actes des ministres, trouver rien à redire ! Comment un tel journal a-t-il pu avoir l'audace d'insulter à l'intelligence de ses lecteurs, au point de remplir ses colonnes de calomnies et de mensonges après la prorogation des Chambres, quand son rédacteur savait que lorsque tous ces documents étaient entre les mains des députés, il ne s'était pas trouvé un seul d'entre eux pour lancer la moindre insinuation à mon adresse ! Qu'est-il arrivé ensuite ? On vint nous dire d'attendre la réunion des Chambres et qu'alors on verrait où en serait le ministre des chemins de fer. Le Parlement se réunit ; l'honorable député demanda de nouvelles informations et de nouveaux documents ; ils lui furent donnés. L'opposition eut ces documents pendant des semaines et

malgré toutes les accusations de la presse, le parlement fut prorogé sans qu'un seul député se présentât pour endosser les mensonges et les calomnies de ce journal menteur et calomniateur. Voilà ma position en Chambre : voilà ma position à la troisième session du parlement. Et mis au pied du mur par les défis qu'il a lancés dans les assemblées publiques, défis de discuter ma conduite en Chambre ou hors de la Chambre, ou de la soumettre à l'enquête de n'importe quel tribunal, l'honorable député ne s'aventure qu'aujourd'hui, non pas à formuler une accusation, mais à commettre la plus grande lâcheté dont un homme puisse se rendre coupable envers son semblable : celle de lancer une indigne insinuation. Supposez maintenant qu'au lieu de me trouver dans cette position inattaquable, torturé comme jamais homme public l'a été à l'égard de ses actes publics qui ont été attaqués, supposez qu'au lieu d'occuper cette position, j'aie été accusé comme serviteur du public, de la vente d'une propriété publique ; supposez qu'on m'ait chargé de vendre pour trois millions de piastres d'obligations du Canada, et que je sois parti pour l'Angleterre ; et, supposez qu'une fois là, j'aie adopté un mode nouveau et différent de celui que suivaient mes prédécesseurs, pour la vente de ces obligations, et qu'au lieu de les offrir à la concurrence publique, je les aie vendues en vertu d'un marché secret, conclu de moi seul ; et supposez qu'à mon retour, je n'eusse pas été à même de dire ce qu'elles valaient, et que le nom de l'acheteur m'ayant été demandé, je n'eusse pas voulu le faire connaître jusqu'à l'heure présente. Que serait-il arrivé ? Oh ! alors, M. l'Orateur, j'aurais pardonné à l'honorable député d'avoir risqué ses lâches paroles, je l'aurais excusé d'avoir oublié les convenances non envers moi, mais à son égard.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Je ne suis pas étonné de voir que l'homme qui n'a qu'à regarder à sa droite, lorsque ses amis et collègues sont à leurs sièges, pour voir l'homme aux autres dix mille piastres et à sa gauche pour voir l'homme aux trente deux mille piastres, n'aime pas qu'on lui rappelle cette page infâme de notre histoire, l'époque où l'honneur du Canada, les intérêts de notre pays furent sacrifiés et vendus par ces hommes, autant qu'il leur était possible de le faire, pour les trois cent mille ou deux cent mille piastres de Sir Hugh Allan, et je dois dire à cet honorable monsieur que bien que j'aie pu m'excuser de n'avoir pas abandonné son chef à cette heure d'épreuve, cependant, après que ces actes eussent été commis, je le tiens au moins pour complice après le fait, et pour presque aussi coupable que l'homme qui était lui-même un criminel. Quant à l'insinuation qu'il ose lancer contre moi, chaque habitant de Londres qui connaît un peu la bourse, chaque homme connaissant l'histoire financière du Canada, sait parfaitement que jamais insinuation ou déclaration plus fautive n'a été faite que celle allant à dire que j'ai inventé une nouvelle manière de vendre les bons du Canada. J'ai adopté le plan adopté par mes prédécesseurs, plan qui a été approuvé par les autorités à Londres, et que je croyais le plus propre à servir les intérêts du pays. Et si cette opération eût pu exciter le moindre soupçon, MM. Baring & Glynn, ou Sir John Rose auraient eu à en répondre, mais non pas moi.

M. PLUMB. Je crois pouvoir attirer l'attention des honorables messieurs des deux côtés de la Chambre sur l'inconvenante sortie faite par l'honorable préopinant. Je siége en cette Chambre depuis de longues années, et je ne me rappelle pas, durant toute la période orageuse des cinq années que nous avons passées dans l'opposition et pendant lesquelles ces honorables messieurs se sont livrés aux récriminations les plus grossières, avoir jamais entendu un député violer les convenances de la discussion, ou insulter au décorum de la Chambre comme l'honorable préopinant vient de le faire ; et je dis que la cause que ce monsieur veut défendre doit être bien mauvaise, puisqu'il est obligé d'avoir

recours à l'espèce d'argument dont il s'est servi ce soir. Je dis que sa cause doit être désespérée, puisque'il traîne dans un débat comme celui-ci,—un débat si important,—un débat qui devrait être traité sérieusement par l'homme qui a été ministre des finances de ce pays, puisqu'il traîne dans ce débat des accusations aussi grossières, des insinuations aussi calomnieuses. S'il est quelque chose qui soit propre à ramener ceux qui hésitaient à se prononcer sur cette question, c'est bien le langage employé par l'honorable monsieur. Malgré tout ce que j'ai entendu de sa part, bien que je connaisse sa manière de combattre et que je ne puisse la mieux qualifier qu'on disant qu'elle consiste à lancer du vitriol du haut de la tribune publique d'un bout à l'autre du pays, je n'ai jamais entendu rien d'aussi grossier que ce que j'ai été obligé d'écouter ce soir, et je crois qu'en exprimant mon indignation, je réponds aux sentiments de tous les membres de cette Chambre. Je dis qu'un tel langage ne sera pas toléré, ni par la Chambre ni par la population du Canada, et j'espère que chaque mot de cette discussion sera connu du peuple afin que ce dernier sache bien quelle espèce d'arguments emploie un député de la part duquel,—à en juger par la position qu'il a occupée, l'une des positions les plus responsables qui aient jamais été occupées par aucun des honorables membres de la gauche—de la part duquel, dis-je, nous étions en droit d'attendre une conduite plus digne. Il m'a fait plaisir de voir mon honorable ami se lever et défier les messieurs de la gauche de formuler franchement et ouvertement les accusations impliquées dans leurs insinuations contre lui. Je suis heureux qu'il se soit levé en face de l'homme qui déversait son venin sur lui dans la presse chaque semaine et chaque mois avec une malice diabolique, qui s'arrêtait juste à la limite de la diffamation, et qui n'a jamais été égalée dans la presse du pays, si violente qu'elle soit. Oui, l'occasion était bonne, et j'espère que tous les messieurs qui étaient à la portée de sa voix, ont profité de leur expérience de ce soir. Nous ne sommes pas dans les dispositions voulues et le temps serait bien mal choisi pour commencer un nouveau débat en réponse à l'honorable monsieur, qui a non-seulement rabaisé la discussion, mais a formulé, presque à chaque parole de son argumentation des faussetés qui peuvent être réfutées par le premier auditeur venu. Son discours peut être réfuté point par point en consultant le statut. Il vient de dire que cette compagnie qui doit être légalement constituée, pourra exiger les tarifs qu'il lui plaira. Il n'avait qu'à ouvrir le statut pour constater que bien que le statut général permette à une compagnie de chemin de fer d'exiger un tarif pouvant lui rapporter 15 pour cent sur son capital payé, dans le cas de ce syndicat la restriction a été fixée de 15 à 10 pour cent. L'honorable monsieur aurait pu facilement constater qu'aucun tracé de cette ligne ne peut être choisi sans l'approbation du gouverneur en conseil. Il aurait pu voir facilement que le type qui devait servir à l'acceptation de cette ligne, est le type du chemin de fer "Union Pacific," tel que construit d'abord. C'était alors la seule ligne qui fût analogue à celle-ci, et l'honorable monsieur sait qu'en lançant les viles insinuations dont il a parsemé son discours—ces fleurs de rhétorique par l'emploi desquelles l'honorable monsieur se distingue—l'honorable monsieur s'est battu les flancs pour s'exalter au point d'atteindre un tel degré de violence, que lorsqu'il a commencé il était presque impossible d'entendre sa voix. Mais je dois dire que, sans parler du venin dont ce discours est chargé, je n'ai jamais entendu, même de sa part, un discours aussi dépourvu d'arguments, et je crois que les honorables messieurs de la gauche, auxquels il semblait s'adresser spécialement, ont été tout à fait décontenancés, d'abord par la colère à laquelle il s'est livré en abordant le sujet, et ensuite par la faiblesse avec laquelle il a traité la question. Je n'ai pas d'objection à ce que ces arguments soient livrés à la publicité sans que personne essaie à les réfuter. Je ne crois pas que

M. PLUMB

rien de ce qui a été dit en cette Chambre soit plus de nature à prouver la justice de notre cause. Je ne crois pas que rien puisse être dit de notre côté qui soit de nature à mieux attirer l'attention du public sur les avantages de ce contrat. Je crois que quelques autres discours comme celui-là suffiront à nous mettre en état de soumettre la question au pays. Lorsque le moment d'en appeler au peuple sera arrivé, le jugement que portera ce dernier sur le compte de cet honorable monsieur et de ses confrères, sera semblable à celui qu'il a donné en septembre 1878, jugement qu'il a contribué à faire rendre par les discours qu'il a prononcés durant la campagne électorale et duquel ses amis politiques doivent le tenir en grande partie responsable. C'est un fait notoire que cet honorable monsieur, avec l'aide d'un journal qui publiait ses discours *in extenso*, a été la cause principale de la déception par laquelle un parti brillant et intelligent a été tellement défait, que, pour me servir d'une expression que j'emprunte avec plaisir à l'honorable chef de l'opposition, lorsqu'il est revenu au Parlement il ne comptait plus qu'une faible escouade sous les ordres d'un caporal.

M. BLAKE. Je prends la parole non pour parler sur la question débattue mais tout simplement pour exprimer le regret que j'éprouve d'avoir entendu le discours du préopinant et de l'honorable ministre des chemins de fer. Si l'honorable ministre des chemins de fer avait quelque raison de se plaindre de l'allusion de mon honorable ami, je crois qu'il aurait mieux servi sa propre cause, mieux respecté la dignité de cette Chambre et inspiré plus de confiance dans sa défense contre l'accusation, s'il était resté dans les limites du langage parlementaire. Je crois que c'est très mal de la part d'un député, quel qu'il soit, lorsqu'il se croit lésé, de se mettre dans le tort en employant le langage que l'honorable monsieur a employé, langage qui était certainement très contraire aux convenances parlementaires. Nous l'avons entendu dire, "vil," "indigne d'un homme," "menteur," "calomniateur," "absolument dépourvu d'honneur."

M BOWELL. C'est très vrai.

M. BLAKE. Nous avons entendu de sa part une répétition à l'adresse de l'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright), de ce qu'il reprochait si amèrement à l'honorable député de Huron-Centre de lui avoir imputé. Or, s'il est repréhensible de la part de l'honorable député de Huron-Centre de faire une insinuation contre l'honorable monsieur, insinuation qu'il a retiré immédiatement après avoir lu publiquement le discours dans les débats, et accepté l'explication de l'honorable monsieur, est-il juste de la part de l'honorable ministre des chemins de fer, de lancer une insinuation contre l'honorable député de Huron-Centre? L'honorable ministre des chemins de fer dit que l'honorable député de Huron-Centre a fait une vente en secret, par marché privé, de £3,000,000 d'obligations sur le marché de Londres, et qu'il n'a jamais donné les noms, de plus qu'il a refusé de les donner. Il n'y avait qu'une seule interprétation à donner à l'insinuation, c'est qu'il y aurait eu des transactions personnelles et malhonnêtes de la part de l'honorable député de Huron-Centre dans cette affaire. L'honorable ministre des chemins de fer ne rend pas son attitude meilleure aux yeux du pays lorsqu'il réplique à des insinuations portées contre lui en faisant des insinuations contre d'autres. J'ose dire que cette Chambre serait beaucoup plus respectée à l'avenir si nous nous abstenions, pendant le reste de cette session de nous servir d'un langage aussi contraire aux convenances parlementaires que celui qui a été employé ce soir.

Je dirai plus, je ne crois pas moi-même que ce mouvement d'indignation que l'honorable monsieur,—et nous savons qu'il excelle dans les mouvements d'indignation— a dirigé contre l'honorable député de Huron-Centre parce qu'il croyait atteindre quelqu'autre personne en frappant

sur ce dernier, je ne crois pas, dis-je, que ce mouvement soit naturel. Je dis qu'il est dérogameur à la dignité de la Chambre que des honorables députés attaquent des personnes qui n'ont pas la permission de se défendre, et emploient à leur adresse un langage aussi grossièrement blessant, je dois le dire, que celui qui a été employé par l'honorable monsieur. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il éprouve et à ce qu'il exprime des sentiments très peu charitables, parce que sa conduite publique a été attaquée, mais je crois qu'il vaudrait mieux, de part et d'autre, nous efforcer de respecter la dignité de la Chambre et nous montrer plus charitables les uns envers les autres en nous abstenant, dans tous les cas, quelles que soient les accusations que nous soyons forcés, dans l'accomplissement de nos devoirs publics, de porter contre un côté ou l'autre, d'employer un langage offensant et contraire aux convenances parlementaires, comme l'ont fait l'honorable député de Niagara et l'honorable ministre des chemins de fer.

M. BOULTBEE. L'honorable député de Durham-Ouest est bien bon de sermonner la Chambre sur les convenances et je crois que cela produira beaucoup de bien. Cela nous fera beaucoup de bien sans doute si nous adoptons le ton modéré dans lequel il vient de poser les règles qui doivent nous guider. Il est certainement inconvenant que nous nous permettions d'employer un langage blessant. Les hommes à convictions profondes et doués d'un caractère impressionnable, lorsqu'ils sont aiguillonnés par l'attaque, sont exposés à oublier momentanément le sentiment de leur dignité et à dire des choses qu'ils ne devraient pas dire. Je suggérerais à l'honorable député de Durham-Ouest, si un député occupant une position aussi humble que la mienne pouvait oser donner un petit avis à un homme occupant une position aussi éminente, et s'il désire produire l'effet qu'il prétend vouloir produire s'il est sincère sur cette question, qu'il tâche d'user un peu de son influence auprès de quelques uns de ses partisans. Je croyais moi-même, pendant que l'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) était à dire des choses très dures, que le député de Durham-Ouest les lui inspirait. Si je me suis trompé, je retire cette remarque. Je suis très heureux de voir que l'honorable monsieur fait de la tête un signe négatif, et de savoir que je me trompais. Si l'honorable monsieur est sincère, cependant, dans son désir de ramener le débat sur un terrain convenable, il peut le faire efficacement et paisiblement, et sans nous enseigner à nous, membres de la droite, comment nous devons discuter, s'il veut tourner son attention, sincèrement et énergiquement du côté de l'honorable monsieur qui siège à côté de lui. Il peut ainsi travailler sincèrement et employer utilement son temps s'il peut modifier le caractère de cet honorable monsieur de manière à ce qu'il soit tenté moins souvent de venir insulter aux bons sentiments de la Chambre. S'il réussit dans cette tâche il aura accompli une bonne œuvre. Il n'est certainement pas convenable qu'un homme occupant la haute position de l'honorable député de Durham-Ouest, se permette les remarques qu'il a faites relativement au ministre des chemins de fer et au député de Niagara. Il n'est pas bien de sa part de censurer ces messieurs lorsqu'ils ont été poussés aux représailles par les attaques de l'honorable député de Huron-Centre, et de ne pas adresser un seul mot de blâme à ce dernier. Il semble tolérer volontiers la violence la plus outrée, les insultes et les injures les plus sanglantes, des excès de langage qui restent, qui sont publiés et qui ne s'oublient jamais, pourvu que ces injures soient lancées par ses partisans. On doit avoir beaucoup d'indulgence à l'égard d'hommes qui sont l'objet, dans l'enceinte parlementaire, de viles insinuations, si viles que si elles contenaient une parcelle de vérité elles perdraient un homme, non-seulement dans l'estime des honorables députés avec lesquels il siège mais le condamneraient aux yeux du public comme indigne de la haute position qu'il

occupe. On doit pardonner beaucoup à des hommes ainsi attaqués. Je crois pouvoir dire en toute sincérité, que si le député de Durham-Ouest, est sincère dans son désir de voir nos débats convenablement conduits, d'empêcher les orateurs de descendre sur le terrain des personnalités, qui détournent les esprits des véritables sujets de discussion, il fera mieux d'employer dans ce but toute son énergie à corriger les habitudes de l'honorable monsieur qui siège à côté de lui.

M. BUNSTER. Ce débat est très préjudiciable au chemin de fer Pacifique canadien. Je crois que le ministre des chemins de fer oublie que le député de Huron-Centre (sir Richard C. Cartwright) a pour but d'essayer à nuire à cette entreprise. De là, probablement, sa raison pour essayer à gagner un certain avantage en disant ce qu'il a dit afin de faire perdre patience au ministre des chemins de fer. Je demanderai donc à la Chambre de s'ajourner jusqu'à ce que les esprits se soient suffisamment calmés pour traiter la question du chemin de fer Pacifique canadien. Ce sera plus avantageux pour le pays que de continuer le débat sur ce ton. Je propose donc l'ajournement.

Le comité s'ajourne et fait rapport.

Sir LEONARD TILLEY propose l'ajournement de la Chambre.

M. BLAKE demande quelle est l'intention du gouvernement au sujet de l'ajournement de Noël.

Sir LEONARD TILLEY dit que très-probablement le gouvernement pourra faire connaître son intention lundi prochain.

La Chambre s'ajourne,
à 11.45, p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 20 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à 3 heures.

PRIÈRE.

PRÉSENTATION D'UN BILL.

M. GAULT présente un bill à l'effet de constituer "La compagnie de Naufrage et de Sauvetage du Canada".

Ce bill est lu la première fois.

CONTRAT POUR LE TRANSPORT DES MALLES DE WINNIPEG A SAINT-ALBERT.

M. ROYAL. Le gouvernement a-t-il fait un nouveau contrat pour le transport des malles de Winnipeg à Saint-Albert, dans les territoires du Nord-Ouest; et dans ce cas, le nouvel entrepreneur a-t-il commencé l'exécution de son contrat, le 11 octobre, ainsi qu'il était tenu de le faire suivant l'annonce du département à cet effet?

M. LANGEVIN. En vue du projet d'extension du chemin de fer du Pacifique dans cette direction, le directeur-général des postes a passé un contrat pour la durée d'une année seulement, à compter du 1er novembre 1880, pour la route entre Edmonton et Winnipeg, avec M. James McLean, de Winnipeg. Ce contrat a été prolongé jusqu'au 31 octobre, sur la représentation du ci-devant entrepreneur, l'honorable James McKay.

CHEMIN DE FER DU CAP TOURMENTE.

Sir ALBERT SMITH. Le gouvernement se propose-t-il de prendre, au cours de la présente session, des mesures en vue d'assurer la construction du chemin de fer du Cap Tourmente?

Sir CHARLES TUPPER. Le gouvernement n'est pas encore décidé à pourvoir, cette session, à la construction du chemin de fer du cap Tourmente.

LE HACHAGE DU TABAC.

M. STRANGE. Le gouvernement se propose-t-il de modifier en aucune manière les règlements de l'accise actuellement en vigueur défendant aux marchands de tabac qui font le commerce de détail, de hacher le tabac et de le vendre en cet état ?

M. MOUSSEAU. Le gouvernement n'a pas l'intention de faire subir aucun changement aux règlements existants. Je dois ajouter qu'il n'y a aucun règlement d'accise qui défende l'usage de petits instruments pour couper le tabac, tels que ceux dont on se sert pour couper à la main les tablettes. Mais beaucoup de marchands de tabac qui ne possèdent pas de licence de fabricants, ont dans leurs magasins de grandes machines pouvant hacher plusieurs centaines de livres de tabac par jour. L'emploi de ces machines constitue évidemment une infraction à la loi et en le tolérant on faciliterait la vente du tabac haché n'ayant pas payé de droits.

RÉPARATIONS DU CANAL CHAMBLY.

M. BENOIT demande si le gouvernement a l'intention d'affecter les fonds nécessaires pour faire de grandes réparations au canal de Chambly, afin de le mettre en état de rencontrer convenablement les besoins de transport d'un commerce considérable entre ce pays et les Etats-Unis.

Sir CHARLES TUPPER. L'ingénieur en chef des canaux du Canada étudie actuellement la question, j'ai attendu son rapport avant de décider ce qu'il était nécessaire d'entreprendre.

JUGE RÉSIDENT A RIMOUSKI.

M. Fiset. Est-ce l'intention du gouvernement de nommer bientôt à Rimouski un juge résident, en remplacement de feu l'honorable juge Maguire ?

Sir CHARLES TUPPER. Telle n'est pas l'intention du gouvernement.

STATIONS DE SAUVETAGE.

M. KEELER. Le gouvernement se propose-t-il, vu le grand nombre de pertes de vies récemment causées par des naufrages, d'établir des stations de sauvetage sur le lac Ontario ?

M. POPE (Queen's). Le gouvernement n'a pas l'intention d'établir des stations de sauvetage sur le lac Ontario. Le gouvernement serait disposé volontiers à fournir des bateaux devant être stationnés dans les endroits dangereux, pourvu que les particuliers ou les municipalités se chargent d'organiser le service. Il n'existe pas de stations de ce genre en Angleterre.

LA DETTE PUBLIQUE.

M. CHARLTON. Le gouvernement fera-t-il connaître à cette Chambre le chiffre exact de l'augmentation de la dette publique pendant l'exercice se terminant le 30 Juin dernier ?

Sir LEONARD TILLEY. Je ne puis fournir à l'honorable député les chiffres exacts, mais je puis lui indiquer le montant à \$1,000 près ; il s'élève à environ \$9,453,000.

DROIT SUR LE SEL.

M. FARROW. Le gouvernement se propose-t-il d'en agir, pour le sel comme il l'a fait pour d'autres produits

Sir A. J. SMITH

manufacturés du Canada, en le protégeant d'une manière modérée contre les grandes quantités de ce même produit importées en ce pays chaque année ; à l'exception, toutefois, du sel employé à la préparation du poisson ?

Sir LEONARD TILLEY. Le gouvernement n'a pas l'intention de demander au Parlement, cette session, de changer les droits sur le sel.

MANDATS DE POSTE.

M. WHELER. Le gouvernement se propose-t-il de réduire bientôt le tarif imposé pour les mandats de poste émis en Canada et payables en ce pays, en Angleterre ou aux Etats-Unis ?

M. LANGEVIN. Nous avons entamé une correspondance à ce sujet ; il m'est impossible de donner une réponse positive à l'honorable député.

COMMUNICATION PAR BATEAUX A VAPEUR ENTRE SAINT JEAN, N.-B., ET L'ANGLETERRE.

M. WALLACE (Norfolk-Sud) au nom de M. DOMVILLE. Le gouvernement se propose-t-il d'ouvrir, cette année, un crédit pour subventionner une ligne de steamers entre le port de Saint-Jean, N.-B., et l'Angleterre ?

Sir JOHN A. MACDONALD. La question occupe maintenant l'attention du gouvernement.

LES BIENS DES FAILLIS.

M. WELDON. Le gouvernement se propose-t-il de présenter quelque mesure touchant la disposition des biens des faillis ou de personnes insolvables, ou pour venir en aide aux personnes en faillite ou insolvables ?

M. McDONALD (Pictou). Le gouvernement n'a pas l'intention de présenter une loi de ce genre, dans le cours de la session.

LE MAITRE DE POSTE DE DOMINION CITY.

M. ROYAL. Le gouvernement se propose-t-il de changer le maître de poste de Dominion City, ou d'améliorer d'une autre manière la tenue du bureau de poste de cette localité ?

M. LANGEVIN. Le gouvernement n'a pas l'intention de déplacer le maître de poste de Dominion City, mais il a pris des mesures pour améliorer l'administration du bureau de poste de cette localité.

L'AJOURNEMENT DES FÊTES.

M. BLAKE. Je renouvelle la question que j'ai posée mardi et demande ce que le gouvernement a l'intention de proposer à la Chambre, au sujet de l'époque de l'ajournement et de sa durée.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je proposerai, mercredi prochain, que lorsque cette Chambre s'ajournera jeudi prochain, elle reste ajournée jusqu'au mardi suivant à 3 p.m. ; et que lorsqu'elle s'ajournera jeudi, le 30 de ce mois, elle reste ajournée jusqu'au mardi suivant, à 3 p.m.

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET VENTE DES BILLETS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. LANDRY.

Motion :

"Etat indiquant, depuis le 1er décembre 1879 jusqu'au 30 novembre 1880, ces deux jours inclus, avec le nom des différentes stations, 1. Le nombre des billets qui ont été vendus à chacune des différentes stations situées sur le parcours du chemin de fer Intercolonial ; 2. Le montant de tonnes de fret expédiées de chacune des stations situées sur le parcours du chemin de fer Intercolonial ; 3. Le montant de tonnes reçues à chacune

des susdites stations; 4. Le montant du salaire annuel donné à chacun des chefs de gare, de chacune des stations situées sur le parcours du chemin de fer Intercolonial."

Sir CHARLES TUPPER. Je n'ai pas d'objection à fournir les informations demandées par cette motion, mais si l'honorable député veut bien s'adresser au ministère on lui fournira facilement les moyens d'établir une comparaison entre le travail qu'il y a à faire dans chaque station et les appointements payés aux chefs de gare. Je prierais mon honorable ami d'adopter ce moyen car la préparation de ces rapports demanderait beaucoup de travail et de dépenses, et à moins que le public puisse y trouver quelque avantage, je crois qu'il n'est pas nécessaire de multiplier le travail et les dépenses.

Motion retirée du consentement de la Chambre.

LE PORT DE HALIFAX.

Motion :

" Copie de toute correspondance, par lettres ou télégrammes, échangée entre le ministère des chemins de fer et canaux, ou ses officiers, et les propriétaires de steamers ou leurs agents, et autres, au sujet du tarif pour le transport du grain en Angleterre, *visé* Halifax, ou se rapportant en quelque manière à la question du transport du grain ou autres produits par le chemin de fer Intercolonial et par steamers ou autres navires, du port d'Halifax en Angleterre."

M. RICHEY. Le but que je me propose, en pré-sentant cette motion, est d'obtenir des informations relatives aux efforts qui ont été faits pour réaliser les espérances de la population de Halifax, au sujet du transport des grains en Angleterre par la voie de ce port. Cette question préoccupe depuis longtemps au plus haut degré le collège électoral que je représente, et l'intérêt qu'elle excite n'a fait que s'accroître ces temps derniers. Je ne la présente pas comme question purement locale, mais comme une question d'intérêt local intéressant en même temps toutes les parties du Canada au point de vue de l'accroissement des facilités commerciales; je ne la considère pas comme simple question locale, mais je lui accorde une grande importance nationale et je suis sûr que tous les membres de cette Chambre comprendront que je suis dans le vrai, s'ils se rappellent les discours qui ont été prononcés avant l'union de ces provinces, les brillantes espérances auxquelles se livraient ceux qui ont pris l'initiative du mouvement de l'union, les perspectives encourageantes qu'ils ont fait naître, et j'ajouterais les promesses qui ont été faites à cette occasion.

En jetant un coup d'œil, ce matin, sur le rapport des débats relatifs à la confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, j'ai été frappé de la grande importance que l'on a accordée à la navigation dans les discussions qui ont précédé l'adoption de ce grand projet. Je ne fatiguerais pas la Chambre par la lecture de longs extraits de discours, mais je crois devoir lui faire deux ou trois citations. A la page huit de ces débats, je vois que sir E. P. Taché, après avoir parlé des grands avantages qui résulteraient d'une union des provinces maritimes avec le Canada, après avoir fait le tableau de leurs différentes ressources: mines et pêcheries, et fait allusion à l'industrie de la construction des navires, s'exprime ainsi :

"Quant à leurs ports, j'ai eu la bonne fortune de les visiter personnellement et je dirai qu'ils ne peuvent être surpassés par aucun; et, de fait, je crois qu'ils sont sans pareils au monde. Je citerai entre autres celui de Halifax et je prierais les honorables députés de se figurer une rade étendue, protégée par plusieurs îles qui s'élèvent dans la mer, et sur lesquelles viennent s'amortir les flots du large même dans les plus grandes tempêtes. Ce magnifique havre peut abriter et mettre en parfaite sûreté plus de 100 des plus gros bâtiments. Ce n'est pas tout; à la partie est où il va en diminuant, tout en conservant une grande profondeur d'eau on y entre dans un large bassin naturel tracé pour ainsi dire, comme avec le compas, et d'une étendue suffisante pour contenir tous les navires du globe. L'entrée de ce magnifique havre a été rendue inaccessible à l'ennemi au moyen de fortifications construites à son ouverture; et cette entrée pourrait, en outre, être obstruée de manière à ce qu'aucune flotte ennemie ne puisse y rentrer. * * * Sous l'Union, le Canada aura sa part de ces avantages, et avec les rades de Halifax et de Québec, il aura raison d'être fier de sa position."

Et Sir George E. Cartier, ce grand homme d'Etat, qui s'était fait une idée exacte des avantages qui pourraient résulter de l'union de ces provinces, ayant visité la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, parle en ces termes :

" J'ai dit dans des assemblées, dans les provinces maritimes, que par son territoire, sa population et sa richesse, le Canada était supérieur à aucune des autres provinces, mais qu'en même temps il manquait d'un élément essentiel à sa grandeur nationale,—l'élément maritime, et que le commerce du Canada est si étendu que des communications avec l'Angleterre pendant toute l'année lui sont absolument nécessaire. Il y a vingt ans les mois d'été suffisaient pour les besoins de notre commerce avec l'Angleterre, à présent, ce système serait insuffisant, et pour nos communications durant l'hiver nous sommes laissés à la merci de nos voisins américains, sur le territoire desquels nous sommes obligés de passer. J'ai dit aussi que, dans la position particulière où nous nous trouvons, une guerre avec les Etats-Unis nous enlèverait nos hivers d'hiver. Le Canada possède les trois éléments qui font les grandes puissances: la grandeur, le territoire et la population, mais il lui manque l'élément maritime que pour l'avantage de tous; les provinces intérieures lui apporteraient en s'unissant à lui."

Un autre homme d'Etat dont les opinions doivent toujours être reçues avec respect, sir Alexander Galt, parlant du développement des intérêts matériels des provinces qu'amènerait l'union, fait les remarques suivantes au sujet des ressources de l'Amérique Britannique du Nord :

" Dans les fertiles terres à blé de l'ouest, nous possédons, peut-être, un des plus beaux pays agricoles de ce continent; nous possédons dans le Canada Est et le Canada Central, des facilités pour les industries manufacturières, qui ne sont inférieures à aucune dans tout le monde, pendant que les provinces maritimes possèdent en abondance le plus précieux des minéraux,—le charbon, et les pêcheries les plus magnifiques et les plus riches de l'univers, s'étendant, à travers notre territoire, sur un parcours de deux mille milles en suivant le plus beau fleuve navigable du monde. Nous pouvons donc espérer l'extension la plus considérable du commerce du Canada, mais la possession des ports de l'Atlantique est un gage que nous y verrons un jour, des cités marchandes aussi considérables que les principales villes de l'union américaine."

Je désire appuyer sur cette dernière déclaration,—que la possession des ports de l'Atlantique est un gage que nous y verrons un jour des cités marchandes aussi considérables que les principales villes de l'union américaine. Le regretté M. George Brown,—dont je ne mentionnerai le nom qu'avec respect,—quoique différant avec moi sur certaines questions politiques, qu'il défendait du reste avec force, a fait à ce sujet des remarques qui dénotent un homme d'Etat. Il a dit: " Je crains que, comme entreprise commerciale, le chemin de fer Intercolonial n'ait pas une grande valeur." Après la construction de cette ligne il a été fortement question d'abandonner son exploitation à l'initiative commerciale. L'Intercolonial n'a pas été considéré comme une entreprise devant contribuer au revenu du pays, il a été construit pour ouvrir un trafic inter-provincial et favoriser le commerce de ce grand pays, depuis les limites les plus reculées du Nord-Ouest jusqu'aux ports de l'Atlantique. M. Brown s'exprime ainsi :

" Je crains que, comme entreprise commerciale, le chemin de fer Intercolonial n'ait pas une grande valeur;—il peut avoir plusieurs défenses comme ouvrage militaire, mais dans le cas d'une union entre les provinces il devient d'une nécessité absolue. On n'aurait que ce seul argument à faire valoir en sa valeur, qu'il est la conséquence de la confédération, que je serais prêt à en voter la construction. On ne peut trop priser les avantages qu'il donnera aux provinces maritimes;—c'est ainsi qu'il fera de Halifax et de St. Jean les ports maritimes de la moitié de ce continent, qu'il assurera avant longtemps à Halifax l'établissement d'une ligne de vapeurs partant tous les six jours pour un point rapproché des côtes de l'ouest de l'Irlande, et qu'il fera affiner vers les provinces de l'est un flot de voyageurs et d'immigrants qui sans lui n'y seraient jamais venus."

Telles étaient les espérances que l'on entretenait et les promesses que l'on faisait aux provinces de l'est. Le projet essentiel à la réalisation du but que se proposaient d'atteindre nos hommes d'Etat existait comme condition, avant l'adoption de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. La 145^e clause se lit ainsi :

" Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration, exposé que la construction du chemin de fer Intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique Britannique du Nord et à son acceptation par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le gouvernement du Canada devait l'entreprendre

sans délai ; à ces causes : pour donner suite à cette convention, le gouvernement et le Parlement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve Saint-Laurent à la Cité d'Halifax, dans la Nouvelle Écosse, et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible."

Je dois dire que les conditions ont été remplies et que le chemin de fer Intercolonial a été construit jusqu'au port de Halifax. J'ai entendu remarquer, et tel est aussi mon avis, que les résultats de la construction de ce chemin de fer, considérés au point de vue des dépenses et des facilités de communication que je me propose de demander aujourd'hui, ne sont pas de nature à attiser les honorables députés. Ils ont répondu, et au-delà, aux espérances des plus ardents promoteurs de l'entreprise, et ils ont confondu ceux qui lui avaient prêté un sort malheureux. Lorsque la question du chemin de fer Intercolonial vint sur le tapis, il se trouva des hommes qui s'efforcèrent de faire tomber l'entreprise sous le rictus et parlèrent hautement et non moins longuement des dépenses qu'elle entraînerait. Des millions de piastres devaient être dépensées chaque année sur ce chemin, par des hommes connaissant parfaitement l'impossibilité d'en faire jamais une voie qui puisse jamais servir d'avenue au commerce des provinces de l'est. On a dit alors que jamais la farine ne pouvait être transportée sur ce chemin de fer. Un député parlait de l'impossibilité du transport de la farine sur cette voie, disant que le prix du fret absorberait la valeur de la farine, et un autre répondait qu'on ne pouvait pas supposer qu'il soit possible de transporter les produits de l'ouest sur ce chemin de fer.

Arrivons maintenant aux faits. Aujourd'hui les produits sont transportés sur cette ligne à aussi bon marché que sur les routes rivales. Je dois reconnaître, tout en déclarant toutefois qu'il reste quelque chose à faire, que grâce à l'administration de l'Intercolonial, conduite par le ministre des chemins de fer actuel, nous avons fait un grand pas vers le but que nous avons à cœur. Le tarif du transport des grains est établi de telle sorte que si nous avions un terminus convenable et si nous avions conclu les arrangements nécessaires avec les navires transatlantiques, les prix seraient en faveur de Halifax. Aujourd'hui les grains peuvent être transportés à Halifax par l'Intercolonial à 8 ou 9 centins de plus seulement par *quarter* qu'à Portland, et nous pouvons dire sous l'autorité de sir Hugh Allan, qu'il peut être transporté par des navires à vapeur de Halifax en Angleterre pour 10d. sterling soit 12c. de moins que s'il était expédié de Portland. Si les arrangements projetés étaient adoptés, les commerçants expédiant de Halifax réaliseraient une économie de fret de 3 ou 4 centins par *quarter*. Il y a aussi à Halifax des facilités considérables pour l'expédition du bétail ; je ne crois pas qu'un seul port du continent offre de plus grands avantages que ceux que présente cette ville pour l'expédition du bétail ou celle des céréales.

Plusieurs personnes, attachées à des compagnies de chemins de fer, ont visité notre ville dans le cours de l'été dernier ; elles ont été surprises de la perfection de ces arrangements et en ont félicité le surintendant du chemin. Nous avons aussi un système parfait pour la prompte livraison des marchandises. Lorsque l'autre jour j'ai adressé une question relative à l'expédition des marchandises sur l'Intercolonial, afin de savoir si on devait ajouter foi à la dépêche télégraphique de Québec publiée par les journaux de Montréal, annonçant qu'on se plaignait beaucoup en cette ville, de ce que des marchandises débarquées à Halifax quinze jours auparavant n'étaient pas encore livrées à Québec, j'ai supprimé de suite, en attendant mentionner le nom d'Halifax, aussi distinctement, que le retard provenait du chemin de fer Intercolonial. Les règlements de la Chambre ne permettaient pas que la question soit prise alors sous considération, je saisis donc cette occasion pour faire remarquer que l'impression causée par la dépêche a été que les marchandises transportées de Halifax à Québec par l'Intercolonial avaient été retenues sur ce chemin. Tel n'est

M. RICHEY

pas cependant le cas. Ce sont des marchandises venant de Boston qui ne sont pas arrivées en temps voulu et nous sommes assurés que si elles avaient été expédiées par l'Intercolonial elles seraient parvenues à destination 55 heures après être entrés en gare de Halifax et avant que le vapeur, les ayant transportés à Halifax eut accosté à Boston. J'ai reçu aussi une dépêche télégraphique m'annonçant que le fait s'est renouvelé depuis et que les marchandises envoyées à Québec *via* Halifax, arrivent à leur destination avant que le paquebot qui les a transportées, soit entré dans le port de Boston. Je désire féliciter l'honorable ministre des chemins de fer, car c'est grâce à l'énergie qu'il a déployée, que nous possédons ces avantages auxquels viennent se joindre ceux de la rapidité des transports. Le Canada-Ouest, comme nous le désirons du reste, recueille le bénéfice de ces avantages.

On ne peut nier, sans doute, les services rendus aujourd'hui par l'Intercolonial, mais quoiqu'il en soit, si les conditions de l'acte de la Confédération ont été remplies à la lettre, je dois dire aujourd'hui que leur esprit n'a pas été convenablement interprété. Il reste encore quelque chose à faire pour nous donner une ligne directe et non interrompue jusqu'en Angleterre, — une ligne sur laquelle les expéditeurs puissent compter en tout temps, et en faisant cette demande je crois prendre les intérêts des provinces de l'ouest peut être plus encore que ceux des provinces maritimes. Ce que je demande est parfaitement conforme aux principes de la politique nationale inaugurés en ce pays. Cette politique ne doit pas se borner seulement à la mise en force d'un tarif protecteur, elle doit s'étendre à tout ce qui peut accroître la prospérité du Canada, à tout ce qui peut en faire une nation solide, et à tout ce qui peut favoriser le développement de nos industries, le commerce entre les provinces et avec les pays étrangers. Je me suis promis de le dire, à l'appui de ce que j'avance, un passage d'un discours d'un autre homme d'État éminent du Canada, prononcé lors des débats sur la confédération. Je laisse la parole à l'honorable M. Rose, aujourd'hui sir John Rose :

" Mon honorable ami semble croire que le chemin de fer Intercolonial est une entreprise d'un mérite douteux, si elle n'est pas absolument inutile. Mais croit-il que nous puissions en toute sûreté continuer, comme nous le faisons, à dépendre commercialement parlant, des États-Unis ? Ne nous serait-il jamais permis d'avoir un port de mer par lequel nous pourrions expédier nos marchandises et nos lettres ? Devons-nous rester à jamais dans la dépendance de la législation fiscale des États-Unis ? En devons-nous venir au point que le fermier du Haut-Canada ne pourra expédier à l'étranger un baril de farine, ni le négociant du Bas-Canada un colis de marchandises sans avoir obtenu la permission des États-Unis ? Mon honorable ami est-il disposé à nous laisser à jamais dans cette dépendance commerciale ? Je ne crains pas de dire que si le système américain de transit était aboli, la moitié des négociants se trouveraient gravement compromis dans leurs affaires, si non ruinés du coup — car, en hiver, il serait impossible d'envoyer en Angleterre un seul baril de farine ni d'en recevoir un seul ballot de marchandises."

Nous avons déjà obtenu, sur le chemin de fer Intercolonial, une rapidité de transport relativement considérable et le tarif de fret est établi de manière à nous permettre d'atteindre le but que nous nous proposons. Que nous faut-il de plus ? Il nous manque les choses les plus essentielles pour les besoins de ce commerce ; nous devons avoir de toute nécessité un élévateur afin de posséder les facilités nécessaires pour l'expédition des grains de Halifax, port terminus. Il ne suffit pas pour nous d'avoir un port d'hiver pour le service du transport des courriers. Les dépenses que nous avons faites sont inutiles ; si la compagnie Allan continue à décharger les marchandises à Boston au lieu de les laisser à Halifax. On avait fait cet hiver à Halifax des préparatifs considérables pour recevoir le fret des vapeurs de la compagnie Allan et le premier bâtiment qui est arrivé n'a déchargé que 21 tonneaux de fret. Nous avons établi un tarif réglant les prix du transport sur tout le parcours, nous avons pris des mesures pour pouvoir faire rapidement des expéditions considérables, mais tout cela servira à peu de chose si nous ne possédons pas les moyens de charger promptement le grain envoyé à Halifax pour être expédié

de ce port. Il est du devoir du gouvernement, on sa qualité de propriétaire du chemin de fer, de prendre les mesures nécessaires pour faciliter le chargement des produits expédiés par sa ligne pour être transportés dans un autre pays.

Les chemins de fer des États-Unis accordent, je crois, des avantages aux expéditeurs. J'ai entre les mains la copie d'une lettre adressée à un marchand de Halifax par une personne de Baltimore, dans laquelle elle lui explique de quelle manière se font ces expéditions. Les compagnies de chemins de fer se chargent de tout, transportant les grains à leur gare, les conduisant à l'élevateur et les chargent sur le navire. L'expéditeur de l'ouest n'a aucunement à s'occuper du transbordement, et il n'a à s'inquiéter de sa cargaison que lorsqu'elle est arrivée en Angleterre, en Allemagne ou à toute autre destination.

Mais il ne suffit pas de construire un élévateur. Il faut établir pour les grains un tarif réglant le prix du transport sur tout le parcours, afin que l'expéditeur sache exactement ce qu'il a à payer de l'endroit où son grain est chargé en chemin de fer jusqu'au lieu de destination. Il est donc nécessaire de conclure des arrangements avec une ligne de vapeurs afin que le tarif puisse toujours être connu et coté. J'ai la conviction que lorsque les pièces seront soumises et qu'on se sera rendu compte des délais qui nous semblent si extraordinaires aujourd'hui, on verra que ces inconvénients viennent en grande partie de l'impossibilité de trouver des navires pour transporter le grain à des conditions approchant de celles qu'ont été proposées par sir Hugh Allan, il y a un an ou deux. On verra que tandis que les vapeurs faisant un service régulier entre Halifax et un port d'Angleterre peuvent transporter le blé à un taux aussi peu élevé que celui que nous avons mentionné, on ne peut pas trouver de navires pour faire des transports d'essai au même prix.

J'ai vu par la correspondance échangée avec les propriétaires de navires à vapeur qu'on a demandé pour les expéditions de Halifax les mêmes prix que si elles étaient faites de New-York, mais j'espère que dans le cours de cet hiver les difficultés seront applanies comme elles auraient dû l'être auparavant. Je sais que le ministre des chemins de fer a donné les instructions nécessaires pour l'expédition de cargaisons d'essai, mais je me demande quelles sont les difficultés qui ont empêché que cette mesure soit adoptée plus tôt. Nous avons actuellement une ligne de vapeurs faisant un service régulier entre Liverpool et Halifax, une des meilleures lignes transatlantiques, qui a à sa tête des hommes habiles et entreprenants et qui reçoit une forte subvention du gouvernement du Canada pour le transport des courriers. Mais malheureusement cette ligne a choisi cet hiver Boston comme terminus; les marchandises sont déchargées dans un port étranger, plus éloigné que Halifax. Ce choix fait du tort au trafic du chemin de fer Intercolonial, au commerce des provinces maritimes et du Canada tout entier. C'est là une question qui se recommande à l'attention du ministre des chemins de fer.

Actuellement si un marchand de Halifax veut envoyer en Angleterre une certaine quantité de fret par steamer, il n'a pas à s'entendre avec les agents de la ligne de Halifax pour obtenir l'espace nécessaire, mais il doit entrer en communication avec les agents de Montréal qui, à leur tour, sont obligés de correspondre avec les agents de Boston. Je soutiens qu'il est de l'intérêt, non-seulement de Halifax, mais de tout le Canada, que le chemin de fer Intercolonial soit administré de manière à faciliter l'expédition des grains par voie de Halifax ainsi que le transport des marchandises des provinces de l'ouest. Il ne suffit pas de faciliter seulement l'expédition, il faut aussi prendre des arrangements relatifs au transport des marchandises reçues à Halifax. Si l'on n'adopte pas de mesures à ce sujet, le coût du transport, dans une direction sera plus élevé qu'il devrait l'être. Les marchandises expédiées d'Angleterre dans les provinces de l'ouest devraient être transportées sur cette route aux

mêmes conditions que le charbon des mines de la Nouvelle-Écosse.

Je crois qu'il est de notre devoir de considérer si la subvention dont j'ai parlé ne devrait pas être supprimée ou du moins si l'avis à un an de date, requis par les conventions, ne devrait pas être donné, afin que l'on puisse conclure, soit avec cette ligne, soit avec une autre, des arrangements qui nous permettent de vérifier les prédictions contenues dans le passage que j'ai cité du discours de M. Brown. Je crois que si nous adoptions cette ligne de conduite, il ne serait pas nécessaire d'augmenter la subvention que nous payons actuellement à la ligne Allan. Bion au contraire, j'ai la certitude que si le gouvernement demandait aux propriétaires de cette ligne de répondre aux exigences de notre commerce, ils fixeraient le terminus à Halifax. Je crois que si la subvention était accordée à la compagnie, à condition que ses navires s'arrêtent à Halifax et que si de son côté le gouvernement, par l'intermédiaire d'agents convenablement choisis, faisait tous ses efforts pour diriger le trafic sur Halifax, la ligne Allan recevrait des cargaisons considérables et nous aurions atteint le but que nous nous proposons.

Mais si la ligne Allan ne veut pas répondre à nos demandes à ce sujet, nous trouverons des compagnies mieux disposées. Je crois que nous rencontrerons des capitalistes à Halifax, — quoique l'esprit d'entreprise des négociants de cette ville soit parfois mis en doute, injustement, j'ai la supposition, — qui seraient disposés à établir une ligne. On ne peut attendre moins d'une ville qui a donné le jour à Cunard qui le premier a conçu le projet de la création d'une ligne de vapeurs transatlantique, aujourd'hui la plus ancienne et la plus prospère de toutes celles qui font le service de l'océan. Je ne crois pas cependant que nous soyons obligés d'en arriver là et j'ai la conviction que les messieurs Allan seront disposés à prendre les arrangements nécessaires. J'ai entendu dire que ces messieurs avaient présenté dernièrement des propositions au gouvernement, grâce auxquelles nous pourrions arriver facilement au but que nous nous proposons. On m'a dit aussi que la compagnie avait l'intention de fixer son terminus à Halifax, pourvu que le chemin de fer se prolonge jusqu'à Dartmouth et qu'elle pourvoierait à l'achat de la propriété, à la construction des élévateurs et à d'autres améliorations. Ainsi donc, que le gouvernement subventionne une autre ligne de vapeurs ou qu'il continue à accorder une subvention aux messieurs Allan, en faisant les arrangements que j'ai indiqués, je crois que nous atteindrons le but auquel nous désirons parvenir.

Je pense que nous ne devons pas nous laisser arrêter par la question des dépenses qui seront excessivement peu considérables si on les compare à la grandeur et à l'importance de l'entreprise. Si les propositions de la compagnie Allan sont acceptées, on trouvera ces messieurs, j'en ai l'assurance, disposés à supporter des dépenses égales à celles que devra faire le pays. Si d'un autre côté, les conditions étaient la continuation de la subvention pour un certain nombre d'années, ainsi que la construction d'un élévateur, au terminus actuel du chemin de fer à Halifax, et la garantie des efforts énergiques de la part des agents de l'Intercolonial pour attirer le trafic dans cette direction, les \$126,000 qui sont payés actuellement suffiront, je l'espère; dans tous les cas, il ne sera pas nécessaire d'augmenter considérablement la subvention.

Que demande-t-on? D'abord la construction d'un élévateur afin de compléter l'équipement du chemin de fer Intercolonial, et ensuite l'établissement d'un tarif pour le transport direct du fret de l'ouest en Angleterre ou dans les pays étrangers. Il reste ensuite à nous assurer les services d'une ligne de vapeurs ayant son terminus à Halifax, nous y arriverons au moyen de la subvention que nous demandons maintenant. Au moyen d'un léger déboursé, qui se réduit à presque rien, si on le compare aux avantages que nous en retirerons, nous serons à même d'améliorer le système de

transport sur nos chemins de fer, de protéger nos intérêts nationaux, de confirmer notre politique nationale et de remplir ces prédictions et ces promesses que l'on a faits à notre population du littoral dont les espérances sont aujourd'hui brisées.

M. DALY. M. l'Orateur, avant que vous mettiez aux voix la motion que j'appuie avec le plus grand plaisir, je prierais la Chambre de vouloir me permettre de faire quelques courtes observations. Depuis plusieurs années, la question d'ouvrir un commerce de grains, avec Halifax comme port d'expédition, a occupé l'attention des commerçants de cette ville. On a fait grand nombre de projets, on a suggéré différents moyens pour atteindre ce but, mais jusqu'ici le succès n'a pas couronné les efforts des intéressés. On a pris à Halifax, et je pourrais ajouter dans la Nouvelle-Ecosse en général, le plus vif intérêt à cette question.

Il est regrettable qu'elle ait été soumise à la Chambre, au moment où son attention et celle du public est si profondément absorbée par la considération d'un projet d'une aussi grande importance que celui qui lui a été présenté pour assurer l'achèvement du chemin de fer du Pacifique. Mais, tout en tenant compte de l'immense étendue de la partie ouest de ce grand pays et de son importance considérable, on ne doit pas négliger ni oublier les provinces de l'est. Du reste la question qui nous occupe n'est pas une question de clocher, elle n'intéresse pas la partie-est en particulier, mais le Canada en général. Elle est d'un tel intérêt, d'une telle importance pour le pays, qu'il me semble que je puis faire appel aux représentants du peuple, à quelque côté de la Chambre qu'ils appartiennent, pour les prier de se joindre à nous sur une question aussi grave. Halifax possède un des plus beaux havres du monde qui est d'un accès facile à toutes les époques de l'année, si donc ces avantages joints à ceux d'un chemin de fer qui relie son port au grand réseau de l'ouest, étaient utilisés, cette ville aurait une importance commerciale bien plus considérable que celle à laquelle elle est parvenue jusqu'ici.

Ce qu'il nous faut aujourd'hui de toute nécessité peut facilement se résumer. La question a été posée à une assemblée publique des citoyens d'Halifax, et elle l'a été en peu de mots. Je crois qu'il n'est pas hors de propos de citer ici quelques-unes des remarques de M. Bremner, qui a pris un vif intérêt à la question et qui la possède à fond. M. Bremner résume ainsi les besoins et les aspirations d'Halifax :

"10. Un élévateur pour les grains à Richmond et des arrangements convenables, sous tous les rapports; en d'autres termes que l'équipement du chemin de fer Intercolonial soit complet.

"20. Que toute ligne de vapeurs subventionnée par le gouvernement ait son terminus dans un port du Canada.

"30. Qu'afin que le chemin de fer Intercolonial réponde au but pour lequel il a été construit, le gouvernement prenne des arrangements, pour fixer le prix du transport du fret, avec d'autres lignes de chemins de fer ou de bateaux à vapeur, et qu'il établisse un tarif, pour le transport direct, aussi avantageux que celui des autres routes; qu'il emploie aussi dans les principales villes de l'ouest qui servent d'entrepôt au commerce des grains des agents actifs et intelligents."

La première de ces conditions est d'un accomplissement facile; elle a trait à la construction d'un élévateur. La nécessité d'accorder à chaque branche de commerce tous les avantages possibles s'impose d'elle-même; il est inutile d'employer des arguments. Un des grands avantages que l'on offre à la Nouvelle-Ecosse, au moment de la confédération, était la construction du chemin de fer Intercolonial. Il ne s'agissait pas d'une ligne imparfaitement terminée ou incomplète, mais bien d'un chemin de fer qui conduirait dans le port d'Halifax les produits des riches et vastes provinces de l'ouest, avec lesquelles nous allions nous unir politiquement et commercialement. Il y a cinq ou six ans, on constata que la gare de Richmond ne répondait pas aux besoins du commerce, et en conséquence, le Parlement vota généralement un crédit pour prolonger le chemin dans l'intérieur de la ville d'Halifax. Je crois qu'on a commis une erreur à cette époque,—erreur dont nous ressentons les

M. RICHEY

effets à l'heure présente. Quoique parfaitement situé pour la commodité des voyageurs, la gare de North Street,—soit dit sans vouloir diminuer en rien les mérites de l'honorable ministre qui a fixé son emplacement en cet endroit,—ne répond pas aux besoins du commerce. Le chemin de fer aurait dû s'étendre plus avant dans la ville, plus près du port, dans les environs du quai de l'ouest, où on aurait pu obtenir tous les avantages que j'ai mentionnés pour le développement du commerce.

Depuis cette époque, le gouvernement a fait construire à Richmond des quais et des hangars pour les bestiaux, afin de suppléer aux inconvénients dont on se plaignait et de faciliter le chargement sur les navires.

J'ai dit qu'on devait accorder tous les avantages possibles à chaque branche de commerce. Je crois que les discours des commerçants qui ont pris la parole à l'assemblée de Halifax, dont j'ai fait mention, et principalement celui de l'honorable monsieur qui s'est fait entendre en dernier lieu, ont démontré clairement que le commerce des grains, par voie d'Halifax, était non seulement possible mais devait être profitable. Toutefois je tiendrais à ajouter une preuve de nature à convaincre la Chambre de la vérité de ce que j'avance.

Admettant que le prix du transport des grains, de Montréal en Europe, soit de 42 centins par 100 livres ou \$2 par *quarter*, le Grand-Tronc a droit pour le transport de Montréal à Portland,—distance de 262 milles,—aux sept dixièmes de cette somme, soit exactement 70 centins, ce qui laisse pour la compagnie de navigation une balance de \$1.31 ou 5s. 4d sterling. Si les prix étaient les mêmes pour l'expédition d'une cargaison de grains de Montréal en Europe, *via* Halifax, la somme que devrait percevoir le Grand-Tronc pour le transport jusqu'à la jonction de la Chaudière, distance de 164 milles, serait de 41 centins. Le prix que le gouvernement a fixé pour le transport des grains jusqu'à Halifax est de 30 centins, en les ajoutant aux 41 centins, nous aurons 71 centins, de sorte qu'il reste \$1.31 pour l'expédition par bâtiment à vapeur, le même montant qui est demandé par les bâtiments partant de Portland. La distance de Portland à Halifax, par vapeur, étant de trente-six heures, la différence serait en faveur de cette dernière ville.

Dans le cours de cette année la compagnie Allan frères a offert de choisir Halifax comme port terminus d'hiver, s'engageant à faire des dépenses considérables pour la construction d'élevateurs pour les grains et de quais, si le gouvernement voulait de son côté prolonger la ligne de l'Intercolonial jusqu'à la ville de Dartmouth. Je mentionne ce fait pour démontrer que nous avons raison d'espérer pouvoir faire le commerce d'hiver avec profits, *via* Halifax, sans cela une proposition semblable n'aurait pas été faite, et tout porte à croire aussi que nous pouvons compter que les navires apporteront au retour de fortes cargaisons pour Halifax. Il a été fait allusion dans le discours du trône, prononcé à l'ouverture de cette session, à la fructueuse exploitation du chemin de fer Intercolonial. Je me réjouis de l'état prospère de la ligne, non pas autant à cause des économies qui ont été réalisées, ou de l'exacte proportion qui existe entre les recettes et les dépenses, mais surtout parce que cet état de choses amènera nécessairement une réduction plus considérable sur le tarif du fret.

Nous devons considérer le chemin de fer Intercolonial, sous son véritable jour, c'est-à-dire comme une grande voie de communication construite dans le but exclusif d'aider puissamment au développement des ressources et du commerce du pays, et non pas comme une entreprise commerciale. Quant à ses ressources, elles ont dépassé les espérances les plus hardies et s'il est nécessaire d'abaisser le tarif pour favoriser un commerce appelé à devenir dans la suite nécessairement rémunérateur, l'Intercolonial ne fera que remplir le but pour lequel il a été construit.

On a dit bien injustement que si le commerce d'exportation, par voie de Halifax, n'avait pas réussi, l'insuccès était

attribuable au manque d'esprit d'entreprise des négociants de cette ville. Je dois dire, à l'honneur de mes commettants, que cette accusation est entièrement dénuée de fondement. Que le gouvernement contribue pour sa part et accorde au commerce les avantages nécessaires et si l'exportation ne réussit pas, ils supporteront en même temps la faute et les pertes.

Le nouveau tarif a permis de raffiner le sucre avec profit à Halifax, et en conséquence des raffineries se sont établies. Si l'on construit des éleveurs, j'ai lieu de croire que le même esprit d'entreprise qui a fait établir des raffineries se tournera vers le commerce de grains et que les résultats seront aussi satisfaisants. Quant aux paquebots subventionnés par le gouvernement, faisant le service d'Europe, je dois dire qu'ils font escale une fois par semaine à Halifax pour y décharger le courrier et une faible partie de la cargaison ; le reste de ce qui est destiné au Canada est déchargé à Boston ou dans tout autre port des Etats-Unis. C'est un état de choses auquel il faut certainement porter remède. Il est vrai que les agents de cette ligne annoncent que le prix du fret est le même par les deux routes, mais puisqu'il est clairement démontré que les marchandises déchargées à Halifax peuvent arriver à Québec au moment où le vapeur accoste à Boston, il est surprenant que les expéditeurs et les importateurs préfèrent cette dernière route.

Des arrangements pourraient et devraient être conclus, si l'on trouvait une compagnie de vapeurs recevant une subvention disposée à faire d'Halifax un port d'hiver. L'expérience de la ligne Allan démontre que la chose est possible et que pour le retour d'Halifax en Europe le pays peut fournir un chargement suffisant. J'ai lieu de croire que si l'on entreprenait ce commerce, on arriverait aux plus beaux résultats.

Quelques-uns de nos adversaires se sont offorcés de faire du capital politique au moyen de cette question. Ces hommes, lorsqu'ils se trouvaient au pouvoir, n'ont rien fait pour aider à l'accomplissement de l'objet que nous nous proposons, et aujourd'hui qu'ils en sont descendus ils refusent de reconnaître ce que le gouvernement a déjà accompli et font entendre leurs clameurs pour demander des choses impossibles.

J'ai indiqué ce qui pouvait et devait être fait. Je crois soumettre la question à un gouvernement et à un parlement bien disposés, et je pense que tout ce qui pourra être fait dans le but que j'ai indiqué, amènera le développement de notre commerce, des intérêts du pays, de notre grande route nationale et satisfera aux justes demandes et aux désirs de la population de la Nouvelle-Ecosse.

M. FLYNN. La motion de l'honorable représentant de Halifax a certainement une grande importance pour la ville qu'il représente et pour toute la Nouvelle-Ecosse. J'ai entendu dire à l'honorable député qu'au moment de la confédération une des grandes raisons qui avaient poussé la Nouvelle-Ecosse à entrer dans la confédération était la construction du chemin de fer Intercolonial. Cela ne souffre aucun doute. On a représenté à la population de la Nouvelle-Ecosse et d'Halifax, que la construction de cette ligne constituait le plus grand avantage qu'elle pouvait retirer de la confédération. On a dit aux citoyens d'Halifax que le grand commerce de l'ouest du Canada affluait en cette ville, en se dirigeant vers l'Europe, dès que l'Intercolonial serait construit. C'est pour cette considération que la majorité de la ville s'est déclarée favorable à l'Union, mais jusqu'à présent les avantages qu'on attendait du chemin de fer ne se sont pas réalisés. Tandis que nous avons continué à exporter en très grande quantité les produits du Canada-Ouest,—je crois que le chiffre des exportations qui était d'un demi million, au moment de la confédération, est aujourd'hui de trois ou quatre millions,—la production des provinces de l'est n'a augmenté que dans une faible mesure. Il est inutile pour le gouvernement de dire qu'en vue d'at-

teindre le but que nous nous proposons, c'est-à-dire faire de Halifax un port d'hiver, le tarif du fret ne peut pas être réduit au point de permettre d'effectuer le transport des produits en Europe, aux mêmes conditions que celles que l'on trouve dans les ports américains.

Le but principal que l'on se proposait en construisant l'Intercolonial n'était pas d'arriver à un succès commercial. Il a été établi, comme les canaux du Haut-Canada, dans le but de développer les ressources du pays. Le but n'a pas été atteint. Quel a été le programme suivi par le gouvernement actuel ? Il a, comme on le sait, adopté la politique nationale. Le cri de : "le Canada pour les Canadiens !" s'est fait entendre, et si ce cri signifie quelque chose notre commerce doit être protégé et dirigé sur Halifax, qui deviendrait port d'hiver. Si le Canada est pour les Canadiens [seulement,—je ne discute pas la sagesse de ce principe, mais il est conforme au programme des ministres,—on ne doit rien épargner pour faire de Halifax un port d'hiver, afin que le grain du continent y trouve un débouché.

On doit se rappeler qu'on a blâmé l'ancien gouvernement de n'avoir pas fait tous ses efforts pour parvenir à ce but. L'honorable député de Halifax, (M. Richey) a dit qu'il espérait que cette question ne servirait pas à faire du capital politique. Je dois dire que loin de vouloir faire du capital politique, je n'ai qu'un désir : le bien du pays. Halifax est la capitale de la Nouvelle-Ecosse, dont j'ai l'honneur de représenter un comté ; sachant que l'intérêt de Halifax est celui de la Nouvelle-Ecosse, je défends ici l'intérêt de Halifax sachant qu'il est le même que celui de mon comté, et c'est pour cette raison que je ne suis mu par aucun mobile politique.

On a dit que l'ancienne administration n'avait pas fait assez pour réaliser l'intention originaire du chemin de fer Intercolonial. Maintenant de quoi se plaint la ville de Halifax, de quoi se plaint la population environnante, est-ce de ce que le gouvernement a fait des promesses et pris, envers Halifax, des engagements qu'il n'a pas tenus ? Les promesses ont été faites à la veille des élections générales, et l'on attend encore leur exécution. On doit se rappeler qu'il s'est tenu il y a deux ans, à Halifax, une assemblée très importante à laquelle assistait l'honorable ministre des chemins de fer. L'assemblée a eu lieu au "Temperance Hall." Si mes souvenirs sont exacts, l'honorable ministre a fait un long et remarquable discours. A cette époque on agita la question de l'établissement d'un port d'hiver à Halifax. L'honorable député a fait lecture d'une lettre de l'honorable chef du gouvernement dont je cite le passage suivant :

"J'ai vu avec plaisir l'énergie avec laquelle la population de Halifax prend les intérêts de son port. A mon avis on ne doit épargner aucun effort pour établir un port atlantique dans les provinces maritimes, alimenter par le commerce et le trafic du Canada plutôt que d'encourager un port étranger. Je suis personnellement intéressé dans la question, étant responsable, ainsi que mes collègues, de la construction du chemin de fer Intercolonial et de son tracé, (responsabilité qui m'a attiré tant d'attaques). Je suis donc naturellement désireux de voir cette entreprise réussir tant au point de vue financier que sur tout autre ; pour cela il faut nécessairement diriger une quantité de trafic aussi considérable que possible sur cette ligne, afin de développer et d'étendre le commerce de son grand terminus d'Halifax. J'espère que le gouvernement ne perdra pas de vue cet objet et que pour assurer son accomplissement il fera un effort énergique. S'il ne le fait pas, il manquera à son devoir et l'on se souviendra de sa faute aux prochaines élections générales."

Pour ce qui concerne Halifax, l'ancien gouvernement n'a pu remporter les élections parce que la population craignait qu'il ne fût pas assez pour leur ville, et ne soit pas disposé à réaliser leurs espérances, relatives aux avantages qu'elle devait retirer du chemin de fer. Les partisans de l'ancienne administration ont donc été défaits, mais aujourd'hui ces messieurs qui ont gagné leur élection grâce à ces promesses, refusent de les remplir, comme le comprend la population. On sait parfaitement qu'il y a eu dernièrement à Halifax une assemblée importante et nombreuse. Elle n'a pas réuni seulement une classe de la population ; les commer-

cants appartenant aux deux partis politiques y assistaient. Je n'ai pas l'intention d'aborder la question des prix, mais j'ai la conviction que l'on devrait tenter un effort plus énergique pour augmenter notre commerce maritime. Si l'on établissait à Richmond un élévateur pour les grains, on pourrait expédier le fret d'Halifax en Europe dans d'aussi bonnes conditions que de n'importe quel port américain.

Nous payons je crois \$125,000 à MM. Allan et ils ont choisi Boston comme port d'hiver. Si nous devons retirer quelques avantages de ce chemin de fer Intercolonial, la Nouvelle-Ecosse n'a-t-elle pas droit de se plaindre lorsqu'elle voit une compagnie de navigation, généreusement subventionnée par la population, choisir un port d'hiver à l'étranger? La population de Halifax se plaint de ce que les promesses qui lui ont été prodiguées n'ont pas été remplies. Il ne s'est pas écoulé seulement trois ou six mois depuis que ces promesses ont été faites; elles remontent au printemps de 1878, trois ans se sont passés et rien encore n'a été fait. J'espère que le gouvernement étudiera sérieusement la question et remplira, quoiqu'il advienne, ses engagements envers Halifax.

M. KILLAM. Je n'ai pas l'intention d'abuser longtemps des instants de la Chambre, mais je désire attirer son attention sur un point ou deux qui semblent avoir été oubliés, dans leurs discours, les représentants de Halifax. L'honorable député qui a soumis la résolution a parlé particulièrement des espérances que l'on faisait entrevoir, avant la Confédération, aux partisans de ce changement politique. Il a parlé des brillantes promesses faites à cette époque, mais il n'a pas prêté la même attention à celles qui ont été faites à Halifax par les honorables messieurs, avant les élections de 1878. Ils disaient alors aux citoyens de cette ville et à la population de la province, que Halifax deviendrait un second New-York, si, étant placés de nouveau à la tête des affaires, ils obtenaient le contrôle du chemin de fer Intercolonial. Prenant en considération l'appui constant que les honorables représentants de Halifax ont accordé au ministère et à la politique nationale, qui nous rend toujours au cou, comme une meule; considérant aussi que le gouvernement a entièrement failli à ses promesses, il n'est pas surprenant que ces messieurs aient reçu à Halifax, le 3 de ce mois, un accueil relativement froid, si on le compare à l'ovation dont leurs adversaires aux dernières élections ont été l'objet.

Je ne me plains nullement de ton des discours des honorables messieurs se rattachant aux choses ayant trait à l'administration du chemin de fer Intercolonial et j'applaudis à leur louable désir de n'épargner aucun effort pour faire de Halifax un grand port de commerce. Toutefois, l'apathie dont ils ont fait preuve sur cette question, dans des occasions précédentes, paraît étrange si l'on considère surtout que ce n'est qu'à la suite de cette assemblée qu'ils ont adopté tardivement le programme qu'ils défendent aujourd'hui. Ces messieurs n'ont certainement pas acquis le même mérite que s'ils avaient fait, avant cette époque, des efforts énergiques pour arriver au but qu'ils se proposent actuellement. Mais, je le répète aux honorables députés, je les aiderai de toutes mes forces en vue de pousser le gouvernement à faire tout ce qui est juste et raisonnable pour que le chemin de fer Intercolonial réponde au but pour lequel il a été construit et devienne une grande voie de communication. Je crois que l'obstacle principal qui entrave le succès du chemin de fer Intercolonial n'est pas son immense parcours, ni le faible chiffre de la population établie sur ce parcours, mais la politique nationale qu'ont inaugurée les honorables messieurs de la droite et qui ne peut avoir pour effet d'encourager le commerce, d'augmenter les importations et les exportations du pays, de favoriser la construction des chemins de fer ou quelqu'industrie que ce soit, mais, au contraire l'effet d'entourer le pays d'une muraille de Chine, de façon à interrompre nos rapports avec toutes les nations du globe, à détruire notre marine, détourner le cours naturel de notre commerce et détruire notre prospérité générale.

M. F. YNN

Il est évident que le chemin de fer Intercolonial, comparé aux autres lignes américaines conduisant au bord de la mer, a contre lui son parcours. Adoptant Montréal comme centre, nous avons une distance de 300 milles de cette ville à Boston, et de 800 jusqu'à Halifax. Cette différence de 500 milles constitue un obstacle considérable qui ne peut être atténué que si le tarif du fret océanique est suffisamment réduit pour établir une compensation.

Les honorables représentants de Halifax semblent être plus on état depuis cette assemblée, d'énoncer des idées plus pratiques sur la question,—idées que je partage, du reste, entièrement. Mais je dois ajouter que si le chemin de fer Intercolonial avait été administré par des hommes de l'habileté de ceux qui se sont trouvés à la tête des grandes compagnies aboutissant aux principaux ports des Etats-Unis: Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston et Portland, l'état de choses dont nous nous plaignons aujourd'hui aurait disparu depuis longtemps. Ils auraient dû faire auparavant un effort énergique pour s'assurer s'il n'était pas possible de diriger le commerce de blé par voie de Halifax. Peut-être n'auraient-ils pas réussi, mais il me semble qu'ils n'ont rien tenté pour atteindre ce but.

Il est étrange de voir des marchandises destinées à des négociants de l'ouest du Canada expédiées par le "White Star Line" ou la ligne Allan, *via* Boston, plutôt que par le chemin de fer Intercolonial. Personnellement, je n'ai pas la moindre objection à employer les marchandises venant par la voie des Etats-Unis, je suis toujours heureux d'entretenir des relations commerciales avec nos voisins, dans de justes conditions; mais les honorables messieurs qui se rangent au nombre des partisans de la politique nationale doivent se sentir humiliés d'être contraints de porter des vêtements ou de faire usage de toute marchandise anglaise à destination de l'ouest, souillée par le contact avec les Etats-Unis. Considérée à ce point de vue, la question de l'expédition du fret à destination d'Europe a une grande importance.

Admettant que les avantages soient égaux, il est évident que le fret serait expédié par les Etats-Unis, mais je suis porté à croire que si l'on adoptait des mesures convenables, le grain pourrait être transporté, par voie d'Halifax, à 6d. sterling par *quarter* meilleur marché. C'est au gouvernement qu'incombe le devoir de déployer la même habileté dans ses arrangements relatifs au transport direct du fret que les entrepreneurs de chemins de fer dont j'ai parlé. C'est là du reste une question qu'il semble avoir entièrement négligée. Grand nombre de navires transportant du grain des Etats-Unis en Europe, des voiliers de fort tonnage, reviennent sur lest. Il serait donc plus avantageux pour les armateurs de prendre leur chargement de grain à Halifax, la distance étant moindre que des ports américains, du moment que la question d'une cargaison pour le voyage de retour est de peu d'importance pour des navires de cette catégorie. Le tarif du transport du fer, pour New-York à Boston, qui est de 12s. à 14s. est considéré comme insuffisant par les armateurs qui préfèrent que leurs bâtiments reviennent sur lest afin de pouvoir faire de plus courtes traversées. Sous ce rapport, en admettant que les avantages convenables soient accordés, Halifax aurait une supériorité sur les ports américains.

L'honorable représentant de Halifax a dû recevoir abondance de promesses de la part du gouvernement. Je comprends qu'un des points essentiels de la doctrine politique de tout membre influent du cabinet est qu'il faut être bien pauvre pour ne pas prodiguer les promesses; mais les honorables députés de la droite s'apercevront, l'an prochain, que rien n'a été fait pour assurer l'accomplissement de leurs désirs. S'ils veulent réussir, le moyen le plus efficace qu'ils ont à employer, est d'abandonner le parti auquel ils appartiennent, de le chasser du pouvoir, de renouveler l'administration. Ils s'assureront ainsi le règlement immédiat et définitif de la question de l'établissement d'un port d'hiver, et se débarrasseront des entraves de la politique

soi-disante nationale, qui a tant contribué à détruire nos industries.

M. DOMVILLE. L'honorable député qui vient de prendre son siège est sans doute un éloquent avocat des intérêts de Halifax, mais puisqu'il a été élu pour défendre ceux d'Yarmouth, pourquoi n'insiste-t-il pas pour qu'un port d'hiver soit établi à ce dernier point? J'attirerai toutefois l'attention de la Chambre sur le fait que lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir, l'honorable représentant de Yarmouth n'a jamais agité cette question, et quand j'ai fait entendre des plaintes sur l'administration du chemin de fer Intercolonial, je n'ai pas reçu une parole de sympathie de la part de l'honorable monsieur. A cette époque, qu'importe les recettes du chemin aient été loin de couvrir les dépenses d'exploitation, son administration était parfaite, s'il faut en croire l'opinion de l'honorable député, et aujourd'hui que la ligne se trouve dans une position brillante, tant au point de vue financier qu'administratif, il est d'avis qu'il y a quelque chose de défectueux.

J'ai entendu citer les paroles d'un brave homme qui disait que s'il avait à venir au monde de nouveau il voudrait naître écossais. Je dois dire que si semblable avantage m'était offert je voudrais naître citoyen de la Nouvelle-Ecosse, car la population de cette province a tout à souhait, tandis que celle du Nouveau-Brunswick ne reçoit que trop fréquemment des réponses défavorables à ses demandes. La Chambre ne peut que difficilement se persuader qu'il existe une partie du pays placée dans les mêmes conditions que celles du Nouveau-Brunswick et que les autres provinces de la confédération ne sont constituées que dans le but unique de pourvoir aux besoins de cette charmante péninsule qui figure avec agréments de cuivre, de bronze et d'or sur la carte exposée dans les différentes salles de comités de cette Chambre. Pourquoi ne pas opérer le comblement complet du canal de la Baie Verte, et cette province deviendra une des îles de l'Atlantique?

Les honorables représentants de cette province prétendent que le chemin de fer Intercolonial a été construit dans le but d'expédier les produits de l'extrême ouest à Halifax. Je soutiens que lorsque nous nous sommes joints à la Confédération, nous n'avions pas d'idée semblable. On nous a dit que nous devions travailler au développement des manufactures de la Nouvelle-Ecosse, afin d'établir des relations commerciales entre cette province et celles du Canada-ouest. Je soutiens que lorsque le chemin de fer de Mégantic sera construit — et il n'y a que fort peu à faire pour le terminer, — Saint-Jean sera le meilleur emplacement désirable pour un port d'hiver. Je sympathise entièrement avec les honorables députés qui se plaignent de ce que notre trafic est détourné au profit de Boston. Je suis d'avis que lorsqu'une ligne de vapeurs reçoit une subvention du gouvernement, elle doit être obligée de charger les marchandises dans un port canadien, et que si elle refuse de le faire, le subside qui lui est accordé doit être transféré à une autre compagnie disposée à se plier aux besoins de notre commerce.

Mon honorable ami, représentant de Yarmouth, semble parler sur le ton de la moquerie du chemin de fer Intercolonial. Personne de nous n'ignore qu'il prospère aujourd'hui. Ceux des membres de cette Chambre qui ont voyagé avec moi sur cette ligne pour se rendre à Ottawa, doivent admettre, comme je le fais, que son état est aussi satisfaisant que possible, que la voie est unie comme une table de billard, que cette condition provienne de la gelée ou des récentes améliorations exécutées par l'honorable ministre des chemins de fer, c'est chose qu'il m'est impossible de préciser. Je puis affirmer cependant que son excellent état a été remarqué généralement par les députés appartenant aux deux fractions de cette Chambre; le mouvement des chars est tellement doux qu'on le ressent à peine.

Je profiterai de cette occasion pour dire au gouvernement que je n'admets pas qu'il considère le chemin de fer Intercolonial comme une simple entreprise commerciale, — une source de profits. Ce n'est pas au moment où nous construisons, au Nord-Ouest, des chemins de fer qui coûteront probablement des sommes d'argent considérables, que nous devons entretenir une autre idée que celle que le chemin de fer Intercolonial est une entreprise commerciale, exécutée dans le but d'établir une compensation rendue nécessaire par l'union des provinces. J'ai la confiance que le gouvernement dont j'ai été longtemps et espère être plus longtemps encore un des partisans, fera tout ce qu'il est nécessaire pour protéger ceux de nos intérêts que cette question peut affecter, lors même que les résultats qu'il obtiendra ne seraient pas de nature à satisfaire toutes les espérances. Mais je tiens à lui démontrer les avantages que Saint-Jean peut offrir comme port d'hiver, — avantages que j'exposerais en termes aussi brillants que ceux dont l'honorable député d'Halifax s'est servi en parlant de la ville qu'il représente, si je possédais son éloquence. La navigation de la rivière n'est pas entravée par les glaces et nous avons une marée puissante pour aider à la sortie des navires et à leur entrée dans le port. Je pense qu'au moment où le gouvernement forme des projets pour le transport du blé et du bétail de l'ouest de Yale à Kamloops, de Kamloops par les Prairies jusqu'à Winnipeg et de là au bord de la mer par voie de Montréal, il n'oubliera pas les intérêts de Saint-Jean qui est le point du territoire canadien le plus rapproché de l'océan.

Je suis loin de blâmer les représentants de Halifax des efforts qu'ils ont faits pour favoriser les intérêts de cette ville, mais je demande au gouvernement de rendre justice à Saint-Jean qui est, comme je l'ai dit, la ville du Canada la plus rapprochée de l'océan et, par conséquent, celle qui convient le mieux à l'établissement d'un port d'hiver.

J'espère que le gouvernement étudiera la question, que les intérêts de Saint-Jean ne seront pas entièrement négligés et que cette ville ne sera pas sacrifiée, comme j'ai lieu de le craindre.

M. BOULTBEE. Je ne possède pas la question d'une façon suffisante pour la traiter aussi bien que les honorables députés qui ont pris la parole avant moi, mais il m'est impossible d'admettre l'exactitude de plusieurs arguments qui ont été employés. Si je ne me trompe pas, la construction du chemin de fer Intercolonial n'avait pas autant pour but de développer le commerce intercolonial que de nous permettre de correspondre avec l'Europe sans traverser le territoire d'une nation étrangère. Si le gouvernement peut faire quelque chose pour étendre, dans la mesure des choses possibles, notre commerce avec Saint-Jean et Halifax, je pense qu'il agira sagement et j'ai la conviction que la province d'Ontario est disposée à accepter tout fardeau devant aider au développement de notre commerce, en lui donnant une issue par un de ces ports. Je désirerais connaître cette question d'une façon plus parfaite, afin de pouvoir la discuter en meilleure connaissance de cause. Sans aucun doute l'honorable représentant de Richmond, Nouvelle-Ecosse, (M. Flynn) et le député d'Yarmouth, (M. Killam) la possèdent mieux que moi, mais ce qui m'intrigue est de savoir si le gouvernement actuel est plus favorable au projet que celui qui l'a précédé.

L'honorable député de Yarmouth, très versé dans les questions intéressantes la navigation, semble être persuadé qu'il peut atteindre le but qu'on se propose, les députés ministériels n'ont qu'à se tourner contre le gouvernement et à tendre la main à leurs adversaires. Si ces honorables messieurs tiennent d'une façon particulière à l'ouverture de ces ports et s'ils considèrent la question comme étant d'une importance suffisante pour agir ainsi, en mettant de côté toute autre considération, sans doute quelques représentants de la droite n'hésiteront pas à voter avec l'opposition pour obtenir un changement aussi désirable. Malheureusement, en priant ces

messieurs d'enregistrer leur vote contre le gouvernement actuel, l'honorable représentant d'Yarmouth leur demanda aussi de renverser la politique nationale. Si telle défection se produisait, même pour une raison aussi forte que celle de l'ouverture des ports de Halifax et de Saint-Jean, elle équivaldrait à mettre l'opposition au pouvoir pour lui aider à détruire la politique nationale.

Nous avons à considérer sérieusement aujourd'hui si une certaine coterie qui fait fi de l'opinion d'une grande majorité du public, possède assez de jugement pour traiter une question d'une aussi grande importance que celle de l'ouverture des ports de Saint-Jean ou d'Halifax, car tout en adressant des appels au peuple, au moyen de pétitions ou autrement, elle met de côté, de propos délibéré, une opinion adoptée par une grande majorité et qui chaque jour gagne du terrain.

Il y a certaines circonstances ayant rapport au maintien du gouvernement actuel. Il y a eu un grand nombre d'élections partielles, depuis qu'il est arrivé au pouvoir, mais au lieu de perdre de son prestige, comme cela arrive ordinairement à mesure que les années s'écoulent, sa majorité a constamment augmenté, de sorte que le gouvernement est aujourd'hui plus fort en cette Chambre, numériquement parlant, qu'il ne l'était immédiatement après les élections générales. Pour ces raisons, je crois que, malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de l'honorable député de Yarmouth, nous devons, sur une question comme celle-ci, suivre le gouvernement, bien qu'il ne soit pas aussi favorable à l'ouverture de ces ports que l'opposition. L'honorable député de Richmond a très bien dit que le gouvernement veut que le Canada soit pour les Canadiens, mais il a semblé exprimer un doute, quant à la sagesse de ce programme, tout en admettant que c'est le programme du gouvernement actuel. Donc, pour cette raison, parce qu'il veut que le Canada soit pour les Canadiens, parce qu'il veut favoriser et mettre à exécution cette politique nationale qui ajoute à notre aisance, à notre richesse, et à notre position commerciale, je crois que nous devons, malgré les offres séduisantes de l'honorable député de Yarmouth, rester encore fidèles au gouvernement.

M. ROBERTSON (Shelburne). Nous avons, dans les débats d'aujourd'hui, un exemple des avantages que produisent quelquefois les assemblées publiques dans les collèges électoraux. Pendant les deux dernières sessions, les honorables députés de Halifax ont siégé en cette Chambre, et c'est la première fois que la question des ports d'hiver est soumise à la considération du Parlement. Ils y ont été forcés par l'attitude qu'ont prise leurs commettants dans des assemblées publiques tenues il y a quelques semaines. A l'une de ces assemblées, des hommes qui avaient été pendant plusieurs années, identifiés avec le parti conservateur, ont exprimé publiquement leur désapprobation de la conduite du gouvernement. En écoutant ce soir, le discours de l'honorable député de Halifax, je pensais, que sur un point au moins, j'ai été trompé dans mon attente. J'avais toujours cru jusqu'à présent que les membres de l'administration, à en juger par leurs déclarations publiques, étaient favorables au projet, qu'ils s'y intéressaient profondément. La lettre à laquelle on a fait allusion et qui fut écrite au ministre actuel des chemins de fer, le 9 juin 1878, par le premier ministre actuel, contenait la phrase suivante :

"J'aurais désiré avoir l'occasion de discuter les questions brûlantes du jour, et principalement celles qui affectent le commerce et la navigation des provinces maritimes."

Pendant près de deux ans, ces honorables messieurs ont siégé sur les banquettes ministérielles, et par une seule des promesses faites par le ministre actuel des chemins de fer, ou par les députés de Halifax, ou par les organes qui les représentent dans cette ville, n'a été remplie par le gouvernement. L'honorable député de Halifax, (M. Daly) a été le premier à mêler la politique à cette question. Il voulait donner un soufflet au gouvernement Mackenzie, à cause de

l'emplacement choisi pour la gare à Halifax. Je crois que, dans toute l'étendue de la Nouvelle-Ecosse, le peuple a placé cette question au dessus de la politique et pour la raison suivante : que les représentants de cette province devraient s'unir pour faire comprendre au gouvernement qu'il doit faire de Halifax le port d'hiver de la Confédération. Ainsi qu'il a été dit par l'honorable député d'Halifax (M. Richey) avant la confédération, la promesse a été faite qu'après l'union des provinces, le chemin de fer Intercolonial serait construit, que Halifax deviendrait le terminus de ce chemin de fer pour tout le commerce du Nord-Ouest, et que Halifax prospérerait et deviendrait une grande ville. La promesse a été faite qu'avant l'époque actuelle, la population de cette ville serait doublée et triplée. Mais quels sont les faits ? C'est à peine si la population y est aussi nombreuse qu'avant la Confédération. L'Intercolonial n'a pas le moins du monde procuré à Halifax les avantages qu'on lui promettait ; de fait, l'Intercolonial est plus avantageux par Toronto, Montréal et Québec que pour Halifax, puisqu'il place les marchands de ces trois villes en communication facile avec un million de consommateurs habitant les provinces maritimes. Cette question a été discutée à fond par la presse du pays et dans les assemblées annuelles de la Chambre de commerce depuis, plusieurs années. Je vais consulter un instant le discours prononcé par M. Dwyne, de Halifax, un monsieur occupant une haute position dans les cercles commerciaux de cette ville. Ce discours a été prononcé à l'assemblée annuelle de la Chambre de commerce tenue en cette ville en janvier 1878, et voici quelques-unes des raisons qu'il invoquait pour attirer l'attention des négociants sur l'importance de Halifax comme port d'hiver. Il disait ;

"Afin de vous démontrer que le chemin mérite d'attirer votre attention, qu'il mérite tout ce que vous pouvez faire pour lui, vous me pardonnerez si je prends un peu de votre temps pour vous expliquer son utilité. Comme votre ancienne route postale, à l'océan Atlantique, aller et retour, ou en Europe, aller et retour, il a été décrit en termes très élogieux, par votre président dans son discours d'ouverture. Pour le transport des voyageurs qui arrivent à Halifax, d'Europe ou d'ailleurs, c'est un chemin agréable et sûr, et ce ne sera pas la faute de l'Intercolonial s'ils ne se rendent pas chez eux avec promptitude et confort, et peut-être en économisant un temps précieux. . . . Comme voiturier ou distributeur de vos produits et objets manufacturés à vos consommateurs des côtes maritimes, soit en été ou en hiver, le chemin de fer est de beaucoup supérieur aux anciennes voies de communication pour la livraison rapide et l'excellente condition dans laquelle les effets sont livrés. Ce fait seul augmente notre commerce avec vous en détournant une partie de celui qui a toujours existé entre nous et les Etats-Unis, et pour certains objets manufacturés qui venaient autrefois de la Grande Bretagne."

Dans un rapport déposé sur le bureau de la Chambre, l'année dernière, nous voyons que l'ex-premier avait consenti à transporter deux chargements de grain à 30 centins le *quarter* ou \$15 par wagon chargé de douze tonneaux, laquelle offre ne reçut aucune réponse des expéditeurs de l'ouest. Lorsque le gouvernement actuel arriva au pouvoir, le tarif fut un peu réduit, le ministre actuel des chemins de fer offrant de transporter le grain à 26 centins le *quarter*, ou \$13 par wagon chargé du même poids, 12 tonneaux. L'ex-ingénieur du chemin de fer Intercolonial, M. Schrieber, déclara que si l'on pouvait obtenir du fret de retour à 90 centins, le tonneau de grain pourrait être transporté sans perte à 13 centins le *quarter* ou 63 centins le tonneau. Si ce tarif était adopté sur l'Intercolonial je crois que le commerce des grains de l'ouest serait attiré à Halifax et que les marchandises venant d'Europe au Canada seraient expédiées à l'ouest via Halifax par le chemin de fer Intercolonial. Cette question est de la plus grande importance pour les provinces maritimes, pour la population de la Nouvelle-Ecosse et particulièrement pour Halifax, et je crois que si le gouvernement érigait un élévateur pour le grain à Richmond, et subventionnait une ligne de vapeurs, faisant de Halifax le port du terminus, les espérances de la population de cette ville seraient réalisées. On nous dit qu'il a déjà été fait beaucoup pour cette ville et que les marchands devraient compter un peu sur leur propre initiative ; mais je prétends

que Halifax n'a pas reçu autant du gouvernement que Montréal ou Québec qui ont profité directement des subventions accordées aux chemins de fer de l'Ouest, du creusement des canaux, et de l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent, lesquels travaux ont non-seulement coûté une forte mise de fonds mais sont de plus une source de fortes dépenses annuelles pour le revenu. Ce n'est que tout récemment que Halifax a pu obtenir du gouvernement une gare digne de ce nom et cette gare a été accordée non par le gouvernement actuel mais par ses prédécesseurs. Comme l'un des représentants de la Nouvelle-Ecosse, je m'unis aux députés de Halifax pour appuyer auprès du gouvernement les déclamations de cette ville contre ce chemin, et j'espère que cette agitation amènera des résultats pratiques.

M. OGDEN. Je crois que les députés de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse ont été généralement assez modérés dans leur demande à l'effet que le gouvernement érige un élévateur à Halifax, et que le tarif du fret soit réduit de façon à ce que le grain de l'ouest puisse être transporté par l'Intercolonial, vu que Halifax est actuellement le meilleur port d'hiver. Je regrette aussi que les marchands de Halifax n'aient pas montré plus d'énergie et plus d'esprit d'entreprise afin de développer le commerce de leur propre ville. L'honorable député de Yarmouth (M. Killam), a conseillé à ceux qui ont l'honneur d'appuyer le gouvernement actuel de se ranger avec l'opposition, qui, dit-il, serait plus pour favoriser les intérêts de la Nouvelle-Ecosse. J'aimerais à demander à l'honorable monsieur, comment son ancien chef a agi lorsque les députés de la Nouvelle-Ecosse ont réclamé leur part de l'indemnité des pêcheries. Je crois que nos intérêts sont en aussi bonne situation entre les mains du gouvernement actuel qu'ils le seraient entre les mains de l'opposition. Mais je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il y a un autre port bien meilleur que celui de Halifax, et qui se trouve à 115 milles par eau, à l'est de Halifax, et qui peut être relié avec l'Intercolonial par la construction d'un chemin d'environ 40 milles de long. Je veux parler du port de Whitehaven. L'amiral Owen qui avait été envoyé par le gouvernement anglais dit dans son rapport :

“ Whitehaven est un port magnifique et très commode, au point le plus rapproché de l'Angleterre, qu'on puisse trouver dans l'Amérique du Nord, ses avantages naturels excédant de beaucoup ceux d'Halifax ou de n'importe quel autre port. La nature de la côte est telle qu'il est impossible que les glaces puissent s'y accumuler, de sorte que l'entrée et la sortie de ce port sont toujours ouvertes et libres. Pendant les brouillards, il faut piloter les navires sur un parcours de vingt-deux milles pour atteindre le port de Halifax; pour celui de Whitehaven, il suffit de les piloter sur un parcours de trois ou quatre milles.”

Ce port est de 115 milles plus rapproché de l'Europe que le port de Halifax, et peut être relié avec le chemin de fer Intercolonial par la construction d'un chemin de quarante milles de longueur, ce qui nous donnerait une route jusqu'à la mer, de quatre-vingts milles plus courte que par la route de Halifax. Je demande donc que Whitehaven soit établi port d'hiver du Canada. Je ne demande pas que ce soit fait immédiatement, mais je crois que le gouvernement devrait faire étudier une ligne pour rejoindre le chemin de fer “Eastern Extension” qui est maintenant achevé et construire un chemin, disons de Moncton à Whitehaven, traversant le comté de Pictou, représenté par l'honorable ministre de la justice, le comté de Cumberland, représenté par l'honorable ministre des chemins de fer, qui je crois sera en faveur de ce projet. Lorsque ce projet sera réalisé et que le chemin de fer de Mégantic sera construit, la distance jusqu'à Whitehaven sera considérablement réduite. Cette route sera d'environ 500 milles par chemin de fer et 100 milles par eau plus courte que la route actuelle par Halifax. Il y a longtemps qu'elle aurait dû être construite. Je suis étonné que l'ancienne administration n'ait pas, en quittant le pouvoir, laissé au moins la promesse qu'un élévateur serait construit. Je ne veux pas faire de la politique de clocher au détriment de Yarmouth ou de Saint-

Jean. Complétez l'Intercolonial en construisant un élévateur, et placez ensuite dans le budget de cette session une somme suffisante pour faire une étude de la ligne de ce chemin de fer qui sera plus tard un port d'hiver de Whitehaven. Nous ne vous demanderons pas d'acheter des chargements de grain ni de spéculer pour nous. Nous avons des hommes entreprenants qui accompliront ces choses dans leur propre intérêt et qui essaieront à faire de cet endroit l'une des villes les plus populeuses et les plus prospères du Canada.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

Sir CHARLES TUPPER. Cette question est d'une très grande importance, mais je crois qu'il vaudrait mieux en retarder la discussion complète jusqu'à ce que les documents demandés aient été soumis à la Chambre. Il est tout-à-fait impossible pour les honorables messieurs des deux côtés de la Chambre,—je crois pouvoir dire que sur cette question il n'y a qu'une seule opinion,—de discuter convenablement sans que les documents puissent indiquer les diverses mesures prises au sujet de cette question. Il n'y a probablement aucun député qui ne comprend pas parfaitement la grande importance qu'il y a pour le Canada d'avoir un port d'hiver sur notre propre territoire, et la nécessité de faire tous les efforts possibles pour atteindre ce but. Je suis tout-à-fait certain que toute mesure que le gouvernement pourra proposer dans ce but recevra l'appui cordial des honorables messieurs de chaque parti. Il est vrai que les expériences qui ont été tentées jusqu'à présent n'ont pas aussi bien réussi qu'on aurait pu le désirer. Non-seulement comme ministre des chemins de fer, mais encore comme l'un des représentants de la Nouvelle-Ecosse, j'éprouve, moi-même, le plus profond intérêt pour le succès de cette entreprise: la création d'un port d'hiver dans les limites de la Confédération; et comme ministre des chemins de fer, tout ce qui peut augmenter le mouvement de cette ligne et ses recettes, doit se recommander à moi comme étant digne de la plus sérieuse considération du gouvernement. Il y a, cependant, une grande difficulté, qu'a rencontrée l'administration précédente, comme le ministre actuel: c'est que Halifax, le débouché naturel et le port transatlantique du Canada doit soutenir la rivalité d'un port atlantique américain que l'on atteint par un voyage beaucoup plus court en chemin de fer. Tout ce qui pouvait être fait en mettant le chemin de fer Intercolonial en condition de première classe a été fait par le Parlement. Non-seulement il a établi une ligne de première classe, de Truro à la Rivière-du-Loup, mais il a généralement voté les fonds nécessaires pour faire l'acquisition de la section de la Rivière-du-Loup, longue de 127 milles, remplacer ses rails par des lisses d'acier et en faire un chemin de première classe, afin, non-seulement d'épargner des dépenses, mais encore de réduire le coût du transport du grain à un taux beaucoup moins élevé que celui qui existait sous nos prédécesseurs. Ceci étant une question nationale, nous avons compris qu'il n'était pas nécessaire que le tarif fût rémunérateur, que même si le grain était transporté à une perte légère, nous aurions encore raison d'encourager un certain montant de dépenses si nous pouvions faire de Halifax un port d'hiver et obtenir des chargements de retour offrant des traifs rémunérateurs.

Sous cette impression, nous avons fixé le tarif le plus réduit que nous avons cru possible, dans l'espoir que cela engagerait les marchands à expédier leurs grains par l'Intercolonial à Halifax. Tous les négociants ont admis que le tarif était aussi bas qu'il était possible de le réduire et qu'il semblait nécessaire pour atteindre le but que nous nous proposons.

Il est vrai que nous n'avons pas demandé au parlement de crédit pour construire un élévateur à Halifax. Naturellement, nous comprenons à merveille qu'il est impossible

d'expédier du grain avec la facilité et le bon marché nécessaires pour rivaliser avantageusement avec les autres ports, à moins d'avoir un élévateur. Mais il y a deux raisons pour lesquelles nous n'avons pas demandé au parlement de nous voter un crédit pour construire un élévateur dans ce port. En premier lieu, nous espérons qu'après que nous aurions fixé un tarif très bas pour le transport du grain, des capitalistes entreprendraient l'expédition de ce produit, fourniraient les entrepôts nécessaires et les moyens d'expédier les grains avec facilité et à prix réduits. L'une des raisons est donc que nous avons cru qu'il était juste de voir d'abord jusqu'à quel point l'initiative privée se chargerait de fournir ce qui était requis, et, en second lieu, nous voulions nous assurer si, dans le cas où l'initiative privée négligerait de pourvoir aux besoins de la situation, la construction d'un élévateur, le bon marché dans le transbordement des grains, suffiraient pour atteindre le but que le parlement se propose. Nous avons épuisé tous les moyens pour nous assurer si, par la construction d'un élévateur, nous pourrions faire de Halifax notre port d'envoi pour l'expédition des grains en hiver, avant de demander au Parlement ce crédit, qu'il sera prêt, j'en ai la conviction, à nous accorder, pour toute mesure pouvant nous conduire au but que nous nous proposons. J'en suis pas du tout surpris que la population de Halifax soit disposée à se réunir, sans distinction de partis, pour presser aussi fortement que possible, le parlement à régler cette question. Mais ce n'est pas seulement une question qui intéresse Halifax; l'Ontario et toutes les parties de la Confédération sont également intéressés à obtenir, si c'est possible, un port d'hiver au Canada où l'on puisse expédier nos marchandises aussi facilement et à d'aussi bonnes conditions que d'un port étranger. Je suis donc très certain que chaque honorable monsieur donnera toute son attention la plus sérieuse à cette question. Je suis heureux de voir dans quel esprit le député de Richmond (M. Flynn) l'a traitée, et d'avoir de lui l'assurance qu'il est prêt à la traiter sans tenir compte des considérations de parti. Le député de Yarmouth (M. Killam) a dit des choses que j'approuve et d'autres que je condamne. Il dit que la raison pour laquelle nous n'avons pas réussi à faire de Halifax un port d'hiver, c'est que le gouvernement est incapable de traiter cette question avec l'esprit d'entreprise et cette vigueur qu'une compagnie particulière pourrait y mettre. Je pense que dans la considération d'une question encore plus considérable que celle-ci, l'honorable monsieur reconnaîtra le fait qu'une compagnie particulière, pourra non-seulement construire, mais exploiter le chemin plus efficacement et d'une façon plus conforme aux principes du commerce que le gouvernement pourrait le faire. Je n'hésite pas à dire, d'après l'expérience que je puis avoir, et d'après l'étude que j'ai pu faire de la question pendant l'existence de l'ancienne administration, qu'il est impossible à un gouvernement de se livrer avantageusement à de semblables entreprises. Il ne peut devenir un grand spéculateur ni un grand négociant, comme une compagnie de chemin de fer le peut en achetant de grandes cargaisons de grain et d'autres produits, dans le but d'augmenter ses affaires. Il y a une foule de cas où il est possible, je crois, à une compagnie d'agir avec plus d'énergie et plus de succès qu'un gouvernement dans une entreprise de ce genre. Je partage l'opinion de l'honorable député de Yarmouth (M. Killam) lorsqu'il dit qu'une forte compagnie privée pourrait réussir mieux dans l'établissement d'un port d'hiver, qu'une compagnie de chemin de fer et de vapeurs océaniques ferait beaucoup plus qu'un gouvernement pourrait accomplir dans ce sens.

Il y a une autre question sur laquelle je ne saurais m'accorder avec lui, et c'est sa prétention à l'effet que la politique nationale a été un obstacle à ce que nous nous proposons. Je serais curieux de savoir dans quelles statistiques l'honorable monsieur a pu émettre son opinion que le chemin de fer Intercolonial, ou le mouvement de cette voie ferrée ont souffert de l'établissement de la politique nationale.

Sir C. TUPPER

Je voudrais que l'honorable monsieur compare les rapports du mouvement à chaque station des deux extrémités, ou à n'importe quel point de la ligne sur tout son parcours, avec les recettes de trafic et les affaires faites avant l'adoption de la politique nationale; et je ne crois pas qu'il trouve une seule raison qui puisse l'amener à la conclusion que le tarif protecteur ait pu nuire au choix d'Halifax comme port d'expédition du Canada. Les documents déposés sur le bureau aujourd'hui contiennent quelques données qui pourraient éclaircir ce point, et ces données sont complètement en désaccord avec la conclusion à laquelle il est arrivé. Le document déposé sur le bureau aujourd'hui démontre que la politique nationale, a eu pour résultat de porter la quantité de sucre transportée sur le chemin de fer Intercolonial de 7,809,364 lbs. qu'elle était en 1878, à 16,071,316 lbs. en 1879. Je crois que l'honorable monsieur ne trouvera guère que la politique nationale empêche le choix de Halifax comme port d'expédition en donnant une activité nouvelle au commerce avec les Antilles. Il y a eu beaucoup de fait pour attirer le trafic de toutes les sources possibles sur le chemin de fer Intercolonial et pour faire du magnifique havre de Halifax l'entrepôt du commerce avec les Antilles, ainsi que le port d'expédition pour le commerce maritime du Canada pendant l'hiver. Je puis dire à l'honorable monsieur que les documents déposés aujourd'hui sur le bureau de la Chambre, démontrent que, durant les trois mois de 1880, 8,181,380 lbs. de sucre de plus que pendant toute l'année 1878 ont été transportées sur ce chemin, ce qui démontre que les faits relatifs à cette question prouvent le contraire des prétentions de l'honorable monsieur.

Comme je l'ai dit, l'honorable monsieur a exprimé des opinions que j'approuve, et je les ai expliquées à la Chambre. Il a aussi pris la position suivante que je n'approuve pas, et il a terminé, je crois, en donnant à mes honorables amis du comté de Halifax des conseils, qu'il est plus que moi, je le lui dis franchement, en position de leur donner. Il dit que ces messieurs après avoir été envoyés ici pour appuyer le ministère, après l'avoir appuyé, devraient guetter l'occasion, lorsque le gouvernement aurait quelque grande mesure à faire adopter, de jeter leur poids dans la balance en allant d'un parti à l'autre afin de voir ce que, par ce moyen, ils pourraient obtenir pour leurs commettants. L'honorable monsieur est meilleur juge de la sagesse de cette ligne de conduite que je le suis moi-même. Je n'ai nulle expérience dans ses sortes d'affaires, et je laisse mes honorables amis de Halifax parfaitement libres de suivre ou de rejeter cet avis selon qu'ils le croiront sage ou non. C'est certainement un avis que l'honorable monsieur a fortifié par son exemple. Il dit cependant que mes honorables amis de Halifax ne sont plus aussi populaires qu'ils l'étaient, qu'ils éprouvent beaucoup d'anxiété. Tout ce que je puis dire c'est que, tout en croyant que tous les habitants de Halifax ont hâte de voir cette importante question réglée d'une façon satisfaisante, et qu'ils désirent donner, par tous les moyens possibles, plus de force à ceux qui les représentent ici, je ne vois rien, après avoir bien considéré la question, qui puisse porter l'honorable monsieur à conclure que les commettants de ces derniers éprouvent la moindre inquiétude, ou leur aient donné la moindre raison de supposer qu'ils ne se considèrent pas comme bien représentés à la Chambre. Lorsque ces documents seront produits et que le budget sera subséquemment soumis à la Chambre, on aura l'occasion d'examiner la question sur toutes ses faces, et je suis tout à fait certain que chaque honorable monsieur sera prêt à donner son appui cordial à toute mesure que le gouvernement pourra soumettre, ayant un but aussi désirable que celui d'assurer au Canada un port d'hiver.

L'honorable député de Guysborough (M. Ogdon) a amené un concurrent sur le terrain. Il n'a fait que remplir son devoir envers ses commettants et envers les membres de cette Chambre en prenant l'occasion de nous rappeler qu'il y a un autre port très important, qui pourrait, dans un

avenir prochain, devenir un port d'expédition pour les produits du Canada pendant la saison d'hiver. Je ne doute pas que lorsque cette grande ligne nationale de communication sera complétée, comme elle le sera dans quelques années, du Pacifique à l'Atlantique, l'attention du pays sera fortement attirée sur la question de raccourcir le plus possible la distance entre l'Ancien et le Nouveau Monde, sur les moyens à adopter pour raccourcir la distance, et si par la construction d'un chemin de fer relativement court; le havre de Whitehaven, qui, ainsi que l'honorable monsieur nous l'a dit a été l'objet d'un rapport favorable de l'amiral Owen envoyé par le gouvernement impérial à cette fin, attirera l'attention dont il a été autrefois l'objet.

Il y a aussi le havre de Louisbourg qui doit être pris en considération. Le temps n'est pas éloigné où l'attention du parlement et du public sera fortement attirée sur les moyens à l'aide desquels nous pourrions relier plus facilement que par les moyens de communication existants les régions les plus reculées du Canada avec l'Europe. En attendant, j'espère que les moyens qui peuvent être adoptés auront pour effet d'assurer l'accomplissement d'un projet aussi important que le choix de Halifax comme port d'hiver du Canada.

L'exposé que j'ai pu soumettre à la Chambre, il y a quelques jours relativement aux causes pour lesquelles le chemin de fer Intercolonial a peu répondu aux efforts qui ont été fait pour lui amener le trafic de Québec, Montréal et Toronto, les délais qui ont pu être évités en plaçant le fret à bord à Halifax et non à Boston, cet exposé nous encouragera à faire tous nos efforts afin d'assurer le transport de tout le commerce canadien par le chemin de fer Intercolonial. Lorsque nous considérerons le budget, et lors que les documents seront sur le bureau, il y aura toutes les facilités possibles pour discuter cette importante question dans tous ses détails.

M. ANGLIN. Le ministre des chemins de fer et d'autres orateurs ont posé, pour la discussion de cette question, des principes que, pour ma part, je ne puis admettre. Le ministre considère comme fait accompli, que le seul débouché pour le commerce d'hiver du Canada doit être Halifax. Je rendrais volontiers tous les services possibles à la ville de Halifax, dans ses efforts pour obtenir cette part du commerce du Canada, soit en été ou en hiver, à laquelle elle a droit, vu qu'elle est l'un de nos principaux ports et vu sa position particulière sur l'Atlantique. Mais elle n'est pas la seule ville à laquelle on ait promis avant la Confédération qu'un fort courant de commerce serait dirigé vers elle, ou passerait chez elle une fois que les provinces seraient unies. On a fait à la ville de Saint-Jean des promesses tout aussi brillantes. On nous assurait que la farine, le lard, le beurre, le fromage et tous les autres produits des provinces de l'ouest du Canada et du grand Nord-Ouest afflueraient dans notre ville; que des entrepôts et des élévateurs seraient construits sur notre havre, que la ville retirerait du bruit causé par l'activité de ceux qui seraient occupés à expédier en Europe les principales productions des provinces de l'Ouest et à expédier vers ces provinces les marchandises venant de l'ancien continent. Nous avons le droit de demander que ces promesses soient accomplies. Il est vrai que ces promesses n'ont pas été très clairement répétées immédiatement avant les élections générales; on avait découvert un autre moyen de capter la confiance du peuple et de l'engager à préférer ceux qui n'étaient pas au pouvoir à ceux qui y étaient. Mais les anciennes promesses n'ont pas encore été remplies, et le l'administration qui est maintenant au pouvoir est particulièrement liée par elles, puisqu'elles ont été faites par les honorables messieurs qui occupent actuellement les banquettes ministérielles. Tandis que Halifax, offrant des avantages particuliers dont il est juste qu'elle puisse profiter, puisqu'elle se trouve être notre poste avancé sur l'Atlantique, on devait faire de cette ville

et on a fait de cette ville, le port d'où les malles sont expédiées et reçues d'Europe et des Antilles. La ville de Saint-Jean offre des avantages pour faire un commerce transatlantique très étendu; nous pouvons fournir des cargaisons que Halifax ne pourrait fournir, et, vu la grande décadence du commerce de notre port, il est absolument nécessaire, pour la prospérité de la ville, que quelque pouvoir compétent s'occupe d'établir une ligne régulière de vapeurs entre Saint-Jean et quelque port, ou ports, de la Grande-Bretagne. Je crois qu'une demande sera prochainement faite au gouvernement par le conseil de ville, la Chambre de commerce et les autres corporations de Saint-Jean, afin d'obtenir une subvention pour une telle ligne, peut-être pas maintenant,—une ligne hebdomadaire ou mensuelle, mais reliant Saint-Jean avec quelque port des Iles britanniques. L'honorable ministre des chemins de fer se trompe, je crois, lorsqu'il suppose qu'il pourra, en faisant l'essai qui a été proposé, s'assurer s'il est possible d'expédier avec profit les grains des régions de l'Ouest par la route de Halifax. Ceci peut être décidé sans qu'il soit nécessaire de faire cette expérience. Il est très facile de découvrir à quel taux de grandes quantités de grain peuvent être transportées au terminus de l'Intercolonial, à la Chaudière; combien le transport du grain coûtera de ce point à Halifax; combien cela coûtera de le charger à bord des navires, et je crois qu'il n'est guère nécessaire de construire des élévateurs pour découvrir le coût du chargement du grain, vu que les tarifs sont parfaitement connus. Chaque article du coût d'un tel trafic, en supposant que bon nombre de navires puissent être employés d'une façon régulière dans le transport, peut être déterminé sans faire l'expérience dont on a parlé. Je crois qu'un nombre considérable de marchands de Halifax ont répudié, il n'y a pas longtemps, en termes très énergiques, la proposition de faire une telle expérience, vu que si l'expérience était faite, le résultat serait de fournir une excuse au gouvernement pour ne pas continuer, ou bien ce dernier ferait une expérience qui serait peut-être préférée par ses amis et qui le convaincrerait que ce commerce ne peut être entrepris avec avantage. L'autre essai qui consisterait à établir d'une façon permanente à Halifax ou à Saint-Jean, un port d'expédition, servant de terminus à une ligne de vapeurs, est le seul qui pourrait donner une idée juste de leurs avantages respectifs comme ports d'expédition. Je sais que, depuis quelque temps, il a été presque impossible aux personnes désirant expédier des animaux ou d'autres produits par voie de Halifax, de s'assurer, une semaine ou deux avant l'arrivée ou le départ des vapeurs, si ces produits pourraient être expédiés ou non. Le commerce d'exportation de Halifax a dû dépendre entièrement de l'état du commerce dans le port de mer d'où le vapeur part pour se rendre à Halifax, de sorte que le commerce de cette ville ne peut être raisonnablement développé. L'un des avantages que possède Halifax, c'est qu'elle doit être le port de départ et d'arrivée pour les malles durant l'hiver, ou moins, mais tout au moins excédant le montant nécessaire pour payer raisonnablement le transport des malles, doit être considéré comme payée pour mettre à exécution le programme de la protection. La protection agit de deux manières. Les gens sont obligés d'acheter des articles de manufacture indigènes qu'ils n'aimeraient peut-être pas à acheter, par suite de l'imposition d'un droit élevé sur les produits semblables importés dans le pays. L'autre manière consiste dans le système des primes, et à tout prendre cette dernière est la plus honnête des deux. Si les habitants des provinces maritimes doivent à l'avenir être satisfaits de ce que les cultivateurs d'Ontario soient protégés au moyen d'un droit de 15 centins par minot, imposé sur tout le blé qu'ils pourraient importer dans le pays et par des droits correspondants sur l'avoine et l'orge importées, pendant que nous sommes forcés de payer un prix plus élevé pour notre farine dans les provinces maritimes, pour l'avantage des culti-

vateurs d'Ontario, comme on le prétend, si ces derniers croient qu'ils sont protégés d'autant, ils ne doivent pas se plaindre, si en retour s'il sont appelés à payer, à même le trésor, une somme suffisante pour protéger le commerce de Halifax et de Saint Jean, comme ports et havres de la Confédération, et s'ils doivent être forcés d'envoyer tous leurs produits à l'étranger et de recevoir, par voie de ces ports, tous les produits du reste de l'univers dont ils pourront avoir besoin.

L'honorable ministre des chemins de fer a parlé du sucre. Pourquoi l'importation du sucre a-t-elle augmenté à Halifax? Comptée par livres, l'augmentation semble énorme, comptée par tonneaux elle n'est pas très remarquable. J'ai regardé les journaux il y a quelque temps et j'ai constaté qu'avant la mise en vigueur de la politique nationale, Halifax a importé près de 4,000 tonneaux de sucre durant l'année, tandis que pendant l'année 1879, elle a importé un peu plus de 8,000 tonneaux. La quantité n'a pas été tout-à-fait double de la quantité importée en 1878, mais elle a été importée à un coût énorme pour le public en général. S'il est juste de forcer le Canada à importer son sucre par Halifax seulement pendant la saison d'hiver, assurément il ne peut y avoir de mal à le forcer d'importer ses autres marchandises par les ports de Halifax et de Saint-Jean. Assurément, il ne peut y avoir de mal à forcer le Canada à expédier ses produits dans ces ports en réduisant le prix du transport de manière à ce que les autres provinces aient intérêt à se servir des ports en question.

Si ce système doit être maintenu, il ne faut pas qu'il soit partiellement appliqué, comme il l'est aujourd'hui. Ce ne sont pas seulement les princes de l'industrie cotonnière du Canada ni les propriétaires de manufactures de laines ou autres qui doivent en bénéficier, mais les autres industries du Canada doivent y trouver leur profit, quoiqu'il soit excessivement difficile de découvrir un moyen de protéger les bois de construction et les pêcheries. Mais voici un cas où des services signalés peuvent être rendus à des intérêts très importants, les intérêts commerciaux de Halifax et de Saint-Jean, ou de tout autre port sur les côtes maritimes du Canada, qui pourrait être disposé à concourir pour le commerce. Je crois qu'il est juste pour moi d'énoncer les principes que je considère être les véritables sur cette question. L'honorable député de Halifax, a dirigé, je crois, une attaque indirecte contre le gouvernement Mackenzie en alléguant que ce dernier a fait très peu pour favoriser les intérêts du port de Halifax. Tout ce qui a été fait depuis l'époque de notre entrée dans la Confédération jusqu'à présent, pour favoriser les intérêts de Halifax, et pour faire de cette ville un port d'hiver du Canada, a été accompli entièrement par l'ancienne administration. Pendant des années et des années, les messieurs de la droite ont essayé sincèrement de prolonger le chemin de fer jusqu'à Halifax, mais pour une raison ou pour une autre, ils ont échoué. Le gouvernement Mackenzie a réussi, lui, à prolonger ce chemin du côté de Halifax, aussi loin qu'il pouvait atteindre et a construit dans cette ville, aux frais du public, une magnifique gare de chemin de fer. L'honorable monsieur se plaint de ce qu'il n'a pas prolongé ce chemin de fer jusque sur les quais. Nous savons qu'il s'est efforcé de le rendre sur les quais; l'honorable monsieur sait que l'administration Mackenzie a forcé la ligne de vapeurs Allan à livrer ses malles au port de Halifax et qu'elle a ainsi en quelque sorte fait de Halifax un port d'hiver. Il sait aussi que lorsqu'on s'est adressé à l'administration Mackenzie, au sujet du commerce de grain, le gouvernement fit une offre qui semblait alors très libérale. Je crois que l'administration offrit d'envoyer deux chargements de grains par le chemin afin de s'assurer si le commerce pourrait ou non payer les frais de transport par cette voie. Il n'y a pas de doute que, de la part d'un gouvernement qui n'avait qu'un tarif de revenu, c'était aller très loin; et je n'ai pas le moindre doute que si l'administration Mackenzie fût restée au pouvoir, elle au-

M. ANGLIN

rait continué à faire tous les efforts raisonnables pour procurer à Halifax les avantages auxquels elle a droit comme l'un des principaux ports canadiens de l'Atlantique. Mais elle a quitté le pouvoir, et depuis rien n'a été fait. L'honorable ministre des chemins de fer a proposé, je crois, de réduire un peu le tarif que M. Mackenzie se proposait de fixer pour le transport du grain sur le chemin de fer Intercolonial. Mais ce n'était là qu'une légère réduction qui n'a pas produit de résultat pratique.

Aujourd'hui, nous nous trouvons en présence du fait que, bien que l'Intercolonial soit un magnifique chemin de fer, magnifique parce qu'il a été si bien construit, qu'il est aujourd'hui la route la plus courte entre les provinces de l'Ouest et la ville de Halifax, que bien qu'il fasse beaucoup d'affaires dans le transport des marchandises des provinces de l'Ouest aux provinces maritimes et à la ville de Halifax, il fait très peu de choses dans le transport des productions des provinces maritimes et ne transporte plus autant de marchandises importées d'Europe et transbordées à Halifax. Ces faits ne sont guère agréables à constater.

Cesont des faits dont le gouvernement, est, je crois, en devoir de s'occuper, non pas lentement et négligemment, mais avec activité et énergie. Je crois que le gouvernement qui prétend protéger toutes les industries qui luttent pour se maintenir en ce pays, doit aussi tâcher de protéger les industries des provinces maritimes, lesquelles ont presque cessé de lutter car elles n'ont presque plus la force de continuer à se débattre.

M. ROYAL. Il peut sembler quelque peu étrange de voir un député venant d'une province des prairies de l'ouest, prendre part à un débat qui semble n'affecter que les provinces maritimes. Il est vrai que nous n'avons pas de port de mer au Nord-Ouest, mais je crois que le jour n'est pas éloigné où le Manitoba, après avoir obtenu l'extension de ses limites, pourra devenir une province maritime. En traitant la question du transport entre le Canada et l'Europe, on a perdu de vue un fait très important. Je crois que, malgré tout mon respect pour l'opinion des honorables députés des provinces maritimes qui ont énuméré les anciens ports de Halifax, de Yarmouth et je pourrais ajouter de Louisbourg—je crois que nous pouvons faire un peu mieux en établissant un port sur la baie d'Hudson. Comme mon opinion sur cette question ne fait peut-être pas autorité, je l'irai, avec votre permission, un extrait du professeur Hines à ce sujet. Lorsque la discussion sur cette importante question aura lieu en cette Chambre, et lorsque ces documents seront produits, j'espère que la Chambre ne perdra point de vue l'importance d'utiliser à l'avenir les relations entre la baie d'Hudson et les ports européens. De fait, tandis que le syndicat du Pacifique a retenu presque un monopole pour la construction des embranchements de chemin de fer au sud de sa ligne mère, il n'y a aucune restriction quelconque sur la construction de chemins de fer au nord de cette ligne, et le projet de la navigation de la baie d'Hudson peut protéger la population du Nord-Ouest, contre tout monopole qui pourrait être organisé en vertu de ce contrat. D'après mon expérience et l'expérience de tous les députés de la province des prairies, le Canada découvre le Nord-Ouest chaque année. Il y a dix ans il aurait été impossible de convaincre une assemblée dans ce pays qu'il y avait 250,000,000 d'acres de terres fertiles dans les territoires du Nord-Ouest; et il peut se faire que l'importance de la navigation de la baie d'Hudson mettra autant de temps à s'imposer à l'esprit public. Le professeur Hines dans sa lettre à l'arpenteur-général, le 22 mars 1878, disait :

« Durant ces dernières années, mes opinions sur ce sujet se sont graduellement modifiées, et je suis de plus en plus convaincu que la route de la baie d'Hudson finira par être adoptée comme grande voie de communication pour le commerce entre le centre des possessions anglaises de l'Amérique du Nord et l'Europe. Les faits qui m'ont conduit à cette opinion bien arrêtée sont brièvement exposés ci-après :

« 1o Les succès et l'emploi général par les Anglais et Norvégiens qui se livrent à la pêche du loup-marin, de grands steamers bien construits

pour résister aux glaces. La sûreté de ces navires, et l'expérience acquise dans la direction d'un navire à travers les mers embarrassées par les glaces.

"20 Le bon marché actuel et la facilité d'employer à bord d'un vapeur la lumière magnéto-électrique, pour l'éclairage des navires et pour établir des phares provisoires d'une grande puissance.

"30 La nouvelle, venant de source autorisée, qu'on a découvert de la lignite sur une région très étendue, du cap Washington à la baie Frobisher, juste au nord du détroit d'Hudson, ainsi que sur la côte du Groënland.

"40 Les connaissances plus exactes que l'on possède actuellement sur la meilleure méthode et le temps le plus favorable à la navigation du détroit de Davis en approchant de la baie d'Hudson.

"50 Les grandes ressources des pêcheries du détroit de Davis dans ou vers la baie de Frobisher.

"60 Les causes des amas de glaces sur la côte du Labrador et la manière de les éviter pendant l'été ou de les traverser aux endroits où ils ont le moins d'étendue.

"70. D'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir concernant la navigation du détroit d'Hudson et la manière de s'en approcher en venant de l'Est, il semble n'y avoir aucune difficulté à naviguer dans ce détroit, de juillet à octobre, avec un vapeur construit d'après le modèle de ceux qui font la pêche au loup-marin, surtout si ce navire est pourvu de lumières magnéto électriques dont on pourra se servir en septembre et en octobre.

"Lorsque l'on considère que la factorerie d'York est aussi près de Liverpool que New-York, il est clair que c'est une question de la plus haute importance de s'assurer jusqu'à quel point les renseignements que nous possédons peuvent nous engager à faire des recherches minutieuses au sujet de cette question. Comme résultat d'une étude prolongée mais peu suivie de cette question, je puis dire qu'une navigation sûre et constante par des vapeurs construits d'après le modèle des navires employés à la pêche au loup-marin, peut être établie entre Port Nelson et Liverpool, pendant au moins quatre mois de l'année, c'est-à-dire de Liverpool, aller et retour, laissant trois mois ou peut-être un peu plus pour la navigation de la baie d'Hudson."

Mon but en faisant ces quelques remarques est d'attirer l'attention du gouvernement sur le rôle probablement très important que la navigation de la baie d'Hudson doit probablement jouer dans le développement des ressources du Nord-Ouest.

Sir LEONARD TILLEY. Il est très incommode d'entrer dans la discussion des questions relatives au tarif, ou du sujet qui est plus immédiatement soumis à la considération de la Chambre, sans avoir les documents qui ont été demandés, et les rapports qui seront soumis au parlement avant que nous discutions la question du tarif. Il est probable que lorsque ces documents seront produits, l'honorable député de Gloucester, verra que les ports du Nouveau-Brunswick ne sont pas dans une position aussi stagnante qu'on les a représentés mais, qu'ils sont au contraire dans une condition beaucoup meilleure. Je ne désire pas, et je n'ai pas l'intention d'être attiré dans une discussion sur le tarif au moment actuel; mais je veux remercier l'honorable député de Gloucester, du désintéressement dont il a fait preuve en prononçant les paroles qu'il a dites en faveur de Saint-Jean. Nous nous rappelons tous l'empressement avec lequel, dans le parlement, à partir de 1871 à 1873, il demandait à la Chambre la création d'un port dans son propre comté.

M. ANGLIN. C'est un port d'été.

Sir LEONARD TILLEY. Il désirait qu'un chemin de fer fût construit jusqu'à ce port, et il prétendait que c'était le port le plus rapproché de l'Europe. Aujourd'hui, il passe ce port sous silence, et vient à la rescousse en faveur de la ville de Saint-Jean. Je l'en remercie sincèrement, et j'espère que lorsque les documents seront soumis à la Chambre, il pourra constater que cette partie du pays n'est pas aussi négligée qu'il se l'imagine.

M. LONGLEY. Je ne doute pas que le gouvernement ne soit disposé à employer tous les moyens en son pouvoir pour rendre Halifax le port d'expédition des marchandises du Canada, et je crois que le moment est arrivé pour faire quelque chose dans ce sens. Non-seulement les citoyens de Halifax, mais je suis sûr que tout canadien désire que le fret qui doit venir à Québec et à Montréal soit pendant l'hiver transbordé à Halifax, au lieu d'aller à Boston et d'être expédié de cet endroit à Montréal et à Québec.

La population du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et celle de tout le Canada devraient, je crois, concentrer leurs efforts pour amener l'accomplissement des deux projets qui ont été soulevés à l'assemblée d'Halifax l'autre jour. Je crois que le gouvernement fera tout ce qui peut raisonnablement être fait; mais en même temps je crois qu'il ne serait pas hors de propos pour le gouvernement de donner quelque aperçu de son intention ou de son désir, de faire d'abord d'Halifax un port d'expédition durant l'hiver, et en second lieu de tenter une expérience pour découvrir si les grains peuvent être exportés avec profit en Europe par voie d'Halifax.

Motion adoptée.

NAUFRAGES DANS LES EAUX INTÉRIEURES.

M. BUNTING, pour M. PATTERSON, (Essex), demande copies de toute correspondance entre Sir Edward Thornton, ambassadeur anglais, à Washington, et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis relativement aux naufrages et au remorquage dans les eaux intérieures, qui a été envoyée au gouvernement canadien, et copies de toute autre correspondance officielle et de tout arrêté ou conseil du gouvernement du Canada sur le même sujet.

M. BOWELL propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

M. COCKBURN, (Muskoka) demande copie de toute correspondance relative au contrat relatif à l'embranchement de la baie Georgienne (du chemin du Pacifique) échangée depuis le 9 février 1880; aussi les détails sur le règlement, s'il y a eu règlement, des réclamations faites par Smith, Ripley et Cie., ou Heney, Charlebois et Flood, au sujet de ce contrat. Je fais cette motion, dit-il, afin d'obtenir des renseignements supplémentaires au sujet du contrat de l'embranchement de la baie Georgienne, lequel contrat a été résilié. Depuis l'année dernière, la région qui se trouve dans le voisinage de cette ligne s'est considérablement développée, et si le gouvernement veut reprendre le sujet en considération, il verra probablement qu'il répondra aux vues de la grande masse du peuple s'il revient au plan qui a été imaginé par l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) en 1874, et s'il adopte le tracé de la baie Georgienne, qui passe au sud du lac Nipissingue, et qui formera une route directe jusqu'au Sault Sainte-Marie ou au lac Supérieur si le programme du gouvernement est d'aller jusque là. Les documents produits à la dernière session ne sont pas complets. Les derniers renseignements à ce sujet sont une lettre de M. Sandford Fleming, du 10 février 1880, et j'ai hâte de voir, pour ma propre information et pour l'information des autres parties intéressées, où cette affaire en est.

Motion adoptée.

SECOURS ACCORDÉS AUX IRLANDAIS.

M. ANGLIN demande copie de tous arrêtés du conseil, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement canadien et les autorités impériales au sujet de l'application des cent mille piastres votées lors de la dernière session par le Parlement fédéral pour venir en aide aux Irlandais menacés de famine. Les honorables députés, dit-il, se rappelleront peut être que le très-honorable monsieur qui est à la tête du gouvernement a proposé en cette Chambre qu'un crédit de \$100,000 fût voté pour la population de l'Irlande qui souffrait de la famine ou qui était menacée de la famine. Je sentais alors qu'il était de mon devoir de demander au très-honorable monsieur de s'assurer que l'argent serait employé pour les fins auxquelles le parlement le destinait. Il n'y avait alors aucun doute et il ne

peut y en avoir maintenant quant à l'intention du parlement. C'était notre intention formellement déclarée que l'argent serait employé et employé immédiatement à acheter des aliments pour ceux qui souffraient de la faim. Je crus devoir suggérer alors qu'il était à propos que l'argent fût placé à la disposition des deux grandes associations qui s'étaient dévouées au noble devoir de soulager les besoins de ceux qui souffraient en Irlande, l'une était connue sous le nom de comité de la duchesse de Marlborough, et l'autre sous celui du *Mansion House Fund*, et tous deux étaient dignes de la plus entière confiance. Le très honorable monsieur crut cependant que ceci étant un crédit du Parlement, voté à la demande du gouvernement, l'intermédiaire qu'il convenait de choisir devait être le bureau colonial. Je fut peiné de voir qu'il était arrivé à cette conclusion. J'avoue que je ne pouvais comprendre l'opportunité pour lui d'adopter cette ligne de conduite et je craignais que l'argent ne fût pas employé conformément à nos desir s'il était transmis par cette voie. A cette époque et pendant quelques mois auparavant, l'intention du gouvernement impérial semblait être de faire tout en son pouvoir pour créer, dans les pays en dehors de l'Irlande, l'impression que la détresse n'était pas aussi profonde ni aussi sérieuse qu'on la représentait, que de fait il n'existait aucun danger de famine, mais qu'il y avait dans diverses parties du pays un certain degré de gêne et de misère. Ceci suffisait pour exciter mes appréhensions quant à la manière dont l'argent serait employé. L'honorable monsieur donna à entendre qu'il était en communication avec le secrétaire colonial, et qu'il croyait que le secrétaire colonial placerait l'argent à la disposition des deux comités s'il le désirait, ou s'il le jugeait à propos. Il nous donna à entendre, et je ne doute pas, même aujourd'hui qu'il avait l'intention de mettre à exécution les desirs du parlement, mais nous avons appris depuis que cet argent n'a pas été employé de la manière que nous désirions, que quoiqu'on nous eût demandé d'envoyer de l'argent immédiatement à ceux qui souffraient de la faim, plusieurs mois se sont écoulés avant qu'on n'eût rien fait avec cet argent. Je crois que le gouvernement invita ces deux comités à nommer deux ou trois personnes pour former une espèce de comité conjoint ou de sous-comité pour surveiller la distribution de cet argent, leur donnant pour instruction de le dépenser pour l'achat de bateaux et d'appareils de pêche pour les pêcheurs de Galway. C'était là un but très louable, mais nous n'avons pas voté l'argent du Canada pour une fin semblable, et je ne crois pas que le gouvernement actuellement au pouvoir, ni aucun autre gouvernement, ne voulût demander au parlement de voter \$100,000 de l'argent péniblement gagné par la population de ce pays, dans le but d'acheter des bateaux et des agrès de pêche pour les pauvres de l'Irlande ou de toute autre partie de l'empire. Nous croyions que la population irlandaise manquait de nourriture; nous croyions que bon nombre étaient exposés à mourir de faim et nous nous sommes élançés à leur secours. Nous voulions que l'argent fût employé immédiatement, mais on n'a pas jugé à propos d'employer l'argent à des fins pour lesquelles une subvention impériale aurait dû être accordée, et pour lesquelles, on n'aurait pas dû s'attendre à nous voir contribuer. J'ai énuméré les faits et je propose que la résolution soit adoptée.

Motion adoptée.

MATÉRIEL ROULANT DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. ANGLIN demanda un état donnant le nombre de machines, locomotives, wagons à voyageurs, wagons à marchandises, ou autre matériel roulant, achetés durant l'année par le gouvernement en vertu de contrats ou autrement; les endroits où ces objets ont été manufacturés et achetés, et les prix payés. La Chambre se rappelle probablement, dit-il, que, l'an dernier, nous avons eu une longue discussion au

M. ANGLIN

sujet de la manière dont le chemin de fer Intercolonial était géré et sur l'exploitation de la section de la Rivière-du-Loup qui venait d'être ajoutée au chemin. L'honorable ministre des chemins de fer alléguait qu'il avait pris toutes les précautions en son pouvoir pour pourvoir au bon fonctionnement de cette partie additionnelle du chemin, cependant, en réponse à la déclaration qu'il avait permis au matériel roulant de tout le chemin de se détériorer d'une façon lamentable, il donnait pour raison que ses locomotives et ses wagons étaient surmenés, surtout les locomotives, parce qu'il n'avait pas assez de matériel roulant pour la longueur additionnelle du chemin, et parce que cette partie du chemin était alors en mauvais état et que tout le matériel roulant qui la traversait était violemment secoué, sinon fracassé. Pressé de dire quelles mesures il avait prises pour le matériel roulant additionnel requis, et pourquoi, en vue du besoin de ce matériel additionnel, il avait jugé à propos de congédier un si grand nombre d'employés des usines de Moncton, il déclara qu'il ne se sentait pas justifiable d'acheter du matériel roulant avant que le transfert du chemin de fer de la Rivière-du-Loup eût été effectué, et après que ce transfert eût été effectué, il lui fut nécessaire d'employer un temps considérable pour choisir un plan particulier pour les locomotives afin qu'elles fussent toutes construites sur un modèle uniforme, de telle sorte qu'une partie de l'une d'elles pût servir pour toutes les autres, et que les parties les plus exposées à s'endommager pussent être toujours tenues en disponibilité pour rendre les réparations plus faciles en tout temps. C'était là sans doute une conduite très prudente, mais si cela exigeait un temps aussi long, on aurait dû certainement opérer auparavant le transfert du chemin, une assez forte partie de ces travaux pour que l'équipement pût être fourni plus promptement. Dans la province que j'habite, nous croyions qu'il eût été sage de la part de l'honorable ministre de s'être un peu plus hâté à ce sujet et d'avoir employé les ouvriers expérimentés qu'il y avait à Moncton et les excellentes machines préparées spécialement à cette fin plutôt que de les laisser demeurer inactives. Il nous paraissait vraiment étrange qu'un gouvernement qui se prétend si complètement dévoué à la protection que le gouvernement actuel, congédiait ses propres ouvriers, permit à ses propres machines de rester inactives et achetait aux Etats-Unis les locomotives et le reste du matériel roulant qui auraient pu être beaucoup mieux fabriqués dans notre propre pays. Je ne suis pas prêt à dire qu'une locomotive aurait pu être construite à aussi bas prix dans les usines de Moncton qu'on aurait pu l'importer des Etats-Unis, mais mon impression est qu'avec ces usines, conduites comme je crois qu'elles l'étaient à cette époque, et comme elles le sont encore, le coût d'une locomotive construite en cet endroit, n'aurait pas dépassé le coût d'une locomotive importée des Etats-Unis, en ajoutant à cette dernière les droits auxquels elle aurait été assujéti, si elle eût été importée par une compagnie. Nous trouvions étrange qu'un gouvernement protectionniste préférât renvoyer ses propres ouvriers, lorsqu'il savait à cette époque qu'il ne pourrait faire construire ailleurs qu'au Canada et dans le délai voulu le nombre des locomotives requis, et qu'il se mit dans la position d'être obligé de faire venir un grand nombre de ces locomotives. Il a été affirmé très sérieusement à Saint-Jean—je ne sais jusqu'à quel point la chose est vraie—que quelques-unes de ces locomotives ont été construites par les mêmes hommes qui avaient été renvoyés des ateliers de Moncton, et qui aux Etats-Unis recevaient des gages aussi élevés que ceux qu'ils avaient jamais reçus à Moncton. Je crois qu'une quantité considérable de matériel roulant a été importée l'année dernière, et si cette quantité avait été commandée, en ce pays, elle aurait procuré du travail à un grand nombre de gens. Une commande fut donnée à une certaine époque à M. Fleming qui, bien qu'il puisse construire des locomotives aux moins égales à toutes celles que l'on peut importer,

n'est pas préparé à les construire, comme l'honorable monsieur doit le savoir, assez promptement, et je crois qu'il n'a pas livré toutes les locomotives qu'il s'est engagé à construire.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas du tout d'objection à ce que la motion soit adoptée, et j'aurai beaucoup de plaisir à soumettre aussitôt que possible toute les informations demandées dans cette motion. Je puis dire cependant à l'honorable monsieur que si l'on s'est départi des principes de la Politique Nationale ce n'est pas parce que le gouvernement le désirait mais bien parce que c'était une question de nécessité. Tous les efforts possible ont été faits pour assurer la construction de ce matériel roulant, de ces locomotives, en Canada, et il était supposé que le montant des droits imposés sur les locomotives venant en Canada, et qui était ajouté aux soumissions des entrepreneurs, car ils ont été requis de les livrer en Canada, serait tout-à fait suffisant pour atteindre ce but. Je puis dire qu'il aurait été suffisant, n'eût été le fait que la politique nationale n'était pas en opération depuis assez longtemps pour, nous fournir des ateliers de construction assez bien outillés où les locomotives auraient pu être promptement construites selon les besoins du trafic. En conséquence, nous avons été obligés malgré nous d'aller à l'étranger pour l'achat de quelques-unes de nos locomotives, parce que nous ne pouvions pas les faire fabriquer dans le pays. Les documents seront produits et la question sera clairement définie.

Motion adoptée.

RAPPORT AU SUJET DU POISSON SALÉ.

M. ROBERTSON (Shelburne) demande copie des états de cette année transmis au ministère de la marine et des pêcheries par l'inspecteur ou le sous-inspecteur du poisson salé, du comté de Shelburne; ainsi qu'un état des droits perçus par les dits officiers. Mon but en faisant cette motion, dit-il, est d'attirer l'attention du ministre du revenu de l'intérieur sur la manière dont l'Acte des inspections a été mis à exécution dans le comté de Shelburne. Le fait est que la loi telle que maintenant mise en vigueur à la Nouvelle-Ecosse pèse lourdement sur cette industrie spéciale, de cette façon que la marque de l'inspecteur n'est d'aucune valeur quelconque sur le marché américain. Je désiré aussi démontrer à cet honorable monsieur, que son représentant dans ce comté a visité l'année dernière l'une des stations de pêche les plus importantes du comté, et a fait avec le fabricant de conserves un arrangement en vertu duquel la compagnie devait mettre son poisson en boîtes, non en sa présence, ainsi que le veut la loi, la marque devant être faite plus tard. J'espère que dans quelques semaines, lorsque des pétitions seront présentées à la Chambre pour lui demander d'amender cette loi de manière à ce que les encaqueurs ne soient plus obligés à soumettre leur poisson à l'inspection lorsque ce poisson doit être expédié sur le marché américain, le gouvernement adoptera le changement proposé. Je désire aussi attirer l'attention du gouvernement sur la manière dont les honoraires sont imposés dans le comté de Shelburne par le monsieur qui a été nommé à cette charge. Je puis dire que ce monsieur demeure à 40 milles du principal établissement de conserves de homards du comté de Shelburne, qu'il a visité cet établissement après le 1er août de cette année, et qu'il a indigné une amende au propriétaire de ce premier établissement visité par lui, pour violation de la loi, après avoir inspecté le poisson de cet établissement. Il n'a pas fait d'inspection du second et le troisième était fermé. Ce à quoi je m'objecte, ce n'est pas l'imposition de l'amende, mais la manière dont l'inspecteur s'y prend pour accomplir cette partie de son devoir. Je suggère qu'à l'avenir il reçoive instruction d'imposer les amendes avec impartialité, que les violateurs de la loi soient des libéraux ou des conservateurs, au lieu de

faire une différence marquéé en faveur de ces derniers, comme il a en l'habitude de le faire par le passé.

Motion adoptée.

STATISTIQUES DES PÊCHERIES.

M. ROBERTSON (Shelburne) demande copie des instructions adressées par le ministère de la marine et des pêcheries à ses officiers de tout le Canada, pour les guider dans la collection des statistiques relatives au rendement des pêcheries, avec copies des formules employées par ces officiers, et aussi copies des rapports par districts, fournis à ce département pour la présente année par les officiers des pêcheries du comté de Shelburne. Ceci est un sujet de beaucoup d'importance, dit-il. L'été dernier, un monsieur de cette ville, attaché au département des pêcheries, a adressé au *Globe* de Toronto, une lettre dans laquelle il a fait des déclarations qui méritent d'attirer l'attention du gouvernement. Il exprimait l'opinion qu'après l'abrogation des clauses du traité de Washington concernant les pêcheries, la population des provinces maritimes ne s'en trouverait pas beaucoup plus mal, vu que la consommation locale du poisson et les marchés qui peuvent encore être découverts les compenserait de la perte du marché américain. Il priait ses renseignements dans les statistiques soumises au parlement, dans les rapports des officiers du département. J'ai raison de croire que quelques-uns des documents les plus importants relatifs à cette question et qui sont déposés sur le bureau de la Chambre, n'ont guère de valeur. Je trouve qu'il est tout à fait impossible d'obtenir des statistiques sûres dans les rapports, et la motion que je fais maintenant à pour but de découvrir quel est le système adopté pour la collection de ces statistiques. Les chiffres que je me propose de soumettre à la Chambre sont pris dans le rapport de l'année dernière et ils s'appliquent à trois des pêcheries les plus importantes des provinces maritimes. Relativement aux pêcheries de hareng, je trouve que le produit total pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard, a été de 274,637 barils; l'exportation totale 108,339 barils seulement; la valeur du produit total, \$1,093,628, et la valeur de la quantité exportée, seulement \$280,373. Je trouve que la production totale du maquereau a été de 182,524 barils valant \$1,188,532 — prix moyen de \$6.51 par baril d'après les statistiques. Je trouve que la quantité qu'on dit avoir été exportée a été de 576,474 barils, au prix moyen, d'après le rapport du commerce et de la navigation pour cette année, de \$1.45 au lieu de \$6.51, le prix donné par les statistiques des commissaires. La production totale de la morue, égrofin et me lan a été de 871,916 quintaux, évalués à \$3,543,365, ou une valeur moyenne de \$4.06. La quantité exportée, de 656,102 quintaux, évalués à \$2,505,229, ou un prix moyen de \$3.81. Lorsque nous examinons les rapports de ce commerce il y a quelques années nous trouvons qu'en 1874 on a importé des États-Unis à la Nouvelle-Ecosse, 1,612,560 livres de maquereau frais. Ceci est certainement quelque chose de nouveau pour moi, et quelque chose que nous ignorions complètement dans les provinces maritimes. En 1873, d'après ces rapports, il a été importé dans la province d'Ontario 294,575 lbs. de morue fraîche; à la Nouvelle-Ecosse, 19,325 lbs., et au Nouveau-Brunswick, 5,165 lbs., et d'après le rapport du commerce et de la navigation de cette année, le prix moyen payé pour ces quantités, respectivement, a été de 4½ centins, 11 centins et 13 centins. J'espère que le gouvernement pourra me donner les renseignements demandés par cette motion, et que de plus il fera un peu attention à la manière dont les statistiques des pêcheries sont recueillies afin qu'elles soient plus exactes à l'avenir qu'elles ne l'ont été par le passé.

M. MILLS. Je crois que cette question mérite la sérieuse considération du gouvernement. Je crois que nous avons

tous les communications relatives à ces statistiques qui ont été publiées de temps à autres par le professeur Hinde depuis que l'indemnité des arbitres a été fixée, et qui attireraient l'attention sur le peu d'exactitude des statistiques recueillies par le département de la marine et des pêcheries. Personne de ceux qui ont pris la peine de consulter les statistiques depuis que ces communications ont paru ne peut manquer de remarquer qu'elles sont tout-à-fait dépourvues de valeur et qu'on ne peut attacher aucune importance à ces données soit quant à la quantité du poisson pris, soit quant à la valeur attribuée au poisson consommé dans le pays ou exporté à l'étranger. Actuellement, cette question est très sérieuse. Nous savons tous que la période de temps pendant lequel, d'après l'indemnité fixée par les commissaires à Halifax, le traité de Washington doit encore durer, sera bientôt expiré. Toute la question devra être prise de nouveau en considération, à moins qu'elle soit autrement réglée par le gouvernement du Royaume-Uni et le gouvernement américain, et il est de la plus haute importance que les renseignements que nous posséderons soient tout-à-fait exacts lorsque nous serons appelés à discuter de nouveau cette question avec les autorités américaines. Ce n'est pas le cas à présent, et lorsque les documents demandés seront produits, il est à espérer que le gouvernement sera préparé à communiquer à la Chambre les mesures qu'il a prises ou qu'il se propose de prendre pour corriger les erreurs qui ont jusqu'ici existé au sujet de cette question.

Sir JOHN A. MACDONALD. Naturellement, lorsque les documents seront produits, le gouvernement les ayant devant lui, sera prêt à discuter toute la question sur motion, après qu'un avis convenable lui aura été donné du sujet à discuter et des raisons invoquées. Je ne suis pas du tout prêt à dire que les rapports qui sont faits au département sont inexacts parce que le professeur Hinde l'a dit, et je crois que lorsque l'honorable monsieur verra les papiers, il partagera mon avis. S'il les avait examinés, il verrait par le relevé lui-même, que les renseignements que nous donnons ces statistiques sont exacts.

Motion adoptée.

LE MAJOR GÉNÉRAL LUARD.

M. DESJARDINS fait motion pour que copie de la correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial au sujet de la nomination du major général Luard comme officier commandant la milice du Canada, soit communiquée à la Chambre.

Avant de présenter la motion que j'ai maintenant en main j'ai l'intention dit-il, de faire quelques remarques pour en faire connaître l'objet particulier. C'est simplement ceci : Qu'en 1875, lorsque la position d'officier commandant la milice fut substituée à celle de député-adjutant-général, on ne s'expliquait pas bien alors qu'elle serait la nature et la portée des attributions de cet officier. De fait, par la loi elle-même, on ne sait pas trop si la section 28 qui dit qu' "un officier occupant le grade de colonel ou un grade supérieur dans l'armée de Sa Majesté lequel sera chargé, sous les ordres de SA MAJESTÉ, du commandement militaire, etc., etc." doit l'emporter sur la section 29, et si on doit considérer cet officier comme recevant ses instructions, étant sous les ordres immédiats de Sa Majesté, c'est-à-dire ainsi que des quartiers-généraux anglais, ou bien s'il est tout simplement un officier relevant de notre département de la milice, comme la section 29 semble l'indiquer :

"Le Gouverneur en conseil décrètera de temps à autre les ordres qui pourront être nécessaires au sujet des devoirs qu'auront à remplir l'officier commandant la milice et autres."

Dans le public cette incertitude existe, et j'ignore si elle n'existe pas dans l'esprit de ceux qui sont appelés de temps à autre à remplir ces fonctions. Je ne serais pas surpris qu'ils se demandassent s'ils ne viennent pas ici un peu

M. MILLS

comme gouverneurs militaires, n'ayant de relations qu'avec Sa Majesté ou son représentant, et devant traiter les ministres un peu comme des subalternes, ou bien s'ils comprennent, ces hauts personnages, qu'ils sont des officiers salariés sous le commandement du ministre de la milice. Je crois que si cette question était résolue, si des explications pouvaient être données et qu'elles fussent de nature à satisfaire l'opinion publique sur cette question, un certain malaise qui existe actuellement pourrait disparaître, et ce serait tant mieux pour notre organisation militaire. Je me rappelle que lorsque cette mesure fut présentée en Chambre on objecta à cette clause que j'ai indiquée en premier lieu, parce que l'on considérait qu'en excluant tout autre officier que ceux qui occupaient un rang supérieur dans l'armée anglaise, c'était exclure virtuellement de cette position très enviable pour des militaires, nos officiers les plus compétents qui, par leurs sacrifices, leurs études spéciales avaient peut-être droit de s'attendre à plus d'encouragement de la part du gouvernement. Il fut objecté alors que le choix d'un officier étranger à nos institutions, ignorant le tempérament particulier des différents corps de volontaires, sur lesquels il aurait un contrôle à exercer, pourrait amener des désagréments, peut-être pour lui, mais surtout pour les volontaires. Or je suis porté à croire que l'expérience des cinq dernières années a fait voir que ces objections là étaient assez fondées; que ces officiers, après avoir peut-être servi dans les colonies de l'Afrique ou de l'Asie, étaient portés à considérer ceux sur lesquels ils avaient droit de commandement ici comme les natifs de ces colonies. Ils étaient aussi exposés à ignorer les droits particuliers que certaines classes de notre population peuvent avoir. Ainsi, par exemple, les journaux de notre province rapportaient dernièrement—et je n'ai vu nulle part que cela fût contredit,—que l'officier commandant actuel, recevant d'un officier canadien-français, une lettre écrite en langue française, aurait eu devoir la renvoyer cavalièrement en écrivant dans un coin : "Plea-e translate in English," impliquant par là que suivant l'opinion de cet officier général, au moins, dans les relations entre nos volontaires et le département de la milice ou l'officier commandant, la langue anglaise seule était reçue, et que, dans un de nos départements, nous devons nous soumettre à voir notre langue reléguée aux orties. Je crois nécessaire d'attirer l'attention du gouvernement sur cet incident, si déjà cela n'a pas été fait, car il est important qu'on sache quels traitements nos compatriotes canadiens-français, qui offrent leurs services au pays, peuvent attendre d'officiers supérieurs appelés ici d'Angleterre pour commander notre milice.

Dans ces circonstances, afin de faire cesser tout doute et pour savoir exactement si nous avons à traiter avec un officier impérial relevant directement de l'armée anglaise, ou bien avec un officier devant recevoir ses ordres et l'explication de ses devoirs d'un des départements du gouvernement fédéral, j'ai cru devoir présenter cette motion.

M. CARON. Je suis excessivement heureux de donner à mon honorable ami les informations qu'il demande par la motion qu'il vient de présenter. Je puis dire d'abord que le major-général commandant ici est un officier colonial choisi parmi les officiers impériaux, mais recevant ses instructions du gouvernement du Canada. Maintenant, en faisant sa motion, mon honorable ami a attiré l'attention de la Chambre sur le fait que le choix d'un officier anglais, d'un officier impérial, pour commander ici, aurait pour effet d'exclure les officiers canadiens de la haute position qu'ils occupent au milieu de nous. Eh ! bien, M. l'Orateur, si l'on considère les circonstances qui ont amené la nomination du premier général qui est venu ici succéder à l'ancien système d'adjutants généraux qui existait dans le pays, on peut facilement se rendre compte qu'en changeant notre système, comme nous le faisons alors, nous ne pour-

riens mieux faire que de demander un officier impérial pour venir chez nous former des officiers. Le nouveau système a parfaitement réussi, puisqu'il est parvenu à former un noyau d'officiers qui dans l'avenir pourront occuper n'importe quelle position dans la force volontaire du pays.

Mon honorable ami a encore attiré l'attention de cette Chambre sur le fait qu'une lettre communiquée au département de la milice, écrite en français par un officier de volontaires français, avait été renvoyée avec une remarque au coin de cette lettre, de la part du général, demandant qu'elle fût traduite en anglais, afin qu'il pût la lire. Eh ! bien, M. l'Orateur, je n'ai pas besoin de dire, ce que tout le monde sait, que le major-général commandant est un officier distingué, et qu'il est venu dans ce pays afin de remplir ses devoirs aussi bien qu'il lui sera possible de le faire. Il est facile de comprendre qu'étant arrivé tout récemment d'Angleterre, et désireux de connaître le plus parfaitement possible tout ce que l'on pouvait demander de lui, et n'étant pas tout à fait aussi familier avec les habitudes du pays qu'il l'est maintenant, et désireux surtout de ne pas commettre d'erreurs, quand on lui présente cette lettre, il fit prior un officier d'avoir la bienveillance de la traduire en anglais pour lui. J'ai la conviction que personne n'aura lieu de regretter le malentendu sur lequel mon honorable ami a attiré l'attention de la Chambre, et je suis aussi convaincu qu'un tel malentendu ne se renouvelera pas.

J'ajouterai que dès que j'ai eu connaissance de l'avis de motion, je me suis empressé de donner les instructions nécessaires, afin de préparer la correspondance qui sera produite le plus tôt possible.

Motion adoptée.

TABAC CANADIEN.

M. GIGAUD demande un état donnant les noms et le domicile des personnes qui, depuis le 1er de mai 1830, ont obtenu des patentes pour la fabrication du tabac cultivé en Canada, en vertu de la section 32, chap. 19, 43 Victoria.

Motion adoptée.

M. CAMERON (Huron) :

Motion—

"Etat faisant connaître les noms et la nationalité de chacun des instituteurs des sauvages dans les territoires du Canada ; le domicile et la profession de chacun d'eux antérieurement à la date de sa nomination ; si quelqu'un d'entre eux a été destitué, la date et la raison de telle destitution ; le salaire ou l'indemnité payé à chacun d'eux. Aussi un état détaillé des dépenses se rattachant à l'instruction des dits sauvages, et copie de tout rapport ou correspondance adressés au ministère de l'intérieur par tels instituteurs."

Avec la permission du ministre, je demanderai aussi, "un état des divers articles fournis à chacun des instituteurs envoyés au Nord-Ouest." On se rappellera sans doute qu'à la dernière session, un état fut soumis au parlement, en réponse à la motion d'un honorable député, contenant un arrêté du conseil recommandant la nomination de M. Dewdney comme surintendant des sauvages, et celle de M. Taylor et de M. Thos. Wright, comme instituteurs ; et la copie d'un rapport du conseil privé daté, je crois, du 9 octobre 1879, avec les noms de 17 cultivateurs pratiques, qui furent envoyés pour enseigner l'agriculture aux sauvages des Territoires du Nord-Ouest. On se rappellera également que, pendant la dernière session, un crédit de \$4,998, je crois, fut demandé en vue de mettre ce louable projet à exécution. Combien a-t-il été dépensé en plus ? Je ne sais ; et l'une des raisons qui m'ont induit à présenter ma motion, est d'obtenir des renseignements à ce sujet. Cette question revêt une très grande importance, tant pour

le pays que pour les sauvages. L'occupation habituelle des sauvages, c'est la chasse ; mais à mesure que les établissements se forment dans le pays, ce moyen de subsistance leur fait défaut, et ils devront de toute nécessité recourir tôt ou tard à l'aide du gouvernement, à moins qu'on ne puisse leur persuader de se livrer à l'agriculture. Pour atteindre ce but, l'on a besoin d'une classe d'hommes spéciaux, et en consultant la liste des noms contenue dans le rapport soumis l'an dernier, je doute fort que l'honorable monsieur qui dirige le ministère de l'intérieur, ait pu se procurer les services d'hommes compétents et propres à bien instruire les sauvages. On sait assez généralement que la plus grande partie de ces hommes a été recrutée dans la partie est du Canada. Très peu d'entre eux, si toutefois il s'en trouve, appartiennent aux territoires du Nord-Ouest ou au Manitoba, et il n'en est qu'un ou deux sur le nombre qui comprennent les dialectes indiens. Il est assez raisonnable de supposer que des hommes qui ne sont pas familiers avec les langues sauvages, ou qui ne connaissent en aucune façon les coutumes, les habitudes ou les préjugés des sauvages, ne puissent les instruire ; et d'après la connaissance que j'en ai acquise pendant un séjour de trois ou quatre semaines au Manitoba, les personnes nommées par l'honorable monsieur ne possèdent pas les connaissances requises. Je désire savoir quel succès a couronné cette louable tentative. Lorsque je me trouvais au Manitoba, j'ai été informé par l'un de ces citoyens les plus en vue, qui connaît parfaitement le caractère et les aptitudes des sauvages, que, par suite de certains faits qui m'ont été relatés, il craignait beaucoup pour la réussite de cet essai ; et que l'homme le plus apte à instruire les sauvages est celui qui est au fait de leur langage, de leurs coutumes et de leur mode de vivre. Ils auront dans un tel homme une confiance aveugle que l'on ne peut raisonnablement supposer leur voir placer dans des personnes comme celles qui leur ont été envoyées. Je n'ai nullement l'intention de jeter du blâme sur ces personnes qui étaient, je n'en doute aucunement, de bons agriculteurs pratiques, venant peut-être d'Ontario ; mais je doute fort qu'elles fussent douées des qualités requises. Je désire seulement obtenir des informations sur cette expérience tentée, je dois le dire, dans un bon but, et savoir si elle a été couronnée de succès. Je serais aussi très heureux de connaître le coût de cette tentative, comme aussi celui des articles et matériaux fournis aux instituteurs des sauvages. Je demande l'autorisation d'ajouter une clause à cet effet.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne crois pas que l'état demandé par l'honorable monsieur contienne les renseignements qu'il désire obtenir. Le rapport du département des sauvages renfermera la plus grande partie de ces renseignements, plus spécialement en ce qui concerne les progrès accomplis par ces agriculteurs et par les sauvages placés sous leur direction. Somme toute, je pense que le choix de ces instituteurs a été très heureux, à l'exception de deux ou trois d'entre eux. Deux ou trois ont aussi été changés. Quant à exiger des instituteurs qu'ils puissent bien parler le sauvage, je crois la chose assez difficile pour la raison qu'il existe plusieurs dialectes. Je crois qu'au lieu d'envoyer dans le pays des instituteurs qui laissent les sauvages suivre leurs habitudes et leurs penchants, il vaut infiniment mieux en envoyer qui leur enseignent le système d'agriculture adopté par la race blanche. Il aurait été excessivement difficile, il y a quelque temps, de trouver dans ce pays des hommes capables d'enseigner l'agriculture. Maintenant, c'est différent, et lorsqu'il se présentera des changements à faire, — et il y en aura bientôt, — M. Dewdney, le commissaire des sauvages, a reçu ordre de chercher dans le pays des agriculteurs pratiques qui soient assez bien renseignés sur le compte des sauvages. Quant à trouver des instituteurs parlant facilement les idiomes sauvages, je crains que nous soyons obligés d'attendre longtemps. Les seules personnes

qui puissent les parler sont généralement les chasseurs qui ne possèdent pas les qualités nécessaires pour mener à bien l'expérience que nous tentons. On m'a dit que les succès obtenus dans ce sens sont considérables, et que plus le sauvage a des habitudes nomades, plus il est aisé de le faire se livrer à la culture du sol. Je crois qu'ils se rendent parfaitement compte des difficultés de leur position, et qu'ils savent à raison de leurs besoins pressants, qu'ils devraient s'établir sur leurs réserves, et demander à l'agriculture d'autres moyens de subsistance que ceux qu'ils ont eus jusqu'à présent et qui leur font défaut. Je n'ai aucune objection à présenter à la motion modifiée comme elle l'est.

Motion adoptée.

GUIDES FOURNIS PAR LE GOUVERNEMENT AUX IMMIGRANTS DANS LE NORD OUEST.

Motion :

"Etat faisant connaître les noms et la nationalité de tous les guides dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, le domicile et la profession de chacun d'eux antérieurement à la date de sa nomination; depuis combien de temps ils étaient domiciliés dans le dit endroit en dernier lieu mentionné. Si quelqu'un d'entre eux a été destitué ou congédié, la date et la raison de tel destitution ou congé; le salaire ou l'indemnité payés à chacun. Aussi un état détaillé du coût ou des dépenses se rattachant à cette branche du service public; la localité spécialement assignée à chaque agent pour l'accomplissement de ses fonctions; et copie de tout arrêté du Conseil ou instructions concernant les fonctions de tels agents."

M. CAMERON (Huron). Je n'ai aucune objection à ce que le gouvernement ait des guides pour conduire les immigrants; je crois même qu'il est judicieux et sage d'avoir de tels employés parce que dans un pays où l'on n'a pas de route, mais de simples sentiers tracés à travers la prairie, il serait impossible aux émigrants de se diriger sur un point spécial sans leur aide. Mais ce à quoi j'objecte, d'après l'expérience que j'ai acquise au Nord-Ouest, c'est à la classe d'hommes que l'honorable monsieur a choisis pour cet objet. Un guide est parfaitement inutile s'il ne connaît pas les localités où il se propose de conduire les immigrants, ni les routes qui y mènent. On m'a dit au Manitoba, — et je n'ai aucun doute à avoir sur l'information que l'on m'a donnée, — que quelques-uns de ces guides ne connaissent nullement le pays ou les localités vers lesquelles ils se proposaient de conduire les immigrants, ni les sentiers qu'ils devaient suivre pour arriver à destination. J'ai vu, à vingt-cinq milles environ à l'ouest du Portage, sur le sentier de la Saskatchewan-sud, un certain nombre d'immigrants anglais sous la conduite d'un guide que l'on supposait connaître la localité et le pays; mais il s'était trompé de route, et lorsque je suis arrivé près d'eux, ils étaient dans l'impossibilité de continuer leur chemin, deux de leurs voitures étant complètement embourbées dans un marécage. Ces immigrants me dirent qu'ils ne savaient si leur guide était jamais venu dans cette localité. Quelques milles plus à l'ouest, j'ai rencontré un parti d'immigrants écossais qui désiraient se rendre au sud de la jonction des rivières Souris et Assiniboine. Leur guide les conduisit par la voie de Winnipeg et de Portage la Prairie, jusqu'à la route de la Saskatchewan-sud, leur faisant faire par là un circuit inutile de 150 milles pour arriver à leur destination. Ils auraient dû se rendre à Emerson et prendre par le sud-ouest, évitant ainsi ce long détour. Je leur demandai pourquoi ils avaient pris cette route, ils me répondirent que c'était leur guide qui les avaient ainsi conseillés. S'il en est ainsi, c'est un système qui ne devrait pas être continué; les fausses indications du guide stationné à Emerson ont occasionné à ces pauvres gens une perte considérable de temps et d'argent.

Le printemps dernier, des ordres ont été donnés pour conduire un parti d'immigrants anglais aux bords du lac Pélican. D'après les informations que j'ai pu recueillir, le guide qui leur fut donné n'avait jamais été dans cette partie du pays. Il prit deux semaines pour atteindre la traverse qui se trouve à 60 ou 70 milles d'Emerson, et à peu près 30

Sir JOHN A. MACDONALD

jours pour faire le trajet entre Emerson et le lac Pélican, une distance de 100 milles environ. Ce guide était tellement peu au fait des articles nécessaires aux immigrants, que leurs voitures avaient une charge double de ce qu'elles auraient dû porter, et qu'à tous les milles ou tous les deux milles, elles se trouvaient embourbées, leur causant ainsi une perte considérable de temps et d'argent. Je cite ce fait d'après les informations qui m'ont été données; je ne pourrais dire s'il est vrai ou controuvé. J'espère qu'il n'est pas exact en ce qui regarde le prix de \$12.50 que l'on dit avoir été demandé de chaque famille pour les conduire jusqu'au lac Pélican. Est-ce le cas? Je n'en sais rien. Il peut se faire qu'on paie un guide à raison de tant par tête. Je ne sais s'il en est ainsi; dans tous les cas, je tiens la chose de l'un de ces immigrants qui m'a affirmé que chaque famille avait eu à payer \$12.50 pour le trajet entre Emerson et les bords de la baie du Pélican.

Sir JOHN A. MACDONALD. Pouvez-vous donner le nom du guide?

M. CAMERON. Oui.

Sir JOHN A. MACDONALD. Voulez-vous le donner?

M. CAMERON. Oui; je nommerai aussi la personne qui m'a donné ces informations. Ce guide a reçu ordre — pourtant je ne pourrais affirmer qu'il ait reçu des instructions ou non, mais je le présume — de faire préparer de petits bâtiments et de les faire disposer de distance en distance, dans la plaine afin que les immigrants puissent s'y réfugier la nuit au lieu de camper en pleine prairie. L'idée était excellente, si elle eût été bien exécutée; mais au lieu de se servir de matériaux qui se trouvaient sous la main à Nelson, ces bâtiments furent construits à Emerson, et transportés sur des traîneaux, au milieu de l'hiver. Il s'éleva, pendant le trajet, une tempête de neige, ou plutôt un ouragan, et le résultat fut que quatre de ces abris, mesurant six pieds sur douze, furent tous les quatre stationnés au lac à la Crêpe, au lieu d'être disposés à des distances variant de douze à vingt milles. Je suppose que le gouvernement a dû payer les frais de construction et de transport. Mais tout individu qui passe une nuit dans un de ces abris est tenu de payer dix centins. J'ignore si le gouvernement l'exige ainsi. Je sais pertinemment que cela s'est fait alors et aussi le printemps dernier. Les choses ne devraient pas se passer ainsi. Que le gouvernement ait ordonné la construction de ces abris, je n'y trouve rien à redire; mais je n'admets pas que l'on en place quatre au même endroit, et que l'immigrant pauvre soit tenu de payer pour une nuit passée sur un plancher nu. La motion que je présente a pour objet de savoir de quelle manière ces guides sont payés, quelles sont leurs fonctions, s'ils ont le droit d'exiger un droit d'abri, et si c'est la classe d'hommes qu'il nous faut. J'ai vu un ou deux de ces guides, et je crains que l'honorable ministre n'ait pas été heureux dans le choix qu'il en a fait, ou qu'il ait écouté des recommandations malheureuses; car je présume qu'il ne connaissait aucunement les hommes qui ont été nommés sur la recommandation de quelques-uns de ses partisans.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne connais aucunement les faits que l'honorable monsieur vient de rapporter. Mais je dois dire que, si l'on a taxé en aucune manière les immigrants pour les conduire quelque part, une enquête sera certainement faite sans délai, car pareil fait n'aurait pas dû se produire. Jusqu'en 1880, il n'y a pas eu de guides pour conduire les immigrants. On a dit en parlant qu'il était regrettable de voir que les immigrants allant à Winnipeg étaient obligés de partir seuls pour trouver leurs lots; que l'on ne devait pas s'attendre à ce qu'ils pussent s'y rendre par la seule étude des cartes placées dans le bureau de l'agent des terres de la Couronne. Le devoir des guides consistait à aider les immigrants à trouver leurs terres. La personne choisie pour remplir les fonctions de surintendant des guides

et pour diriger ce service, est bien connue des honorables députés des deux côtés de la Chambre—j'ai nommé M. Haylor Read. Il est dans le pays depuis plusieurs années, depuis que ce pays forme partie de la Confédération. C'est un homme bien posé, instruit et membre du barreau d'Ontario; il parle facilement le sauvage. Sa haute moralité et sa connaissance parfaite du pays l'ont rendu si généralement populaire, qu'une requête a été dressée tant par les catholiques que par les protestants, demandant qu'il soit nommé magistrat stipendiaire, vu sa connaissance parfaite du pays et de la population. On l'a chargé du soin d'organiser un corps peu nombreux de guides dans ce pays; il est le seul qui soit originaire de la partie est du Canada; tous les autres ont été choisis sur les lieux, et je serai des plus surpris si, après examen, je trouve que M. Read a fait un choix aussi mauvais que la déclaration de l'honorable monsieur voudrait nous le faire croire. Je connais M. Read depuis plusieurs années, et je ne crois pas que l'on puisse trouver un homme plus zélé ni plus intelligent pour l'accomplissement des fonctions qui lui ont été assignées ou pour l'organisation de ce petit corps de guides.

Motion adoptée.

VENTE DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL.

M. FISET. M. l'Orateur, mon but en faisant cette motion est de montrer le peu d'importance qu'il y a pour le gouvernement de mettre à l'enchère le foin qui croît le long de la ligne du chemin de fer Intercolonial et l'avantage de le laisser faire par les cultivateurs dont les propriétés sont traversées par ce chemin, surtout dans le comté de Rimouski.

Vers la fin du mois de juin ou au commencement du mois de juillet dernier, les officiers du chemin de fer de l'Intercolonial ont demandé des soumissions pour l'achat de ce foin; mais soit ignorance de ces avis de soumission, ou soit par l'habitude qu'ils avaient contractée les années précédentes sans être molestés, plusieurs de nos cultivateurs se sont risqués à récolter ce foin pour eux-mêmes; d'autres, pour plus de précaution, en ont écrit un mot à l'honorable ministre des Travaux Publics qui s'est empressé de leur répondre qu'ils pouvaient faire le foin comme les années précédentes. De là conflit entre les autorités du chemin de fer Intercolonial et l'honorable ministre des Travaux Publics. Des poursuites s'en sont suivies et malheureusement pour ceux qui, de bonne foi, avaient pris les conseils de l'honorable ministre, ils ont non-seulement perdu leur foin, mais en outre ils ont été condamnés à payer les frais d'une action, ou d'en venir à des arrangements beaucoup plus dispendieux que la valeur du foin qu'ils avaient récolté. On peut objecter que ces braves gens auraient dû s'adresser à l'honorable ministre des chemins de fer. C'est vrai. Mais je ferai observer qu'alors cet honorable ministre était absent et j'ajouterai que généralement l'on s'adresse à ceux que l'on connaît plus particulièrement et ce doit être la raison qui les a portés à s'adresser de préférence à l'honorable ministre des Travaux Publics.

Quoi qu'il en soit, je ne doute pas qu'il y ait eu un malentendu dont l'honorable ministre n'est peut-être pas responsable; mais dont quelques cultivateurs ont été les victimes, comme je viens de le dire.

Maintenant, quelle somme le gouvernement a-t-il retirée pour ce foin dans le comté de Rimouski? Jo suis convaincu que c'est une somme insignifiante qu'il sera au reste facile de connaître par la production des papiers; mais je doute fort qu'elle excède vingt à vingt-cinq piastres. D'un autre côté, quel mécontentement parmi les cultivateurs pour ce privilège qu'on leur a enlevé! J'admets bien que, strictement parlant, ce foin ne leur appartient pas; mais puisque le gouvernement en retire un si léger bénéfice, ne vaut-il pas mieux le leur abandonner?

Je dois faire observer que pour ce foin il n'en est pas dans le comté de Rimouski, comme dans bien d'autres

comtés. A l'exception d'une ou deux paroisses, on ne peut passer des voitures le long de la ligne à cause des sinuosités du terrain, etc.; et c'est cependant l'unique moyen qu'ont à leur disposition pour le récolter, ceux qui achètent le foin du gouvernement, et c'est sans doute à cause de ce grand inconvénient que le gouvernement a eu et aura toujours des offres si peu élevées. D'un autre côté, les cultivateurs ayant été privés du privilège dont ils jouissaient de faire ce foin, ne sont pas aujourd'hui très empressés à accorder à ceux qui en deviennent les nouveaux acquéreurs, le droit de passage sur leurs propriétés. Il s'ensuit que bien souvent les entrepreneurs sont obligés de transporter leur foin avec des chars à bras, ce qui est un danger nouveau pour le trafic du chemin de fer Intercolonial, tandis qu'en laissant le foin à chaque cultivateur dont la propriété est traversée par le chemin de fer, ce danger se trouve évité; les cultivateurs se contentent de couper le foin et de le jeter sur leurs propriétés où ils le recueillent ensuite, et cela sans qu'ils soient obligés de passer leurs voitures sur la ligne.

Enfin, une dernière raison, c'est qu'il arrive assez souvent que le foin est rare dans nos endroits; encore cette année, il est probable que la récolte ne sera pas suffisante pour les besoins locaux.

Pour ces diverses raisons, je demande au gouvernement de vouloir bien laisser aux cultivateurs le privilège qu'ils avaient les années précédentes, de faire le foin qui croît le long de la ligne du chemin de fer, et en cela je suis certain qu'il rencontrera non-seulement l'approbation des électeurs du comté que j'ai l'honneur de représenter, mais aussi l'approbation des électeurs de mon honorable ami le député de Témiscouata.

M. LANGEVIN. Quand j'ai eu l'administration du département des chemins de fer en l'absence de l'honorable ministre de ce département, il m'a été fait des représentations—je pense qu'elles venaient du comté de Rimouski ou de Témiscouata, je ne me rappelle pas duquel, peut-être des deux—qui demandaient si c'était l'intention du gouvernement de permettre de couper le foin sur la ligne du chemin de fer, vis-à-vis chaque propriété, et de laisser ce foin-là aux propriétaires des lots aboutissant au chemin de fer. L'intention du gouvernement étant d'en agir ainsi, j'ai donné l'ordre au département d'informer les pétitionnaires qu'à l'avenir ils pourraient couper le foin, mais qu'ils devaient comprendre que pour cet objet là ils ne devaient pas laisser leurs clôtures couvertes de manière à ce que les animaux puissent vaguer sur la voie. C'est la seule restriction qu'on y ait mise. J'ai compris qu'il y avait eu déjà des pourparlers avec les officiers du chemin de fer l'Intercolonial, et peut-être il y a eu malentendu dans les rapports faits à l'honorable membre. Les papiers demandés seront produits.

Motion adoptée.

PROPRIÉTÉ DU JARDIN DU CHATEAU, A QUÉBEC.

M. IVES demande copie des documents qui ont été, à diverses époques, adressés au gouvernement en faveur de la réclamation de Henry A. P. Holland pour obtenir possession du jardin du Château, à Québec.

Motion adoptée.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

M. KEELER demande copie de la correspondance échangée entre des particuliers résidant à Chicago et le ministère des travaux publics ou des chemins de fer et canaux, concernant la construction du canal de la vallée de la Trent.

Motion adoptée.

MINÉRAI EXPORTÉ.

M. KEELER demande un état du minerai de fer et d'or exporté l'an dernier de Belleville ou du comté de Hastings.

Motion adoptée.

EXTRADITION.

Motion :

“ Copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement canadien, et celui du Royaume-Uni au sujet de l'extradition et du dernier acte d'extradition du Canada.”

M. BLAKE. La Chambre se rappelle qu'une motion demandant qu'il plût à Sa Majesté de prendre les mesures nécessaires pour mettre cet acte d'extradition en vigueur, a été présentée par moi, pendant la dernière session, et qu'elle a été retirée définitivement sur la déclaration faite par l'honorable monsieur que cette correspondance se continuait. Je pense qu'il est extrêmement important de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en vigueur de cet acte, et pour faire lever toutes les difficultés—je ne puis comprendre de quelle nature elles sont—qui peuvent s'opposer à ce qu'il lui soit pris des mesures à cette fin. Je répéterai ce que j'ai dit lors de la dernière session: la loi à ce sujet, telle qu'elle existe ici, est dans un état des moins satisfaisants, et il ne paraît pas y avoir de motif pour retarder aussi longtemps l'adoption de ces mesures qui ont été sollicitées par une adresse unanime des deux Chambres du parlement, il y a déjà longtemps, et qui étaient les seules barrières à la mise en force de l'acte d'extradition du Canada.

Motion adoptée.

RESERVE DE LA SOCIÉTÉ DE COLONISATION DE MANITOBA.

M. ROYAL demande communication des copies de tous rapports, lettres, notes, pétitions, télégrammes et documents quelconques, ayant rapport au don ou échange des terres de réserves de la Société de colonisation du Manitoba, et situées dans le canton Taché, et à l'indemnité réclamée par la dite société au gouvernement fédéral.

En 1875, dit-il, le gouvernement du Canada a entrepris le rapatriement des canadiens fixés aux États-Unis, et prit des mesures pour diriger nos compatriotes vers les fertiles régions de Manitoba et du Nord-Ouest.

Ce rapatriement s'est fait d'abord sur une échelle assez considérable, et une société de colonisation s'est formée dans le but de recevoir cette immigration, d'agir gratuitement, envers les émigrés, pour leur indiquer les terrains nouveaux et leur donner les avis que tout immigrant doit recevoir en arrivant dans un pays nouveau, comme aussi pour leur accorder la protection en cas de besoin. Cette société a réussi à coloniser deux townships, qui, aujourd'hui, forment des groupes de colons les plus florissants de la province du Manitoba. Cette société de colonisation, donnant son travail, son appui, son aide gratuitement à une œuvre du gouvernement, devait, naturellement, s'attendre à ce que ses efforts et sa juste demande ne fussent pas méconnus. Néanmoins, je n'ai pas à porter d'accusations avant que la demande soit mise devant la Chambre, mais je dirai, pour me servir d'une expression modérée, que, grâce à certaines difficultés, à certains malentendus qui n'étaient pas, pourtant, des malentendus pour tout le monde, la société a été très injustement traitée, par suite d'une décision prise par quelques officiers du département de l'intérieur. Il y avait eu d'abord quatre ou cinq townships réservés pour la colonisation des canadiens rapatriés des États-Unis, et la société trouvant que deux de ces townships n'offraient que des terres d'une qualité inférieure, s'adressa au département de l'intérieur ainsi qu'au département de

M. KEELER

l'agriculture, pour les échanger contre deux meilleurs. Avant que nous eussions eu connaissance de l'échange, certains officiers du département au Manitoba, connus par leur mauvais vouloir à l'égard d'une certaine partie de la population, prirent sur eux d'informer leurs chefs à Ottawa que la société de colonisation ne voulait plus ces townships, aussi ordre fut-il donné de les offrir selon les provisions de la *Homestead Law*. Il s'en suivit que ces townships nous étant refusés, et l'émigration continuant, nous dûmes concentrer nos efforts sur les deux townships. En 1878, un nouveau malentendu surgit encore, grâce à la gérance de certains officiers du département de l'intérieur, qui avaient fait répandre parmi une autre classe d'immigrants, que ces townships offraient des terres d'une qualité supérieure et devaient être ouverts. La société eut beaucoup de difficulté à déloger ceux qui étaient installés dans ces nouveaux townships, excepté ceux qui étaient sur les lieux, et qui étaient témoins de tout ce qui a été fait. La société de colonisation qui s'est offerte gratuitement à co-opérer avec le gouvernement, a dû dépenser \$1,300 pour déloger les *squatters*, ou cette catégorie d'immigrants qui avaient été dirigés sur deux townships réservés à cette colonisation, grâce à certains renseignements obtenus officieusement du département. On est fondé à rendre le gouvernement responsable des sommes que la société a dû dépenser pour réparer les torts qu'on lui a faits. Je désire mettre devant la Chambre ces faits qui, tout en n'intéressant peut-être pas la Chambre en général, devront certainement intéresser ceux qui tiennent compte de la justice. A ce point de vue, je crois que, malheureusement, Manitoba a à se plaindre de ce que justice ne lui a pas été rendue sur ce point, comme sur un grand nombre d'autres. J'espère que lorsque les documents que je demande seront mis devant la Chambre, il y aura une discussion d'où la justice sortira triomphante.

Motion adoptée.

INSPECTION DU HARENG FUMÉ.

Motion :

“ Copie de toute correspondance qui peut avoir été échangée entre le ministère du revenu de l'intérieur et la Chambre de Commerce de Halifax au sujet de l'inspection du hareng fumé.”

M. LONGLEY. Le sujet auquel a trait ma motion est d'intérêt local plutôt que général, et c'est à ce point de vue que je fais cette demande. La Chambre se rappellera que, pendant la dernière session, au cours de la discussion sur une modification de l'acte d'inspection de 1874, de fortes objections furent faites aux droits imposés pour l'inspection du hareng fumé. Le ministre du revenu de l'intérieur proposa les droits d'inspection fussent de deux centins par caisse, et les députés qui représentaient les pêcheurs soutinrent énergiquement que ce tarif était trop élevé; après avoir débattu la question pendant quelque temps, il consentit à ajourner la discussion dans le but d'obtenir des informations plus complètes à ce sujet. Par la suite, je me mis en rapport avec le ministre, et je pensais avoir été informé par lui que les droits seraient réduits à un centin par caisse et à un demi-centin par demi-caisse; mais lorsque j'examinai le bill tel que définitivement passé, je trouvai que les droits avaient été maintenus au chiffre de deux centins par caisse. Sans doute, il est important que le hareng soit inspecté, mais je ne vois pas pourquoi l'on imposerait des droits aussi élevés que deux centins par caisse, d'autant que cela n'améliore la qualité du poisson en aucune manière, et ne donne aucune garantie nouvelle aux acheteurs. Aux termes de la loi d'inspection, dix caisses en représentent 100, et à deux centins par caisse, l'inspecteur se fait payer \$2, non pour inspecter 100 caisses, mais dix, et il reçoit \$20 pour l'inspection de 100 caisses. Maintenant, le rendement de cette pêche a donné, dans mon district, jusqu'à 25,000 caisses; mais si nous prenons seulement la moitié de cette quantité comme

moyenne du rendement, nous voyons quelle somme importante retire l'inspecteur pour un labour aussi peu considérable que le sien. L'honorable premier a dit, l'autre jour, qu'aucune pétition n'avait été présentée contre cette loi. Qu'il me permette de lui dire que, pendant la discussion de cet amendement, je recevais une requête signée par un nombre considérable de pêcheurs, demandant que les droits furent réduits à un centin par caisse, et que l'inspection ne fût pas compulsoire. Bien que je n'aie aucune objection, puisque la Chambre le désire ainsi, à ce que l'inspection soit compulsoire, je m'opposai néanmoins de toutes mes forces à l'imposition d'une taxe aussi fâcheuse, parce qu'elle dépeuille les pêcheurs, qui font tout le travail, au profit de l'inspecteur qui ne fait rien.

M. MOUSSEAU. Le gouvernement se proposait, pendant la dernière session, de se rendre aux désirs exprimés par mon honorable ami, et un amendement fut fait, je crois, au bill, avant sa discussion en comité général. Par suite d'une informalité, cet amendement ne fut pas adopté par la Chambre; mais le gouvernement se propose de présenter une mesure pour réduire le chiffre des droits dans le sens exprimé par l'honorable monsieur.

Motion adoptée.

FONDS DE BOIS AU NORD DE LA LIMITE DE QUÉBEC.

Motion :

« Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de Québec au sujet des fonds de bois situés au nord de la limite de Québec telle que fixée par la proclamation royale en date d'octobre 1763. »

M. MILLS. Le motif qui me fait demander cette correspondance est que le gouvernement, d'après toutes les apparences, se propose de suivre une ligne de conduite toute particulière en ce qui regarde la demande faite au sujet des limites de la province d'Ontario. Il est parfaitement connu que la dernière administration a soumis à des arbitres la contestation qui s'est élevée entre le gouvernement du Canada et celui de la province d'Ontario relativement aux limites. Ce n'était pas une question de politique générale, mais bien une simple affaire d'administration. Aucune proposition n'a été faite de fixer une limite conventionnelle. Les arbitres avaient simplement à décider où, d'après la loi, doit se trouver la ligne de démarcation entre Ontario et les territoires fédéraux. Le gouvernement d'alors demanda à la Chambre un crédit dans le but de mener à bien l'arbitrage. La Chambre vota les fonds nécessaires. Aucun des honorables députés siégeant de l'autre côté de la Chambre ne fit d'opposition au projet. L'enquête eut lieu, les arbitres prirent une décision et une sentence fut prononcée par eux; et depuis lors, l'administration actuelle qui nous remplaça, n'a pas jugé à propos de soumettre à la Chambre un Acte ayant pour objet de mettre cette décision à effet. Le très honorable chef du gouvernement et ses collègues n'ont pas jugé à propos de reconnaître le principe de la solidarité administrative. Ils ne se sont pas crus appelés à exécuter dans ce cas particulier ce que, à mon avis, la bonne foi existant entre Ontario et le gouvernement fédéral du Canada exigeait d'eux. L'an dernier, il a été nommé un comité pour étudier plus amplement cette question. Le comité fit un rapport à la hâte, et, dans mon opinion, ce rapport dénote beaucoup d'omissions et de méprises et s'écarte beaucoup des principes d'interprétation qu'une autorité compétente admettrait comme parfaitement exacts. Le comité en est venu à cette conclusion que, aux termes de l'Acte de Québec, de 1777, la limite occidentale de Québec est représentée par une ligne tirée franc nord à partir du confluent de l'Ohio et du Mississipi. J'ai donné une attention toute spéciale à ce sujet, et je ne puis comprendre comment il est possible d'en arriver à une pareille conclusion d'après le texte des statuts impériaux.

M. DAWSON. L'honorable monsieur me permettra de faire une rectification. Le comité a analysé les témoignages, mais n'a donné aucune décision sur ce point spécial.

M. MILLS. L'opinion que je viens d'exprimer ne comporte que l'intention apparente du rapport; et c'était certainement l'opinion exprimée de la majorité du comité. Je désire maintenant attirer l'attention de la Chambre sur quelques faits historiques. Les honorables messieurs qui ont étudié l'histoire primitive de ce continent, savent parfaitement que, pendant longtemps, la possession d'une étendue considérable de territoire s'étendant entre le bassin des Alléghanies et les grands lacs qui forment partie du système orohydrographique du Saint-Laurent, était disputée par le gouvernement français et celui de la Grande-Bretagne; mais en 1775, la question fut discutée et la rivière Ohio fut proposée comme frontière entre les territoires réclamés par les deux pays. Le gouvernement de la Grande-Bretagne consentit à reconnaître l'Ohio comme ligne de démarcation, si les Français consentaient de leur côté à détruire les forts érigés le long de cette rivière, et à partir de cette rivière, jusqu'aux grands lacs et le long de ces lacs. Ils s'y refusèrent, et chaque gouvernement s'en tint à ses droits respectifs. Nous savons que par la cession du Canada, la totalité du pays situé au nord de l'Ohio et du Mississipi, et vers l'ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses, fut comprise dans le gouvernement du Canada, à l'exception du pays connu sous le nom de pays des Illinois, et les lacs entre Winnipeg à l'ouest, le Mississipi à l'est et l'Ohio au sud; qu'après la défaite de la province de Québec, lorsque son gouverneur en fit la cession à sir G. Amherst, une ligne frontière fut indiquée sur la carte laissée entre les mains du colonel Haldimand et que la frontière à l'ouest était représentée par une ligne courant le long des hautes terres qui séparaient le Mississipi du lac Michigan. Cette frontière devint un sujet de contestation entre les représentants de la France en Angleterre et M. Pitt. Le résultat fut que les négociations entreprises en vue de faire la paix, furent rompues. Plus tard, à la suite des négociations conduites par le duc de Bedford, les territoires à l'ouest du Mississipi et qui avaient été réclamés comme partie intégrante du territoire français, connu sous le nom de Canada, furent conservés par la France aussi loin, au nord, que les sources du Mississipi, et furent inclus dans ce que l'on appelait le pays de la Louisiane, et la partie de la Louisiane que l'on appelait le pays des Illinois fut incluse dans les territoires du Canada cédés au gouvernement de la Grande-Bretagne. En somme, si les honorables messieurs parcourent le traité de 1763, ils y verront que bien que le Canada fût limité à l'ouest par le Mississipi à sa source, tout le pays connu sous le nom de Canada et situé sous une latitude plus élevée, fut cédé par la France à la Grande-Bretagne; et parmi les papiers de lord Shelburne, dans les manuscrits de Lansdown, publiés il y a un ou deux ans, on a trouvé une carte indiquant le territoire que j'ai mentionné, connu sous le nom de Canada et cédé à la Grande-Bretagne.

Dans l'acte de Québec de 1774, bien que ce soit un acte constituant la province de Québec, se trouve mentionnée une autre province, la province du Canada, indiquant le territoire qui a été cédé à la Grande-Bretagne par la France, en vertu du traité de 1763. Peu après cette cession, le roi lança une proclamation dans le but d'organiser, non-seulement ce territoire, mais aussi certaines îles formant partie des Indes Occidentales aussi cédées, et de son autorité royale il constitua le gouvernement de Québec. Il tailla dans ce territoire la province du Canada, la province de Québec et leur fixa certaines limites; la partie restante demeura sans organisation bien définie. Des difficultés surgirent entre les établissements français dispersés dans ce que nous connaissons comme le territoire du Canada, et les anciens établissements anglais. La question fut souvent

soumise à la considération du bureau des sauvages du nord, alors présidé par sir William Johnston, et il eut de fréquentes entrevues avec les lords des plantations et du commerce au sujet de ce pays, et de la meilleure manière de le gouverner. On constata que les traiteurs anglais faisaient de fréquentes incursions dans le pays; qu'ils achetaient des approvisionnements des sauvages et qu'ils se montraient tout disposés à acquérir leurs propriétés sur divers points de ce pays. La politique du gouvernement anglais ne permettait pas de créer des établissements au-delà des limites que le roi avait fixées dans sa proclamation au pays ouvert à la colonisation. Les lords du commerce et des plantations firent savoir à lord Shelburne, qui était bien connu comme ancien partisan du libre-échange, et désireux de favoriser la colonisation, et qui proposa l'établissement de plusieurs nouvelles colonies dans ce district, l'une desquelles se trouvait à Pittsburgh et une autre dans le pays des Illinois, que si les colons étaient envoyés très avant dans l'intérieur, les produits de la colonie ne pourraient jamais parvenir aux marchés anglais; que l'Angleterre avait dépensé de fortes sommes pour protéger les colonies contre les français et les sauvages, et qu'il serait plus avantageux de les faire se fixer à des distances permettant aux anglais de tirer profit de leurs industries. Ils favorisèrent l'établissement de la Nouvelle-Ecosse, pour empêcher les français de la reprendre, et celui de la Floride pour parer aux idées de conquête de l'Espagne. Le président des lords du commerce et des plantations, Lord Hillsborough, favorisa l'expulsion des Français de ce territoire. Sur la rivière Wabash se trouvaient deux colonies françaises, deux villages ayant chacun plusieurs centaines d'habitants, et sur la rive gauche du Mississippi on en trouvait quatre ou cinq milles. Une proclamation fut lancée dans le but de les expulser de leur territoire. Bon nombre d'entre eux étaient, à cette époque, établis sur le Mississippi, à l'endroit où se trouve actuellement Saint-Louis. D'autres colons français se trouvaient établis sur d'autres points. On s'aperçut que la ligne de conduite recommandée était de nature à indisposer la population française de Québec. De nouvelles difficultés surgirent entre les colons anglais, proprement dit, et le gouvernement impérial, et l'on pensa qu'il serait plus avantageux d'adopter, au sujet de la population de Québec, une politique de conciliation, au lieu du système de tracasseries qui avait été suivi dans les années qui précédèrent immédiatement la cession. Dans ce but le gouvernement proposa de reculer les frontières plus vers l'ouest du Mississippi, et plus vers le nord, celles du territoire de la baie d'Hudson. Je n'ai pas besoin de passer en revue les divers plans suggérés à cette époque, mais la proposition du gouvernement fut fortement combattue par M. Burke, agent de la province de New-York à cette époque. Les objections soulevées par M. Burke se basaient sur les faits suivants: Peu de temps après la guerre avec Pontiac, dans laquelle la presque totalité des sauvages du continent nord-américain étaient ligués contre le gouvernement anglais, ce dernier chercha à apaiser les sauvages qui vivaient dans la partie ouest de New-York et qui étaient connus sous le nom des Six Nations. Dans ce but, il chercha à exclure les colons des territoires que les sauvages désiraient conserver et conclut avec ces sauvages, par l'entremise de sir William Johnson, un traité connu sous le nom de traité du Fort Stanwix. Ce traité établit une ligne de démarcation à travers le pays réservé aux colons sauvages de l'ouest de la Pensylvanie, courant depuis un point près de la ville actuelle d'Oswego, au sud de la rivière Oswego, de là en remontant l'affluent connu sous le nom de Crique canadien, de là à travers le pays vers un affluent de la Susquehanna et de là jusqu'à la rivière Ohio. Quiconque prendra une carte, pourra y constater que toute la partie ouest de New-York était réservée pour les sauvages, et que la population blanche se trouvait exclue de ce territoire. Lorsque cette proclamation fut lancée, constituant les provinces par un acte du parlement qui portait que la frontière

M. MILLS

s'étendrait jusqu'aux limites des vieilles provinces du sud, ce que M. Burke redouta le plus, c'était qu'aux termes de ces dispositions, le territoire reconnu comme territoire sauvage dans la partie ouest de l'état de New-York, ne fût compris dans la nouvelle province de Québec. Les observations qu'il fit à l'époque démontrent que telle était son intention, parce que, disait-il, on ne rencontre aucun établissement anglais jusqu'à l'île située au sud du lac Ontario et du Saint-Laurent, mais seulement des français; et il serait à désirer que tous ceux qui parlent la langue française fussent incorporés dans la province de Québec. M. Burke n'en insista que davantage sur la définition exacte de la frontière sud. Aucune démarche ne fut faite pour changer la proposition émise par le gouvernement en vue de reculer la frontière du côté du Mississippi, ni pour la restreindre du côté du nord, mais on demanda au gouvernement de préciser dans l'Acte la ligne frontière du côté du sud, sinon, que l'on forcerait des sujets anglais à vivre sous un système administratif ne convenant aux anglais en aucune manière. M. Burke demanda avec tant d'instance que la frontière sud fût clairement définie, que l'on fit d'importants changements dans la rédaction du bill en vue de le satisfaire. Mon but, en faisant cet exposé, est de demander comment il se fait que la frontière sud de la province de Québec est si minutieusement définie dans cet acte de 1763-4 et qu'on ne précise rien pour les autres. On décrit tout le pays comme s'étendant depuis cette frontière sud, vers le nord, jusqu'aux limites du territoire de la baie d'Hudson. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait, que d'après la teneur de cette clause de l'Acte, l'expression "vers le nord" ne s'applique pas à la limite ouest mais à la totalité des territoires, pays et îles compris entre la baie des Chaleurs, à l'est, et les rives du Mississippi, à l'ouest. La province de Québec comprend toute la région entre la frontière sud et les rives de la baie d'Hudson. Il est évident que les mots "vers le nord" ne signifient rien autre chose qu'une ligne franc nord, lorsqu'il n'y a aucun motif de faire incliner la ligne vers l'est ou vers l'ouest. Mais si on a le plus léger motif pour incliner d'un côté ou de l'autre, ce motif doit régler la définition. Je mentionnerai un cas de ce genre décidé il y a plusieurs années par le roi en son conseil, au sujet de la province du New Hampshire. Dans ce cas particulier, il est stipulé que la frontière est de cette province sera prolongée dans une direction nord-ouest, jusqu'aux îles qui séparent les eaux qui se déversent dans le Saint-Laurent de celles qui coulent dans une direction opposée, et qu'elle sera d'une certaine étendue. Le New-Hampshire prétendit que la ligne frontière ne devait pas être tirée franc nord-ouest, mais seulement de un ou deux degrés à l'ouest de New-York, et la décision des commissaires fut conforme à cette interprétation. Appel fut interjeté devant le roi et son conseil, qui décidèrent qu'aux termes de la charte, l'interprétation était valable. L'objection la plus forte, si l'on prétend que les mots "vers le nord" s'appliquent à la limite ouest, est celle-ci: Que le bill avait pour objet d'incorporer certains établissements et colonies de français qui ne se trouvaient pas compris dans la province de Québec. Lisez l'Acte, et vous verrez, qu'il est dit dans le préambule: "Et attendu que par certains arrangements faits par la dite proclamation royale, une très grande étendue de pays dans les limites duquel se trouvent plusieurs colonies et établissements de sujets français qui désirent y rester." Le bill avait pour objet d'inclure ces colonies. Où se trouvaient-elles situées? Les quatre cinquièmes se trouvaient sur la rive gauche du Mississippi, et quatre cinquièmes à des points qui n'auraient pas été compris dans l'Acte si la ligne eût été tirée franc nord à partir du confluent de l'Ohio et du Mississippi, détruisant par là même l'objet que le gouvernement avait en vue.

Et suivant toutes les règles de l'interprétation, l'on doit interpréter un acte dans le sens qui se prête à l'objet pour lequel il a été fait. Le territoire situé à l'ouest du Mississippi appartenait à une nation étrangère. C'est une règle bien

reconnue du droit international que lorsque vous arrivez à une frontière, et ce terme est applicable aux nations comme aux provinces, vous devez respecter cette ligne de démarcation, à moins que vous n'ayiez des raisons bien évidentes d'en agir autrement. Est-il raisonnable de supposer que le gouvernement, désirant procurer un système d'administration à la population française non comprise dans la vieille province de Québec, établirait une ligne de démarcation qui laisserait les trois quarts de cette population disséminée sur un territoire de 600 milles de long et de 50 de large, en dehors de toute juridiction? Je désire attirer l'attention de la Chambre pour un instant sur la teneur de la première clause de cet acte. Il y est dit que "tous les territoires, îles et pays, dans l'Amérique du Nord, appartenant à la Couronne anglaise, bornés au sud par une ligne partant de la baie des Chaleurs", etc., etc. En ce qui a rapport au Mississipi, il y est dit: "le long de la rive de l'Ohio, le long de la rive du Saint-Laurent, le long de la rive du lac," et ainsi de suite "jusqu'aux rives du Mississipi." Vous avez la forme plurielle pour le Mississipi et la forme singulière pour les autres. Il n'est pas raisonnable de supposer que cette distinction ait été faite sans but; mais je ne m'arrêterai pas sur ce point avant d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur une question que j'étais sur le point de lui soumettre. "Vers le nord" ne s'applique pas à la frontière ouest. Il n'y aurait aucun sens si l'on disait, "borné par une ligne au sud se dirigeant vers le nord." Le sujet de l'Acte n'est pas la ligne de démarcation, mais comprend tous les territoires, pays et îles bornés au sud par cette ligne particulière, s'étendant entre ces points spéciaux, la Baie des Chaleurs, d'un côté, et le Mississipi de l'autre, ligne qui court entre ces points et qui s'étend vers le nord, jusqu'aux territoires de la Baie d'Hudson. Cette étendue territoriale, ainsi désignée, doit être renfermée dans la province de Québec. C'est parfaitement clair. Vous ne pouvez pas analyser cette phrase compliquée, décrire la frontière sud et lui donner un sens en attribuant les mots "vers le nord" à autre chose que les pays, territoires et îles. Supposons, pour un instant, qu'on applique ces mots aux rives du Mississipi, qu'est-ce qui s'ensuit? C'est que le mot "sud" s'applique au Mississipi aussi bien qu'à l'Ohio. C'est le seul moyen de rendre la phrase intelligible. S'il y a une frontière décrite, c'est bien celle du sud, puisque le Mississipi est compris dans ce pays sud. Il renferme un territoire très étendu; si vous vous dirigez dans la direction nord vers notre territoire, vous trouvez que ce territoire s'étend depuis la baie du Tonnerre jusqu'à l'angle nord-ouest, et ce territoire est borné au sud par le Mississipi par une ligne courant depuis la baie des Chaleurs jusqu'aux rives du Mississipi, et vers le nord, depuis les rives du Mississipi aussi bien que celles de l'Ohio, jusqu'aux territoires de la baie d'Hudson. Supposons, néanmoins, que vous décidiez—ce qu'il est tout à fait impossible de décider en conservant un sens intelligible à la clause—que les mots "vers le nord" s'appliquent à la frontière ouest, alors vous n'avez aucune frontière définie au nord. "Vers le nord," jusqu'à la Baie d'Hudson, signifierait simplement la pointe nord-ouest d'Ontario déjà indiquée, mais rien de plus. Que s'en suit-il? Il s'en suit que la frontière assignée à la province de Québec par la proclamation de 1763 est encore actuellement la frontière de cette province. Ce n'est pas ainsi que je le comprends, mais j'appréhende que si le gouvernement est prêt à donner une interprétation aussi extraordinaire à l'Acte que celle indiquée, qu'il tire franc nord une ligne courant depuis la jonction de l'Ohio et du Mississipi—ce qui détruirait l'objet de l'Acte—et qu'il dise que la frontière ouest est limitée par ce méridien, alors il doit logiquement subir les conséquences qui s'en suivront; et l'une de ces conséquences serait que la province de Québec garderait encore comme frontière nord celle indiquée par la proclamation de 1763. Cette proclamation définit la frontière nord de Québec par une ligne courant depuis la source du lac Saint-Jean jusqu'au lac Nipissingue, laquelle ligne s'ap-

proche du Saint-Laurent en maints endroits. Je vois que le gouvernement de Québec donne des terres, encourage les établissements au nord de cette frontière, et dans les limites de territoires qui, à ce point de vue, sont encore les territoires du Canada; qu'il accorde des fonds de bois et perçoit des deniers pour l'octroi de ces fonds. Si le gouvernement est prêt à discuter les réclamations d'Ontario, à ne tenir aucun compte de la décision des arbitres, et lui fait tort de ce que je considère comme ses justes droits—droits qui pourraient être constatés par une cour de justice devant laquelle la question pourrait être librement discutée et mûrement pesée par la cour—alors je maintiens qu'il devrait être prêt à agir conséquemment en tout. Je suppose qu'il a agi ainsi, je présume qu'il s'est conduit d'après le principe qu'il n'y a aucune frontière définie au nord et dans Ontario par l'Acte de 1874, et que Québec possède toujours la frontière qui lui est assignée par la proclamation qui n'a jamais été changée, à moins qu'elle ne l'ait été par cet Acte. Je présume qu'il a agi aussi équitablement pour l'Ontario que pour Québec. Je suppose qu'il est disposé à agir d'après certains principes légaux et intelligibles, et qu'il n'a aucune idée de se venger d'Ontario en désapprouvant ce qui a été fait par ses prédécesseurs d'après ce principe.

Sir JOHN A. MACDONALD. Tout ce que je puis dire, c'est que personne n'aurait supposé, en prenant connaissance de la motion de mon honorable ami, qu'il allait soulever une discussion sur la question des limites. Il a demandé copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de Québec au sujet des fonds de bois situés au nord de la frontière de Québec, telle que fixée par la proclamation d'octobre 1763, et l'honorable monsieur a pris occasion de cela pour nous faire une savante dissertation, qui n'est pas la première, sur les frontières sud et ouest de Québec, et à ce propos, il trouve à redire sur la frontière nord. Je pense que son argumentation n'est pas très suivie; néanmoins s'il existe une telle correspondance, elle sera produite.

M. DAWSON. L'honorable monsieur nous a fait un exposé qui peut être très intéressant au point de vue historique, mais qui n'a guère rapport à sa motion. L'honorable monsieur traite la question des frontières à un point de vue particulier; mais il se trouve dans Ontario une très haute autorité qui considère cette question sous un jour diamétralement opposé. C'est le procureur général d'Ontario qui n'a peut-être pas son égal en Canada comme légiste. Toutefois, comme l'honorable monsieur a présenté une autre motion se rapportant plus particulièrement aux limites d'Ontario, j'aurai à faire part de quelques observations à ce t lorsqu'il sera soumis à la discussion.

M. MILLS. En réponse à l'honorable premier, je ne crois pas que mes remarques soient étrangères à la demande que j'ai faite, pour la raison que si les mots "vers le nord" sont appliqués à la frontière ouest, il n'y a pas de frontière décrite pour le nord. Je ne vois pas comment j'aurais pu m'expliquer sur la probabilité de la frontière nord sans citer les faits sur lesquels j'ai attiré l'attention de la Chambre.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas prétendu que les remarques de l'honorable monsieur fussent étrangères à la question, mais qu'elles étaient certainement inattendues.

La motion est adoptée.

PONT DU CHEMIN DE FER SUR LA CHAUDIÈRE.

Motion :

"Copie de toute correspondance, rapports et documents concernant la saisie des matériaux en fer destinés au pont du chemin de fer construit sur la Chaudière."

M. HAY. Je suis en faveur de la politique nationale, et des moyens nécessaires pour la sauvegarder. D'après ce

qu'il m'a été donné de voir et d'entendre, j'ai la conviction qu'en dépit de toutes les précautions prises par le ministre des douanes, le revenu perd de fortes sommes par suite de l'évaluation trop basse des articles importés en ce pays. Ma motion a trait à une fraude gigantesque qui a été commise à quelques centaines de verges de cette Chambre. J'espère que l'on fera une enquête sévère sur cette affaire et que les coupables seront traités suivant les exigences de la loi.

M. BOWELL. Je n'ai aucune objection à l'adoption de la motion. Les évaluateurs ont nommé, sous l'autorité de la loi, des experts pour évaluer le fer importé pour la construction de ce pont, et cette commission siège actuellement. Aussitôt qu'elle aura fait connaître sa décision au sujet du montant des droits imposables, en vertu de la loi, sur le fer employé pour ce pont, je serai en mesure de compléter la réponse demandée. Je puis assurer mon honorable ami que, bien que les importations aient été nombreuses pendant l'été, pour la construction de ce pont, les officiers des douanes en cette ville ont été en éveil pendant tout ce temps, et que les importateurs ont été avertis qu'aussitôt que les importations auraient été complétées, les mesures nécessaires seraient prises en vue de s'assurer de la valeur marchande réelle du fer employé pour ce pont et sujet aux droits imposables.

En vertu de la loi, l'importateur a réclamé le droit de nommer deux experts. Ces messieurs ont été nommés, l'un de Montréal et l'autre d'Ottawa.

La motion est adoptée.

La Chambre s'ajourne,
à 11 30 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 21 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

L'AJOURNEMENT DE NOËL.

Sir JOHN A. MACDONALD. Après la conversation que nous avons eue hier soir au sujet de l'ajournement, j'ai conféré avec mes collègues, et cédant à une douce pression venant des deux côtés de la Chambre, je me suis décidé à modifier la résolution dont j'ai donné avis pour demain. Afin que les honorables députés sachent exactement quelle sera la durée de l'ajournement de Noël, je demanderai à la Chambre la permission de proposer la résolution maintenant. Je propose donc :

« Que lorsque cette Chambre s'ajournera jeudi prochain, elle reste ajournée jusqu'à mardi, le 4 janvier prochain, à 3 hrs. p. m. »

M. BLAKE. J'espère que les honorables députés qui ont exercé cette douce pression dont parle l'honorable ministre, exerceront une pression plus vigoureuse avec d'aussi heureux résultats au sujet d'une question beaucoup plus importante.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que mon honorable ami s'égare un peu. Je lui ai fait une proposition lundi.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Une proposition? Je crois que la Chambre a le droit de savoir en quoi consiste cette proposition.

Sir JOHN A. MACDONALD. J'ai déjà refusé, dans des occasions plus graves, de céder aux instances de députés qui désiraient des informations au sujet de certaines conversations, avant qu'elles eussent été suivies de résultats.

M. FLYNN. Quoique la durée de l'ajournement soit suffisante pour les députés de Québec et d'Ontario, elle est

M. HAY

trop courte pour les députés de la Nouvelle-Ecosse et des provinces maritimes.

Motion adoptée.

BILLS PRIVÉS:

M. DREW propose que le délai pour recevoir des pétitions pour bills privés soit prolongé jusqu'au 4 février.

La motion, amendée de manière à substituer la date de samedi le 15 janvier, est adoptée.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour examiner une résolution, à l'effet d'accorder une somme de \$5,000,000, et une subvention de 25,000,000 d'acres de terres, à la compagnie qui s'engage à construire le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. McLENNAN. Je vais tâcher de condenser les quelques observations que j'ai à faire au sujet de cette résolution, en aussi peu de mots que le permettra l'importance de la question et les intérêts qu'elle touche. La Chambre pense, avec moi, qu'il est impossible d'exagérer l'importance de ce projet. Il intéresse une contrée d'une étendue telle que nous ne pouvons nous en faire qu'une vague idée, il doit influer sur la destinée matérielle et morale d'une population dont personne ne peut faire le dénombrement. Il est tellement important, que longtemps avant cette session et avant la précédente, le parlement s'en était déjà occupé pendant plusieurs années. Il a fait un pas de plus, et le gouvernement nous le soumet aujourd'hui sous une forme qui paraît très acceptable, et il mérite que nous y donnions toute notre attention. Je crois, M. le président, que notre devoir exige impérieusement que nous apportions à l'étude de cette question toute la science, toute l'intelligence et tout le patriotisme possible.

Le contrat que nous discutons n'a pas pour objet la construction d'une maison, d'un égoût, ni même une courte voie de chemin de fer, dont nous pourrions parfaitement saisir tous les détails, toutes les conditions, y pourvoir par les termes du contrat écrit, les évaluer exactement et prendre toutes les précautions qu'ils exigent. On s'aperçoit, à première vue, que ce contrat ne renferme pas ces conditions usuelles et ces garanties ordinaires; en l'étudiant mieux, on voit que ces conditions et ces garanties ne peuvent y trouver leur place; que la grandeur de l'entreprise n'admet, au lieu de ces conditions vulgaires, que la garantie plus élevée de l'intérêt bien entendu et de la confiance mutuelle des parties contractantes. En dehors de ces conditions, il est évident qu'on ne peut s'entendre, ni d'un côté ni de l'autre.

Cet ordre d'idées étant admis, je ne prendrai pas la peine de discuter les lignes, pouces et pieds des pentes et des courbes, ni les fractions de centins dans le tarif des droits de transport. Je n'entreprendrai pas non plus de formuler des évaluations fantaisistes des terres qui sont données comme subvention aux constructeurs du chemin. On les a évaluées à des chiffres différents, jusqu'à \$4 l'acre je crois, et l'on a mentionné une somme formidable comme devant être le coût de la construction de cette voie ferrée.

Je crois que nous devrions traiter cette question des terres du Nord-Ouest comme on l'a traitée aux États-Unis, en pareille circonstance.

On y accorde les subventions en terres du consentement général, plutôt pour en faciliter la colonisation et augmenter ainsi la richesse du pays, que pour en faire une source de revenu pour les compagnies. Et je crois qu'aujourd'hui encore, sous l'empire de ce sentiment, les terres des États-Unis sont offertes et vendues aux colons au prix de \$1.25 l'acre. Si nous nous laissons aller aux évaluations fantaisistes, pourquoi ne pas dire \$40 au lieu de \$4? Il nous est impossible de dire ce qu'elles valent exactement. La terre

n'est pas comme les provisions de notre garde-manger, comme les vêtements que nous portons, comme le produit de notre industrie qui se détruisent par l'usage. Nous pourrions aussi bien mettre à prix les rayons du soleil, la pluie que les nuages nous donnent; nous pourrions aussi bien mettre à prix la liberté qui nous appartient par droit de naissance et le privilège d'employer notre énergie et nos facultés en hommes libres. La terre n'a de valeur que lorsque le laboureur en tire parti, lorsqu'elle est occupée et cultivée par une population, industrieuse, bien gouvernée et satisfaite de sa condition.

On soulève encore cette question par rapport aux avantages donnés à l'autre partie du contrat, à qui l'on fournirait àinsi le moyen d'acquérir de grandes fortunes. Le comité admettra avec moi, je pense, qu'il est impossible de trouver des hommes jouissant d'une grande fortune et d'une grande considération qui voudraient se charger d'un tel contrat, si on ne leur donne, d'abord, une grande liberté d'action. Si on ne les débarrasse de ces conditions et de ces restrictions ordinaires dont j'ai parlé et si on ne leur laisse entrevoir des bénéfices considérables.

En abordant la discussion de cette question, nous ne devons pas nous laisser éblouir par les fleurs de rhétorique dont on a couvert le contrat lorsqu'il a été soumis à la Chambre. Nous sommes habitués à ces invectives; elles ne comptent plus ici; et ces mots de folie, insanité, incapacité, ruine nationale, suicide, ne nous émeuvent plus. L'accoutumance nous les a rendus familiers. Depuis deux ans, ce répertoire a servi à invectiver un programme qui va me servir pour démontrer ce que valent ces injures. Il n'y a pas une de ces épithètes qui n'ait été accolée vingt fois aux mots de Politique Nationale.

Je suis heureux de voir le ministre des finances dans la position satisfaisante d'un homme dont les coffres sont pleins; et ce résultat est certainement dû à la protection. C'était surtout au nom des cultivateurs qu'on anathématisait ainsi la protection; mais je puis en appeler à tous les députés, et leur demander quelle est la situation actuelle de la classe agricole. Tous ceux d'entre eux qui représentent des districts ruraux, diraient, j'en suis persuadé, que si l'on demandait aujourd'hui au cultivateur, dont un des privilèges, en sa qualité d'anglais, est de grogner, que si on lui demandait aujourd'hui quelle est sa position, il répondrait qu'il n'a aucune raison de se plaindre.

Et si le cultivateur, cet acharné grognard, n'a aucune raison de se plaindre,—je ne voudrais pas froisser les cultivateurs; je suis cultivateur moi-même, je puis donc en parler librement et franchement,—si donc l'acharné grognard n'a aucune raison de se plaindre, nous pouvons en conclure qu'il n'a rien à reprocher à la politique nationale, et que, en tant qu'il est concerné au moins, elle ne le gêne point.

Je pourrais aller plus loin; je connais un bon nombre de réformistes modérés qui n'ont aucune raison de s'en plaindre; mais il existe aussi une certaine coterie de réformistes irréconciliables dont les greniers et les garde-mangers remplis, se changent en amas de cendres, lorsqu'ils réfléchissent que ces terribles tories sont au pouvoir.

L'honorable député de Huron Centre, après avoir épuisé son répertoire d'injures, est allé chercher du renfort dans un journal de Londres pour prouver que ses assertions étaient fondées. Qu'est-ce que prouve cette citation? Un peu moins qu'il n'avait prouvé lui-même. Le seul fait acquis est qu'un journaliste de Londres peut de très loin se mettre à l'unisson d'un ex-ministre canadien. L'honorable député a encore prouvé une chose, c'est qu'un personnage entré dans la politique sous les auspices les plus favorables, qui a fait son début dans des conditions de succès comme bien peu de nos hommes politiques en ont rencontrés à leurs premiers pas, s'est abaissé à un rôle où il se fait une réputation non plus seulement de ministre des déficits,

mais de pasquin de la Chambre et d'insulteur ordinaire de l'opposition.

Je vais essayer de prouver que les respectables matrones des deux sexes qui ont été si effrayées par la manière dont cette discussion a commencé, peuvent dormir sur leurs deux oreilles, pendant la saison des fêtes, et ne plus exhiber à leurs contemporains leurs têtes de Gorgone pâlies par la frayeur et par le désespoir.

Dans les phases si diverses par lesquelles cette question a passé et dans les changements de plans de si fréquente occurrence, un sentiment a toujours dominé dans la Chambre et dans le pays; c'est que la construction du chemin de fer du Pacifique devrait être confiée à des particuliers, et que le gouvernement ne devrait pas prendre la responsabilité de travaux qui demandent une si grande somme d'énergie et d'argent.

Nous avons sur une petite échelle l'expérience de l'embranchement de Pembina, une ligne longue, je crois, de 65 milles, exploitée, j'oserai le dire, avec la plus grande économie. Les plaintes innombrables que reçoivent chaque jour les membres du parlement au sujet de l'exploitation de cet embranchement insignifiant, nous donnent une faible idée de ce qui pourrait nous arriver si nous avions une ligne de 2,600 milles dans la même position. Je crois que les difficultés d'une telle entreprise suffiraient pour renverser n'importe quel gouvernement.

Mais, en même temps, il est parfaitement entendu des deux côtés de la Chambre que le chemin de fer doit être construit. C'est le seul moyen d'obtenir les communications par voie ferrée dont nous avons besoin, c'est le seul moyen de faire de nous un peuple, de consolider la Confédération et de nous unir plus étroitement que le faisceau de verges dont parle le proverbe.

L'éloquent chef de l'opposition en traitant le sujet avec son heureuse manière de marier la science et l'esprit, nous a fait un charmant tableau où il nous montre mon très honorable ami, le premier ministre, contemplant ses sujets —on pourrait presque dire ses enfants—qui parcourent cette ligne à une vitesse de 25 milles à l'heure. Il y a là quelque chose de très pratique, et je ne doute pas que l'honorable député l'entendait ainsi; en nous esquissant ce tableau. Je crois que, quels que soient les avantages de cette voie ferrée au point de vue matériel ou social, ces avantages seront bien plus considérables si elle est entièrement construite sur le sol canadien.

Quelques personnes prétendent qu'un gouvernement ne devrait trouver aucune difficulté à construire et à exploiter un chemin de fer à lui appartenant. On sait que dans les pays de l'Europe méridionale, en France, en Allemagne et en Italie, les chemins de fer sont exploités par le gouvernement et parfaitement administrés par lui. Il y a deux choses à remarquer sur ce point; c'est que ce sont de courtes voies et de petits pays; et que les gouvernements de ces pays diffèrent essentiellement de celui d'un peuple libre qui des bords de l'Atlantique envoie ses fils jusqu'à ceux du Pacifique. Bien des choses sont possibles, dans un état compact comme la France ou l'Allemagne, qui seraient impossibles dans notre pays, dont les institutions sont plus libres, où l'initiative individuelle est plus développée, et bien des choses sont admises là-bas que nous ne voudrions pas voir imiter ici.

Il ne me sera pas difficile de répondre aux arguments de l'opposition, et de prouver que tous ceux de nos adversaires qui ont traité la question, se sont prononcés en faveur des termes mêmes du contrat. Ce fait me paraît si évident que je ne doute pas de l'adhésion de l'honorable député de Lambton, que je suis heureux de voir en ce moment à son siège, et qui je l'espère, donnera son appui à ce projet.

Je regrette que le chef de l'opposition soit absent; j'aurais aimé lui rappeler la maxime d'une grande autorité en matière légale, qui peut trouver ici son application. Le capitaine Bunsby dit souvent que: "le mérite de cette observa-

tion consiste en la manière dont on l'applique." J'aurais aimé rappeler à l'honorable député que ce que l'on proposait en 1874, ressemble beaucoup aux conditions du contrat actuel, excepté dans la manière dont l'honorable député qui était alors le chef du gouvernement, en faisait l'application. En 1874, il offrait à l'univers \$10,000 et 20,000 acres par mille pour la parcourir entier de la ligne, soit 2,600 milles, sans condition ni restriction du choix aux terres des prairies ou à d'autres. Ce n'est pas tout, cependant; au moyen de l'arithmétique en usage aujourd'hui, en prenant les terres au prix le plus bas qu'ait admis l'opposition, à \$2 l'acre, nous trouvons que cela donne \$50,000 par mille; mais le gouvernement offrait encore autre chose. Il n'y avait même pas de limites à l'offre du gouvernement; car il semblait inviter les entrepreneurs à lui dire sur quelle somme additionnelle, ils accepteraient un intérêt de 4 pour cent; et aux 2,600 ou 2,700 milles dont nous nous occupons aujourd'hui, il ajoutait l'embranchement de la baie Georgienne qui aurait encore augmenté nos déboursés.

Il y avait dans le bill de 1874, quelques clauses pouvant servir de moyens de contrôle. Les deux tiers de cette immense quantité de terres devaient être vendus à un prix convenu, et le produit devait en être versé entre les mains des entrepreneurs, frais d'administration déduits. Si ma théorie est exacte, ce dont je suis persuadé, si ces terres étaient données pour en assurer la colonisation, je ne crois pas qu'il fût nécessaire d'en entraver la vente par la condition inutile qu'elles seront vendues à un prix fixe par un entrepreneur. Rien ne pouvait être plus préjudiciable que cette condition à la vente et à la colonisation de ces terres.

On a aussi parlé de la situation de ces terres. Je reviens sur quelques points de ce projet, parce qu'on a essayé d'y trouver des arguments contre le contrat actuel. Le projet de 1874 contenait, entre autres choses, une clause qui donnait au gouvernement le pouvoir de racheter, c'est-à-dire de reprendre le chemin de fer, une fois terminé, en payant 10 pour cent de plus que le coût des travaux. Un des mérites du projet que nous discutons aujourd'hui, est, selon moi, l'absence de cette clause dont le résultat eût été de l'embarasser continuellement de demandes et de réclamations; car à chaque changement de gouvernement, il y a toujours des gens qui réclament et exigent des faveurs dont les intérêts généraux du pays peuvent souffrir. Il vaut bien mieux, à mon avis, ne pas laisser le champ libre à ces réclamations.

On a aussi discuté sur la quantité des terres propres à l'agriculture au Nord-Ouest. On a dit que si nous donnons à la compagnie la quantité mentionnée au contrat, il ne nous en restera plus, et que toutes les terres arables seront prises pour le chemin de fer. Or, nous avons le rapport d'un des géologues les plus distingués, qui a exploré cette région, d'après les ordres du gouvernement. Ce rapport nous montre qu'il y a là 250,000,000 d'acres de terres propres à la culture, que l'on peut utiliser comme pâturages, et d'où l'homme peut tirer ses moyens d'existence.

Le contrat actuel contient la même stipulation que le projet de 1874, en ce qu'il prescrit que les terres données à la compagnie seront de bonne qualité moyenne au point de vue de la colonisation. Les honorables députés qui ont visité cette région, savent parfaitement qu'il y a des sections considérables de terres très productives que ne regarderait pas comme étant de bonne qualité moyenne, le colon ayant droit au choix d'un quart de section. Ce colon doit choisir une terre qui le fera vivre et dont il pourra cultiver chaque acre, et chaque pied carré. Il y a aussi des localités où de petits lacs et des boisés forment de charmants paysages, que choisiraient pour leur résidence des hommes qui ne seraient pas tenus à la glèbe par des liens aussi étroits, où l'on pourrait trouver d'excellent pâturage et que l'on pourrait utiliser de bien des façons, quoique le colon qui a besoin du produit de ses 160 acres pour vivre, ne pût en tirer tout le parti possible.

M. McLENNAN

La différence entre le projet actuel et celui de 1874, est dans le choix et la qualité des terres de la subvention, et leur situation à proximité de la ligne-mère ou des embranchements. En 1874, on offrait une quantité illimitée de terres, à raison de 20,000 acres par mille, pour tout prolongement de la ligne principale, comme pour tout embranchement. Dans le contrat actuel, on ne voit pas la même prodigalité. Le syndicat peut choisir ses terres jusqu'à concurrence de 25,000,000 d'acres. J'insiste sur ce point, parce qu'il a été mis en question, et que des personnes hostiles au projet du gouvernement ont prétendu le contraire avec un tel entêtement, que je crois utile d'établir le véritable sens du contrat. Et pour en finir avec cette question des terres; nous voyons que la subvention est limitée à 25,000,000 d'acres, et que si l'on considère les dimensions de cette région, ce n'est qu'une faible partie des terres dont on peut tirer parti de manière ou d'autre.

Passons maintenant à la question d'argent, et voyons ce que le chemin va nous coûter en espèces. Le coût total en espèces est de \$53,000,000. Nous n'avons donc réellement à nous occuper que de cette somme, c'est la seule que nous puissions apprécier à prix d'argent. En effet, je prétends que, quelle que soit la valeur nominale des terres, elles ne doivent pas entrer en ligne de compte dans le calcul de ce que doit nous coûter le chemin de fer. Cela forme un élément distinct de la question, qui se rattache à la colonisation du pays, et que nous ne pouvons faire entrer comme valeur réelle dans nos calculs du coût de l'entreprise.

Nous disons donc que la somme espèces à déboursier est de \$53,000,000; sur cette somme nous avons déjà employé environ \$12,000,000; il nous reste donc à dépenser \$35,000,000 pour lesquelles le pays aura à payer, à 4 pour cent, \$1,400,000 par année. Mais cela ne dépasse pas les proportions d'un de ces déficits du gouvernement précédent que nous avons si facilement comblés avec les ressources de la politique nationale! Si notre tarif actuel continue à augmenter nos revenus; je ne suis pas en peine de savoir où trouver cette somme, et nous aurons encore un excédant qui pourra être employé à des fins d'un intérêt plus général. Je crois pouvoir démontrer, en quelques minutes, la source où nous puiserons la somme en question, sans parler de la situation financière actuelle du pays. Je ne tiens pas compte des terres, parce que, comme je l'ai déjà dit, la question des terres est parfaitement distincte. En 1879, les recettes provenant des douanes, de l'accise et des timbres, ont atteint \$18,476,000. Nous ne savons pas encore au juste quand le chemin de fer sera achevé et quand nous aurons à payer ces \$35,000,000. Ce sera peut-être dans cinq ans et peut-être aussi dans dix ans. Il n'est pas nécessaire d'être doué d'une brillante imagination pour croire que durant ces cinq ans, nous verrons la population du Canada augmenter d'un million d'âmes, un moyen de la colonisation du Nord-Ouest. Si donc à ces recettes vous ajoutez 25 pour cent, vous trouvez non-seulement les \$1,400,000 qu'il nous faut, mais une somme d'environ \$4,600,000.

Je ne crois pas nécessaire d'insister sur ce sujet; tout député de bonne foi, tout citoyen raisonnable du pays est convaincu de l'exactitude de ce raisonnement. Il reste encore quelques objections auxquelles, pour ne pas occuper trop longtemps la Chambre, je vais répondre immédiatement.

On s'objecte à l'admission en franchise de certains objets qui doivent être importés pour la construction de ce chemin, et je ferai remarquer en passant que cette franchise est formellement limitée aux objets devant servir à la construction. On dit que, dans cette exemption, sont compris non-seulement les rails d'acier qui ne sont pas manufacturés en ce pays, mais aussi certains articles de moindre importance, comme les écrous, les boulons, les éclisses, dont une grande partie peut être fabriquée au Canada. On dit que la politique du gouvernement exigeait que tous les articles

importés, de ce genre, fussent soumis aux droits imposés par le tarif.

Mais les honorables députés devraient se rappeler qu'il y a deux parties à ce contrat, et que les entrepreneurs qui doivent construire notre voie ferrée ne sont pas responsables de la politique nationale. Ils sont peut-être libre-échangistes, et il est peut-être difficile à des personnes qui nous arrivent d'Angleterre où le libre-échange est en honneur, d'apprécier les avantages que nous donne la protection. Il m'est donc facile de comprendre pourquoi ces messieurs ont insisté pour jouir de leur système de libre-échange et il me semble que le gouvernement aurait fait preuve de peu de clairvoyance si, à cause de cette difficulté futile, il eût abandonné les négociations. Je crois que le pays approuvera la concession qu'il a faite sur ce point.

On a aussi reproché au gouvernement le type qui a été adopté pour la construction du chemin. On s'est longuement étendu sur les dangers de la locomotion sur le chemin de fer "Union Pacific", lorsqu'il a été ouvert pour la première fois à la circulation. On sait que des trains circulent sur toutes les lignes pendant leur construction et avant leur achèvement; "l'Union Pacific" n'a pas été une exception à cet égard. Je crois qu'il y a beaucoup de mes honorables collègues, aussi bien que le ministre des chemins de fer, qui connaissent assez bien l'histoire du chemin de fer "Union Pacific," et qui savent que cette voie, lorsqu'elle a été achevée, devint un excellent chemin de fer.

L'exemption des taxes, pour la voie et les stations de la compagnie, est une de ces choses qui empêchent nos adversaires de dormir. Il faut se rappeler que ce chemin sera la grande voie de communication du Canada. Mes honorables collègues se figurent-ils à quel résultat on arriverait s'il fallait demander cette exemption de taxes à chacune des municipalités qui couvriront cette immense étendue de pays? Il n'y a qu'une réponse possible. Aucune municipalité, aucun centre social ne voudrait taxer un chemin qui lui serait d'une si grande utilité; et ne vaut-il pas mieux régler cette question une fois pour toutes, que de la laisser régler par les différentes municipalités auxquelles la compagnie serait obligée de s'adresser, surtout si l'on considère le travail, les frais et les délais qui seraient alors nécessaires pour obtenir absolument le même résultat.

On dit encore et on nous répète à chaque instant que nous ne nous réservons aucun contrôle sur le tarif de la ligne, qu'il nous sera impossible d'empêcher l'imposition d'un tarif et de droits exorbitants; et on nous donne des exemples de chemins de fer imposant des tarifs de ce genre. On prend ces exemples parmi les chemins de fer des États-Unis, et on nous dit, dans la même phrase, que si nous nous contentions de relier notre système de voies ferrées aux chemins de fer des États-Unis, nous serions à l'abri du monopole. Un peu de logique, M. le Président, suffirait pour faire comprendre que, dans ce cas, nous serions beaucoup plus exposés au monopole. Nous avons aussi dans nos statuts un Acte général des chemins de fer, très complet, qui nous permet d'empêcher ces tarifs excessifs. J'ai été assez surpris d'entendre l'honorable chef de l'Opposition nous lire, l'autre jour, les clauses formelles de cet Acte qui concernent les tarifs des chemins de fer et qui prescrivent qu'aucun tarif ne sera imposé à moins d'avoir été approuvé par le Gouverneur en conseil, et à moins que le règlement qui l'établit et l'arrête du conseil qui l'approuve n'aient été publiés pendant deux semaines consécutives dans la *Gazette du Canada*. L'honorable député nous a dit, il est vrai, que, dans son opinion, cette loi était sans effet. Je ne sais exactement ce qu'il a voulu dire, mais, mon opinion, à moi qui ne suis pas avocat, est que cette loi est imprimée dans nos statuts; elle est exécutoire et elle reste en rigueur. Naturellement, je ne sais pas ce qu'il adviendrait si l'honorable chef de l'Opposition était chargé d'appliquer cette loi. Peut-être veut-il dire qu'il ne l'appliquerait pas; mais je crois que nous avons qui l'appliquera. Tous mes honorables collègues connaissent la grande

énergie de mon honorable ami le ministre des chemins de fer, et d'après la loi générale, il sera de son devoir de veiller à ce que cette disposition de la loi soit exécutée. La compagnie sera confiée particulièrement à sa surveillance, et nous avons toute raison de croire que, avec l'arrangement actuel, il la surveillera avec soin, parce qu'il aura le temps de le faire. Il va être débarrassé du fardeau énorme qu'a fait peser sur lui la préparation de ce projet, qui ne lui permettait guère de s'occuper des autres affaires importantes de son département. Je rends cette justice à l'honorable ministre des chemins de fer, car la Chambre et le pays ne peuvent pas apprécier convenablement le travail auquel il a été obligé de se livrer pour mettre cette entreprise dans la position où elle est aujourd'hui.

On nous a reproché, dans un langage très énergique, de livrer le monopole perpétuel du Nord-Ouest à cette grande compagnie. L'honorable chef de l'opposition nous a dit l'autre jour, dans son grand style, que le commerce moderne ne connaît plus ces entraves; et que nous devrions avoir quelque concurrence au commerce de transport de nos territoires du Nord-Ouest. Je crois qu'il avait raison et je suis de son avis. Le commerce moderne a toujours su se débarrasser de tout ce qui ressemblait à un monopole; s'il n'y avait dans le bill aucune disposition de nature à sauvegarder l'intérêt du public, je crois que la seule considération des intérêts mutuels et du fait que les intérêts de la compagnie dans la colonisation du pays dépendent des facilités de transport qu'ils donneront aux voyageurs et aux produits, suffirait pour nous garantir de tout danger de ce genre. On a prétendu que la compagnie pourrait garder ses terres en réserve jusqu'à ce qu'elles eussent atteint une valeur considérable, et en même temps imposer un tarif excessif. Je crois que cette objection est complètement réfutée par ce qu'on a dit ici l'autre jour d'un chemin de fer du Minnesota qui reçoit un revenu équivalent à \$4 par acre pour le transport de marchandises, de terres cultivées qu'il a vendues. C'est un cas exceptionnel; mais la meilleure preuve qu'un chemin de fer a de grands avantages à coloniser le pays qu'il traverse, c'est que la même compagnie a remis \$9.50 par acre à des cultivateurs, après la mise de leurs terres en culture. La comparaison n'en serait pas moins juste si nous prenions \$1 l'acre comme moyenne de ce qu'une terre peut rapporter à la compagnie, pour prouver qu'elle n'a rien à gagner en tenant ses terres en réserve et improductives pendant dix ou vingt ans.

Mais la concurrence ne manquera pas au Nord-Ouest. Il existe déjà des chartes constituant des compagnies qui se chargent de construire d'importantes lignes de chemins de fer, et le contrat actuel ne peut pas préjudicier à leurs droits acquis. Une de ces lignes ouvrira les communications avec les terrains houilliers du sud-ouest, et je crois que le gouvernement, tout en promettant des terres à la compagnie, a conservé le droit de réserver les terrains houilliers et toutes les autres terres qu'il serait utile de réserver dans l'intérêt général.

Mais nous avons encore mieux que cela, au Nord-Ouest; et la Providence qui nous a donné une superficie si étendue de terres fertiles, a eu le soin de leur donner une bonne part de voies navigables. Les communications par eau, dans le Nord-Ouest, sont assez faciles. Je ne prétends pas dire que ce sont simplement des nappes d'eau, je ne veux pas parler du système puéril du gouvernement précédent; mais il y a de ces nappes d'eau, aussi larges que l'Atlantique, qui mettent le Nord-Ouest en communication avec l'immense baie d'Hudson. Le professeur Bell, que le gouvernement a chargé d'étudier cette question, nous dit qu'il y a cinq ou six mois où la navigation est libre sur la baie d'Hudson. Nous aurons probablement son rapport sous les yeux avant longtemps.

S'il y a cinq mois et demi de navigation à Port Nelson, je crois que nous pouvons être sûrs d'une concurrence qui nous protégera contre toute velléité de monopole pour le

commerce de transport du Nord-Ouest. On sait qu'il y a deux compagnies constituées qui se proposent de relier Winnipeg à la baie d'Hudson par une voie ferrée. Si les honorables messieurs veulent consulter une carte, ils verront que la distance de Winnipeg à l'établissement du Prince Albert, près de la bifurcation de la Saskatchewan, est à peu près la même que celle de Winnipeg à Port Nelson, et que celle de Port Nelson au point central du Nord-Ouest où une colonie considérable est déjà établie, dans la grande zone fertile de la Saskatchewan. Si mes honorables collègues considèrent que la côte maritime est ainsi placée aussi près que Winnipeg de la zone fertile de la Saskatchewan; que deux compagnies sont constituées pour relier la base de ce triangle, c'est-à-dire Winnipeg à Port Nelson; que la moitié de la distance est pourvue d'une grande voie navigable que 250 milles de chemin de fer montront en communication avec Winnipeg; que les terres au nord de la Saskatchewan jouissent de la même facilité de communication par des cours d'eau navigables qui remontent jusqu'à la grande rivière la Paix, il me semble qu'ils ne doivent plus avoir aucune appréhension au sujet du monopole dont on nous a menacés en termes si énergiques.

Quelques honorables députés craindront peut-être que cette concurrence ne soit pas une garantie suffisante; qu'ils jettent les yeux sur le Saint-Laurent, et ils seront convaincus. Nous avons-là une des meilleures voies de communication avec la grande province d'Ontario, une voie qui attire à elle une partie du fret du grand Nord-Ouest, à des conditions qui nous permettent, comme le prouve le commerce du port de Montréal, l'année dernière, de rivaliser avec succès avec les grands ports des Etats-Unis sur l'Atlantique; de rivaliser avec eux malgré leurs nombreuses lignes de steamers, possédés par de riches marchands et d'opulents capitalistes, toutes choses qui sont pour beaucoup dans la direction que prend le fret. Malgré cette concurrence, la voie du Saint-Laurent a été établie, et le mouvement du fret sur cette voie s'est augmenté d'année en année. Et pourquoi? Parce que cette voie est ouverte à tout l'univers, et quoiqu'elle soit fermée pendant six mois de l'année, les entrepreneurs de transports et ceux qui font le commerce de la grande marchandise qui traverse notre pays pour aller chercher les marchés de l'Europe, y trouvent assez d'avantages pour résister au monopole, établir leur liberté d'action et les garanties qui leur sont nécessaires. Je n'ai pas besoin d'appuyer sur ce point; tous ceux qui ont accordé la moindre attention à nos grandes voies de communication par eau, savent cela parfaitement. S'il n'en était pas ainsi, il serait impossible aux grandes lignes de steamers possédés, contrôlés et exploités par des Canadiens, de fréquenter nos ports, puisque le commerce de notre pays est moins considérable, puisque nous ne sommes que quatre millions contre quarante millions, puisque nous avons moins de ressources en capital pour contrôler la direction du commerce, et puisque nos importations sont moindres que celles des ports de l'Atlantique aux Etats-Unis.

Si nous prenons tout cela en considération, si nous réfléchissons que Port Nelson est de 60 ou 80 milles plus rapproché de Liverpool que le port de New-York, et qu'il est aussi près que Winnipeg des immenses terres à l'ouest de la Saskatchewan, nous n'avons aucune raison de craindre que le monopole du transport des produits de ce pays qui s'étend sur une longueur de 1,000 à 1,500 milles le long d'un chemin de fer, puisse empêcher le producteur de les envoyer au port d'embarquement.

On a beaucoup parlé de ce que les entrepreneurs pourront faire. Ils pourraient englober ces terres, ils pourraient les mettre dans leurs poches, ils pourraient les vendre, s'en aller à l'autre bout du monde, dépenser l'argent et ainsi de suite. Je suis heureux de dire que je reconnais dans ce contrat le génie de mon très honorable ami, et celui de ses collègues, dans sa plus heureuse manifestation. Ils se sont

M. McLENNAN

conduits dans ces négociations en véritables hommes d'état. Il ont dû supposer que les membres du syndicat agiraient loyalement et honorablement. Ils ont dû supposer que, dans les cas ordinaires comme dans les cas extraordinaires, les entrepreneurs auraient intérêt à suivre les termes de leur contrat, et que des hommes, quels qu'ils soient, doués d'assez d'énergie et d'habileté pour exécuter des travaux, seraient assez sensés pour s'apercevoir que leur intérêt est celui du pays qui doit leur donner les moyens de tirer parti de leur chemin de fer, pour eux-mêmes, et en même temps de le rendre utile au pays. L'honorable premier ministre a fait preuve de sa connaissance pratique de cette manière d'agir; il n'a pas soupçonné, il n'a pas douté, il a laissé les minuties de détail aux rêveurs et aux idéologues qui se perdent dans les nuages ou sombrent dans des profondeurs inconnues.

Je suis convaincu que la Chambre approuvera la conduite du très honorable premier ministre. Je suis convaincu que ce contrat a été fait dans l'intérêt du Canada, qu'il assurera l'établissement et le développement de notre grand Nord-Ouest, et je crois qu'il faudra ajouter cette œuvre à la liste déjà longue des services rendus au pays par l'honorable chef de l'administration. J'en suis tellement convaincu que, laissant de côté tous ces doutes mesquins, et ces petites difficultés qu'on a soulevées, je déclare formellement que je donnerai à ces résolutions mon appui le plus énergique.

M. IVES. Le gouvernement ayant passé un contrat pour la construction du chemin de fer Pacifique canadien, soumet le contrat à la Chambre et lui demande de le sanctionner ou de le rejeter. C'est donc plutôt une question d'affaires qu'une question politique, une question de patriotisme plutôt qu'une question de parti. Je n'ai pas partagé, M. le président, les craintes si énergiquement exprimées à la dernière session par le chef de l'opposition, et par l'honorable député de Lambton. J'ai toujours cru que notre territoire du Nord-Ouest valait plus, comparativement parlant, qu'ils ne le prétendaient. J'ai toujours espéré que la vente de nos terres du Nord-Ouest nous donnerait un revenu plus considérable qu'ils ne s'y attendaient, et je n'ai pas estimé à un prix aussi élevé qu'eux la construction du Pacifique canadien et son exploitation. Cependant, j'admettrai volontiers que cette question est de la dernière importance pour le pays, et qu'une erreur commise au point où en sont les choses pourrait avoir les résultats les plus sérieux et les plus funestes pour le Canada.

Mais quoique ce soit une question d'affaires et non une question politique, les députés de l'opposition n'en font pas moins tout leur possible pour en faire une question purement politique. Ils s'efforcent de rejeter sur le parti libéral-conservateur toute la responsabilité de l'obligation où nous sommes de construire ce chemin de fer, et nous les trouvons disposés à créer une agitation populaire dans tout le pays, à l'encontre du projet qui est soumis à la Chambre.

Bien que je regrette que la question ne soit pas discutée purement et simplement au point de vue des affaires, si cependant ces honorables messieurs veulent absolument en faire une question politique, il ne me sera pas difficile, je crois, de prouver que les deux partis sont également responsables de l'obligation où nous sommes de construire le chemin de fer du Pacifique canadien; qu'ils ont tous deux admis la théorie que ce chemin de fer doit être construit par une compagnie subventionnée par le gouvernement, et non par le gouvernement lui-même, et que les deux partis ont également déclaré, à plusieurs reprises, que cette obligation est inviolable et doit être remplie. Je vais essayer de démontrer, aussi brièvement que possible, ces trois propositions.

L'idée de construire un chemin de fer du Pacifique canadien doit son origine à la Convention de Québec, alors que nos hommes d'Etat des deux partis s'étaient unis pour

discuter un nouvel avenir national. Je ne veux pas dire qu'ils s'engagèrent formellement à construire le chemin de fer du Pacifique comme à construire l'Intercolonial, mais je prétends que, lors de cette Convention, les deux partis tombèrent d'accord sur le programme de l'avenir; et ce programme comprenait l'annexion du Nord-Ouest et de la Colombie anglaise, et renfermait l'idée de la construction de ce chemin de fer. Le très honorable chef actuel du gouvernement, qui était au pouvoir en 1871, ne faisait qu'exécuter ce programme, que mettre en pratique la politique née de la Convention de Québec, lorsqu'il présenta au parlement du Canada, les résolutions ayant pour effet d'admettre la Colombie anglaise à faire partie de la Confédération. Voici les termes de la résolution présentée par sir Georges Cartier, le 28 mars, 1871 :

“Le gouvernement fédéral s'engage à faire commencer simultanément dans les deux années de la date de l'union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi à l'est des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique pour relier la côte maritime de la Colombie Anglaise au réseau des chemins de fer canadiens—et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union.”

Plusieurs des honorables députés qui siègent aujourd'hui à la gauche de l'Orateur étaient présents lorsque cette résolution fut proposée et prirent part aux débats qu'elle souleva. A-t-on essayé de cacher à cette époque ce que l'on pensait du coût probable de ce chemin de fer? Non. Sir George Cartier, dès les premiers mots de son discours, déclara qu'à son avis, le coût ne serait pas au-dessous de \$100,000,000. C'était aussi l'estimation de Sir Francis Hincks, qui était alors ministre des finances. Si l'on devait s'opposer à la construction du chemin de fer Pacifique canadien, *per se*, et à l'annexion de la Colombie anglaise, à condition de construire ce chemin, c'était le temps de le déclarer et de prendre position à l'encontre de cette résolution. L'a-t-on fait? Le premier député qui prit la parole après Sir George Cartier, fut Sir A. T. Galt, qui faisait alors partie de l'opposition.

M. MACKENZIE. Non, il n'a jamais fait partie de l'opposition.

M. IVES. Il occupait certainement à l'époque une position très indépendante.

M. MACKENZIE. Il a été indépendant jusqu'à son départ pour Londres.

M. IVES. Sir A. T. Galt dit que l'admission de la Colombie anglaise à faire partie de la confédération était à désirer, mais il s'objecta au délai fixé pour l'achèvement du chemin. Le chef de l'opposition, M. Mackenzie, exposa le programme de son parti. Il croyait, disait-il, qu'il était essentiel, pour la prospérité future de la confédération, que la Colombie anglaise fût annexée. Sur quoi portaient ses objections? Sur ce qu'on violait, selon lui, le principe de la représentation suivant la population. Il prétendait qu'on donnait à cette nouvelle province un trop grand nombre de représentants dans cette Chambre. Il s'objectait aussi à la subvention de \$100,000 accordée par la résolution, à la Colombie anglaise. Mais il ne fit aucune objection à la construction du chemin de fer, ni à l'admission de la Colombie anglaise, à la condition que ce chemin fût construit. Il pensait seulement qu'en s'engageant à le construire en dix ans et à le commencer en deux ans, le gouvernement avait manqué de prudence, et avait trop présumé de ses forces.

M. MACKENZIE. Sans doute.

M. IVES. L'honorable député n'avait rien à dire contre l'entreprise elle-même; ses objections portaient sur les termes et les détails du projet et sur la période fixée pour l'achèvement de l'entreprise.

Plus loin, nous voyons M. Mackenzie, au nom de son parti, proposer un amendement à cette résolution. Cet amendement doit donc être l'expressé du programme du parti libéral à cette époque. Or quel était cet amendement? Était-il en opposition formelle à l'annexion de la Colom-

bie anglaise ou à la construction du chemin de fer? Pas du tout. Voici en quels termes il était conçu :

“Que les conditions projetées d'Union avec la Colombie anglaise engageant le Canada à commencer dans deux ans le chemin de fer du Pacifique dont le tracé n'a pas été exploré et dont le coût n'a pas été calculé; que ces conditions engageant ainsi le gouvernement du Canada à payer annuellement et à perpétuité à la Colombie Anglaise la somme de \$100,000 pour la cession par elle d'une étendue de terres incultes sur la route du chemin de fer du Pacifique, à l'effet d'aider à la construction de ce chemin que la Colombie anglaise devrait céder sans charge de la même manière que l'on propose de céder les terres du Canada pour le même objet; que cette Chambre est d'opinion que le Canada ne devrait s'engager à faire plus que de commencer immédiatement les explorations nécessaires, et après que la route aura été déterminée de procéder à l'exécution de l'ouvrage aussitôt que l'état des finances le permettra, et que la considération ultérieure des dites conditions soit ajournée dans le but d'en obtenir la modification.”

M. MACKENZIE. C'était une excellente résolution.

M. IVES. Si nos honorables adversaires peuvent nous montrer dans cette résolution une opposition formelle et explicite à l'admission de la Colombie anglaise, avec la condition de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, ils sont parfaitement capables d'expliquer la différence qui existe entre leur conduite, pendant la dernière session, et pendant celle-ci. Lorsque l'on proposa de recevoir le rapport du comité, M. Mackenzie dit :

“On a dit l'autre jour et on a répété pendant la discussion que j'avais déclaré que je regardais la construction du chemin de fer Pacifique canadien comme une urgente nécessité politique. Je nie avoir jamais déclaré cela.”

Et il continue :

“J'admettrai cependant que je permettrais volontiers d'imposer quelques légers sacrifices au pays pour obtenir une voie de communication avec le Pacifique, sur le territoire canadien. Je suis en faveur de la construction immédiate d'une voie de communication entre l'extrémité du lac Supérieur et la rivière Rouge. A partir de ce point, jusqu'aux Montagnes Rocheuses, la route est comparativement facile, et suffit au mouvement des immigrants qui se dirigent vers le Nord-Ouest. Il n'y a aucun doute que sur le versant du Pacifique il nous faudra d'année en année, dépenser des sommes considérables, à mesure que les finances du pays le permettront, pour ouvrir un chemin praticable pour communiquer avec l'autre versant. Mais le pays ne devrait pas être tenu de faire ces travaux gigantesques dans un si court délai.”

Le député actuel de Huron (sir Richard J. Cartwright) fit aussi connaître son opinion sur cette question. Il la présenta sous forme d'un amendement où il proposait que, au lieu de s'engager à construire le chemin en dix ans, le gouvernement s'engageât à faire tous ses efforts pour le terminer en dix ans.

Lorsque l'Acte du chemin de fer du Pacifique de 1872 fut soumis au parlement, le parti libéral ne prit pas position contre la construction du chemin. Il n'eut d'objection à faire qu'aux détails, et particulièrement aux pouvoirs que demandait le gouvernement au sujet de l'établissement des tracés, à la constitution de la compagnie et à quelques autres détails. Mais je ne trouve nulle part une opposition formelle à la construction de cette voie ferrée, ni au commencement des travaux dès que les études seraient faites.

Mais nous avons mieux que cela; quoique la résolution et le bill de 1872, et les actes subséquents soient le meilleur exposé du programme du gouvernement actuel. Quelle a été celle du parti libéral, lorsque le pouvoir lui est échü? Le premier ministre présenta un bill concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et il fit adopter ce bill par la Chambre. C'était la première résolution qui mit la construction de la voie ferrée du Pacifique à la charge du gouvernement et du pays. Avant cette époque, ni l'un ni l'autre parti n'avaient osé assumer cette responsabilité. Dans son empressement à assurer la construction de ce chemin, il alla plus loin encore que le chef du parti conservateur. Au cas où il ne pourrait trouver une compagnie disposée à entreprendre ces travaux, il s'engagea à les faire exécuter par le pays et pour le pays. Il passa avec la Colombie anglaise, un second traité par lequel il s'engageait à dépenser, pourvu que la chose fût possible, \$2,000,000 annuellement sur la partie continentale de la Colombie

anglaise, en travaux de construction du chemin de fer du Pacifique. Il acheta de grandes quantités de rails qu'il fit transporter à grands frais sur la côte du Pacifique, dans l'intention, sans doute, de construire la voie ferrée dans la Colombie anglaise. Bien plus, il demanda des soumissions pour la construction de la ligne toute entière, sur la base d'une subvention de \$10,000 en argent, et 20,000 acres de terres par mille. Il demanda aussi des soumissions particulières pour la section de Yale à Kamloops, dont on nous a tant parlé à la dernière session.

Même dans la motion que le chef actuel de l'opposition a proposée ici à la dernière session, et qu'il a si longuement développée, il n'a pas osé s'attaquer au projet de construire le Pacifique canadien, mais il demandait tout simplement que cette construction fût remise à plus tard.

Sir LEONARD TILLEY. Très bien.

M. IVES. J'ai donc prouvé d'une manière irréfutable l^a proposition que j'ai émise, que les deux grands partis sont également responsables de l'obligation où nous sommes de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Pouvons-nous échapper à cette obligation? L'honorable chef actuel de l'opposition nous a déclaré quelle était son opinion sur cette question pendant les débats de 1871. Voici ce qu'il en dit: "Si ce projet devenait loi, l'honneur du Canada sera engagé, et sans le consentement de la Colombie anglaise, nous ne pourrions changer un iota de ces obligations explicites." Sir A. A. Dorion, qui était à l'époque le chef du parti libéral de Québec, nous a aussi donné sa manière de voir. Parlant de l'assertion qu'il serait impossible de construire le chemin dans le délai fixé et qu'il ne fallait pas demander au Canada de se ruiner pour cette entreprise, il disait: "Je regrette cette proposition humiliante, que l'honneur une fois engagé, on pourrait revenir sur cet engagement."

Plus tard, lorsqu'on proposa l'adoption du rapport, le député de l'urham-Ouest (M. Blake) fit une nouvelle déclaration de principes sur cette question.

L'argument dont on se sert est que nous pouvons être tenus de faire l'impossible; mais un honnête homme remplit ses obligations, quand même la banqueroute devrait en résulter. Si nous avons inconsidérément engagé notre honneur à construire le chemin de fer en dix ans, tous les députés qui ont voté pour ses obligations avec la réserve mentale qu'ils ne seraient obligés de les remplir que si cela nous est utile, sont des hommes viles. * * * Cette loi ne peut être abrogée et l'engagement que nous avons pris de construire le chemin est irrévocable.

Je ne m'arrêterai pas à comparer le langage tenu par l'honorable député en 1871 avec sa conduite à la dernière session. La différence saute aux yeux. Il n'y a donc qu'une manière d'agir honorablement, et c'est de construire cette voie ferrée aussi rapidement que nous y autorise l'état de nos finances.

M. BLAKE. Très-bien.

M. IVES. Et si nous refusons de le faire, non-seulement nous manquons à l'honneur et à la parole donnée; mais nous donnons une juste cause à la Colombie anglaise de demander le rappel de l'Union.

Si les deux partis sont également engagés et qu'il n'y ait aucun moyen d'é luder l'obligation, il ne reste plus qu'à se demander comment nous nous y prendrons pour la remplir. Devons-nous subventionner une compagnie qui se chargera de construire le chemin, ou bien devons-nous laisser faire ces travaux par le gouvernement, comme se font les travaux publics? L'opposition semble dans cette discussion se ranger à ce dernier avis. La politique du parti conservateur a toujours été de faire construire le chemin de fer par une compagnie. La résolution originaire était ainsi conçue: "Pour assurer le commencement et pour assurer l'achèvement du chemin de fer."

Sir George Cartier n'avait pas encore prononcé dix phrases de son discours, lorsqu'il présentait cette résolution, qu'il avait déjà déclaré que l'intention du gouvernement n'était pas d'en faire une entreprise gouvernementale, mais de

M. IVES

trouver une compagnie qui s'engageât à construire et à exploiter le chemin. Les deux partis étaient tellement du même avis sur ce point, que des deux côtés de la Chambre on présenta des résolutions qui enlevaient au gouvernement tout pouvoir de défrayer aucune dépense de construction avec l'argent de la caisse publique.

L'acte du chemin de fer du Pacifique confirme ce que je viens de dire, la charte de la compagnie de Sir Hugh Allan est conçue dans le même esprit, la résolution de 1879, qui créait une réserve de 100,000,000 d'acres de terres, ne fait qu'affirmer de nouveau ce principe. Les efforts du gouvernement depuis qu'il est au pouvoir, pour trouver une compagnie disposée à s'engager dans cette entreprise, viennent encore à l'appui de ce que j'ai avancé, que la politique du parti conservateur a toujours été de faire construire le chemin par une compagnie subventionnée.

Les vues du parti libéral semblent être les mêmes que celles du parti conservateur sur ce point. Les neuf dixièmes à peu près de l'acte de 1874 ne contiennent que des dispositions à l'effet de confier la construction du chemin à une compagnie; et la dernière clause autorisait le ministère, s'il ne pouvait trouver mieux, à construire certaines portions de la ligne comme une entreprise gouvernementale. Mais nous trouvons un exposé complet du programme du parti libéral sur ce point, dans le discours prononcé à la dernière session par le chef actuel de l'opposition, discours rapportés aux pages 1443 et 1447. Voici ce qu'il dit à la page 1443: "Mon honorable ami de Lambton a expliqué à maintes reprises que son intention était, aussitôt l'exploration terminée, de demander des soumissions pour tout l'ouvrage avec un système de paiements en terres et en argent, les entrepreneurs devront accepter à titre d'avances en espèces les travaux déjà exécutés par le gouvernement." Et à la page 1447: "Dans l'intervalle, cependant, les travaux avaient progressé, et à une interpellation qui lui fut faite, le gouvernement répondit qu'il espérait pouvoir bientôt demander des soumissions pour tout l'ouvrage, d'après le système de paiements en argent et en terres, sujet à la ratification du parlement. L'intention du gouvernement était de faire cette démarche dès que les travaux d'exploration l'auraient permis et de faire l'essai de ce plan, le seul au moyen duquel on pût construire le chemin en peu de temps sans augmenter les taxes?"

Je crois que nous pourrions maintenant admettre comme clairement prouvées les trois propositions que j'ai émises: que les deux partis sont également responsables de l'obligation où nous sommes de construire le chemin; que les deux partis admettent qu'il vaut mieux le faire construire par une compagnie que par le gouvernement et que nous ne pouvons nous soustraire à cette obligation.

Mais indépendamment des déclarations des deux partis dans le passé, le simple bon sens montrera à tous les députés de cette Chambre qu'il vaut mieux confier à une compagnie la construction et l'exploitation de la ligne. D'abord le contrat, tel qu'il est actuellement conçu, réduit à un montant à peu près déterminé les sommes que le gouvernement aura à dépenser pour cette entreprise. En second lieu, un contrat comme celui-ci, s'il est bien fait, place l'entreprise en dehors du domaine de la politique de parti, ce qui me semble une des plus fortes raisons possibles pour que nous adoptions ce projet plutôt que tout autre. Ensuite, le chemin peut être construit plus rapidement par une compagnie que par le gouvernement, et en quatrième lieu une compagnie peut le construire et l'exploiter à meilleur compte qu'aucun ministre des travaux publics, si vigilant qu'il soit.

Nous savons quelles instances sont faites auprès d'un gouvernement pour l'amener à prendre à son service des employés incapables de remplir l'emploi qu'ils demandent, et souvent dont on n'a pas besoin du tout. Nous savons combien il est difficile à un gouvernement d'exploiter une grande ligne de chemin de fer comme le sera la ligne en question, aussi économiquement qu'une compagnie pourrait

le faire. Mais le meilleur argument est que le projet du gouvernement sera du plus puissant secours pour attirer les immigrants vers ce pays.

Si l'on tient compte de ce que coûte en moyenne l'émigrant que l'on décide à s'établir dans les vieilles provinces du Canada, et de ce qu'il coûterait de plus s'il fallait le décider à s'établir dans le Nord-Ouest; si l'en calcule le nombre de colons qui s'y fixeront selon toute probabilité, on peut se faire quelque idée du nombre considérable de millions qui se trouvent ainsi économisés pour le pays, sur cette question d'émigration seulement.

La seule objection qui vaille la peine d'être relevée, et que j'ai entendu faire à ce projet, est que nous mettons ainsi entre les mains de la compagnie une étendue considérable de terres qu'elle pourrait tenir hors du marché, dans un but de spéculation. Cette objection serait très naturelle si nous étions en mesure de construire le chemin et d'en faire un cadeau au territoire du Nord-Ouest; si nous étions en mesure de traiter toutes ces terres comme concessions gratuites et *homesteads*; si nous avions une population de trente millions; si notre caisse publique était pleine à regorger et si nous n'avions pas de dette publique, on pourrait nous demander de construire le chemin de fer avec l'excédant de nos recettes, et d'attirer ainsi vers le Nord-Ouest les immigrants à qui nous donnerions nos terres gratis. Mais nous ne sommes pas dans cette position. On ne peut attendre des anciennes provinces du Canada qu'elles se chargent du coût de la construction du chemin de fer pour mettre ces terres à la portée des colons. Nous ne pouvons pas faire cela; et on ne peut par conséquent trouver à redire à ce que nous vendions ces terres pour payer la construction de la voie ferrée. — Je crois qu'il y a dans la confédération des milliers de citoyens qui vous diraient: prenez autant de terres qu'il vous en faut pour construire le chemin de fer, et délivrez-nous de ce fardeau, dussent les terres n'être jamais colonisées. Je crois que des milliers de citoyens diraient: s'il est nécessaire de prendre la moitié de la zone fertile pour payer le coût du chemin de fer, prenez-la plutôt que d'imposer aux provinces de l'est le fardeau de l'impôt, qu'autrement elles devront supporter.

Ayant ainsi passé en revue les différents points de vue politiques de la question, je me propose de consacrer quelques instants à examiner si le marché qu'on nous propose par ce contrat est favorable au pays. L'honorable chef de l'opposition, en discutant la même question, s'est beaucoup inspiré des estimations faites pendant la dernière session par l'honorable chef du gouvernement et par le ministre des chemins de fer. Il a pris ses données, tant pour la population que pour la valeur des terres, chez le chef du gouvernement, et il a pris l'estimation du coût du chemin de fer de l'honorable ministre des chemins de fer.

Essayons maintenant de prendre ses propres estimations et d'en faire la base de nos calculs, et voyons quels seront les avantages ou les désavantages de ce marché. Dans le célèbre discours qu'il a prononcé à la dernière session, il a estimé le coût du chemin de fer de Selkirk à Edmonton à \$17,650,000; d'Edmonton à la ligne de faite, à \$9,000,000; de la ligne de faite à la côte du Pacifique, à \$36,000,000,—total \$63,550,000. Le coût de la ligne de Kamloops à Yale est estimé par M. Fleming à \$10,000,000, ce qui est beaucoup plus que l'estimation actuelle; et de Yale à Port Moody, \$3,500,000,—total \$13,500,000. Scustrayez cette somme de \$63,500,000 et vous avez l'estimation faite par le chef de l'opposition du coût des travaux qui devront être faits par le syndicat, sur la section du centre, c'est-à-dire \$50,000,000.

Ajoutez à cela son estimation du coût de la section de Fort-William au lac Nipissingne, \$32,500,000,—total \$82,550,000. Voilà le coût total des travaux que le syndicat a entrepris. Déduisons maintenant les \$25,000,000 en argent qu'il doit recevoir, et il nous reste \$57,550,000. Ajoutons maintenant l'intérêt sur les sommes versées pendant la construction.

L'honorable chef de l'opposition a beaucoup plus parlé de cet intérêt à la dernière session qu'à celle-ci. Je ne lui en ai pas entendu dire un mot à cette session.

J'ajouterai donc cinq ans d'intérêt comme moyenne, sur le montant total du coût, à 4 pour cent, ce qui donne la somme de \$11,000,000, que le syndicat devra payer pendant les dix années de construction,—total, \$68,550,000. Ce n'est pas tout, nous avons encore d'autres sommes à ajouter aux évaluations de l'honorable chef de l'opposition. Il a toujours prétendu que les recettes du chemin ne couvriraient pas les frais d'exploitation au moins pendant les premières années. Si les recettes ne couvrent pas les dépenses, elles pourront encore moins payer l'intérêt sur le compte capital. Nous pourrions donc ajouter dix ans d'intérêt au même taux pour la période où nous sommes en droit, d'après les estimations de l'honorable député, de compter sur la perte complète de l'intérêt sur le compte capital. Ajoutons donc l'intérêt pendant les dix premières années de l'exploitation du chemin \$27,420,000 et nous avons un total de \$95,970,000, comme représentant le coût des travaux à faire par le syndicat, y compris l'intérêt qu'il devra perdre.

Je ne suis pas en mesure de donner les chiffres de l'honorable député au sujet du déficit au compte de l'exploitation, mais il a déclaré que ce déficit serait sans doute très considérable. Il cita l'honorable député de Lambton comme ayant dit que d'après M. Fleming le déficit serait de \$6,000,000 par année.

M. BLAKE. Non, les frais d'exploitation, et non pas le déficit.

M. IVES. Il faudrait en déduire les recettes. Mais j'ai été très modeste, et je n'ai ajouté au total, comme montant de ces déficits, que la somme de \$1,030,000. Nous avons donc une somme de \$100,000,000 que le syndicat devra se procurer par le produit de la vente de 25,000,000 d'acres de terres. En d'autres termes, nous vendons nos terres au syndicat à \$4 l'acre, ce qui est un peu mieux que de les vendre à \$3.18, chiffre donné par le chef de l'opposition comme étant l'estimation du chef du gouvernement.

Mais peut-être l'honorable député n'est-il pas satisfait de ces estimations, peut-être n'aimerait-il pas que nous en fissions l'application aux termes du contrat? Alors nous allons prendre celles que l'honorable ministre des chemins de fer nous a données à la dernière session. Je crois qu'on les trouvera plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité, sur un point particulier, c'est-à-dire en ce qui concerne le coût de la construction de la section des prairies. Ses évaluations étaient: de Selkirk à la vallée de Jasper, \$13,000,000; de la vallée de Jasper à Kamloops, \$15,500,000; du Nipissingue au lac Supérieur, \$13,000,000; total, \$41,500,000. Il faut y ajouter les sommes suivantes pour l'équipement des sections que le gouvernement construit, mais dont il ne fournit pas le matériel: du lac Supérieur à Selkirk, \$800,000; de Kamloops à Port-Moody, \$430,000; d'Emerson à Selkirk, \$120,000. Ce qui fait un total de \$42,850,000. Déduisez \$25,000,000, et il nous reste un solde de \$17,850,000. Ajoutez-y l'intérêt, comme nous avons fait tout à l'heure—car je ne crois pas qu'il puisse prétendre qu'il n'y aura pas de perte d'intérêt pendant la construction et pendant les dix premières années de l'exploitation—disons quinze ans d'intérêt à 4 pour cent et vous avez un total de \$28,560,000.

A ce prix, c'est vendre nos terres à raison de \$1.14 l'acre. Mais j'ai toute raison de croire que le coût de la section des prairies dépassera \$13,000 par mille. Cette section toute entière devra être construite au moyen d'un matériel roulant, c'est-à-dire que l'on devra utiliser le matériel roulant pour y transporter le ballast. Il faudra donc un matériel considérable, et les rails et les approvisionnements des ouvriers devront être transportés à des distances considérables. Les traverses coûteront beaucoup plus cher sur cette section centrale que sur toutes les autres parties de la ligne.

Si nous établissons le coût de la construction de cette section à \$18,000 par mille, nous avons les chiffres suivants : de Selkirk à la vallée de Jasper \$18,000,000 ; de la vallée de Jasper à Kamloops, \$15,500,000 ; du Nipissingue au lac Supérieur, \$13,000,000 ; total, 46,500,000 à la charge du syndicat. Ajoutons-y pour l'équipement des autres parties de la ligne \$1,350,000, nous aurons un total de \$47,850,000. Déduisons la subvention, et nous trouverons que le syndicat aura à dépenser \$22,850,000. Ajoutons quinze ans d'intérêt, comme tout à l'heure, \$13,710,000 et nous avons un total de \$36,560,000. Cela équivaut à vendre nos terres à raison de \$1.46 l'acre, et si nos terres ne valent que \$1 l'acre, le syndicat perd \$11,500,000. Pour couvrir cette perte, il aurait les parties de la ligne construites par le gouvernement. Voilà pour cette partie du sujet de la discussion.

Je ne puis m'empêcher maintenant d'établir une comparaison entre le contrat actuel, celui qui avait été passé avec Sir Hugh Allan, et l'arrangement proposé par le gouvernement précédent, quoique cette comparaison ait déjà été faite par l'honorable ministre des chemins de fer.

Comparons d'abord avec le contrat Allan. Prenons pour la distance 2,627 milles et pour la valeur des terres \$1 l'acre; nous avons avec le contrat Allan : argent, \$30,000,000 ; terres sur la ligne principale, \$50,000,000 ; sur l'embranchement de Pembina, \$1,700,000 ; sur l'embranchement du Népigon, \$3,000,000 ; total, \$84,700,000. Avec l'arrangement actuel, tout ce que le gouvernement aura à dépenser, à part la subvention, est \$28,000,000 ; subvention en argent, \$25,000,000 ; terres, \$25,000,000 ; total, \$78,000,000. Ce qui serait une économie en faveur de l'arrangement actuel, sur le contrat Allan, de \$6,700,000. Il y a un autre point qui n'a pas été touché, je crois, par aucun des orateurs qui m'ont précédé, c'est le taux auquel était l'argent alors et celui auquel il est aujourd'hui. On pourrait aujourd'hui payer l'intérêt et le fonds d'amortissement d'une obligation à 38 ans, avec le taux de l'intérêt que l'on payait alors. En d'autres termes, si nous faisons aujourd'hui les arrangements pour la construction du chemin de fer du Pacifique, nous réaliserions une économie suffisante pour éteindre nos obligations, pour la subvention en espèces, dans une période de 38 ans.

Si maintenant nous pronons \$2 l'acre comme valeur des terres de la subvention, la différence est encore plus frappante. Cela nous donnerait : espèces, \$36,000,000 ; terres : \$100,000,000 pour la ligne principale ; \$3,400,000 pour l'embranchement de Pembina et \$6,000,000 pour l'embranchement du Népigon ; total, \$139,400,000. Avec le contrat actuel, nous avons une dépense en argent de \$28,000,000 ; subvention, \$25,000,000 ; terres, \$50,000,000 ; total, \$103,000,000, ce qui serait une économie de \$36,400,000.

Faisons maintenant la comparaison avec le plan proposé par le gouvernement précédent, en laissant de côté l'offre qu'il faisait de garantir l'intérêt des obligations. La ligne principale est longue de 2,627 milles ; l'embranchement de Pembina, de 85 milles, celui de Népigon, de 85 milles ; longueur totale, 2,797 milles, non compris l'embranchement de la baie Georgienne, dont je n'ai pas les chiffres. La subvention en argent offerte par le gouvernement libéral était donc de \$27,970,000 et la subvention en terres, à raison de \$1 l'acre, \$55,940,000 ; total \$83,910,000, à comparer avec \$78,000,000 ; économie en faveur du projet du gouvernement actuel, \$5,910,000. Si nous évaluons les terres à \$2 par mille, les chiffres seront les suivants : Avec le projet du gouvernement libéral, \$27,970,000 en argent, et \$111,980,000 en terres, total \$139,950,000, à comparer à \$103,000,000, total du contrat actuel, en évaluant les terres à \$2 l'acre. L'économie serait donc de \$36,950,000, sans tenir compte de la garantie des obligations.

Quant à la valeur des terres, je suis tout-à-fait de l'avis de l'honorable préopinant. Il m'importe peu qu'elles soient estimées \$1, \$2 ou \$3.18 l'acre, pour ce qui concerne les arrangements faits avec le syndicat ; mais je ne puis résister

M. IVES

à la tentation de citer quelques appréciations des honorables députés de la gauche sur cette valeur des terres. Pendant la discussion qui eut lieu en 1871, le député de Gloucester (M. Anglin) disait :

"On a parlé d'une compagnie, mais où est-elle ? Comment une compagnie pourra-t-elle se procurer \$75,000,000 au moyen de 50,000,000 d'acres de terres incultes et stériles ?"

L'honorable M. Joly, qui était alors un des chefs du parti libéral disait à son tour :

"D'ici à des années, la ligne ne pourra payer un dixième de ce qu'elle coûtera, et aucune compagnie ne s'en chargera si on ne lui donne toute espèce d'assistance, car il ne faut pas espérer, pour ce chemin de fer, un mouvement comparable à celui dont a joui l'Union Pacific."

Voici maintenant l'honorable M. Smith :

"Personne ne s'imaginera que les recettes de cette ligne, même lorsqu'elle sera achevée, puissent couvrir le dixième des frais d'exploitation. Comment voulez-vous donc que des capitalistes de la Colombie anglaise s'engagent à la construire ?"

Le député actuel de Wentworth Sud (M. Rymal) :

"Ajoutez-y les frais annuels d'entretien et d'exploitation de la ligne, frais qui iraient grossissant sans cesse ; et tout cela retomberait sur le pauvre contribuable."

Dans un second discours, le député de Gloucester (M. Anglin) s'exprimait ainsi :

"Il faudrait ajouter au coût de la construction les frais de l'exploitation de la ligne."

Le chef du gouvernement libéral, d'après les *Débats* de 1874, page 92, évalue les frais d'exploitation à \$5,000,000 par année. Il y aurait naturellement à déduire les recettes.

Je crois, M. le président, qu'indépendamment des objections qui ont été soulevées sur des questions de détail, il est clairement établi que les dispositions principales du contrat actuel sont plus avantageuses pour le pays que celles de tous les autres projets soumis jusqu'ici à la Chambre.

Nous allons maintenant examiner si le Canada peut se charger sans danger du fardeau qui lui est imposé par ce contrat. Si je comprends bien la question, nous aurons à fournir environ \$35,000,000, c'est-à-dire, la subvention de \$25,000,000 et \$10,000,000 pour dépenses ultérieures. Il me semble qu'il ne serait pas nécessaire de commencer la construction du chemin de fer de Yale à Port Moody avant une période de cinq ans, peut-être, ou au moins avant que la ligne de Kamloops à Yale ait été achevée.

Si l'on suivait mon avis à ce sujet, voici quelles seraient les dépenses annuelles : la première année environ \$6,275,000 ; la seconde année, à peu près la même somme ; les 3e, 4e et 5e années, les dépenses seraient d'environ \$3,900,000 par année, et les 6e, 7e, 8e, 9e et 10e années, de \$3,060,000 par année.

Je ne crois pas que le pays soit obligé d'emprunter tout cet argent, ni même la plus grande partie. Grâce à l'ère de prospérité dans laquelle nous entrons, grâce aux dépenses que les particuliers feront libéralement qui seront faites dans le cours des dix prochaines années, nous pourrions espérer que le tarif nous donnera un excédant annuel qui ira toujours en augmentant. Je ne crois pas que, avec le tarif actuel, nous soyons jamais obligés d'emprunter une seule piastre pour la construction du chemin, surtout si nous devons avoir l'usage d'une partie de la somme produite par le placement des obligations qui, d'après une clause du contrat, paraissent devoir être déposées entre les mains du gouvernement.

Il y a un autre point à considérer en faisant le calcul de nos ressources pour faire face à ces dépenses, c'est la probabilité de l'immigration. Nous avons eu, pendant la dernière session, une discussion très longue et très intéressante à ce sujet. L'honorable chef de l'opposition nous a dit que nous ne devions pas nous attendre à voir l'immigration affluer vers notre territoire du Nord-Ouest dans les mêmes proportions qu'elle afflue vers les Etats-Unis du Nord-Ouest, et cela pour deux raisons. La première raison, d'après lui, c'est que nous ne trouverions pas de champs de recrutement

aussi fertile que celui qu'ils ont exploité. Je demande très humblement la permission de ne pas être de cet avis. Il prétend que notre champ de recrutement ne contient qu'une population de 4,000,000, tandis que le champ où s'est recruté la population de leurs États du Nord-Ouest contenait 30,000,000 d'habitants. Je n'admettrai pas ces chiffres. Aux États-Unis, il n'y a que la Nouvelle Angleterre et les États du Centre qui aient fourni des émigrants aux États de l'Ouest. On n'a jamais entendu parler d'un mouvement appréciable d'émigration des États du Sud ou des États du Pacifique aux États du Nord-Ouest. Il faut donc, de leur champ de recrutement, déduire les États du Sud et ceux de l'Ouest. Mais la Nouvelle Angleterre et les États du Centre qui ont fourni tant d'émigrants aux États du Nord-Ouest, nous en fourniront aussi pour notre Nord-Ouest. Il est facile de se convaincre que les grandes sections de terres propres à la colonisation et que recherchent les émigrants des États-Unis, se font chaque année plus rares et ont presque complètement disparu. Je ne prétends point qu'il ne leur reste pas d'excellentes terres pour la colonisation, mais les États-Unis n'ont rien aujourd'hui qui puisse se comparer avec notre Nord-Ouest.

Si tel est le cas, si, comme c'est mon opinion, notre Nord-Ouest commence à être connu, si ses avantages commencent à être appréciés, nous pouvons compter sur autant d'émigrants des États de la Nouvelle Angleterre et du Centre qu'ils en ont fourni par le passé aux États du Nord-Ouest.

Il importe peu au Yankee sous quel drapeau il vit, pourvu qu'il ait de bonnes terres; il lui importe peu dans quel pays il habite, pourvu qu'il y arrondisse son pécule. Je ne crois pas que le fait que l'*Union Jack* flotte sur notre Nord-Ouest, au lieu du drapeau étoilé, puisse arrêter l'émigration américaine, lorsque la qualité de nos terres sera connue des Américains.

Un autre argument de l'honorable député de Durham Ouest, est que si nous analysons l'augmentation de la population du Nord-Ouest américain, de 1860 à 1870, nous y trouvons une proportion considérable de citoyens nés dans ces États; il faut donc tenir compte de ce fait en calculant le nombre d'acres de nos terres que nous pourrions vendre et faire coloniser. Il se trompe sur ce point, que des enfants au-dessous de 10 ans, n'achètent pas de terres, on règle généralement; et que les enfants de cet âge, nés entre 1860 et 1870 n'ont pas dû acheter de terres dans les États du Nord-Ouest. Nous devons donc en conclure que ce sont les émigrants venus de la Nouvelle Angleterre ou des États du centre qui ont acheté ces terres.

Réfléchissons un instant à l'énorme augmentation de la population du Nord-Ouest américain, de 1860 à 1870. Prenons, par exemple, les États qui n'ont certainement pas un meilleur climat ni de meilleures terres que notre territoire du Nord-Ouest; voici pour ces États les chiffres des recensements :

	1860.	1870.
Kansas	107,206	364,399
Nebraska	28,841	122,993
Minnesota	172,023	439,706
Wisconsin	775,881	1,054,670
Michigan	749,112	1,181,059
Iowa	674,913	1,194,020
	2,507,917	4,350,847
Augmentation	1,851,870	

Mais, diront nos honorables adversaires, ce sont les États-Unis. Là, la population augmente, mais au Canada nous faisons tout plus lentement; nous ne devons compter sur rien de comparable à ce qui s'est passé aux États-Unis. Examinons donc maintenant les États de la Nouvelle-Angleterre, voyons quel a été l'augmentation de leur population pendant la même période, et comparons-la avec celles des provinces les plus anciennes du Canada. Voici quel sera le résultat :

Population.	1860.	1870.
Maine	628,279	626,615 dim. 22
New Hampshire	326,073	318,300 " 2,38
Vermont	315,098	330,551 aug. 4.9
Massachusetts	1,231,066	1,457,351 " 18 38
Rhode Island	174,820	217,353 " 24.47
Connecticut	560,147	537,451 " 16 60

	3,135,283	3,487,924
Augmentation	352,641	11.24 pour cent.

Le recensement du Canada, pour les dix années écoulées de 1861 à 1871, montre une augmentation de 395,200, ou 12.78 pour cent.

Le simple fait que la plus grande augmentation de la population des États-Unis s'est produite dans l'Ouest, et que les États de la Nouvelle-Angleterre ont rétrogradé, devrait nous ouvrir les yeux sur le rôle important que doit jouer notre Nord-Ouest dans le progrès et le développement de notre pays. Nous ne pouvons pas compter sur une augmentation extraordinaire de la population de nos plus anciennes provinces en dix années. A mesure que le commerce de bois de service diminuera, notre population diminuera aussi. A mesure que nos agriculteurs s'enrichiront, ils achèteront les terres de leurs voisins et la population diminuera; mais si, avec une bonne politique financière, nous encourageons le développement du commerce et de l'industrie, nous pouvons compter sur une augmentation considérable dans la population de nos villes et de nos centres manufacturiers, et sur un accroissement marqué de la richesse publique, ainsi que cela est arrivé à la Nouvelle-Angleterre de 1860 à 1870, malgré la faible augmentation de la population. Il y aura certainement un accroissement considérable de la richesse publique, particulièrement dans nos anciennes provinces, si l'on nous conserve la politique financière bienfaisante dont nous jouissons aujourd'hui.

On nous dit que notre population se porte en foule aux États-Unis. Le chef de l'opposition nous a donné, le premier jour de cette session, quelques chiffres par lesquels il prétendait prouver que, pendant les dernières années de l'administration de mon très honorable ami, le nombre des Canadiens émigrant aux États-Unis augmentait d'année en année, que pendant les cinq ans d'administration libérale, le nombre diminuait tous les ans; et que depuis l'installation du gouvernement actuel, cette émigration avait repris sa progression croissante.

Ces chiffres me semblent la meilleure preuve qu'une grande proportion de cette soi-disant émigration était représentée par les voyages des négociants qui allaient aux États-Unis pour leurs affaires. Pendant les années prospères, avant le changement d'administration, en 1873, où les gens avaient occasion d'aller aux États-Unis pour acheter leurs marchandises, où ils avaient de l'argent pour payer leurs frais de voyages, cette prétendue émigration se faisait sur une grande échelle, et maintenant que la prospérité est revenue, et que les Canadiens ont de l'argent pour payer leurs voyages et pour acheter leurs marchandises aux États-Unis, on nous rapporte que l'émigration reprend ses proportions d'autrefois, c'est-à-dire que nos hommes d'affaires vont aux États-Unis et en reviennent. Mais pendant les cinq ans de détresse qu'a vécu l'administration libérale, le nombre des émigrants a constamment diminué, parce que les Canadiens n'avaient plus affaires à aller aux États-Unis, et que s'ils avaient eu affaire, ils n'auraient pas eu d'argent pour payer leurs frais de voyages. Ces chiffres prouvent donc, je crois, que cette émigration si considérable était composée de marchands voyageant pour leurs affaires, et d'émigrants passant par le Canada pour aller aux États-Unis, ou travaillant les États-Unis pour se rendre dans notre Nord-Ouest.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. IVES. J'ai dit que, dans ses estimations du coût du chemin de fer, données à la dernière session par l'honorable

ministre des chemins de fer, il avait évalué la section du lac Nipissingue au lac Supérieur, à \$13,000,000. J'aurais dû dire \$18,000,000, ce qui augmenterait de \$5,000,000 la différence en faveur du contrat actuel, comparé aux estimations de la dernière session. J'ai aussi parlé, en calculant la subvention en terres donnée par l'acte de 1871, de l'embranchement de Népigon; j'aurais dû dire l'embranchement de la baie Géorgienne, mais comme la longueur de cet embranchement est le même que celui que j'ai donné, cela ne change rien aux calculs que j'ai faits.

Lorsque la Chambre s'est ajournée, à six heures, je discutais la question de l'immigration, et, si vous me le permettez, j'ajouterai encore quelques mots à ce que j'ai déjà dit sur ce sujet. Voici de quelle manière je vois notre situation : Ce n'est que chez nous que l'on peut trouver aujourd'hui en Amérique de grandes sections de bonnes terres, de terres de prairies, qui ne soient pas colonisées. La population émigrante de l'Europe et de l'Amérique commence à connaître nos terres : les bonnes terres deviennent rares aux États-Unis, surtout en grandes sections, quoiqu'elles ne soient pas encore toutes colonisées, et si le gouvernement travaille, de concert avec le syndicat, à diriger l'immigration vers notre pays, nous recevrons naturellement, d'ici à dix ans, une immigration bien plus considérable pour le Nord-Ouest, et aussi pour les plus anciennes provinces du Canada. C'est une question de la plus grande importance pour nous. J'y vois le salut du pays et le moyen de délivrer la population actuelle du Canada du fardeau des taxes qui pèse aujourd'hui sur ses épaules.

J'arrive maintenant aux objections de détail qui ont été faites pas d'honorables députés. La première de ces objections est que le choix des terres doit être laissé au syndicat. Comme on paraît attacher beaucoup d'importance à cette objection, il ne serait peut-être pas inopportun de comparer les dispositions du contrat avec celles de l'Acte de 1874, présenté par l'administration libérale. Le contrat porte que si quelques-unes des sections contenaient un certain proportion de terres qui ne fussent pas raisonnablement adaptées à la colonisation, le déficit serait couvert par des terres choisies par la compagnie, par sections alternatives, le long de tout embranchement ou ligne secondaire dont elle établirait le tracé, ou sur toute base commune, fixée par un arrangement préalable, entre le gouvernement et la compagnie. Et la compagnie peut, du consentement du gouvernement, choisir dans le territoire du Nord-Ouest toute section de terres qui ne seront pas encore concédées, ce qui sera nécessaire pour couvrir tout ou partie de ce déficit.

Les dispositions de l'acte de 1874, section 4, sont celles-ci :

Les dites terres devront être de bonne qualité moyenne, et lorsqu'on ne pourra en trouver une quantité suffisante dans le voisinage immédiat du chemin de fer, on pourra en prendre une quantité égale ou suffisante pour compléter la quantité requise dans toute autre partie du pays qui pourra être désignée par le Gouverneur en conseil."

Le contrat actuel accorde une subvention de 25,000,000 d'acres de terres raisonnablement adaptés à la colonisation. L'acte de 1874 accordait 52,000,000 d'acres de terres, de bonne qualité moyenne. J'en appelle à la Chambre ; y a-t-il quelque différence entre les dispositions du contrat et celles de l'acte de 1874, quant à la quantité de terres accordées au syndicat, dans un cas, et les entrepreneurs dans l'autre cas, si ce n'est qu'en 1874 on accordait une quantité bien plus considérable qu'aujourd'hui ? D'un côté, le choix des terres nécessaires pour compléter la subvention, doit faire le sujet d'un arrangement entre le gouvernement et la compagnie ; de l'autre côté, le Gouverneur en conseil pourra désigner les terres que l'entrepreneur devra prendre, mais il ne devra désigner ainsi que des terres de bonne qualité moyenne.

Y a-t-il quelque différence appréciable entre les termes de l'Acte et ceux du contrat, sur ce point particulier ? La seule différence qu'il y ait, et c'est une différence très considérable, c'est que les termes du contrat ne sont pas plus

M. IVES

onéreux, mais au contraire tout aussi satisfaisants que ceux de l'Acte, et que cependant ils rendent le projet actuel, au point de vue financier, bien supérieur à l'autre. Avec le contrat, les capitalistes ne pourront pas dire au syndicat : "Vous allez être obligés d'accepter des terres de qualité inférieure."

On nous objecte ensuite que le syndicat peut fixer le tracé. Nous comparerons encore ici les termes du contrat avec ceux de l'Acte de 1874. Les points extrêmes de la section de l'est sont fixés, l'un à la station Callander, l'autre, celui de la jonction avec la ligne du lac Supérieur, à Selkirk ; les points extrêmes de la section centrale sont déterminés ; l'un est à Selkirk et l'autre à Kamloops. Et comme la ligne est presque achevée sur une longueur de cent milles au-delà de Selkirk, comme les tracés ont été étudiés et fixés par le gouvernement, il n'est pas probable que le syndicat devie sensiblement du tracé actuellement adopté. Voici quelles sont les dispositions de l'Acte de 1874, et je dois dire d'abord qu'elles sont beaucoup moins explicites que celles du contrat actuel. La première clause de l'Acte se lit comme suit :

"Un chemin de fer qui sera appelé le "chemin de fer du Pacifique Canadien," sera construit entre quelque point près et au sud du lac Nipissingue, et quelque point de la Colombie anglaise, sur le littoral de l'Océan Pacifique, les deux points devant être déterminés et le tracé du dit chemin de fer devant être approuvé par le gouverneur en conseil."

Dans les deux cas, l'établissement du tracé doit être approuvé par le gouverneur ou conseil ; mais quelle importance la population des autres pays peut-elle attacher à ce que la ligne passe à dix milles au nord ou au sud d'un point donné ? Nous savons ici que l'intérêt du syndicat sera de choisir le tracé qui lui promettra le plus de transport, celui qui sera le plus direct et qui coûtera le moins cher. Pourvu que ces points extrêmes soient reliés par une ligne ferrée, nous n'aurons rien à voir à la manière dont on s'y prendra pour y arriver. Les termes du contrat actuel sont bien plus explicites que ceux de l'Acte de 1874, que les honorables députés de l'opposition trouvaient parfaitement satisfaisantes.

On nous reproche de donner à la compagnie les terres nécessaires pour la voie, les stations, les voies de garage, les ateliers, etc. Je suis très surpris que l'on ait pu trouver quelque objection à cette disposition. Je suis surpris de voir des députés représentant les plus anciennes provinces s'opposer à une clause de ce genre. Les députés de la province de Québec ne savent-ils pas qu'il arrive tous les jours que le gouvernement aide à la construction de chemins de fer dans cette province-là ? Tous les députés de la province de Québec ne savent-ils pas que notre gouvernement local non seulement donne le terrain pour la voie, les stations, les ateliers, etc., mais encore un certain nombre de milliers de piastres par mille, et que les villes elles-mêmes votent des bonus pour aider à la construction de nos chemins de fer dans notre province ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Très bien !

M. IVES. Je suppose que la même chose a lieu dans les autres provinces de la Confédération. Et cependant nous voyons des députés dont les électeurs sont dans l'habitude de mettre la main à la poche pour aider aux chemins de fer locaux, s'opposer à ce que la Chambre adopte ce projet qui donne à la compagnie les terres nécessaires pour la voie d'un chemin de fer construit spécialement pour transporter les colons dans le Nord-Ouest ?

Sir LEONARD TILLEY. Très bien !

M. IVES. Je suis très étonné de voir que l'on soulève cette objection au moment où nous allons conclure un arrangement définitif par lequel nous serons débarrassés de l'obligation de construire le chemin nous-mêmes, obligation que les honorables députés ont souvent déclaré très onéreuse ;

Il y a encore trois objections, M. le président. Nos honorables adversaires font bien de ne pas développer leurs

objections à la suite les unes des autres, car elles sont contradictoires. Ils en prennent une d'abord, et ils font une digression, puis ils prennent leur seconde objection et la font suivre d'un autre intermède avant d'arriver à la troisième.

Ces trois dernières objections sont celles-ci : D'abord, la compagnie n'a besoin de fournir aucun capital qui lui soit propre pour l'entreprise, puisque, après avoir donné une garantie d'un million, après avoir souscrit des actions jusqu'à concurrence de cinq millions et avoir payé 30 pour cent sur leurs actions, les particuliers qui ont signé le contrat sont personnellement déchargés de toute responsabilité et que toute la responsabilité retombe sur la compagnie.

Secondement, l'exemption des taxes en faveur des terres de la compagnie pendant 20 ans à partir du jour où elles lui seront cédées, permettra à la compagnie de tenir ses terres à un prix élevé, ce qui retardera la colonisation, et sera préjudiciable au colon établi sur les terres du gouvernement.

Troisièmement, la compagnie a le pouvoir d'imposer et imposera un tarif très élevé pour le transport des produits, tarif équivalant à une taxe de \$4 par acre sur les terres cultivées par les colons du Nord-Ouest.

Voyons ce que valent ces objections. Je dis d'abord que le syndicat remplira ses obligations, construira, équipera et exploitera le chemin, ou bien il ne le fera pas. S'il remplit ses obligations, il aura racheté sa garantie. S'il ne les remplit pas, il ne recevra pas la subvention en terres, et il ne pourra pas fixer de tarif élevé ou non pour le transport des produits. S'il exécute le contrat, il devra, ou bien vendre les terres pour se procurer l'argent nécessaire, ou engager ses propres capitaux dans l'entreprise, ce sera notre garantie qu'ils construiront le chemin, et l'exploiteront de manière à ne pas gêner le transport des produits et à ne pas décourager la colonisation. Les arguments des honorables députés sur ces différents points sont donc absurdes.

Quant à l'objection qui s'adresse à l'exemption de taxes en faveur de ces terres pendant 20 ans, il faut se placer au point de vue suivant. Les plus anciennes provinces du Canada sont obligées à construire ce chemin de fer ; et je demande ceci aux honorables députés : peuvent-ils trouver un moyen pour construire ce chemin de fer d'après un plan qui coûterait moins cher aux anciennes provinces que le projet du gouvernement ? Si vous rejetez le contrat pour cette raison, quelle sera la conséquence ? Nous revenons forcément à l'état de choses antérieur. Le gouvernement n'est pas, pour cela, déchargé de l'obligation de construire le chemin ; il doit nécessairement le prendre à sa charge et continuer à le construire comme entreprise publique. Alors que deviendra l'exemption des taxes ? Est-ce que ces terres ne seront exemptes de taxes jusqu'à ce qu'elles soient vendues ?

Je considère, M. le président, comme un excellent argument celui dont s'est servi l'honorable chef de l'opposition, lorsqu'il nous a dit que la compagnie aura le plus grand intérêt à disposer de ces terres, car le transport des grains récoltés sur ces terres, sera la source de ses profits. Il sera de l'intérêt et ce doit être le programme de ces messieurs, à qui tout le monde reconnaît beaucoup d'intelligence et d'entente des affaires, de vendre ces terres à des conditions faciles, et aussi rapidement que possible. Mais, dit-on, ils ne voudront peut-être pas prendre ces terres, même s'ils y ont droit, jusqu'à ce qu'ils soient à même de les vendre, et de cette façon ils pourront prolonger indéfiniment la période de l'exemption. Assurément, le gouvernement pourra les contraindre à accepter la cession de ces terres lorsque les conditions requises seront remplies.

Lorsque nous réfléchissons que c'est le seul point au moyen duquel nous puissions rendre cette entreprise attrayante, au point de vue financier, sans qu'il nous en coûte un sou, n'avons-nous pas le droit d'être surpris qu'une semblable objection soit soulevée, et surtout par des députés qui représentent les anciennes provinces du Canada ?

Passons maintenant à la garantie qui nous assure la construction du chemin. L'honorable chef de l'opposition nous a donné dans son discours de l'autre jour, l'argument le plus concluant pour prouver que le syndicat achèvera la ligne toute entière. Après nous avoir démontré que les membres de la compagnie réaliseraient probablement des sommes considérables sur la construction de la section des prairies, il nous a prouvé qu'ils réaliseraient \$3,000,000 de plus en construisant la partie ouest, la plus hérissée de difficultés de la section centrale, que s'ils ne la construisaient pas. Assurément, si ce sont des hommes rapaces comme on nous les représente, ils ne lâcheront pas ces trois millions. L'honorable député nous a aussi prouvé qu'en construisant la ligne au nord du lac Supérieur ils réaliseraient \$83,000 de plus que s'il ne la construisaient pas. Avons-nous besoin de meilleurs arguments pour prouver que le syndicat construira ces parties de la ligne, que celui de l'honorable député ?

On nous dit aussi que la compagnie pourra établir un tarif très élevé, ce qui pourrait retarder la colonisation et la prospérité de cette région. Tout le monde admet, M. le président, que le gouvernement peut déterminer le tarif des transports sur cette voie ferrée. Mais en admettant même que le gouvernement n'ait pas ce droit, peut-on admettre que des hommes entendus aux affaires, comme les membres du syndicat, se passent d'imposer un tarif assez élevé pour empêcher la culture du blé dans cette région ? Je demanderai aux honorables députés quel taux ils veulent fixer par mille pour les différentes classes de marchandises ? Je leur demanderai, si le contrat déterminait un prix par mille, tel que la Chambre pût l'approuver, s'ils pourraient trouver dans le monde entier une compagnie qui voulût se charger de l'entreprise.

Le gouvernement aurait pu accepter un tarif très élevé, que le syndicat aurait pu montrer aux capitalistes comme un tarif rémunérateur, et que nous n'aurions pas pu approuver. Nous aurions dit : "Ce tarif équivalant à une prohibition, ce tarif retardera la colonisation et le développement des ressources du pays," et nous n'aurions pas pu le sanctionner. Mais supposons que le contrat ait fixé un tarif qui aurait pu être rémunérateur, peut-être, lorsque deux ou trois millions d'habitants seront établis dans le Nord-Ouest, dans ce cas, le projet n'aurait eu aucun succès ; aucun capitaliste, en effet, n'aurait voulu y risquer ses capitaux, car d'ici à bien des années les recettes et les dépenses de l'exploitation se solderont par un déficit, ou à tout prendre au mieux, la perspective sera très peu rassurante.

On s'objecte aussi à l'admission en franchise des rails d'acier, des éclisses et autres pièces d'attache, des chevilles, des boulons, du fer, du bois de construction, des matériaux de ponts, qui doivent être employés à la construction des voies ferrées et des lignes télégraphiques. Supposons que ce contrat ne soit pas sanctionné, qu'arrivera-t-il ? Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement est tenu de continuer la construction du chemin à ses frais, et s'il le fait, les articles en question entrèrent tout aussi bien en franchise. On discute cette question, comme si le contrat stipulait l'entrée en franchise de tout l'outillage et de tous les matériaux. Nous oublions que les locomotives, les chars, les pics, les pelles, les tombereaux, les charriots, les harnais, les chevaux, les haches, l'acier des pinces, la poudre, les chaussures, les habillements confectionnés, les provisions de bouche, et mille autres choses, qui seront employés en immenses quantités à la construction du chemin de fer du Pacifique, n'entreront pas en franchise. On a aussi oublié de dire que les rails d'acier étaient admis en franchise pour tout le monde. Les manufacturiers et les marchands du pays ne pourraient-ils pas tirer un profit assez considérable de l'impulsion que l'exécution de ce contrat donnera au commerce sur tous ces articles qui, n'étant pas admis en franchise devront nécessairement être fabriqués dans le pays, pour

compenser ce qu'ils peuvent perdre sur les boulons et les écrous ?

On regrette que le gouvernement donne au syndicat tout le bénéfice du marché si avantageux que l'honorable ministre des chemins fer a fait en achetant des rails. Ils oublient un autre achat de rails, fait il y a quelques années, et qui n'a pas été si avantageux. Ils oublient que le syndicat est obligé de prendre au prix coûtant tous les rails dont le gouvernement n'a pas besoin.

M. BLAKE. Pas tous, ceux-là seulement qui ont été achetés depuis 1879.

Sir LEONARD TILLEY. Il n'y en a pas d'autres.

M. IVES. Pendant les premiers jours de cette session, nous avons entendu quelque chose comme le bruit du tonnerre lointain. Pendant un jour ou deux, il fut impossible de savoir ce qu'il y ait dans l'air, et de quelle calamité nous étions menacés. Mais vendredi dernier, de bonne heure, nous apprîmes que nous devions attendre un manifeste des députés libéraux de la Chambre, que ce manifeste devait être signé du nom des grands chefs de ce parti dans cette Chambre et scellé de leur sceau, qu'il allait être expédié à tous les électeurs de la Confédération, et qu'il allait faire entrer la terreur dans l'âme de tous les conservateurs.

Ce manifeste a fait son apparition, mais, à la surprise de tout le monde, il n'est pas signé du nom des grands chefs ni scellé de leur sceau. Il n'a pas de nom. C'est un manifeste anonyme.

M. PLUMB—Anonyme, mais non unanime.

M. IVES. Aucun député n'a voulu lui servir de père. Et je n'en suis pas étonné, car l'enfant est difforme, c'est un de ces enfants à qui l'on n'ose pas dire la vérité, même à leur bureau. Et pourquoi donc est-il ainsi désavoué ? Voici la raison, à ce qu'il me semble : c'est qu'il peut être nécessaire d'ici à huit jours ou à un mois, mais très probablement d'ici à un an, de dire tout le contraire. Le chef du parti libéral peut être obligé dans quelque temps d'exposer des opinions entièrement et diamétralement opposées à celles qui sont exposées dans ce mémoire. Et bien que je doive rendre à ces honorables députés la justice de dire qu'ils ne se piquent pas beaucoup de logique, cependant ils n'oseraient guère publier un manifeste et le signer, pour en publier un autre diamétralement opposé si tôt après le premier. Jetons un coup d'œil sur ce célèbre document. Voici ce qu'il dit :

"Tout le monde admet que, avec certaines restrictions par rapport à l'exploitation du chemin, et avec le pouvoir d'en reprendre possession, il eût été de l'intérêt public de faire construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique canadien par une compagnie particulière."

Il est curieux de rapprocher cette déclaration des opinions exprimées ici pendant la dernière session. On nous disait alors que la construction du chemin de fer Pacifique canadien serait la ruine de la Confédération canadienne, que l'exploitation de ce chemin par le gouvernement coûterait chaque année des millions de piastres à la caisse publique, et voilà que maintenant que l'on découvre qu'il vaudrait peut-être mieux pour le pays de se décharger de cette obligation en la transférant à une compagnie.

Ce manifeste nous dit aussi qu'il aurait été préférable, sous tous les rapports, qu'une clause du contrat eût réservé au gouvernement le droit de reprendre le chemin à quelque époque future et de l'exploiter comme entreprise du gouvernement. Sur ce point, je me propose de lire à la Chambre un article du *Globe* de Toronto, du 8 novembre, intitulé : "Marché impossible."

"L'engagement de payer une somme déterminée était pris naturellement comme indiquant que la compagnie se chargerait d'exploiter et d'entretenir la ligne à perpétuité. Dix ans après l'achèvement du chemin, en 1891, les recettes pourront peut-être couvrir les frais d'exploitation, et la somme considérable donnée en sus du coût de la construction serait destinée à couvrir le risque des pertes probables que la compagnie subirait dans l'intervalle. Mais le correspondant du *World* dit que le chemin sera remis au gouvernement aussitôt qu'il sera achevé. Nous avons peine à croire cela, quoique cela s'accorde avec le fait qu'on ne parle dans le contrat que d'une garantie de \$1,000,000.

M. IVES

"Le but avoué des négociations entreprises avec une compagnie pour l'achèvement du chemin dans un délai de dix ans, était de décharger le gouvernement au moyen du paiement d'une somme déterminée de toute responsabilité au sujet de cette entreprise. Le peuple ne s'oppose pas à ce qu'on accorde une subvention excédant le coût de la ligne, si par ce moyen nous pouvons nous en débarrasser complètement. Mais payer \$20,000,000 en sus du coût présumé du chemin, pour ensuite prendre la responsabilité de l'exploiter et de le maintenir en bon état, c'est une idée qui n'a jamais pu entrer dans la tête d'un partisan du projet de syndicat. Un tel plan, à presque tous les désavantages du système des contrats, ajouterait celui de faire pousser les travaux avec plus de rapidité que ne comporte ce système. On n'y gagnerait absolument rien, si ce n'est qu'un seul groupe d'entrepreneurs prendrait la place de plusieurs. A ces \$20,000,000, ajoutez les sommes énormes qui seront englouties, chaque année, par l'exploitation et l'entretien d'une ligne de 2,500 milles, pendant les années qui devront s'écouler après 1891, avant que l'on ne puisse créer une circulation suffisante pour équilibrer les recettes et les dépenses, et vous aurez trouvé le chiffre de la somme que nous aurons à payer en sus de ce que coûterait la construction du chemin, faite à mesure que le développement du Nord-Ouest le permettrait. Ce chiffre est trop élevé pour rendre acceptable un projet qui n'a en sa faveur que l'avantage d'enlever à sir Charles Tupper le pouvoir de passer des contrats. Les pertes que pourrait nous faire subir une administration corrompue ne sont rien en comparaison de celles que nous aurions à subir si l'on avait fait l'arrangement dont parle le *World* de New-York. Nous ne pouvons croire qu'un pareil marché soit accepté, même par l'administration sir John."

Voilà l'opinion du *Globe* au sujet du regret exprimé dans le manifeste que le gouvernement ne se soit pas réservé le droit de reprendre le chemin. Les honorables députés ne prétendent pas, je suppose, trouver des capitalistes qui voudraient se charger de construire le chemin et de l'exploiter tant que les opérations se solderont par un déficit, et donner au gouvernement le droit de le reprendre lorsqu'il aura commencé à payer des dividendes, sans exiger de compensation pour leurs déboursés ? Voici un autre curieux paragraphe du manifeste :

"D'après les estimations de Sir John A. Macdonald et du ministère de l'intérieur, les terres que recevra la compagnie ont une valeur de \$3.18, valeur inférieure à ce qu'ont réalisé les compagnies de chemin de fer des Etats-Unis. Le gouvernement se trouve ainsi donner une subvention en terres, pour la section centrale de la ligne, d'une valeur de \$59,625,000, ou une subvention en argent et en terres de \$74,625,000, pour la construction d'un chemin de fer valant \$28,000,000, et dont la compagnie restera propriétaire lorsqu'il sera achevé."

Je prierai la Chambre de remarquer la réserve avec laquelle s'exprime le manifeste : "D'après les estimations de sir John A. Macdonald et du ministère de l'intérieur." Dans ce manifeste auquel aucun membre du parti libéral n'a voulu attacher son nom, on ne dit pas que les terres ne valent même pas \$1 l'acre. Et pourquoi ne le dit-on pas ? Parce qu'il peut devenir nécessaire plus tard de revenir aux anciens arguments, de prétendre que toute cette région n'est bonne à rien, que ces terres n'ont aucune valeur. Continuons à lire :

"Les termes du contrat donnent à la compagnie le monopole de tout le commerce du Nord-Ouest jusqu'en 1900. Or ce territoire est plus vaste que les parties habitées de tout le Canada, fertile et très propre à la colonisation sous tous les rapports."

C'est la première fois que j'entends faire une déclaration de ce genre, que j'entends dire que ces terres sont fertiles et plus vastes que toute la partie habitée du Canada, et qu'elles sont très propres à la colonisation sous tous les rapports. Je regrette que quelque honorable député n'ait pas signé ce manifeste, afin d'avoir l'occasion de le féliciter d'une déclaration si pleine de sens et de patriotisme. Poursuivons :

"La compagnie devient ainsi propriétaire d'un chemin de fer construit pour elle par le pays ; et elle reçoit du pays, non-seulement le chemin de fer, mais une gratification de \$56,000,000, en sus du coût du chemin."

Ce qu'il y a de vrai dans cette assertion, c'est que les entrepreneurs construiront 2,006 milles de voie, et le gouvernement 621 ; et, d'après mes estimations, ils paieront \$1.46 l'acre les terres qu'ils recevront.

On nous dit que la subvention accordée au syndicat par ce contrat est excessive. Je vais donner sur ce point l'opinion exprimée par le *Globe* pas plus tard que le 30 novembre dernier, et je dois dire que, dans cet article, le *Globe* donne le montant exact de la subvention en terres et

en argent; qu'il ait deviné juste, ou qu'il ait reçu cette information du ministre des chemins de fer, je ne pourrais pas le dire :

" Nous ne prétendons pas que, si considérables que soient ces sommes, elles sont trop considérables pour indemniser la compagnie en ce moment-ci, pour la construction de ces sections si coûteuses, et pour les exploiter à perte. Ce que nous voulons dire c'est que, pour le présent, nous pourrions éviter ces énormes dépenses, en nous en tenant à l'achèvement des travaux déjà donnés à l'entreprise, et au prolongement de la ligne de la rivière Rouge aux Montagnes Rocheuses."

Le manifeste dit ensuite que la construction de la ligne au nord du lac Supérieur n'est pas nécessaire. On y plaide en faveur de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, comme l'honorable chef de l'opposition plaiderait lui-même l'autre jour. J'aimerais à citer l'opinion du *Globe* sur ce point, exprimée le 21 février 1873, alors que sir Hugh Allan suggérait qu'il serait peut-être utile de suivre ce tracé :

" Un coup d'œil jeté à la hâte sur la région traversée par la ligne américaine, à partir des sources du lac Supérieur, suffit pour montrer la nature fallacieuse de cette combinaison. En effet, non seulement la ligne peut être construite entièrement sur le territoire canadien, mais il faut nécessairement qu'elle le soit, si nous voulons maintenir l'autorité de l'Angleterre sur ce continent, et si nous voulons faire de notre Canada en fait aussi bien qu'en théorie, une grande nation. À part toutes les autres considérations, le fait seul que la ligne en question passe à travers le territoire des États-Unis serait une raison suffisante pour ne pas en faire la grande voie de communication avec le Nord-Ouest canadien. Ceux qui auraient le contrôle de cette ligne auraient dans très peu d'années le contrôle du pays. Toutes les communications commerciales et sociales de la population de la région du Nord-Ouest se feraient directement avec une population étrangère et par cette voie, et cette population pourrait à un moment donné devenir une population ennemie. D'un trait de plume un gouvernement étranger pourrait jeter l'embargo sur toutes les ressources de cette partie du Canada qui est à l'ouest des lacs. Le système d'expédition en douane que l'on a proposé par rapport à une région plus rapprochée de nous, pourrait être interrompu au moindre caprice, et d'un moment à l'autre; le courant de l'immigration pourrait être détourné de nos frontières, au moins dans une certaine proportion; et tout tendrait à faire de l'absorption de tout ce territoire par les États-Unis, une simple question de temps, et d'un temps, à tout prendre au mieux, très-rapproché."

Le *Globe* avait conservé cette opinion jusqu'à une date très-récente, il ne l'a changée que lorsque l'honorable chef de l'opposition a prononcé son discours en faveur de l'embranchement du Sault-Sainte-Marie. Pas plus tard que le 27-novembre dernier, le *Globe* publiait l'article suivant :

" Au lieu de laisser le "Northern Pacific" enlever à la ligne canadienne le commerce de la région située au nord de la frontière, il nous paraît probable que le Pacifique canadien, à l'est de Selkirk, pourra tirer quelque transport des districts immédiatement au sud de la frontière. Nous pouvons négliger de tenir compte des marchandises qui prendront la voie des lacs de Duluth ou à Fort William; pour celles-là, le port canadien recevra certainement les marchandises canadiennes."

" Supposons que les deux lignes, celle du Sault Sainte-Marie et celle de la rive nord du lac Supérieur, soient construites. L'embranchement du Sault Sainte-Marie aura tout le transport des marchandises venant du "Northern Pacific" et qui sont expédiées à l'océan par voie ferrée continue, il donnera une ligne de 439 milles plus courte que par Chicago et New-York. Montréal deviendra certainement le port de l'est du "Northern Pacific," comme du Pacifique canadien. On suppose cependant que le "Northern Pacific" pourrait enlever, au moyen du Sault Sainte-Marie, à la ligne qui suit la côte nord du lac Supérieur, une partie des transports du Nord-Ouest. Cette opinion est réfutée par un coup d'œil jeté sur le tableau des distances. Les produits pris en gare à Selkirk devraient parcourir plus de 100 milles de plus en passant par le sud qu'en passant par le nord du lac Supérieur. Prenons un point de la frontière franc nord de Bismark, et nous trouverons qu'un minot de blé récolté à ce point, ira plus probablement à Montréal par la ligne du nord que par le "Northern Pacific" et la ligne du Sault Sainte-Marie."

" Un chemin de fer est projeté qui reliera Winnipeg à la rivière Souris, et se prolongera au delà de la Souris jusqu'à la région de la rivière de l'Arc, près des Montagnes Rocheuses. Ce chemin sera certainement construit avant qu'il soit longtemps, comme entreprise commerciale et sans le secours d'une subvention du gouvernement. Les marchandises partant d'un point de la frontière, au nord de Bismark, et destinées à Montréal auraient environ trente milles de plus à faire pour aller au sud rejoindre le "Northern Pacific" que pour aller au nord prendre la ligne de la Souris à Selkirk. Le chemin de fer du Pacifique canadien à l'ouest de la Souris, sera presque parallèle à la frontière et à peu près à la même distance que le "Northern Pacific." Si donc des embranchements étaient construits, allant de la frontière vers le nord et vers le sud, la ligne canadienne donnerait le plus court trajet pour atteindre l'océan à toute les marchandises provenant de la région de la frontière."

" Et même le tracé de la rivière de l'Arc, de la Souris, Selkirk, et de la rive nord devrait recevoir les transports d'une lisière d'environ 15 milles

de large du territoire américain. Sans doute, les embranchements ne seront pas construits suivant des lignes mathématiquement perpendiculaires, mais suivant la topographie du pays et les besoins de la population. Mais les faits que nous venons de citer prouvent que nous n'avons aucune raison de craindre que le "Northern Pacific" ne détourne à son profit les transports canadiens. Au contraire, les chemins canadiens devraient attirer à eux le transport américain. Si les deux gouvernements accordent libéralement des chartes, il en résultera probablement que quelques produits canadiens iront au port d'embarquement par Duluth, et une proportion plus considérable de produits américains par Selkirk. Dans tous les cas, Montréal recevra du fret par les deux voies, car tous les points de chacune ces deux lignes sont de plusieurs centaines de milles plus près de Montréal que d'aucun autre port américain."

Ces remarques ont une importante signification au point de vue du monopole. Si le chemin de fer du Pacifique canadien, construit au nord du lac Supérieur, était en mesure, non-seulement de conserver ses avantages pour le transport du Nord-Ouest mais, si des embranchements le reliaient à certaines parties des États-Unis, d'attirer à lui une partie des transports des États du Nord-Ouest, le monopole n'est pas beaucoup à craindre.

Certains politiciens ont publié des manifestes avant aujourd'hui, et ont été très étonnés de voir le peu d'agitation qu'ils créaient parmi la population. J'ai lieu de croire que les membres du parti libéral qui ont lancé ce manifeste, découvriront qu'il n'a pas créé une sensation aussi formidable qu'ils l'espéraient.

Mais supposons que ce contrat soit rejeté, non pas parce que les dispositions principales en sont injustes envers le pays, personne ne l'a sérieusement prétendu, mais à cause de certains petits détails qui s'y rattachent; qu'en résultera-t-il? Je m'adresse en ce moment-ci plus particulièrement à mes amis politiques. Il en résulterait la défaite du ministre, et la ruine de toutes ces industries qui se sont implantées dans le pays, grâce à la protection, aujourd'hui fermement établie par l'administration actuelle.

Le chef de l'opposition dit que le peuple parlera dès qu'il en aura l'occasion. Je crois qu'il parlera en effet, mais que dira-t-il? Il dira que le parti libéral lui a inculqué l'idée que la Confédération n'était pas capable, au point de vue financier, d'entreprendre la construction de ce chemin de fer, et que l'exploitation en serait une charge annuelle pour la caisse publique.

Il dira que la subvention accordée à cette compagnie est raisonnable et modérée, et que, pour quelques menus détails, il n'entend pas rejeter tout le contrat et remettre sur ses épaules l'énorme fardeau dont il se trouvait si heureusement déchargé. Il dira que cette question d'exemption de taxes n'est d'aucun intérêt pour la population des plus anciennes provinces qui ne rejettent pas le projet pour cette objection, et qui, pour cette objection, n'est pas disposés à se charger de nouveau de la responsabilité de construire et d'exploiter le chemin. Le peuple parlera dès qu'il en aura l'occasion, et si je ne me trompe, voici ce qu'il dira: "J'ai fait mon possible pour confier l'administration du pays à des hommes qui ont eu l'honneur et le bonheur de faire adopter à peu près toutes les bonnes mesures qui aient acquis force de loi, plutôt que de la confier à ceux qui, pendant qu'ils étaient au pouvoir, ont semblé avoir plus fait pour ruiner les industries du pays, qu'aucune administration avant eux."

Le chef de l'opposition a parlé en termes ironiques du tableau fantaisiste où quelqu'un de nous a représenté le très honorable premier ministre regardant du haut des cieux, passer un train qui emporte le Club Cartier vers l'ouest sur la ligne du Pacifique canadien. J'espère et je crois que tous les honorables députés espèrent qu'il aura le plaisir de voir, pendant sa vie, la réalisation de ses espérances. Après avoir mis son temps et ses labours depuis si longtemps au service du pays, il mérite de vivre assez longtemps pour voir l'achèvement de l'entreprise la plus importante de sa vie. Je suis bien convaincu que s'il devait être jugé par les Canadiens à son entrée dans l'éternité, il serait à même de contempler du haut des cieux la scène que je viens de décrire; mais j'ai bien peur que si les honorables adversaires avaient

affaire aux mêmes juges, ces juges, en souvenir de la misère qu'ils ont eue à supporter sous l'administration libérale, les enverraient dans un lieu d'où ils n'auraient connaissance du passages des trains que par le sourd grondement produit par les roues, frottant sur les rails d'acier.

M. LAURIER. Le contrat qui nous est soumis et qu'on recommande à notre approbation n'est que le couronnement du principe posé, il y a dix ans, par le gouvernement qui se trouvait au pouvoir, alors qu'il présentait le projet du chemin de fer du Pacifique canadien pourvoyant à ce que l'entreprise soit immédiatement commencée et poursuivie jusqu'à son achèvement. Il est prouvé par les remarques que le député de Richmond et Wolfe (M. Ives), a consacrées à la position des deux grands partis qui divisent le pays, qu'au début le programme des conservateurs était de construire le chemin immédiatement et de ne pas interrompre les travaux avant son entier achèvement, tandis que la politique des libéraux était de ne le construire que graduellement en tenant compte des besoins et des ressources du pays. La raison qu'invoquait le chef du parti conservateur, pour l'achèvement immédiat du chemin, est qu'il était une nécessité de la Confédération dont les conditions, sans cela, ne se trouveraient pas accomplies. Si cette nécessité existait en réalité, elle ne provenait des conditions de la Confédération telles qu'elles avaient été primitivement établies, ni d'aucune cause naturelle. Si elle existait réellement, elle constitue le blâme le plus sévère que l'on puisse infliger à la politique suivie, il y a quelques années, par le gouvernement qui consistait à tirer toutes les provinces de leur état relativement sauvage pour les faire participer aux avantages des institutions dont doivent jouir les provinces ayant une population considérable, tandis qu'elles étaient à peine peuplées à cette époque.

Les honorables messieurs de la droite ont été maintes fois avertis qu'ils ne devaient pas créer un état de choses de nature à forcer ce pays à l'achèvement immédiat du chemin. On leur a démontré que s'ils agissaient ainsi, ils imposeraient au pays un fardeau plus pesant que celui qu'il pouvait supporter, mais ils n'ont pas tenu compte de ces avertissements, ils ont forcé leurs partisans à voter en faveur de cette politique et les ont mis aujourd'hui dans la nécessité de consentir au sacrifice énorme qu'exige ce contrat, s'ils veulent être fidèles à leur programme. Si je rappelle ces faits, ce n'est pas avec l'intention de faire entendre des récriminations. Le moment est mal choisi pour proférer des plaintes, c'est le moment pour chacun de nous de s'appliquer à remplir ses devoirs selon ses lumières et les inspirations de sa conscience.

Sir JOHN A. MACDONALD. Très bien !

M. LAURIER. Si je rappelle ces faits, c'est uniquement pour établir une fois de plus, si toutefois la preuve est nécessaire, qu'on doit toujours respecter les principes qui régissent un pays, qu'on ne peut jamais s'écarter des véritables notions qui doivent guider une nation sans la conduire, de chute en chute, à l'état le plus déplorable. Dans mon humble opinion, une faute a été commise en 1871, — je ne dirais pas un crime quoiqu'il me soit permis, sans me montrer trop sévère, de la qualifier de crime politique. Dans tous les cas, c'était une erreur que d'obliger le pays à la construction immédiate du chemin. Le gouvernement a commis une faute, la session dernière, en persistant à maintenir ce programme malgré l'expérience des dix années précédentes. Il a commis une faute en refusant d'adopter la ligne de conduite indiquée alors par l'honorable représentant de Durham Ouest (M. Blake) qui consistait à commencer les travaux à l'est et à ne les pousser que graduellement, autant que le permettraient les ressources du pays. Le gouvernement, depuis qu'il est arrivé au pouvoir, a clairement démontré qu'il a adopté un programme déplorable, pour ne pas dire plus, en s'engageant à terminer à court délai la construction

M. IVES

du chemin de fer du Pacifique. Il l'a prouvé par son hésitation, son indécision, lorsqu'il s'est vu obligé de mettre son projet à exécution, il l'a montré encore davantage en consentant au contrat dont il est question actuellement.

Quelle a été la ligne de conduite du gouvernement actuel ? En moins de trois ans il a changé trois fois de programme politique. La première année, après être revenu du pouvoir, il se présenta devant le parlement avec un grand projet, une idée nouvelle : il s'agissait de considérer dorénavant ce chemin comme entreprise du gouvernement impérial, et de demander aux autorités britannique, de contribuer à sa construction, puisque l'excédant de population de l'empire, pourrait trouver de l'espace pour s'établir au Nord-Ouest. L'idée a été considérée par les partisans de l'honorable chef du gouvernement, comme un brillant fait d'armes politique. C'est ainsi qu'elle a été représentée par les orateurs et les journaux du parti, mais, malgré tout, on n'y a pas donné suite. Elle a promptement perdu sa couleur première comme une fleur d'été exposée aux rayons d'un soleil brûlant, et a été remplacée par l'autre projet soumis pendant la dernière session. Il reposait sur la théorie que la vente des terres couvrirait les frais de construction du chemin. Il a été accepté par les amis de l'honorable chef du gouvernement avec le même enthousiasme que le premier, malgré le triste sort qu'il avait éprouvé. Comme on le sait, il n'y a pas été donné suite.

Lorsque le gouvernement a soumis ce plan, on a ressenti une impression d'anxiété d'un bout à l'autre du pays, anxiété qui n'a fait que grandir et, ce sentiment s'est traduit par la résolution qu'à présentée le chef actuel de l'opposition. Il est vrai que cette résolution a été rejetée, mais je pense que ces effets ne seront pas perdus. Grand nombre de membres de cette Chambre ont enregistré leur vote en faveur de cette résolution, mais sous un visage souriant, ils cachaient un cœur attristé. Nous pourrions survivre à ses conséquences car avant que la session se fût écoulée le gouvernement avait abandonné la politique pour laquelle il avait demandé l'appui de ses partisans. Il restait encore quelque chose à faire. Le gouvernement se trouvait dans une position critique, car s'il s'était lancé dans l'entreprise, il aurait épuisé sans remède les finances du pays. S'il ne procédait pas à l'entreprise il se trouvait obligé de revenir à son ancien programme. Comme le magicien dont parle la légende, qui voyait sa vie continuellement exposée aux griffes et aux morsures de l'étrange progéniture qu'il avait élevé, il a créé un monstre qui le menace continuellement de sa propre destruction. Que restait-il à faire ? Les membres du cabinet se sont rendus en Europe. Ils ont mis en vente leur éléphant blanc sur les marchés de Paris et de Londres, mais personne n'a voulu l'accepter, même en cadeau. Ils se sont donc trouvés finalement obligés de ramener l'animal au pays où ils lui ont donné pour pâturage un vaste territoire rendu inaccessible à tout autre être vivant. C'est alors qu'ils ont trouvé quelqu'un pour les soulager de cette cause d'anxiété continuelle.

Le langage employé par le gouvernement pour engager ses partisans à accepter ce programme montre d'une façon évidente que l'arrangement en voie de projet est défectueux. Quelles sont les raisons qu'il a données à ses partisans pour les pousser à voter en faveur de ce contrat ? Quelles sont ses réponses aux nombreuses objections qui se sont élevées contre ce contrat ? Il s'est borné à dire ceci : " Ne critiquez pas, mais acceptez le contrat, c'est le meilleur que vous puissiez obtenir." Pour prouver clairement ce que j'avance, je crois ne pouvoir mieux faire que de citer textuellement les paroles dont s'est servi, l'autre jour, l'honorable ministre des travaux publics.

" Dans ce cas, M. le président, nous n'avons pas à traiter avec une partie seulement, mais avec le syndicat. Ces messieurs représentent une des parties au contrat, nous sommes l'autre. Nous avons à conclure un contrat avec eux pour la construction de ce chemin. Faut-il leur dire : " Vous devez en passer par nos conditions ou vous n'aurez rien." Ce n'est pas ainsi que se font les contrats. Vous avez à prendre en considération

les besoins du moment. Vous avez à considérer si vos conditions sont acceptables pour l'autre partie et après les avoir discutées vous vous convaincrez qu'elle est dans le vrai, que votre offre n'est pas suffisante et si vous devez accorder plus de terre ou d'argent ou poser d'autres conditions, le résultat est que vous avez à conclure de nouveaux arrangements de part et d'autre afin de dresser le contrat."

Est-ce bien le langage d'un gouvernement libre, du pouvoir exécutif d'une nation libre? Qui a pu persuader au gouvernement de ce pays qu'il se trouvait obligé d'accepter le contrat que lui imposait le syndicat? Qui donc, au monde, peut avoir forcé le gouvernement à entrer en négociation avec le syndicat? Quelle calamité s'est donc abattue sur le pays que le gouvernement est obligé de se rendre sans conditions au syndicat? S'il y avait eu une guerre, que nous eussions été défaits et que le gouvernement après avoir été obligé d'accepter du vainqueur les conditions qu'il lui plaisait d'imposer, se fût présenté ici pour nous demander de ratifier le traité, son langage aurait-il été différent de celui dont il se sert aujourd'hui pour pousser ses partisans à accepter le contrat? Lorsqu'en 1871, au lendemain de la guerre désastreuse avec la Prusse, le gouvernement provisoire se présenta devant l'Assemblée nationale qui venait d'être élue et lui demanda de ratifier le traité conclu avec l'Allemagne, par lequel la France cédait à ce pays deux de ses plus belles provinces, quelques-uns des députés protestèrent contre ses conditions. Quel a été alors le langage du gouvernement français? Exactement le même dont se sert aujourd'hui notre administration: "Acceptez ces conditions; ce sont les meilleures qu'il nous a été possible d'obtenir." La France avait été défaite, elle était contrainte de plier sous le joug de fer du vainqueur. Notre gouvernement n'a pas été défait mais il s'est lui-même imposé les chaînes de son vicieux programme. Après avoir parlé comme je l'ai montré, le ministre des travaux publics, continuant son discours, s'exprime ainsi: "Je crois qu'il est de l'avantage du pays que nous protégions ses finances en adoptant ces résolutions et j'espère que la réponse que nous recevrons de tous nos amis sera affirmative." Telle est la conséquence funeste de ce programme; on demande aujourd'hui aux partisans du gouvernement de prononcer le "oui" final qui doit engager le pays dans des dépenses inconnues.

Je suis prêt à admettre que depuis que le gouvernement s'est décidé à poursuivre la construction du chemin jusqu'à son entier engagement, l'idée qu'il serait construit par une compagnie a fortement contribué à recommander le projet à la population de ce pays. Mais pour la raison même exposée par l'honorable ministre, dans la première partie de son discours, il se présentait des difficultés. Il dit:

"Mais bien que le pays fût pour nous et qu'une grande majorité des membres de cette Chambre ait sanctionné la conduite du gouvernement, il serait toutefois péril de cacher que nous avons peut-être à entretenir des appréhensions pour l'avenir. L'impression était que l'incertitude dans laquelle on se trouvait sur le montant d'argent qui était nécessaire à la construction du Pacifique, jetait une certaine inquiétude dans le public. Personne ne pouvait dire positivement quelles seraient les obligations du pays, ou combien il faudrait de millions non-seulement pour construire le chemin, mais pour l'exploiter dans la suite."

L'honorable ministre aurait pu ajouter que l'opinion publique était également alarmée de la nécessité dans laquelle se trouvait le gouvernement d'accorder de nouveaux contrats et de voir exécuter ceux qui avaient déjà été donnés. Telles sont les raisons pour lesquelles le pays s'est montré disposé à approuver la politique tendant à confier l'entreprise à une compagnie. Mais ce contrat a-t-il répondu à l'attente générale? Il n'a justifié aucune des raisons avancées en sa faveur par l'honorable ministre. Le pays s'opposait que, grâce à ce contrat, le gouvernement se trouverait délivré de la nécessité d'accorder de nouveaux contrats et que les anciens contrats seraient exécutés. Loin de là, le gouvernement est encore obligé d'accorder de nouveaux contrats et de veiller à l'exécution des anciens. Pendant dix ans encore, il aura à suivre le même système que celui qu'il avait adopté dans le passé et qui avait semé tant d'inquiétude dans les esprits. Le pays se croyait

délivré des obligations qu'il avait prises pour la construction du chemin. Mais il n'en est rien, par la raison bien simple que le gouvernement est obligé de suivre la même ligne de conduite que par le passé. Pendant dix ans encore, il devra accorder des contrats et il ne sera relevé de ces obligations que dix ans après l'achèvement de l'entreprise. C'est un engagement mal conçu qui ne remplit aucune des conditions qu'il comportait. Il sera considéré comme une sorte d'acte de société entre le gouvernement et la compagnie. Il y a quatre sections du chemin à construire; la compagnie en a deux et le gouvernement le même nombre, mais ces dernières sont les plus difficiles. La compagnie s'engage à achever les travaux en dix ans, le gouvernement les terminera dans le même laps de temps pour les abandonner à la compagnie, à l'expiration de ce délai. Bien plus, tandis que le gouvernement exécutera le travail de la compagnie, cette dernière possèdera tous les privilèges du gouvernement. La compagnie pourra importer sans avoir à payer des droits de douane, au même titre que le gouvernement. Elle est exempte d'impôts, de même que le gouvernement. Elle a de plus le privilège de fixer elle-même son propre tarif sans que le gouvernement ait à peine à intervenir. Je dis "à peine," car en vertu de la lettre du contrat il y a possibilité d'intervention. Mais quand le gouvernement interviendra-t-il? Seulement lorsque la compagnie aura réalisé dix pour cent sur le coût de la construction du chemin qui est évalué par les honorables députés de la droite à \$78,000,000.

Quant au privilège accordé à la compagnie d'importer en franchise les matériaux devant servir à la construction du chemin, il semble affecter beaucoup les formes d'une querelle de famille entre les honorables députés de la droite; je ne crois donc pas devoir en faire mention. L'exemption d'impôts est une question plus sérieuse qui se recommande d'elle-même à l'attention de la Chambre. On a prétendu, de ce côté-ci de la Chambre, que l'exemption d'impôts, jointe aux autres avantages et privilèges accordés à la compagnie, lui donnerait presque un monopole dans les territoires du Nord-Ouest. Les honorables députés de la droite ont répondu à cette assertion. Mais il n'en est pas moins vrai qu'en vertu du contrat, la voie, les terrains sur lesquels les gares sont construites, le matériel roulant, le capital de la compagnie sont, pour toujours, pour toutes les générations à venir, exempts de toute espèce d'impôts. De la taxe fédérale, si jamais elle était imposée, de la taxe locale, lorsque les gouvernements provinciaux seront organisés, de la taxe municipale, lorsque les villages s'établiront. En agissant ainsi, on accorde à la compagnie un avantage injuste et l'on détruit toute possibilité de concurrence de la part d'une compagnie rivale. La compagnie a le droit de posséder ces terres, d'empêcher quiconque de s'y fixer, d'en conserver la jouissance exclusive, de fixer son tarif de manière à prélever des profits exorbitants sur les colons du Nord-Ouest; tout observateur impartial doit donc considérer ce monopole comme injuste, comme un privilège assurant à la compagnie la domination sur le Nord-Ouest. C'est avec connaissance de cause que je me sers de ces expressions.

Il est vrai que la compagnie n'a pas le droit d'établir des institutions féodales, telles qu'elles sont comprises en Europe et qui demandent pour disparaître de véritables convulsions sociales, mais la féodalité n'est pas le seul mode au moyen duquel les populations peuvent être réduites à un état voisin de l'esclavage, ou par lequel la majorité peut devenir un jouet aux mains d'un petit nombre, et l'on ne peut pas prétendre que, sur ce continent où nous nous vantons d'être libres, de nous être débarrassés des entraves de la féodalité, il ne soit pas possible d'établir de vastes combinaisons par lesquelles des industriels peuvent obtenir des avantages injustes au préjudice de la majorité. Nous en avons déjà la preuve devant nous. L'autre jour, l'honorable chef de l'opposition nous disait qu'à l'heure présente les magnats du Nord-Ouest prélevaient des profits telle-

ment considérables sur les colons du Nord-Ouest pour transporter leurs produits sur les marchés, qu'ils équivalaient à un intérêt dans l'exploitation de leurs terres, et les cultivateurs se trouvent ainsi privés d'une partie de leurs bénéfices. On ne peut pas sans doute appliquer à ce système l'épithète de féodal, mais s'il ne l'est pas de nom, il l'est de fait.

Il y a encore autre chose à blâmer, M. le président, dans le programme suivi jusqu'ici par le gouvernement. Sans exprimer d'opinion positive, on peut se demander si le chemin, au lieu d'être construit comme on le veut aujourd'hui, l'avait été graduellement, petit à petit, selon qu'auraient pu l'exiger les besoins du pays, on n'aurait pu considérer s'il devait être payé en octrois de terres ou d'argent ou si le gouvernement du Canada devait proclamer au monde que les pauvres et les nécessiteux de l'univers pourraient trouver, dans toute l'étendue du Nord-Ouest des terres gratuites et un pays libre et qu'ils réussiraient à se défaire de leurs produits aux prix les plus avantageux des marchés. Peut-être que si ce système avait été suivi nous aurions eu, dans quelques années, moins de millionnaires, mais nous aurions eu du moins un plus grand nombre de familles heureuses et satisfaites.

On doit donner à la compagnie vingt-cinq millions d'arpents de terres qu'elle peut retenir à son gré. Le résultat de cette condition sera le même dans le Nord-Ouest que celui qui s'est produit dans tous les endroits où nous avons eu des compagnies de terres. Les émigrants se fixeront d'abord sur les terres du gouvernement, sur les terres possédant les privilèges d'*homestead* et de préemption, mais au bout d'un certain temps, lorsque l'encombrement commencerait, ils s'établiront sur les terres de la compagnie et alors de deux choses l'une, ou ils seront chassés par l'agent de la compagnie ou ils devront accepter les conditions exorbitantes qui leur seront imposées.

Nous n'ignorons pas qu'en grande majorité, les colons seront pauvres, qu'ils n'auront d'autres moyens, d'autre capital que leur énergie, et nous savons, par l'expérience du passé, les efforts qu'ils ont à déployer pour faire des paiements sur leurs terres lorsqu'ils ont à subvenir aux besoins de leur famille et à acheter le matériel nécessaire à l'exploitation de leurs fermes. De plus, des municipalités s'organiseront par la suite dans ce territoire, il faudra ouvrir et entretenir des chemins pour lesquels la compagnie n'aura pas à payer d'impôts, ce qui donnera lieu à de continues difficultés et entretiendra dans le pays un sentiment d'animosité. Qu'avons-nous comme palliatif? Quelle est la sauvegarde, la garantie que nous possédons contre les inconvénients que créera probablement—je devrais dire certainement—l'adoption du système qui nous est proposé? Nous ne possédons, pour toute garantie, que la bonne volonté de la compagnie elle-même.

On a dit, à la droite de la Chambre, que les membres actuels de la compagnie étaient des hommes de la plus haute intégrité; c'est là une chose que chacun doit reconnaître, mais qui peut répondre de ce qu'ils seront dans dix ans, dans cinq ans ou même dans six mois d'ici? Qui peut répondre que dans six mois d'ici, ils ne se rendront pas à New-York pour vendre leurs intérêts à des capitalistes étrangers, leur accordant ainsi le privilège de choisir eux-mêmes le tracé de la ligne et d'oppresser encore davantage les colons fixés sur les terres de la compagnie afin de pouvoir rentrer dans leurs déboursés?

Mais, M. le président, quelle que soit l'honorabilité des membres de la compagnie, ils ne sont pas exempts des faiblesses humaines, et l'histoire nous apprend que chaque fois que des hommes ne sont pas soumis à des lois et règlements positifs, ils abusent de leur position au détriment des autres, s'ils peuvent y trouver quelque avantage. La manière dont la compagnie a traité le gouvernement nous montre comment elle traitera les colons. Elle a imposé au gouvernement un marché désavantageux; elle a obtenu de lui les

M. LAURIER

conditions les plus onéreuses et pourquoi les lui a-t-elle ainsi arrachées? Est-ce pour remporter une victoire morale sur le gouvernement et ne pas en retirer avantage, ou bien est-ce pour en profiter et retirer des terres tout le parti possible? Ainsi donc la position que crée ce contrat aux colons du Nord-Ouest est celle de Tantale; ils se trouvent assis devant une table bien servie et ne peuvent contenter leur appétit. Les colons ne peuvent se fixer sur les terres qui leur sont fermées sans se plier aux conditions de la compagnie.

M. PLUMB. Ils se fixeront sur les terres du gouvernement, le long de la ligne.

M. LAURIER. Je présume que l'honorable député ne suppose pas que les colons ne puissent se fixer quo sur les terres du gouvernement. Que l'on envisage la question à n'importe quel point de vue, on se convaincra que nous créons un monopole des plus dangereux. Nous qui appartenons à la province de Québec, nous savons ce qu'est un monopole et j'appelle l'attention de mes collègues de cette province sur l'expérience que nous en avons faite. Dans cette province, nous avons connu ce qu'étaient les droits seigneuriaux et nous savons les efforts qu'il a fallu déployer pour les abolir. Les seigneurs avaient le privilège exclusif de posséder des moulins à farine; nous voulions l'étendre à toute la population indistinctement. Je dois dire en toute sincérité que si la loi nous avait refusé ce privilège, une rébellion se serait produite. Je crois que chacune des provinces du Canada a eu sa compagnie de terres. Il en existe une dans Ontario, une au Nouveau Brunswick, une à l'île du Prince Édouard, et je suis certain que si je fais appel à l'expérience de chacun des honorables représentants de ces provinces, ils me répondront que les résultats de ces monopoles ont été partout les mêmes, c'est-à-dire qu'ils ont retardé la colonisation, ont entravé l'activité des colons et ont toujours été un instrument d'arrêt de développement et de ruine. Ils ont été les conséquences de la création de ces compagnies de terres qui ne possédaient pas un dixième des pouvoirs accordés au syndicat par le contrat actuel.

On dit, et l'honorable représentant de Niagara, (M. Plumb) me l'a rappelé, qu'il y a des lots réservés entre les terrains concédés à la compagnie. On nous dit qu'il nous reste dans ce pays 250,000,000 d'arpents de terres, quoique nous ne possédions pas jusqu'ici d'informations qui puissent nous donner une certitude parfaite de la chose. Toutefois, je suis volontiers porté à croire que nous avons, dans cette région une étendue de 200,000,000 d'arpents. Mais si l'on en déduit les terres couvertes par les lacs, les cours d'eau et les marais, les montagnes, les collines, les terres stériles, celles qui sont rendues impropres à la culture par des conditions climatiques, les terres qui ne peuvent servir que de pâturages, celles qui appartiennent à la compagnie de la Baie d'Hudson et celles qui sont réservées pour les écoles, que restera-t-il pour nos colons à part des 25,000,000 arpents concédés à la compagnie?

A quelque point de vue qu'on envisage la question, on ne peut rien trouver qui puisse racheter le monopole gigantesque accordé à la compagnie. Il y a encore dans le contrat un point qui constitue matière à objections, non pas précisément en lui-même, mais à cause de l'état dans lequel se trouve actuellement le pays. Le contrat nous force de procéder immédiatement à la construction du chemin, le long de la rive nord du lac Supérieur. Tous, nous convenons qu'un chemin de fer du Pacifique canadien doit se construire sur le sol canadien; il n'y a pas de divergence d'opinion à ce sujet.

M. LANGEVIN. Vraiment!

M. LAURIER. Je ne crois pas que l'on entretienne deux opinions à ce sujet.

M. LANGEVIN. La vôtre diffère de celle de votre chef.

M. LAURIER. Non ; il a dit que nous devions procéder à la construction du chemin au fur et à mesure que les besoins du pays l'exigeraient. Jamais j'en ai entendu exprimer ici l'opinion que le chemin de fer du Pacifique canadien ne devrait pas se construire. Le seul point sur lequel il y a divergence, c'est sur l'opportunité de construire le chemin immédiatement ou seulement à mesure que pourraient l'exiger les besoins du pays. Je crois qu'il est parfaitement évident que la section qui se trouve au nord du lac Supérieur pourrait être avantageusement retardée jusqu'à une époque plus éloignée et qu'il suffirait actuellement de pousser la section de l'est jusqu'au Sault Sainte-Marie. Les plaines fertiles de l'ouest sont séparées de l'est par une étendue de territoire stérile, dans la partie nord du lac, tandis que la ligne sur la côte sud traverserait les meilleures terres du continent,—quelques-uns des États les plus importants de l'Union.

Cela établi, ne serait-il pas préférable de prolonger immédiatement le chemin, jusqu'au Sault Sainte-Marie, de le relier au réseau des lignes américaines, et de s'assurer ainsi, non-seulement le trafic de notre Nord-Ouest, mais encore une part considérable de celui des États américains ? Le fait est tellement évident, au point de vue géographique, que je crois inutile d'insister davantage.

Deux programmes différents sont actuellement proposés à la Chambre. Celui du gouvernement est de construire immédiatement la ligne sur la rive nord du lac Supérieur. Quelles seraient les conséquences de son adoption ? C'est qu'avant dix ans on n'aurait aucune communication par ce chemin avec les lignes de l'est, et que quoique pouvant nous assurer le trafic naissant du Nord-Ouest, nous perdrons celui des États du nord-ouest de l'Union. L'autre plan serait de prolonger la ligne jusqu'au Sault Sainte-Marie et de nous relier ainsi immédiatement, non-seulement au Nord-Ouest, mais aux chemins de fer américains. L'hésitation est-elle permise en présence d'un tel programme ? Quelles raisons peut-on invoquer pour l'adoption du tracé de la rive nord du lac Supérieur.

Quoique la question ait été traitée jusqu'ici sans esprit de parti, je crois avoir le droit d'aller aux renseignements pour m'assurer lequel de ces deux programmes présente le plus d'avantages pour ma province. Le prolongement immédiat du chemin jusqu'au Sault Sainte-Marie attirerait, au réseau de chemins de fer de Québec, le commerce de notre Nord-Ouest, de même que celui des États-Unis,—ce qui entraînerait des bénéfices immenses et indiscutables pour les villes de Montréal et de Québec.

Mais ce n'est pas ici la raison principale de l'adoption du tracé du Sault Ste. Marie. Ce chemin aidera notre province à sortir des embarras financiers dans lesquels elle est actuellement plongée. Elle a aujourd'hui une dette de plus de \$15,000,000. Cette année, elle a été obligée d'emprunter \$4,000,000 de plus et nous avons constamment, à part de cela, des déficits annuels qui ne font qu'augmenter. La population de la province de Québec se demande avec inquiétude comment ces déficits pourront être comblés et jusqu'ici on n'a pas trouvé de remède à la situation. Nos ressources ont été engagées autant qu'il était possible de le faire et elles ne sont pas suffisantes pour nous permettre de subsister longtemps. Si nous ne pouvons trouver les moyens d'augmenter le trafic de nos chemins de fer, nous devons recourir nécessairement à la taxe directe. Si ce secours ne nous arrive pas dans un avenir prochain, le crédit de Québec est ruiné. Si on construisait le chemin jusqu'au Sault Ste. Marie, au lieu d'avoir à attendre dix ans, nous jouirions dans un espace de deux ou trois ans au plus les bénéfices du commerce du nord-ouest du Canada et des États-Unis et les honorables députés de Québec comprendront que c'est un avantage considérable pour notre province, dans l'état actuel de ses finances.

Je ne veux pas dire que cet avantage sera suffisant pour nous retirer de nos difficultés actuelles, mais il améliorera

la position actuelle et future de notre province. J'en appelle, à ce sujet, à mes collègues de Québec qui sont partisans du gouvernement. Les partisans du gouvernement, dans le Bas-Canada, et la presse en particulier, nous ont souvent parlé de l'immense influence que possèdent les honorables députés sur l'administration ; ils ont dit qu'ils n'avaient qu'à se présenter et à demander pour obtenir ce qu'ils désirent. Ils nous ont appris à considérer que le gouvernement était comme ce serviteur dont parle l'écriture qui venait quant on l'appelait et se rendait où on voulait l'envoyer. Si ces messieurs ont une si grande influence sur le gouvernement, est-il une meilleure occasion de l'exercer pour le plus grand bénéfice de leurs provinces et pour empêcher qu'aucun tort soit fait au pays, car je considère que la ratification de ce contrat sera une grande calamité pour le Canada tout entier. Il constitue une faute, car il n'éloignera aucun des inconvénients qu'on espère le voir faire disparaître, puisqu'il laisse le gouvernement dans les mêmes embarras qu'il a éprouvés dans le passé avec l'ancien système et en ajoute d'autres plus grands. Il constitue un danger, parce qu'il menace d'établir sur le sol de liberté que nous foulons dans ce pays un monopole qui, à un moment donné, peut devenir une cause de troubles à détruire l'harmonie et la paix dont nous jouissons au Canada. C'est là le contrat dont les ministres sont si fiers, qu'ils veulent laisser comme legs à leurs enfants le souvenir de sa conception et de son exécution. Mon désir est que ce legs soit aussi agréable à leurs descendants qu'à leurs parents. J'ai la conviction qu'il en sera ainsi, car un des défauts de notre faible nature est de compter les fautes pour des mérites, lorsqu'on les considère avec les yeux de l'affection et de l'amour.

C'est, je crois, le ministre des travaux publics qui a dit que ce contrat était de nature à enrichir notre pays, à augmenter notre population et à affermir nos institutions. Mes humbles lumières ne me permettent pas de concevoir comment nous arriverons à ces résultats. Quant à affermir les institutions britanniques en ce pays, je serais désolé pour mon pays s'il fallait pour atteindre ce but la construction d'un chemin de fer, que ses proportions soient gigantesques ou réduites. Les institutions britanniques en ce pays reposent sur une base plus solide ; elles s'imposent à l'esprit et au cœur de notre population, parce que ce pays, habité comme il est par des hommes d'origine et de croyance différentes, dont les ancêtres étaient séparés par des haines nationales invétérées, s'est assuré, grâce à elles, la liberté, l'égalité et la bonne entente.

Mais les ministres devraient se rappeler un fait qu'ils semblent avoir oublié, c'est que ces institutions dont nous avons le droit de nous enorgueillir sont celles du 19^{ème} siècle et non les restes d'un temps barbare. Si les honorables députés de la droite veulent affermir les institutions britanniques, ils doivent introduire dans les lois de ce pays la largeur de vues qui caractérise celles de l'Angleterre moderne, et ne tenteront pas d'établir un monopole qui, à l'heure présente, cause de si vives inquiétudes en Angleterre. Qu'ils jettent un coup d'œil sur le pays qu'ils prétendent admirer et ils verront quelles solides et profondes racines ont pris les abus qui se sont produits dans ce pays et les malheurs et les souffrances nombreuses qu'ils pourraient attirer sur le nôtre. Ils en ont aujourd'hui sous les yeux un exemple frappant. Si ce contrat doit être jugé au point de vue des principes et des idées de la moderne Angleterre, il porte avec lui son arrêt de mort, et le seul devoir qu'il reste à accomplir à la Chambre est de le repousser dès qu'elle en aura l'occasion.

M. CIMON. Je me lève uniquement pour dire que c'est avec le plus vif plaisir que j'endosse le contrat que le gouvernement vient de faire avec le syndicat et qui assure la construction du chemin de fer du Pacifique canadien dans dix ans. Je comprends l'ardeur avec laquelle les libéraux combattent ce contrat. Voyez-vous, M. le Président,

on les désarme. Depuis 1874 que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, tous les ans, nous étions obligés de voter plusieurs millions de piastres pour la construction de ce chemin de fer; tous les ans, nos obligations augmentaient. Nous étions dans l'incertitude. Les libéraux affirmaient que ce chemin de fer coûterait au pays \$150,000,000, et même \$180,000,000 en argent; on nous disait que les terres du Nord-Ouest n'étaient pas d'une grande valeur. On ajoutait qu'une fois le chemin terminé, il faudrait l'équiper et l'exploiter, et que cela coûterait au gouvernement une somme annuelle de plusieurs millions de piastres. Nous avions donc raison de craindre et de trembler. Et lorsque les libéraux défilaient ces grands et longs chiffres devant le peuple, il était facile de concevoir l'effroi que cela lui causait.

Mais, M. le Président, voilà que le gouvernement nous présente une proposition qui met fin à toutes ces incertitudes. Une fois le contrat sanctionné par cette Chambre, le syndicat se met à l'œuvre, et la construction du chemin de fer du Pacifique s'opère promptement et efficacement; les travaux se poursuivent de suite, et aux deux extrémités et au centre en même temps; au fur et à mesure qu'ils avanceront, le Nord-Ouest se développera et le Canada s'enrichira. Et, dans dix ans, ce grand chemin de fer est terminé et livré à la circulation d'un bout à l'autre.

Alors les obligations du gouvernement cessent, et on n'entendra plus parler de ce grand projet,—qui sera enfin réalisé,—que pour se réjouir et faire l'éloge des hommes d'État distingués qui l'ont conduit à si bonne fin.

Dès aujourd'hui, M. le Président, nous connaissons la limite de nos obligations pour construire ce chemin de fer. Ce n'est pas \$180,000,000, ni même \$150,000,000, ni ensuite plusieurs millions de piastres tous les ans pour l'équiper et le faire fonctionner, que nous aurons à payer. Nous n'aurons à payer que \$25,000,000, plus des travaux à faire pour \$14,000,000, en tout \$39,000,000, soit \$3,900,000 à payer tous les ans pendant dix ans, et nous sommes ensuite quittes pour toujours; plus un seul sol à payer en argent, ni pour la construction du chemin de fer, ni pour le faire fonctionner.

Mais on nous dit: "Vous donnez en outre 25,000,000 d'acres de terres." Oui, mais nous dégrevons par là le budget du Canada d'autant. Nous devons donc tous nous réjouir de savoir que l'on peut, avec ces terres du Nord-Ouest, payer une partie du coût de la construction et du fonctionnement de ce chemin de fer. D'ailleurs, par ce moyen le syndicat se trouvera plus intéressé au développement de la colonisation dans le Nord-Ouest; et comme nous avons des lots alternatifs dans ce bloc de terres, nous sommes certains que lorsque le syndicat vendra un acre de terre, le gouvernement du Canada en vendra autant. Et le produit de cette vente aidera le gouvernement à payer les intérêts et le capital de l'argent que nous déboursions pour ce grand ouvrage.

Eh! bien, nous, représentants des provinces de l'est, nous devons donc être heureux de voir que le gouvernement a réussi à faire payer au Nord-Ouest même une grande partie du coût du chemin de fer du Pacifique.

On ajoute: "Vous donnez au syndicat un monopole sans précédent." Est-ce à nous, des provinces de l'est, de nous plaindre en cela? Nous construisons un chemin de fer qui sera d'un profit immense pour les populations à venir du Nord-Ouest. Ce monopole a été une considération pour assurer et hâter cette entreprise. Il est donc juste que les populations du Nord-Ouest supportent les frais d'exploitation de ce chemin, en subissant le monopole du syndicat qui, d'ailleurs, n'est pas exagéré.

Je représente, M. le Président, la division électorale qui bénéficiera le moins de ce chemin de fer du Pacifique. Cependant, je n'hésite pas à dire que mes électeurs s'empresseront de ratifier le vote que je donnerai en faveur du gouvernement sur cette question. Mes électeurs seraient si contents d'avoir un chemin de fer chez eux, qu'ils ne sont

M. CIMON

pas jaloux quand on en construit ailleurs. Et si l'on venait demander à mes électeurs: "Seriez-vous prêts à donner un monopole semblable à la compagnie qui vous construirait d'ici à dix ans, en commençant de suite les travaux aux deux extrémités et au centre, un chemin de fer de Québec au lac St. Jean," je vous assure, M. le Président, que mes électeurs s'empresseraient de répondre: "Oui, oui, donnez ce monopole."

Ce monopole peut exister aujourd'hui. M. Laurier vient de le comparer à la tenure seigneuriale qui existait dans le Bas-Canada, et qui créait tant de malaise. Oui, mais aussi les habitants du Bas-Canada sont devenus un peu prospères; quand ils sont devenus riches, ils ont pu se débarrasser de cette tenure seigneuriale en payant une indemnité aux seigneurs.

Eh! bien, une des considérations pour lesquelles le syndicat s'engage à construire ce Pacifique et à le terminer dans dix ans, est précisément ce monopole; mais le Nord-Ouest aura la valeur de ce monopole par le chemin de fer que nous lui donnons. Il est à supposer que le Nord-Ouest va se peupler rapidement, qu'on y comptera dans vingt ans, peut-être, 3,000,000 d'âmes. Eh! bien, cette population aura alors son parlement local, et elle sera prospère et riche. Si le syndicat lui fait trop sentir ce monopole, elle achètera ce monopole en payant une indemnité au syndicat. Rien de plus juste. Nous n'aurons pas à faire seuls tous les frais; nous voulons que le Nord-Ouest en paye la grande partie. C'est pourquoi, je ne me plains pas de ce monopole.

Vous voyez par là, M. le Président, que ce monopole donné au syndicat ne doit pas nous effrayer.

Ce qui me plaît le plus, dans le contrat qui est devant cette honorable Chambre, c'est que, dans dix ans, ce chemin sera en opération sur tout son parcours; dans dix ans, le Canada bénéficiera donc de ce travail de géant. C'est encore là une considération pour nous faire accepter le contrat. Quand bien même on viendrait me dire: "Donnez un délai de vingt-cinq ans pour la construction de ce chemin, par là le chemin nous coûtera un quart meilleur marché," je répondrais: "non." Il vaut mieux payer plus cher et avoir les bénéfices de ce chemin quinze ans plus tôt. Puisqu'il faut construire le chemin, ayons-le le plus tôt possible. Que ce chemin de fer fasse au plus tôt notre prospérité et la richesse du Canada.

Le contrat fait avec le syndicat détermine les obligations du gouvernement. Nous pouvons donc de suite examiner notre position financière, et regarder autour de nous pour voir aux autres améliorations que le pays requiert. Nous avons assuré le développement et la prospérité de l'ouest. Nous savons que nous n'avons pas en cela épuisé notre trésor.

Ce sera désormais à nous de jeter nos regards vers l'est. Nous avons un "nord-ouest" dans la Province de Québec. Nous avons une immense région qui s'étend des Trois-Rivières et Québec jusqu'au lac St. Jean, où l'on tombe dans une magnifique vallée contenant plus de trois millions d'acres de terres arables et d'une qualité supérieure. Nous avons de plus entre cette vallée et Québec plus d'un million d'acres de terres arables et d'une bonne qualité. Nous avons en outre des forêts d'une grande richesse, et des mines de toutes sortes.

Eh! bien! je dis à l'Ouest: nous vous avons assuré le chemin de fer du Pacifique, prêtez-nous maintenant main-forte. Aidez-nous à faire un chemin de fer jusqu'au lac St. Jean.

Je suis donc plein d'espérance et de confiance en votant le projet du gouvernement. Je suis certain que désormais nos hommes d'État vont tourner leurs vues du côté de l'est, et je puis dire que dans peu d'années le lac St. Jean aura ses chemins de fer. Dans cinq ans, j'espère que j'aurai le plaisir de parcourir la grande vallée du lac St. Jean en chemin de fer.

Nous avons actuellement deux compagnies qui ont commencé, l'une par Trois-Rivières et l'autre par Québec, des chemins de fer qui se dirigent vers la vallée du lac St. Jean.

Elles méritent toutes deux notre confiance et notre encouragement. Nos hommes d'Etat viennent d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique, un chemin de mille lieues ; il ne leur sera pas difficile d'assurer le chemin de fer du lac St. Jean qui n'a que cinquante.

Je suis donc pour le chemin de fer du Pacifique, parce que j'en veux un au lac St. Jean ; et je suis avant tout pour ce dernier. Nous l'aurons ; parce que le gouvernement veut le développement de l'est comme de l'ouest.

Je remercie cette Chambre de sa bienveillante attention.

M. FISET. M. le Président, l'honorable député qui vient de nous adresser des paroles si éloquentes, prétend que sur les hustings et ailleurs, l'opposition a soutenu que le coût du chemin du Pacifique s'élèverait à \$150,000,000 et même \$180,000,000. C'est une exagération. Je ne crois pas que notre parti ait jamais émis une semblable opinion. Nous avons bien pu dire que le coût de cette grande entreprise s'élèverait à \$120,000,000, et avec les conditions du présent contrat et tous les autres privilèges concédés au syndicat, je crois qu'on ne s'éloignera pas beaucoup de cette somme. L'honorable monsieur a aussi prétendu que le monopole accordé au syndicat était une des raisons qui l'engageaient à voter pour le projet du gouvernement, et qu'il se ferait fort d'obtenir de ses électeurs les mêmes privilèges pour toute compagnie qui se chargerait de la construction du chemin du lac Saint-Jean. Peut-être en serait-il ainsi s'il se contentait de faire connaître à ses électeurs qu'une partie des dangers d'un semblable monopole ; mais s'il leur disait que la compagnie, une fois le chemin construit, exigera le double du prix des autres compagnies de chemin de fer, pour transporter leurs effets au marché voisin, je doute beaucoup qu'ils souscriraient aux conditions de mon honorable ami. C'est pourtant le privilège que le gouvernement accorde à la compagnie qui va se charger de la construction du Pacifique. Les honorables membres de l'autre côté de la Chambre parlent de la construction de ce chemin dans l'espace de dix ans, comme d'un fait accompli ; pour eux plus de doute, plus d'inquiétudes, le chemin sera fait. Mais en 1871, ces messieurs nous avaient promis de construire le chemin dans l'espace de dix ans ; ces dix ans sont presque écoulés et c'est à peine si le tracé est fait, s'il y a quelques milles de terminés. Au lieu donc d'être aussi certains que ces messieurs de la construction du chemin dans dix ans, je crois que nous pouvons avoir des craintes qu'il ne soit pas terminé. Je veux bien admettre que les messieurs qui composent le syndicat sont honorables, qu'ils ont des capitaux, etc. ; mais qui nous dit que ces messieurs resteront dans le syndicat ; qui nous dit que dans six mois ils n'auront pas passé à d'autres les droits et privilèges qu'on va leur donner ? Avons-nous une garantie suffisante que le chemin sera fait lorsque pour toute sûreté on n'exige qu'un pour cent du syndicat ; tandis que les entrepreneurs ordinaires sont obligés par la loi de déposer entre les mains du gouvernement cinq pour cent sur le montant de leur contrat. C'est une injustice que nous commettons au préjudice de ceux qui ont des contrats du gouvernement.

Maintenant, sans être opposé au passage du chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur, je dis que le gouvernement devrait subventionner une ligne de chemin de fer qui passerait par le Sault Ste. Marie. Le chemin qui va passer au nord du lac Supérieur, a l'avantage d'être sur le territoire canadien, et c'est pour cette raison que je n'y suis pas opposé ; mais aussi ce chemin ne devant pas être complété avant dix ans, empêchera la province de Québec de profiter pendant ces dix années du commerce de l'ouest ; tandis qu'en subventionnant une ligne passant par le Sault, cette ligne serait en opération avant trois ans, et étant la plus courte, nécessairement le commerce prendrait cette direction. Alors Montréal et Québec qui sont nos deux ports les plus rapprochés, jouiraient sept ans plus tôt des immenses avantages du commerce de l'ouest. Et qu'est-ce qui nous

empêchera de poursuivre la construction du chemin au nord du lac Supérieur, surtout lorsque nous aurons réussi à détourner le commerce de l'ouest de prendre les voies américaines, au bénéfice surtout de la Province de Québec ? Nous pourrions alors compléter cette immense voie ferrée sur le sol canadien.

Le projet du gouvernement étant en opposition aux quelques remarques que je viens de faire, étant, suivant mon humble opinion, contraire aux intérêts les plus chers du peuple qu'on nous a empêchés jusqu'au dernier moment, de consulter, je voterai contre ce bill.

M. ANGLIN. L'importance de ce sujet est évidemment si grande, que je suis certain que les honorables messieurs ne manifesteront pas trop d'impatience si j'emploie peut-être quelques heures du temps du comité à établir aussi brièvement que clairement, les raisons qui me font croire que le projet soumis, ne devrait pas être approuvé. Dans le cours du débat, au point où il en est rendu, bien des considérations sans beaucoup d'apropos ont été présentées, presque toutes, cependant, par les honorables membres qui ont parlé en faveur des résolutions soumises actuellement à la considération du comité. Ceci est peut-être dû en effet à ce qu'ils avaient bien peu de choses à dire en faveur du projet. Ils nous ont parlé d'anciens plans et projets, et ont cité au long, des discours faits à diverses époques et sous de bien différentes circonstances par les chefs de ce côté de la Chambre. Ils ont essayé par ce moyen de détourner l'attention de la question qui aurait dû être l'objet des études de ce comité, et de persuader les honorables membres que le marché actuel est sous certains rapports meilleur que ceux qui ont été précédemment soumis au parlement, et que conséquemment sans considération quelconque pour le mérite de la cause, ils la supporteraient telle quelle. On ne se serait peut-être pas exposé à autant de reproches, si on s'était servi convenablement des citations, et si les faits que les honorables membres prétendaient soutenir par ces citations n'avaient été de la plus complète inexactitude. Il n'est pas vrai que ce marché soit le meilleur qui ait jamais été soumis au parlement. Ce n'est pas seulement intrinsèquement, un mauvais marché, mais c'est le plus mauvais marché, la plus mauvaise manière de construire le chemin de fer du Pacifique qui ait jamais été proposés au Parlement. Quelques honorables messieurs, ont allégué que c'était un meilleur marché que celui qui fut fait avec Sir Hugh Allan il y a quelques années. Je pense que le très honorable chef du gouvernement, dans ce discours maintenant si célèbre qu'il fit à Montréal à ces jeunes messieurs qui lui avaient présenté une adresse, déclara que c'était un bien meilleur marché que celui fait avec Sir Hugh Allan, que les termes étaient bien meilleurs que ceux que M. Mackenzie avaient proposés, et que lui M. Mackenzie serait forcé d'admettre de sa place en Parlement, que ce marché était le meilleur qui ait jamais été fait dans le but de construire le chemin. L'honorable ministre des chemins de fer essaya de convaincre le comité que ce marché était meilleur que tous les précédents. Comment, dit-il, quant au type du chemin de fer, c'était précisément le même que celui stipulé dans le contrat Allan. Là, ainsi que nous l'avons remarqué, il commit une bévue énorme, une bévue extraordinaire, pour un homme occupant une telle position, qui avait pris une si grande part, on doit le supposer, dans les négociations qui se rapportent à ce contrat, qui était l'avocat choisi par le gouvernement, pour faire connaître à cette Chambre quels étaient les termes, et les mérites de ce marché extraordinaire. Le chef de l'opposition a profité de l'occasion pour frapper juste sur ce point et en peu de temps vraiment. Nous voyons aujourd'hui que le type de la construction est moins élevé que celui stipulé dans le contrat avec Sir Hugh Allan. Ce n'est pas un contrat pour construire un chemin, tel que celui de "l'Union Pacific" en 1873, mais un contrat pour cons-

truire un chemin d'un type bien inférieur, pour construire un chemin tel que celui de "l'Union Pacific," lorsqu'il fut construit la première fois. Sir Hugh Allan, au contraire, devait construire un chemin non-seulement aussi bon que l'était celui de "l'Union Pacific" en 1873, mais une autre clause fut stipulée établissant que les rampes et les courbes seraient moins fortes que celle de "l'Union Pacific" telles qu'elles étaient en 1873, pourvu que les formes physiques du pays le permissent, de sorte que nous nous trouvons avoir aujourd'hui le type de construction le moins convenable pour ce chemin de fer, et cependant l'honorable ministre des chemins de fer a continué, avec autant de sangfroid que s'il n'y avait pas cette différence marquée, de comparer le chemin de fer que l'ex-premier proposait de construire à celui que cette compagnie doit construire si ce contrat s'exécute. Mais alors il serait aussi raisonnable de soutenir qu'une maison bien meublée coûterait trop cher, parce que l'on nous démontrerait que précisément, sur le même morceau de terrain couvrant exactement la même étendue, on pourrait y bâtir une grange pour la moitié ou un tiers du prix! L'honorable monsieur a alors fait plusieurs comparaisons, pour montrer que l'honorable représentant de Lambton, lorsqu'il était premier ministre avait produit une estimation qui montrait que tout le chemin coûterait environ \$120,000,000, et que le chef actuel de l'opposition avait donné un autre estimation. L'honorable monsieur a continué à argumenter avec beaucoup de sérieux qu'il y avait en ceci une inconséquence monstrueuse; il ne s'est arrêté, que lorsque l'honorable membre pour Durham-Ouest, s'est levé pour lui faire voir qu'il s'était servi de la même estimation que le député de Lambton, que les chiffres qu'il avait cités étaient pris de l'estimation de M. Mackenzie, pour une partie du chemin. Le ministre des chemins de fer a aussi soutenu que son projet était le meilleur qui ait jamais été soumis au parlement. Il a été même bien au-delà, car il a maintenu que le plan de suspendre la construction de cette partie du chemin, allant au nord du lac Supérieur, était quelque chose d'inconcevable, et propre à faire un tort bien sérieux à la province de Québec. Comment! a-t-il dit, est-ce que l'honorable chef de l'opposition ne permettra jamais à la province de Québec d'avoir son chemin de fer? Serons-nous privés des communications par chemin de fer pour toujours, ou quelque chose dans ce genre? L'honorable ministre des travaux publics, je pense, n'avait aucune raison quelconque, de déployer ce zèle extraordinaire pour le compte de la province de Québec. Le dernier ministère a démontré combien il avait sincèrement à cœur les intérêts de Québec, lorsqu'il a fait son marché avec le chemin de fer du Canada Central, et son marché pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne que l'on a si maltraité; chemins qui auraient eu l'effet immédiat de placer toute la province de Québec en communication directe et immédiate avec le grand Nord-Ouest.

L'embranchement de la baie Georgienne fut une entreprise particulièrement destinée à favoriser les intérêts de la province de Québec. Autrefois, l'un des arguments dont se servait fréquemment l'honorable ministre des chemins de fer contre l'embranchement de la baie Georgienne, consistait à dire, qu'il existait des moyens de parvenir au lac Supérieur plus directs, avec plus d'avantages et qui ne coûteraient rien au pays. Alors les intérêts de la province de Québec ne furent plus aussi considérés; alors, il fut déclaré par cet honorable monsieur, au nom de l'opposition entière, que l'embranchement de la baie Georgienne devait causer une dépense immense, qu'il ne devrait pas être construit du tout, mais que nous devrions aller par la voie de Toronto à Collingwood et ainsi atteindre les eaux du lac Supérieur.

Il n'y eut jamais rien de dit, soit par le chef actuel de l'opposition, ou par le chef du dernier gouvernement, qui pût justifier, du tout, cette sortie extraordinaire de l'hono-

M. ANGLIN

nable ministre des Travaux publics en cette circonstance; et laissez-moi dire, en passant, que cet honorable monsieur, s'est permis bien d'autres sorties déclamatoires. Je ne sais pas exactement ce qu'a pu dire l'honorable chef de l'opposition, pour que l'honorable ministre des Travaux publics se soit cru autorisé à dire tout ce que nous avons entendu à propos de la population irlandaise dans le Nord-Ouest. Je n'ai pas entendu l'honorable membre pour Durham-Ouest soulever aucune objection à l'établissement du peuple irlandais dans le Nord-Ouest. Je ne l'ai jamais entendu prononcer un mot, qui tendit à dire, de la manière la plus éloignée ou la plus indirecte que les Irlandais n'avaient pas les mêmes droits dans cette Puissance que les hommes d'autre nationalité; jamais un mot, qui pût porter à croire qu'il faudrait les empêcher ou les décourager de s'établir dans le Nord-Ouest, et cependant, l'honorable ministre des Travaux publics a parlé comme si l'honorable chef de l'opposition avait avoué qu'il était lui-même fortement opposé à l'établissement des Irlandais dans le Nord-Ouest. Ce que l'honorable membre a dit à ce sujet, si je me le rappelle bien, c'est qu'on parlait de faire venir la population irlandaise pour s'établir dans le Nord-Ouest, et que si ce monopole monstrueux était accordé, ce peuple s'apercevrait qu'il avait changé la verge pour le scorpion, que s'ils étaient opprimés en Irlande par la torture d'un fermage énorme à payer, les Irlandais trouveraient qu'ils le sont encore davantage dans le Nord-Ouest entre les mains de ce monopole monstrueux.

Un honorable monsieur, je pense que c'est l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a traité cette question d'une manière bien extraordinaire. Il nous a présenté un bien grand nombre de chiffres qu'il a déclaré à la Chambre être les chiffres de l'honorable représentant de Durham-Ouest et de ces chiffres il a tiré certainement les conclusions les plus extraordinaires. Prenant une estimation plus élevée faite par l'honorable député de Durham-Ouest, pour tout le chemin de fer, il lui a plu de choisir dans cela une estimation plus basse pour la partie ouest du chemin et il a obtenu ainsi une forte balance pour le prix de la section centrale. Et cela, s'est-il plu à dire, est l'estimation de l'honorable député de Durham-Ouest pour la partie centrale du chemin de fer. Je ne puis comprendre ce que l'honorable membre prétendait obtenir par l'emploi de ces chiffres. Je suis, assurément, bien certain qu'il n'a persuadé aucun honorable membre que le chemin de fer coûterait au syndicat l'immense somme que suivant lui, il aura à dépenser pour exécuter le contrat. Mais, M. le président, si après tout, nous en venons à la considération du contrat lui-même, en mettant de côté toutes les affaires qui lui sont étrangères; et si nous nous demandons si nous accepterons ce contrat tel qu'il est ou non, je pense que nous trouverons cette question bien plus embarrassante que quiconque le supposerait, qui aurait tout simplement entendu le discours de l'honorable député de Richmond et Wolfe. L'honorable ministre des chemins de fer et d'autres messieurs ont bien voulu dire que ce marché est bien meilleur que celui fait avec sir Hugh Allan. D'un autre côté, j'ai démontré que ce marché n'était pas si bon. Mais ils disent, sir Hugh Allan devait avoir \$30,000,000 comptant, et 30,000,000 d'acres de terre, ce qui, évalué à \$1 l'acre formerait, \$80,000,000, tandis que par le présent contrat, nous payons \$28,000,000 en travaux, \$25,000,000 comptant, et \$25,000,000 en terres, formant réunies \$78,000,000. Mais sir Hugh Allan, ne devait pas avoir le privilège de choisir les terres là où il lui plairait dans tout le Nord-Ouest. Ainsi que l'honorable représentant de Durham-Ouest l'a prouvé, même si vous choisissez les terres dans la partie fertile, ces terres plus éloignées de la ligne, ne peuvent aucunement avoir la valeur de celles adjacentes au chemin de fer. De sorte que le terrain qui doit être donné au présent syndicat a bien plus de valeur que celui représenté par les 50,000,000 d'acres qui devaient être donnés à sir Hugh Allan.

L'honorable député de Durham Ouest, acceptant la valeur mise sur ces terres par l'honorable chef du gouvernement, a démontré que 25,000,000 d'acres situés près du chemin de fer vaudraient \$79,000,000, tandis que 25,000,000 acres plus loin, vaudraient \$27,500,000. Mais, M. le président, ce n'est pas tout, car sir Hugh Allan était tenu de prendre ces 50,000,000 d'acres sur tout le long de la ligne du chemin de fer depuis la limite de la province d'Ontario à travers la Colombie Britannique. D'après les termes du contrat actuel, il est virtuellement permis au syndicat de choisir les terres là où il lui plaira. Le syndicat actuel n'est pas obligé de prendre d'autres terres que celles qu'il lui plaira de choisir et, il peut choisir les meilleures le long de la ligne du chemin de fer, conséquemment, les terres qui seront de la plus grande valeur. Je pense que quiconque connaît quelque chose des terres dans les autres parties de la Puissance croira—et il doit être admis raisonnablement que les terres dans le Nord-Ouest ne sont pas, en général, d'une condition différente—que les 25,000,000 d'acres choisis par le syndicat, comme le syndicat a le droit de les choisir, seront équivalents, comme valeur marchande aux 50,000,000 d'acres que sir Hugh Allan devait recevoir le long de la ligne du chemin de fer. Il y avait d'autres détails dans le contrat de sir Hugh Allan qui, je le pense, en faisaient un meilleur contrat que celui-ci. Mais il a été allégué aussi que les conditions stipulées dans ce contrat étaient bien supérieures en effet, à celles qu'offrait le bill présenté par l'ex-premier pendant la session de 1874. On a été jusqu'à dire que M. Mackenzie avait offert de donner 20,000 acres de terre par mille sur tout le parcours de la ligne, et non-seulement cela, mais aussi un fort subside en terres pour l'embranchement de la baie Georgienne et de plus un fort subside en terres pour l'embranchement de Pembina, de sorte que le calcul établissait que cela monterait à 55 millions d'acres de terre.

L'honorable député de Durham-Ouest déclare que la terre valait, selon l'estimation du premier ministre à la dernière session, \$5 l'acre. Oh! dit l'honorable ministre des Travaux publics, combien il serait monstrueux d'estimer la valeur de ces terres à un prix aussi élevé! Ceci s'appliquait aux 55 millions d'acres que M. Mackenzie devait donner et qui auraient monté à \$275,000,000. Et alors comme s'il eût dit quelque chose de bien spirituel, il a été fortement applaudi de l'autre côté. Quelqu'un a estimé, calculs faits, qu'il faudrait, je pense, une ligne de chemin de fer de 17,000 milles de longueur pour fournir les 55 millions d'acres en dedans de cinq milles formant la zone A. Mais M. le président, lorsque nous en venons à examiner ce projet si mal apprécié et probablement si mal compris, nous constatons combien supérieur il était dans des détails importants à celui qui est maintenant soumis à Chambre. C'est bien vrai que M. Mackenzie avait jugé à propos de contracter un marché comme celui-là, et de donner à une compagnie 20,000 acres par mille, et un subside de \$10,000 comptant, et en outre un autre subside possible, pour lequel cependant il aurait demandé à recevoir l'approbation du parlement; mais les 20,000 acres de terres devaient être de qualité bonne et proportionnelle et non de prendre et choisir dans toute la partie fertile. D'honorables messieurs en parlant sur ce sujet ont à plusieurs reprises exprimé l'opinion que "qualité bonne et moyenne" signifiait les terres de premier choix, mais il est certain qu'aucune interprétation raisonnable ou rationnelle, ne justifierait une telle conclusion car la bonne qualité moyenne était la qualité bonne et moyenne de la terre dans le pays que devait traverser le chemin de fer, et aucune autre interprétation raisonnable ne peut être donnée à cette clause. Plus que cela, M. le président, si des terres de bonne qualité ne pouvaient être trouvées en quantité suffisantes sur le parcours de la ligne du chemin de fer, la compagnie avait le droit de recevoir d'autres terres dans d'autres parties de la zone fertile, mais pas des terres choisies par elle-même, mais des terres choisies

par le gouvernement. Plus que cela encore, la compagnie ne devait pas recevoir le titre absolu de ces terres tel que stipulé aujourd'hui. Elle n'avait pas le droit de garder ces terres aussi longtemps qu'il lui plairait sans taxes, tel que pourvu aujourd'hui. Il ne lui était pas permis de spéculer sur ces terres, comme il est pourvu aujourd'hui; mais le gouvernement se réservait le pouvoir de disposer des deux tiers de toutes les terres qui devaient être concédées à la compagnie avec des conditions, naturellement qui seraient convenues avec la compagnie, mais à des conditions qui, incontestablement, auraient servi à favoriser au plus grand degré possible l'établissement de ce pays. Mais, M. l'Orateur, ce ne sont pas les seuls points sur lesquels cette loi était bien préférable à celle qu'on nous demande de considérer comme la meilleure qui ait jamais été présentée. Il y a un point important dont nous avons beaucoup entendu parler—et nous entendrons, sans doute, encore beaucoup parler de la clause extraordinaire qui donne à ce syndicat un monopole sur toutes les affaires du Nord-Ouest et virtuellement le laisse libre d'imposer pour le transport le tarif qu'il lui plaira.

Par la mesure si méprisée, si enviée et si mal interprétée du dernier gouvernement, le gouvernement se réservait le droit absolu de fixer le tarif du transport sur tout le chemin, un des points les plus importants, qui rendait sa mesure incomparablement supérieure à celle qui est maintenant devant la Chambre. Maintenant, M. l'Orateur, je pense que si un des honorables messieurs veut se donner la peine d'examiner le contrat de sir Hugh Allan, et de le comparer avec celui-ci, il devra en venir à la conclusion, surtout s'il le compare avec le bill Mackenzie, que c'était une mesure bien plus raisonnable que celle-ci, qui ne l'est pas du tout. Elle protégeait et sauvegardait le plus soigneusement les droits du peuple et pourvoyait avec le plus grand soin au prompt et complet établissement du grand Nord-Ouest. Celle du gouvernement actuel méconnaît entièrement les droits du peuple, et n'a jamais été le moindre fait en vue de favoriser l'établissement du Nord-Ouest, mais plutôt en vue d'empêcher la population de s'établir dans ce pays. On dit qu'il sera dans l'intérêt du syndicat de travailler à l'établissement du Nord-Ouest. Eh! bien, monsieur, cela n'est aucunement certain; nous laissons ces messieurs libres, et nous leur laissons entièrement le pouvoir de calculer ce qui leur sera le plus profitable pour eux-mêmes, et en faisant leurs calculs ils prendront sans doute en considération qu'il reste encore un grand nombre d'acres de terres du gouvernement et ils seront bien disposés à permettre au gouvernement de déployer ses forces en colonisant ses propres terres, tandis qu'il conservera les siennes. Il est vrai que nous avons entendu dire qu'une population de 25,000 personnes se dirigera chaque année vers ce pays, mais nous disons même 50,000, par année et le gouvernement aura assez de terres à leur donner, tandis que le syndicat gardera les siennes. Ceux qui se seront établis sur les terres du gouvernement contribueront tout autant au soutien du chemin par les affaires qu'ils feront sur le chemin, que ceux qui se seront établis sur les terres du syndicat. Mettez encore un autre 50,000 âmes de population et un autre encore, et le gouvernement se trouvera avec assez de terres, tandis que la valeur marchande des terres que le syndicat possèdera augmentera considérablement. C'est pourquoi il n'est aucunement certain que la compagnie trouvera qu'il est nécessairement de son intérêt d'établir ses terres rapidement. Comme de raison, elle invitera d'une manière indirecte l'immigration sur les terres du gouvernement, mais on ne peut aucunement supposer qu'elle doive nécessairement coloniser ses propres terres.

Si nous étions des spéculateurs de terres, nous aurions besoin de milliers de population pour s'établir dans ce pays, parce que leur présence augmenterait la valeur de la propriété. Il n'y a aucun doute là-dessus. Maintenant, M. le Président, la première grave objection au plan qui est soumis à la Chambre, c'est que par ce plan nous sommes

tenus de payer pour un certain ouvrage plus que l'ouvrage ne vaut. Nous devons payer pour construire une partie de chemin de fer ou deux parties de chemin de fer, bien plus qu'un chemin de fer de même condition coûterait, si même il était construit sous la présente administration.

Considérons bien ce point. L'honorable représentant de Richmond et Wolfe (M. Ives) s'est efforcé avec beaucoup d'ardeur, pendant une heure, à le rendre obscur. C'est un point bien simple et facile à comprendre. Le chemin que le chef du dernier gouvernement, l'ex-ministre des Travaux publics, (M. Mackenzie), avait l'intention de construire à travers le pays, depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique, était un chemin tel qu'il pensait que le peuple de cette Puissance le désirait voir construire. Ce devait être un chemin de première classe, un chemin avec les meilleures pentes possibles, avec des courbes les plus avantageuses, un chemin qui serait en état de faire ce grand commerce transcontinental, que tant de personnes de ce pays croyaient, et quelques-unes croient encore probablement, que nous pouvons faire avec un grand chemin de fer du Pacifique canadien, si ce chemin était convenablement construit. Plus que cela, M. le président, il avait en vue l'importance de procurer à la population qui s'établirait dans le pays les accès les moins coûteux, les plus faciles et les plus rapides, à tous les marchés du monde. Pour leur assurer cela, il était nécessaire que le chemin construit fut un bon chemin et que les rampes fussent aussi faciles que possible. L'ingénieur-en-chef de ce chemin de fer s'était vanté qu'il avait réussi à obtenir entre le lac Supérieur et Winnipeg ou la rivière Rouge, un chemin d'une telle condition, que les rampes sur ce chemin courant vers l'est n'excéderaient pas nul part 25 pieds au mille, et qu'il serait ou pouvait être possible de faire un grand trafic sur ce chemin à des prix très réduits. Il considérait qu'un pareil chemin pouvait être construit à travers les prairies, un chemin entièrement bon, avec une voie élevée, passant aussi directement que possible à travers le pays, avec des ponts en fer; de fait, un chemin de fer sous tous rapports, de la meilleure condition, et l'estimation de ce chemin était de 20 millions de dollars. Nous trouvons maintenant que le type du chemin est tout-à-fait inférieur. L'honorable ministre actuel des Chemins de fer a commencé à abaisser le type depuis près d'un an. A la dernière session, nous avions, je pense, trois différentes estimations devant cette Chambre, chacune plus basse que la précédente, et lorsque l'honorable ministre des chemins de fer présenta ce que je pense être la troisième estimation soumise par les membres du gouvernement pendant la session, nous avons cru, de ce côté de la Chambre, qu'il avait certainement abaissé le type du chemin, à la condition la plus basse qu'il lui était possible de le mettre. Mais cette année nous l'avons encore plus dégradé, et dans ce moment nous ne savons plus absolument à quel degré d'infériorité il a été réduit. Je pense que l'honorable chef de l'opposition a un avis de motion sur les ordres du jour, demandant un rapport démontrant quelles modifications ont été faites dernièrement dans les sections maintenant à l'entreprise, car on nous a dit que des modifications avaient été faites dans ces sections, de manière à réduire de beaucoup le prix, et que dans la section de l'ouest le résultat de la réduction avait atteint un montant même de \$1,600,000. Si je me rappelle bien, l'an dernier, l'ingénieur-en-chef établit qu'à fin de diminuer le coût, sur la partie ouest du chemin, il avait été obligé de faire des changements considérables soit dans l'alignement, les pentes et les rayons de courbures dans tous les cas, dans la nature du chemin. Maintenant, M. le président, de toutes les parties de ce chemin de fer, il n'en est aucune où il soit aussi absolument nécessaire d'avoir le meilleur ouvrage, si nous comptons sur un grand trafic à travers notre partie du continent, que sur la section de l'ouest. Un chemin passant à travers ces

M. ANGLIN

montagnes, suspendu souvent au-dessus de gorges profondes, et presque partout dangereux de sa nature devrait être le meilleur chemin possible que l'on puisse faire. Le meilleur chemin que l'on pourrait construire dans cette partie du pays, même avec une très-grande dépense d'argent, une dépense même aussi grande ou plus grande que la plus haute estimation faite par M. Fleming, ne serait pas, néanmoins, un chemin très sûr et très bon. Il est presque impossible dans un pays comme celui-là de faire un chemin excellent. Les pentes devaient être de 116 pieds au mille, d'après ce que l'on pensait. Sous l'administration de M. Mackenzie, je pense qu'on fit des efforts pour trouver une meilleure route que celle-ci, et les pentes furent diminuées, mais restèrent très fortes, et les rayons de courbures très petits, et le moindre accident en cet endroit, occasionnerait la destruction de tout un train et de tout son contenu. Cependant, on a apporté d'autres modifications qui tendent à déprécier la qualité du chemin. Malgré cela, le chemin va coûter actuellement, selon l'estimation la plus basse, \$80,000,000, mais si, comme l'honorable député de Durham Ouest (M. Blake) l'a dit, il y a quelques jours, ce système de dépréciation doit être porté sur les autres sections où il n'y a pas autant de difficultés de construction que sur celle-ci, dans la section de l'est, et dans ce qu'on appelle la section du centre, le coût estimé se trouverait bien plus bas que \$80,000,000, combien plus bas serait difficile à calculer. Probablement que \$75,000,000 serait à peu près ce que l'estimation pourrait donner. Mais même en prenant le montant de \$80,000,000, établi par l'honorable ministre, que trouvons-nous qu'il reste à faire? Nous trouvons que le gouvernement propose de donner pour un ouvrage qui coûte seulement \$80,000,000, un montant en travaux exécutés, et en construction et payés, égal à \$28,000,000. En outre de cela, nous devrions donner \$25,000,000, en espèces, formant un total de \$53,000,000, comptant, sans parler du compte d'intérêt auquel l'honorable député de Richmond et Wolfe, en appuyant le contrat, a attaché une si grande importance. Nous payons aussi un fort montant d'intérêt sur l'argent déjà dépensé pour ce chemin, et cela n'apparaît jamais dans le compte de la dépense. Cependant, laissant entièrement de côté le compte de l'intérêt, nous devons payer \$53,000,000 comptant, outre 25,000,090 d'acres de terre situés près du chemin de fer, autant du moins qu'on en pourra trouver dans le voisinage du chemin de fer, et là où on ne trouvera pas ces terres, on les choisira là où il plaira à la compagnie. Maintenant, monsieur, les honorables députés de l'autre côté, disent que la propriété ne vaut qu'une piastre l'acre, et que des vingt-cinq millions d'acres à ce prix, ajoutés à la somme de cinquante-trois millions formeraient soixante et dix-huit millions, en espèces, comme étant la plus basse estimation de ce que le pays aura à payer. Prenant cette estimation, nous payons soixante et dix-huit millions, en argent et en terres, pour un chemin qui tout au plus coûterait quatre-vingt millions. On nous a dit, M. le président, que tout le pays éprouvait un sentiment inexprimable de soulagement en apprenant que le gouvernement se proposait de confier la construction d'une partie de ce chemin à un syndicat au lieu de le construire lui-même. Pourquoi donc, M. le président, aurait-on éprouvé ce sentiment de soulagement? Pourquoi quelqu'un éprouverait-il un sentiment de soulagement, lorsqu'on lui dit que le gouvernement doit payer soixante et dix-huit millions pour un ouvrage qui ne devait coûter que quatre-vingt millions? Si, M. le président, l'on doit avoir des doutes sur les estimations, si les estimations sont surfaites en quelque part, ne le seront-elles pas dans ces sections que le gouvernement a entrepris de compléter. Sur les sections des prairies, la compagnie devra absolument déterminer quelle espèce de chemin elle devra, dans son intérêt, construire. Elle pourra faire le chemin le meilleur marché qu'il lui plaira dans la prairie, mais dans les sections de la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, les travaux

sont difficiles et quelles que soient les modifications qu'on apporte, je pense que cette Chambre s'apercevra plus tard que le coût excédera de beaucoup l'estimation. Ainsi, lorsque vous arrivez aux Montagnes-Rocheuses, où vous avez à tonir suspendus dans des paniers des hommes pour leur permettre d'arriver sur les flancs des rochers, et où vous avez à pratiquer des tunnels pendant des milles, vous verrez plus tard, que malgré les récentes modifications apportées, le coût excédera beaucoup les estimations. Car, M. le président, je pense que le pays sentira qu'il est tenu de remplir sa part du marché et tenu de ne pas négliger l'ouvrage, tenu de construire un chemin bon et convenable. Peut-être pas un chemin de fer de première classe, pourrions-nous l'appeler, comme nous le voulions, peut-être même pas un chemin de seconde classe, mais tout de même, un chemin bon et substantiel qui coûtera au pays une très forte somme d'argent. Mais nous consentons à leur donner soixante et dix-huit millions pour ce qui ne doit coûter que quatre-vingt millions. Maintenant, M. le président, ce n'est pas ceci qui est la partie la plus étrange du marché. Pourquoi, ou comment se fait-il, que nous devons donner pour la construction de la ligne les terres situées auprès de la ligne du chemin de fer, terres bien choisies, ni marécageuses, ni stériles, montagneuses ou rocheuses, et comment se fait-il que ces terres ne sont pas évaluées à plus d'une piastre l'acre. Quand ou comment ou pourquoi la valeur des terres dans le Nord-Ouest, était-elle dépréciée dans l'esprit des honorables messieurs de l'autre côté ? Il n'y a pas neuf mois, l'honorable chef du gouvernement a soumis une masse formidable de calculs à cette Chambre, pour démontrer que la terre valait dans la zone A, cinq milles chaque côté du chemin de fer, \$5 l'acre; dans la zone B, jusqu'à quinze milles du chemin de fer, \$4 l'acre; que dans la section voisine, C, la valeur était de \$3, et que la section encore plus éloignée, loin, très-loin du chemin de fer, valait \$2 l'acre. Et maintenant on nous demande de prendre comme base de notre calcul que les terres les plus belles et de premier choix dans tout le Nord-Ouest ne valent que \$1 l'acre. Si la terre située près de cette ligne de chemin de fer ne vaut que \$1 l'acre, le plus vite on abandonnera l'idée d'ouvrir le pays et de l'établir, le mieux ce sera. Le plus vite on cessera d'inviter notre population à s'y rendre, le mieux ce sera. Une piastre l'acre, la terre de prairie, fertile, comme on nous le dit; riche comme on nous le dit, la meilleure terre à blé dans le monde, comme on nous le dit, et ne valant que \$1 l'acre! \$3.50, je trouve, était le prix moyen selon les calculs de l'honorable premier, l'an dernier, dans une zone de 220 milles de large, et maintenant à quelques milles du chemin de fer, on nous demande de dire que la terre ne vaut que \$1 l'acre. Voyons, M. le président, l'honorable premier croyait-il en lui-même à la dernière session, lorsqu'il a soumis ce calcul à la Chambre ? Est-ce que ses honorables collègues croyaient en lui lorsqu'il a présenté ces calculs à la Chambre ? Est-ce que la grande majorité des honorables membres qui ont voté contre la motion de l'honorable membre pour Durham Ouest, que nous procédions, dans cet ouvrage, qu'autant que nos moyens le justifiaient, ont cru, M. le président, que ce rapport était correct ? S'ils ont cru à cet exposé, la dernière session, qu'est-il advenu depuis pour changer leurs vues et leurs opinions ? S'ils croyaient à la déclaration du premier ministre, faite solennellement de sa place, en Chambre, à la dernière session, pourquoi disent-ils maintenant qu'elle était inexacte et erronée ? Si cet état, si soigneusement fait et préparé, et soumis à cette Chambre à la dernière session, était exact, pourquoi les honorables membres de l'autre côté ont-ils senti qu'il y avait un sentiment de soulagement, lorsqu'ils se sont débarrassés de cette entreprise ? Si le pays a cru à l'état préparé par l'honorable monsieur, ou l'a cru à moitié, pourquoi ce sentiment de soulagement a-t-il été éprouvé ? et comment les honorables membres de l'autre côté de la Chambre, ont-ils pu constater, qu'il y avait un sentiment de soula-

gement, parce que tout le pays désirait se débarrasser de la construction d'un chemin, qui, comme l'a prouvé le Premier, l'an dernier, d'une manière concluante, ne devait pas coûter un centin au pays, mais se trouverait abondamment payé par la vente des terres. Et de plus nous devons recevoir des millions qui n'étaient pas comptés, dans les années à venir, de la vente de ces mêmes terres ? Dans dix ou quinze ans, ne devons-nous pas avoir assez d'argent actuellement payé, pour payer ce chemin de fer, et de larges sommes encore dues et garanties par des sûretés sur les terres vendues, en outre des millions d'acres dont on n'aurait pas disposé ? Maintenant le pays aimera à savoir plus distinctement et plus clairement qu'il est maintenant connu, pourquoi la valeur de ces terres est ainsi dépréciée entre les mains de ces honorables messieurs de la droite. En examinant l'ancien contrat Allan de 1873, avant que le pays fût beaucoup ouvert, ou la valeur et la qualité de ces terres pleinement établies, nous voyons que le gouvernement s'est engagé, solennellement, à dire que pas un seul acre de cette terre ne serait vendu à moins de \$2.50, sans la permission expresse de la compagnie. Si ces terres valaient \$2.50, il y a huit ans, comment se fait-il qu'après avoir dépensé des millions de piastres pour ouvrir ce pays, arranger des difficultés, éteindre des titres d'indiens, faire des plans, augmentant comme nous le supposions sincèrement, leur valeur marchande, comment se fait-il, que l'honorable ministre dise maintenant que ces terres ne valent que \$1 l'acre ?

M. PLUMB. Vous l'avez dit vous-même, l'an dernier.

M. ANGLIN. Je ne parle pas de ma propre opinion, mais je demande maintenant, pourquoi les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre ont répudié l'avancé fait par leur chef dans cette Chambre il y a quelques mois. Pourquoi nous demandent-ils maintenant de conclure que cet avancé était entièrement et grossièrement inexact ?

Si les terres de prairie situées tout près du chemin de fer ne valent que \$1 l'acre, alors les terres situées à vingt, trente ou quarante milles plus loin quelle valeur marchande ont-elles ? Monsieur, la raison de cette dépréciation est bien palpable. Si l'honorable ministre des chemins de fer en faisant son exposé devant la Chambre, devait admettre que l'avancé fait par son chef, il y a quelques mois, est un avancé exact, alors il doit dire à cette Chambre, et au pays, que ce marché est un marché monstrueux. Prenant la valeur moyenne de ces terres, même à l'estimation correcte, l'honorable député de Durham-Ouest, a corrigé sur un point essentiel, le calcul du premier, l'an dernier, et ainsi réduit la moyenne du prix de la terre, prenant même cette moyenne réduite, ces terres doivent valoir au moins \$3.15 l'acre; mais à \$3 l'acre vous auriez \$75,000,000, payés à ces messieurs, ou \$126,000,000, en tout, pour construire un chemin de fer, qui ne coûtera tout au plus que \$80,000,000. Voilà la raison pourquoi les estimations de l'an dernier sont si délibérément répudiées. Pourquoi ces messieurs nous reprochent-ils d'être inconséquents, nous pouvons avec orgueil en appeler aux souvenirs de notre passé, nous pouvons les défier de prendre chaque ligne de nos discours et d'y découvrir la moindre inconséquence. Ils peuvent trouver que nous avons eu raison, après avoir obtenu d'autres informations, de corriger notre manière de voir sur des points d'importance mineure, mais là où le principe est en jeu ils trouveront que nos vues et nos opinions sont entièrement conséquentes sur toute la question. Quelques messieurs disent que peut-être \$2 l'acre serait un bon prix moyen pour ces terres. Si la terre vaut quelque chose, si le pays vaut la peine d'être établi du tout, \$2 doit être une moyenne bien basse en vérité; mais à ce prix, le marché donnerait \$50,000,000 en addition aux \$53,000,000, ou \$103,000,000, pour la construction d'un chemin de fer, qui ne doit coûter que \$80,000,000. Mais il n'y a aucune assurance du tout que cela coûtera cette somme. Le type adopté laisse entièrement au choix du syndicat, si les

portions du chemin de fer qu'ils construiront coûteront \$80,000,000. C'est quelque chose presque inconcevable, que le bon marché auquel on peut réduire le coût d'un chemin de fer. L'honorable député de Huron Centre (sir Richard J. Cartwright) nous a informé, il y a quelques jours, qu'une partie de chemin de fer difficile, passant à Kingston, a été construit pour \$15,000 le mille. Un monsieur attaché à ce chemin, m'a depuis assuré que quoiqu'il parcourût un pays rocheux, il avait été réellement construit pour \$15,000 le mille et que c'était, lors de sa construction, un chemin de première classe.

Il est bien connu que l'on peut construire un chemin à bon marché si l'on se contente d'avoir de fortes pentes, des rayons de courbure petits, une voie mal établie, et des ponts en bois. Un détail important de ce marché, c'est que, pour une partie du chemin qui peut être construit au meilleur marché, le syndicat devra avoir la plus grande étendue de terre par mille; on serait porté à croire que lorsque l'on en arrive à ce qui est regardé comme la plus difficile partie du chemin, la section du lac Supérieur, les allocations de terres et d'argent seraient bien plus considérables que dans les sections de l'est et du centre. Personne n'a expliqué pourquoi il doit être donné plus de terres par mille sur cette section centrale que sur la section est. Si les syndics préfèrent convertir les \$25,000,000, du subside d'argent, comme ils sont autorisés à le faire, en des bons sur lesquels le gouvernement sera obligé de payer cinq pour cent par année pendant 20 ans, on calcule qu'ils peuvent, de cette manière, convertir \$25,000,000 en \$40,000,000.

Le gouvernement pourvoit à ce que sur les argents ainsi prélevés, le syndicat sera payé *pro rata*, moins \$2,000 par mille, pour 800 milles, qui seront appliqués à la construction de la partie la plus difficile dans l'extrême ouest. Même en étant ces deux mille piastres du mille, vous trouverez qu'il reste une somme de \$14,500 du mille. L'ancien l'estimation de M. Fleming sur le coût de tout le chemin, à travers la section de la prairie, n'était que de \$13,000 par mille, et nous savons que l'honorable ministre des chemins de fer, l'an dernier, se vanta qu'il avait adjugé une ou deux sections à un prix si bas, que le coût total serait bien moindre que \$13,000 par mille, si ce contrat avait été exécuté, de manière que le chemin aurait été construit pour \$10,000 du mille. Maintenant, je ne crains pas de dire que quiconque connaît quelque chose des mystères de la construction d'un chemin de fer, ne peut nier qu'un chemin de fer tel quel, mais égal, dans tous les cas, au "Union Pacific," tel que construit on premier lieu, peut se faire à travers la section de la prairie, pour \$8,000 le mille. Mais supposons qu'il coûte \$13,000, néanmoins nous entreprenons de payer \$14,500 le mille, soit \$1,500 le mille de plus que le chemin va coûter et de donner en outre 12,500 acres de terre par mille et des terres choisies. Maintenant, vous trouverez si vous prenez 12,500 acres de terre, pour mille milles, car le syndicat peut, s'il est possible, trouver de son intérêt, de construire mille milles au-delà de Jasper House; qu'à ce taux vous avez 12,500,000 acres de terre, et ceci est de la terre aussi bonne que l'on peut en trouver dans l'une ou l'autre des zones de 24 milles le long du chemin de fer. De sorte que vous lui donnez positivement, \$1,500 par mille plus que l'estimation du coût du chemin de fer, en argent, et en outre, 12,500 acres de terre, sur tout le parcours du chemin, et vous leur cédez cela absolument, vous cessez d'avoir sur lui aucun contrôle ni aucun droit, et il peut en disposer, le jour qu'il lui plaira. Quelle garantie devons-nous avoir, s'il trouve que ce n'est pas son intérêt de construire les sections les plus difficiles du chemin.

M. PLUMB. Qu'a le pays à faire dans cela ?

M. ANGLIN. Comment ! le pays doit donner tous ces millions en argent et ces millions en acres de terre, et si le pays n'a rien en échange, nous demandera-t-on ce que le

M. ANGLIN

pays a à faire dans cela ; M. le président, une telle question qui m'est posée au point où l'on en est du débat, montre le peu d'attention que l'honorable monsieur a prêté à cette question, et montre quels sont leurs sentiments à l'égard de l'intérêt du Canada. Le pays est tout pour nous. Mais je crains beaucoup que la majorité des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, mettent l'affaire dans une position telle, qu'ils puissent, avec beaucoup de convenance, plus tard, demander ce que le pays a à faire dans cela. Ils enlèveront tout du pays, et ne nous laisseront rien en retour, aucune garantie. Un million de piastres doit être déposé dans les mains du gouvernement. Qu'est-ce qu'un million comparé aux profits qu'ils feront dans cette transaction. Ils perdrait un million, même si la garantie était réelle, au lieu d'être un leurre et une tromperie, et prendraient ces \$1,500 par mille, de bénéfice en argent et toute la terre fertile dans la zone ou dedans des vingt-quatre milles, le long des 1,000 milles dans ce beau pays. Il a été dit qu'il y avait une autre garantie, que les syndics sont obligés par le contrat de commencer l'ouvrage dans la section de l'est, dans un mois après avoir commencé sur la section de l'ouest, sans procéder exactement *pari passu*, mais dans une proportion qui satisfiera le gouvernement. Ils ont l'intention de le compléter dans les dix ans. On nous dit qu'ils construiront la section centrale dans trois ans. Il n'y a pas de doute qu'ils le feront. Il n'y a pas grande difficulté à la construire. Qu'ils aient l'intention de rester dans le pays et de se servir des pouvoirs extraordinaires, comme le monopole, que le bill leur accordera, ou qu'ils se contentent des profits réalisés et abandonnent tout le plan, ils n'en construiront pas moins cette section dans les trois ans. Eh ! bien, combien auront-ils construit des autres sections, dans trois ans. Les trois dixièmes, s'ils exécutent le contrat fidèlement. Si alors ils construisent un chemin qui ne soit pas meilleur que l'"Union Pacific," ils recevront assez d'argent pour couvrir toutes leurs dépenses, et ainsi ils ne nous auront pas donné de garantie pour l'achèvement du chemin. Ils auront reçu assez d'argent pour la terre au nord du lac Supérieur, pour se payer de tout l'ouvrage fait. Par ce contrat, nous les mettons dans cette position extraordinaire : que c'est à eux à choisir s'ils compléteront le chemin de fer et exerceront tous les pouvoirs d'un monopole, ou s'ils abandonneront toute l'affaire après avoir construit la section du centre et une partie de la section du nord, et recevront tous leurs millions en argent, en sus de ce que cela leur aura coûté, et tous ces millions en argent leur sont cédés, sans qu'aucun gouvernement puisse y toucher. Nous n'aurons pas de sûretés personnelles. Nous avons beaucoup entendu parler depuis le discours du très-honorable premier, à Hochelaga, des grands capitalistes anglais, américains, français, allemands et canadiens qui demandent de prendre part à cette entreprise, des hommes avec les moyens de construire dix chemins de fer semblables, à leur disposition ; on nous a dit qu'ils étaient tous unis, que leurs intérêts étaient tellement engagés dans cette opération qu'ils devaient devenir de grands agents d'émigration qui attireraient dans ce pays un flot d'immigration venant d'Allemagne—probablement quelque flot semblable à celui que le comte Beaconsfield décrivait comme devant s'écouler dans le Grand Nord-Ouest. Où sont-ils donc tous ces grands capitalistes maintenant ? Sont-ils tous disparus dans un léger nuage. Les messieurs dont les noms sont proéminents dans cette compagnie et que l'honorable ministre des chemins de fer nous a reprochés d'avoir attaqués ou d'avoir eu l'intention d'attaquer sont des personnes pour qui, nous, de ce côté de la Chambre, entretenons la plus haute estime personnelle. Si c'était simplement une question d'amitié ou de faveur personnelle, nous ferions tout en notre pouvoir pour rencontrer leurs vues. Plusieurs d'entre eux nous sont entièrement sympathiques en politique, ce sont des messieurs auxquels nous n'avons jamais rien reproché, et que nous n'avons jamais dénoncés comme indignes de la con-

finance publique ou de l'estime publique. Mais nous avons un grand devoir à remplir envers le pays, devant lequel toutes les considérations personnelles, les amitiés privées, les liens de parti et les sympathies doivent disparaître, quand des hommes entendent accomplir honnêtement leur devoir. Mais nous n'avons pas même la garantie du caractère personnel de ces messieurs dans l'accomplissement de ces obligations. Il est expressément prescrit que, aussitôt après que la compagnie aura été formée en obéissance au contrat, toutes les obligations privées devront cesser, et nous n'aurons plus rien que la compagnie que nous aurons créée; et quant au capital, nous n'avons pas même tout le capital que la compagnie est obligée de trouver, parce que cinq millions seront en dehors de notre atteinte. Il n'y a pas de clause par laquelle nous soyons capables d'y toucher pour en faire une garantie au cas de la violation des obligations. Elle nous paiera ce capital, comme de telles compagnies ont l'habitude de le faire; cela devient quelque chose d'intangible. Il serait tout aussi bien, pour toute la garantie que cela donne à ce pays, n'en avoir pas du tout; un million de piastres est toute la garantie offerte pour l'ouvrage de ce chemin. Il y a un peu plus, — l'honorable ministre des Travaux publics pense qu'il y a beaucoup plus, notamment la clause qui dit qu'au lieu d'avoir 25,000,000 d'acres si elle ne réussissait pas, nous nous réservons 5,000,000 d'acres. Nous disons pratiquement: vous aurez 20,000,000 d'acres pour faire tant et tant, et au bout de dix ans, 5,000,000 de plus. Personne ne considérerait cela comme une garantie. Pour lui donner l'apparence d'une garantie on transporte à ces messieurs ce 25,000,000 d'acres et l'on dit que nous avons 5,000,000 de leurs terres comme garantie, terres qui sont à nous en réalité, pour l'accomplissement des travaux. Cela n'est pas une garantie. Il est un autre point sur lequel j'aime à me prononcer comme représentant du Nouveau-Brunswick. Il y eut un temps, où un grand nombre dans les provinces maritimes étaient portés à croire que si nous étions tous confédérés, et possédions un certain réseau de chemins de fer, nous pourrions jouir de grands bénéfices par la participation dans le commerce des États du Nord-Ouest, et particulièrement de notre propre Nord-Ouest. Cette illusion, jusqu'à un certain point, s'est bien dissipée, et aujourd'hui une grande majorité de notre population dans les provinces maritimes, quoique prenant un intérêt dans le Nord-Ouest, et désireuse de voir quelque chose de fait, quelque chose qui soit propre à avancer son établissement et sa prospérité, et désirant que les parties fertiles des terres dans le Nord-Ouest servent à construire des chemins de fer dans cette région, et assurent la grandeur et le bonheur futurs de ce pays, est particulièrement sensible à une chose, c'est qu'elle a eu à payer une si grande part de l'intérêt sur tout l'argent dépensé pour ouvrir ce pays et construire ce chemin de fer. Le Nouveau-Brunswick, d'où je viens, paie, je pense, un onzième de tout le revenu de ce pays. Nous avons à payer un onzième de tout le revenu de ce pays, et voilà que nous sommes à contracter une dette d'à peu près \$3,000,000 notre quote-part pour la construction de ce chemin de fer. L'an dernier, on nous a dit que ceci n'était qu'un prêt temporaire qui nous serait dans peu d'années remis, principal et intérêt, par la vente de toutes ces terres. Nous aimerions beaucoup être capables de croire cela, être capables de sentir que nous n'avons pas payé pour les dépenses de l'ouverture de ce Nord-Ouest sans espoir de remboursement. Nous pensons que si le Nord-Ouest avait été traité de la manière dont il aurait dû l'être, que si le gouvernement impérial avait été requis de contribuer pour une bonne part, comme cela était dû par l'empire à une fraction de l'empire, pour ouvrir et établir ce pays, et si nous avions procédé à l'ouverture et à l'établissement de ce pays avec modération, il n'y aurait pas eu de déficit, même pendant les quatre ou cinq dernières années. Si nous n'avions pas à payer les frais de la police à cheval, le fonds des indiens, et toutes les

autres dépenses extraordinaires dans le Nord-Ouest, à part les intérêts sur ces \$15,000,000, maintenant \$18,000,000 dépensés sur ces chemins de fer, nous n'aurions pas eu de déficits, et l'augmentation des taxes n'eût pas été nécessaire. Chaque fois que le sujet s'est présenté à l'étude sérieuse du Parlement, nous avons protesté que tout ce que nous fesions devait être ainsi fait, pour ne pas augmenter les taxes, et cependant, refusant d'ouvrir les yeux à l'évidence, nous avons d'année en année, augmenté la taxe jusqu'à ce qu'elle ait atteint sa proportion actuelle. Nous, des provinces maritimes, nous sentons cela, et nous aimerions à savoir comment cet argent doit nous revenir. L'honorable premier nous a raconté, l'année dernière, une bien jolie histoire. Suivant son calcul, l'argent serait tout remboursé dans peu d'années, mais cette année nous trouvons ses propres collègues, bien plus, lui-même, disant que ce calcul était erroné, qu'il n'était pas justifié par l'état du pays, et que de fait, ni lui ni ses collègues ne l'avaient jamais cru, parce que bien peu de semaines après que cet avancé eût été fait, ces messieurs travaillèrent à trouver un nouveau mode de construire ce grand chemin de fer et ils nous disent maintenant qu'ils ont agi ainsi, parce qu'il était nécessaire de dissiper les appréhensions du pays et le soulager des doutes que tout chacun, eux-mêmes aussi, entretenaient. Maintenant, comment ferons-nous pour rentrer dans cette dépense de \$53,000,000. Prenez toute la zone de vingt-quatre milles et vous trouverez que c'est un calcul très libéral, de dire qu'il y a 12,500,000 acres de terre bonne et utile dans cette zone des 24 milles pour la compagnie, et qu'il y en aura autant pour le gouvernement; mais la compagnie de la baie d'Hudson a droit à 5 pour cent, sur chaque portion des terres reparties. Ce 5 pour cent doit être payé dans les deux cas par le gouvernement, ce qui fera 10 pour cent sur nos 12,500,000 acres. Les honorables messieurs de l'autre côté nous ont dit que cette terre valait \$1 l'acre, nous avons donc à ce prix, déduisant les 10 pour cent, onze millions et un quart d'acres de terre et le même montant de piastres. Où alors prendrons-nous les autres \$42,500,000 de dépenses? On nous dit maintenant qu'il y a là 250,000,000 d'acres de magnifiques terres. C'est étonnant comme les étendues de terre fertiles ont poussé dans ce pays. Lorsque l'on a proposé de donner 50,000,000 d'acres à sir Hugh Allan et Cie, quelques-uns doutèrent si vraiment il y avait là autant de bonne terre. Eh! bien, il a été avancé, pas avec beaucoup de confiance, qu'il y avait là probablement 100,000,000 d'acres de terre. Puis cela s'accrut à 150,000,000. Après cela quelques-uns soutinrent faiblement que nous avions là 200,000,000 d'acres de terres. Et voilà que la semaine dernière on nous dit que nous avons 250,000,000 d'acres. Je voudrais pouvoir croire quelque chose de ce genre, qu'il y a là 250,000,000 d'acres propres à l'établissement sous tous les rapports, que le climat n'est pas trop rude ni les gelées trop à bonne heure. C'est là une vague et douteuse assertion. Nous n'avons aucune preuve pour démontrer quelque chose de ce genre. Le professeur Macoun a fait tout ce qu'il a pu pour donner la plus grande étendue aux terres fertiles, pour nous persuader tous, que les terres autrefois considérées stériles et inutiles sont parmi les plus fertiles dans le Nord-Ouest. Mais un seul homme n'a pas pu, dans deux, trois, cinq ou dix ans étudier assez le pays pour pouvoir dire qu'il y avait 100,000,000 d'acres de bonne terre. C'est tout simplement physiquement impossible. Mais même fût-ce toute une terre fertile, celle qui est près du chemin de fer est estimée valoir une piastre l'acre, quelle serait donc alors la valeur \$90 ou 500 milles plus loin. Les plus vieilles provinces auront donc à payer tous ces \$53,000,000, en argent, et leur chance d'en recouvrer jamais \$1,000,000, est bien petite en vérité. L'intérêt sur le montant que nous avons déjà payé absorberait le produit d'un grand nombre de millions d'acres de terre vendus chaque année. Les derniers rapports constatent une dépense d'à peu près \$18,600,000, ce qui à 5 pour cent, donne un intérêt de près de \$1,000,000

par an. Ceci exigerait, d'après la meilleure estimation, un million d'acres à vendre, sans rembourser une seule piastre du capital. Je considère la perspective de recouvrer cet argent que nous allons dépenser comme entièrement chimérique. Si nous avons quelque raison d'espérer, que des dizaines ou des centaines de millions de population viendraient en foule dans ce pays, dans quelques années, nous pourrions peut-être nous résigner d'avoir dépensé une aussi forte somme dans le but d'ouvrir ce pays. Mais le monopole, que nous allons établir, devra effectivement empêcher l'établissement du pays. Il y avait déjà de sérieux obstacles à son établissement, il était difficile de persuader aux gens qu'un pays où la moyenne de la température pendant tout l'hiver est très basse et où dans bien des endroits on éprouve des froids de bonne heure, est un pays bien attrayant pour les colons, quelque riche que son sol puisse être. Mais nous allons encore créer un obstacle plus grand que tout ce que la nature oppose à l'établissement de ce pays. Le monopole que nous avons essayé d'anéantir dans cette région, n'était pas essentiellement si odieux et si détestable que celui qu'on nous demande maintenant de créer. En effet, si les messieurs associés au syndicat dans la compagnie, se décident à construire tout ce chemin, voyez de suite dans quelle position se trouvera ce pays. L'honorable député de Glengarry (M. McLennan), cette après-midi, en essayant de prouver que nous n'étions pas pour fermer toutes les issues et mettre la clef à toutes les portes de ce pays, pour en remettre les clefs au syndicat, a dit qu'il y avait d'autres moyens de venir dans le pays, je pense lui avoir entendu parler des étendues navigables, ces étendues navigables que l'on a tant dédaignées et méprisées pendant plusieurs années, par lesquelles un autre débouché pourrait être ouvert. Eh! bien, supposons que la population de ce pays deviendrait nombreuse et suffisamment riche pour être capable elle-même d'ouvrir quelque voie de communication, dans le genre de celle qu'indique l'honorable monsieur, à quoi cela servirait-il? Ce ne serait qu'une route d'été après tout. Mais la possibilité, pour ne pas dire la probabilité qu'une telle route soit ouverte avant bien des années à venir, est bien faible en vérité, et le fait même qu'un homme d'expérience en affaires et en affaires publiques, comme l'honorable représentant de Glengarry, ait cru devoir soutenir qu'un tel débouché pouvait être ouvert, prouve par lui-même combien sont extraordinaires les pouvoirs que nous sommes à la veille de conférer à cette compagnie. Après l'avoir relié aux grandes lignes de chemins de fer des Etats-Unis, et l'avoir mis dans une telle position, que dans un an ou deux il pourra avoir un accès facile à la navigation des grands lacs, pourquoi placerions-nous ce pays dans une telle position, que le jour après que ce bill aura été adopté, il n'aura aucuns moyens de communication avec le monde autre que ce que lui fournira le syndicat, et que nous aurons enlevé à ce peuple tout pouvoir de s'aider lui-même, excepté le pouvoir qui reste toujours chez un peuple déterminé à ne jamais se soumettre à l'oppression? Nous donnons à cette compagnie le pouvoir de construire des chemins où elle voudra, dans un cas entre deux endroits à mille milles de distance. Il est vrai qu'il faut obtenir le consentement du gouverneur en conseil pour de tels travaux; mais quelle garantie y a-t-il que l'administration qui a contracté un tel marché usera jamais de son pouvoir pour empêcher le syndicat de faire ce qu'il considérera être le mieux pour ses intérêts? Eh quoi! nous l'avons entendu soutenir que ces hommes qui sont des hommes d'affaires savent mieux où placer le chemin. S'ils savent mieux, pourquoi seraient-ils empêchés? Si la véritable intention de ce programme est d'aider ces hommes à faire le mieux qu'ils peuvent pour eux-mêmes, pourquoi nous attendre à ce que le gouvernement intervienne? Ils placeront le chemin là où il leur plaira—il n'y a pas de doute là-dessus. Le gouvernement peut bien faire semblant d'insister à ce que la ligne doit aller d'un côté ou ne pas passer de tel autre côté,

M. ANGLIN

mais même pour cette petite apparence d'indépendance, laissez-moi lui dire, qu'on ne lui en reconnaîtra pas le mérite. La public ne croira pas en la sincérité de ces hommes, il ne croira pas qu'après avoir sacrifié autant, ils insisteront sur de telles bagatelles. Le syndicat peut choisir des terres et des positions où il lui plaira, ce qui toujours lui donnera virtuellement le contrôle dans toute la région. Ces messieurs déposent leurs plans dans un des départements et incontinent leur route est établie et ils construisent les chemins partout où il leur plaît, et pour de tels chemins de fer, ils ont le droit de voie en tout lieu et partout, et le long de chaque ligne ils obtiennent telles terres qu'il leur plaît. Ce monopole pèse sur la population dans ce pays jusqu'à ce qu'il en ait fait de parfaits esclaves, gênés, vivant dans des cabanes, resserrés et entièrement incapables de se suffire à eux-mêmes—et nous nous enlevons le pouvoir nous mêmes de les secourir, de sorte qu'un appel qui nous serait fait pour assistance ou rendre justice deviendrait inutile. Tout cela, M. le président, pour la longue période de vingt ans. Nous leur passons l'embranchement de Pembina, la ligne du chemin de fer du lac Supérieur à Selkirk, et avec un étrange entêtement, nous stipulons qu'aucune autre compagnie ne construira aucune ligne de chemin de fer au sud du sud-ouest, ou ne bâtira aucune ligne de chemin de fer approchant de moins de quinze milles de la frontière américaine pendant vingt ans à venir. Nous nous dépouillons du pouvoir, autant qu'il est possible à ce parlement de dépouiller les parlements futurs d'un tel pouvoir, d'autoriser aucune compagnie quelles que soient les circonstances où se trouve le pays, quelque monstrueux que nous trouvions ce monopole, et cela bientôt, de se joindre au système de chemins de fer des Etats-Unis pour vingt ans. Et ainsi nous livrons absolument et entièrement à la compagnie tout le commerce de transport de toute cette vaste région. Il a été avancé que d'autres compagnies, si elles le veulent, peuvent construire des embranchements au nord de cette ligne. En effet, elles le peuvent, si toutefois l'on peut trouver des compagnies assez simples pour placer leur argent dans aucuns travaux de ce genre. Il convenait, lorsque le gouvernement s'approprié ce chemin, que quelque restriction de ce genre fût faite. Ce n'était pas absolument déraisonnable parce qu'on supposait que le gouvernement se servirait de ce chemin pour le bien public et s'occuperait aussi justement des intérêts de la population vivant dans le nord-ouest. Cela aurait été parfaitement sûr si le gouvernement s'était approprié la ligne du tronc principal, s'il était permis aux compagnies de construire des embranchements allant à l'est, nord-ouest, ou nord-est, vu qu'alors elles se trouveraient dans une position à obtenir des termes raisonnables pour tout fret qui pourrait être transporté sur la ligne du chemin de fer du gouvernement. Mais par ce projet, les propriétaires de ces lignes deviennent tout simplement ceux qui alimentent cette compagnie, et s'ils apportent leurs marchandises sur ce chemin ils doivent s'attendre de payer justement les droits que la compagnie jugera à propos d'imposer. On ne doit pas s'attendre que les compagnies privées, dans ces circonstances, voudront construire aucune ligne; et l'on doit s'attendre que cette compagnie dispose ses lignes d'embranchement de manière à leur donner pour toujours à l'avenir le contrôle du commerce de transport d'une grande partie du Nord-Ouest. Un peu plus tard, lorsque toutes les lignes seront établies, lorsqu'elles auront choisi les meilleures terres du Nord-Ouest, lorsqu'elles auront circonscrit les immigrants de telle façon qu'ils pourront à peine secouer le joug, s'il reste encore un peu d'énergie dans le pays, s'il reste encore aucune probabilité d'ouvrir des débouchés nouveaux au commerce, s'il reste encore des capitaux dans le pays, il sera peut-être possible de construire d'autres embranchements qui pourront présenter des rapports rémunérateurs. Le monopole est un monopole complet, il n'a aucun caractère quelconque qui le rachète, il me semble qu'il n'y existe

aucune échappatoire légale ou constitutionnelle pour la population du Nord-Ouest. C'est un monopole auquel on a pratiquement transporté toute la souveraineté et la propriété de tout le Nord-Ouest, un monopole qui, comme on l'a fort bien dit, les fera non les seigneurs fonciers, dans le sens ordinaire du mot, mais les propriétaires du pays. Chaque centin qui peut être arraché du peuple, à moins que cela ne le chasse du pays, sera arraché; chaque centin qui pourra être exigé sur le commerce du blé, à moins que ça n'arrête la culture du blé, sera arraché par ce monopole écrasant. C'est une folie pour celui qui connaît la nature humaine ou a étudié l'histoire du monde d'attendre autre chose. Et on nous demande de ratifier ce marché monstrueux. On nous demande de dire que c'est dans les intérêts de la population de tout le Canada que le grand Nord-Ouest, vers lequel plusieurs avaient porté les yeux avidement, comme devant probablement devenir le centre et le siège de notre empire canadien; on nous demande de croire que c'est dans les intérêts de toute la population de donner ces territoires absolument au contrôle d'hommes, dont quelques-uns nous sont connus aujourd'hui, mais dont nous pourrions bien ne pas connaître aucun dans douze mois d'ici. On nous demande de mettre les choses dans une telle position que ces hommes aient la chance de construire seulement la partie productive et profitable du chemin de fer, et recevoir, par conséquent, un prix bien plus élevé que cela coûterait au gouvernement de construire tout l'ouvrage, dans un délai moindre que celui qui est spécifié, et de garder ce pays pendant vingt ans, mais pratiquement, et de fait, pour toujours.

Moi, pour un, je ne suis pas prêt à donner mon consentement à un tel marché. Mon consentement peut être de bien petite valeur, ma voix n'est que la voix d'un homme, et nous savons que la majorité du gouvernement est forte. Nous avons raison d'en conclure que le gouvernement sait bien conduire et contrôler sa majorité et il y en a peu parmi nous qui s'aventureraient d'espérer que cette mesure ne passera pas, ou qu'elle subira quelque modification ou amendement. Qu'importe, c'est notre devoir de protester contre le marché. J'avoue que quand, la première fois, j'ai reçu l'ordre de me rendre à cette réunion du parlement, j'espérais que le gouvernement avait, d'une manière ou d'une autre, fait un marché que je pourrais approuver. J'ai lu les discours de l'honorable premier ministre, j'ai lu très soigneusement les déclarations d'autres honorables ministres, j'ai lu très minutieusement ces journaux qui sont considérés comme les organes du gouvernement, j'ai essayé de former quelque opinion de ce marché à propos duquel on a fait tant de mystère. Je n'ai jamais cru, et je ne crois pas à présent que la dignité du parlement exigeait que le marché fût tenu secret. Si la dignité du parlement l'exigeait, elle aurait aussi exigé que le secret eût été absolu; mais le trait remarquable de toute l'affaire c'est que ces parties du contrat qui étaient peut-être considérées comme devant probablement créer beaucoup d'objections d'une façon ou d'une autre, ont été abandonnées. Nous avons tous entendu dire qu'il devait être payé à la compagnie \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres, et nous avons entendu dire que les parties du chemin sous contrat devaient être données à la compagnie. Il n'était pas contraire à la dignité du parlement qu'on nous soumit ces détails, quoiqu'il fût tout-à-fait contraire à la dignité du parlement qu'on nous dit que le gouvernement s'était engagé de finir ces sections qu'il doit construire, et une autre section de 90 milles qui n'a jamais été commencée. Je suis convaincu qu'aucun honorable monsieur de ce côté de la Chambre n'a jamais soupçonné ni songé qu'il y eût aucune telle stipulation. Ceci nous a été soigneusement caché; la dignité de la Chambre a été le plus soigneusement protégée. Mais, M. le président, on ne nous a pas dit que le monopole serait aussi bien protégé, que toute compétition serait prévenue; que le syndicat devait obtenir le contrôle absolu du transport dans le Nord-Ouest. Maintenant, quoique je n'aie pas aussi loin que d'autres qui disent qu'au-

cun chemin de fer ne devrait être construit ou appartenir à un gouvernement, je pense que, sous une administration sage et prudente, il serait possible d'adopter une politique par laquelle la ligne-mère et les lignes centrales de chemins de fer qui deviennent maintenant si communes soient construites et possédées en grande partie par le gouvernement, et j'étais tout-à-fait disposé à consentir à aucune proposition pour le transfert de cette ouvrage à une compagnie. En effet, M. le président, je songeais gravement comment le gouvernement devait être reconstruit car je pensais que les occupations de ministre des chemins de fer devaient bientôt cesser, et qu'il n'y aurait plus rien à faire pour lui, excepté peut-être d'administrer les affaires du chemin de fer Intercolonial. Je ne pensais pas qu'un homme de son énergie s'occuperait de présider un département n'ayant pas d'autres devoirs à remplir, et je pensais que nous aurions à passer un bill pour la ré-distribution des sièges dans le cabinet. Je n'ai jamais pensé que nous aurions à nous lier, par des obligations pleines d'objections, à construire les chemins de fer du gouvernement qui devront être continués pour au moins dix ans à venir; je vous assure que si je l'avais pensé, je n'aurais jamais songé à appuyer la mesure introduite par le gouvernement. Je me suis beaucoup fatigué l'esprit à savoir pourquoi on nommait une commission dans toutes les affaires ayant rapport au chemin de fer du Pacifique, et après avoir lu toute la preuve donnée devant la commission, j'essayai d'en venir à quelque conclusion sur le sujet. Si son objet était d'accuser l'ex-ministre des Travaux publics d'avoir agi d'une manière corrompue ou inconvenant ou sans un degré raisonnable de soin et d'habileté dans l'accomplissement de ses devoirs, alors la commission a été un coup manqué. J'ai vu que de grands efforts ont été faits par les commissaires pour trouver une preuve qui aurait eu pour effet de compromettre l'honorable député de Lambton, et je me suis senti satisfait qu'ils devaient faillir, comme ils ont failli. Si l'objet était d'établir certains soupçons qui planaient à propos de l'adjudication des récents contrats, en ceci encore, la commission a grandement failli, et je ne puis à peine penser qu'aucun ministre dût s'attendre à ce qu'aucune autre chose serait prouvée. J'en suis venu à la conclusion que le but de cette commission était de dégoûter le public si entièrement de la construction des chemins de fer par le gouvernement, qu'il serait disposé à l'adoption immédiate de ce marché qui, je le supposais, devait être déposé sur le bureau de la Chambre. Je pense qu'on aurait été loin dans cette voie, si le contrat n'avait pas été une monstrueuse spéculation, injustifiable comme nous l'avons trouvée. Mais le contrat rend plus difficile que jamais l'existence d'une Commission Royale, car je trouve que la construction des chemins de fer par le gouvernement devra être continuée pendant au moins dix ans encore. J'espérais que les parties de ce chemin de fer qui n'étaient pas construites seraient données au syndicat, et que d'autres stipulations seraient faites pour que l'ouvrage soit confectionné sans que le gouvernement s'engage à payer pour ces sections à terminer, ou qu'il n'y ait plus autre chose à faire, que d'employer un ingénieur pour voir si les spécifications ont été bien observées. Mais nous n'avons pas qu'à livrer cet ouvrage au syndicat; nous avons à lui donner en outre \$25,000 et 25,000 acres de terre, et ces terres au lieu d'être prises ainsi qu'elles devaient l'être en vertu du contrat de sir Hugh Allan, devront l'être au choix de la compagnie. Si une telle proposition, comme je l'ai tout d'abord espéré, nous eût été faite, j'aurais certainement senti qu'il était de mon devoir de lui accorder ma considération la plus sérieuse et la plus attentive. Et il est bien possible que, comme *dernier ressort*, comme le seul moyen d'échapper à un pire état de choses, j'aurais pu sentir qu'il était de mon devoir de l'approuver. Mais au point où en sont les choses, j'ai trouvé qu'il était impossible d'approuver ce marché, et je ne puis m'empêcher d'exprimer mon étonnement, que des

honorables députés de l'autre côté de la Chambre—hommes d'affaires, hommes d'expérience, hommes qui réellement et sincèrement, car je pense qu'il y en a dans le parti, ont à cœur les intérêts de leur pays, permettraient à leur esprit de parti ou aux préjugés de parti, d'obscurcir leur jugement, leurs sentiments patriotiques jusqu'au point de les forcer, contrairement, je pense, aux convictions de plusieurs d'entr'eux, de voter pour un tel marché. Je ne puis manquer d'exprimer ma surprise sur ce point. Il a été bien répété que ce n'était pas essentiellement une question de parti. Il serait dans l'intérêt du pays que toutes les questions de ce genre fussent traitées indépendamment des partis. Mais, je crains qu'elle soit traitée comme une question de parti, je le crains non pas dans l'intérêt du parti auquel j'appartiens, mais je crains dans l'intérêt du pays. Si l'opposition était appelée ce soir à imaginer quelques moyens ou plans pour amasser la haine publique sur le parti au pouvoir, je ne crois pas qu'il existerait des moyens plus effectifs que celui de forcer l'approbation d'un contrat comme celui-ci par le parlement, par l'influence de parti et la force de parti. Ce n'est pas comme membre de mon parti que j'ai raison de rejeter l'adoption de ces résolutions. C'est simplement par ce que je me sens indépendant des intérêts de parti que je préférerais de beaucoup que le pays fût sauvé d'une telle affliction, plutôt que de voir le parti auquel j'appartiens reprendre le pouvoir plus tôt qu'il ne le pourrait autrement. Ce n'est que pour cette raison que je regrette sincèrement de voir passer une mesure de ce genre. J'aurais pu présenter plusieurs considérations de plus de poids, du moins dans mon opinion, contre l'adoption de cette mesure, mais je m'abstiens à cause de l'heure avancée, et je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a prêtée.

M. CHARLTON propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Le comité se lève et fait rapport.

La Chambre s'assemble.

NOUVEAU MEMBRE.

M. L'ORATEUR annonce qu'il a reçu de l'officier rapporteur de la division nord du comté d'Oxford, un certificat que James Sutherland, écuier, avait été dûment élu pour représenter ce district dans cette Chambre.

L'honorable membre est introduit par M. Blake et M. Skinner.

Sir CHARLES TUPPER fait motion qu'en admettant James Sutherland, écuier, à prendre son siège sur le certificat de l'officier-rapporteur, cette Chambre recommande encore une stricte adhésion au principe d'exiger la production du certificat ordinaire du greffier de la couronne en chancellerie, du rapport du bref d'élection.

Motion adoptée.

La Chambre s'journe,
à 12.5 a. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 22 décembre 1880.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT D'ÉLECTION.

M. L'ORATEUR présente le rapport du greffier de la couronne en chancellerie annonçant l'élection de M. Sutherland pour le district électoral d'Oxford-Nord.

M. ANGLIN

BANQUE D'ÉCHANGE DU CANADA.

M. DESJARDINS présente un bill pour réduire le capital de la banque d'Exchange du Canada et pour modifier autrement l'acte relatif à la dite banque.

BROCHURES SUR L'ÉMIGRATION.

M. MERNER demande si les brochures qui ont été publiées dans l'intérêt de l'émigration vers les territoires du Nord-Ouest ont été traduites et imprimées en langue allemande, et si elles ont été envoyées en Allemagne, ainsi que le gouvernement se proposait de le faire, l'an dernier, et combien de copies ont été distribuées pour cet objet?

M. POPE (Compton). Les brochures ont été traduites en allemand, et 20,000 copies ont été expédiées en Allemagne pour y être distribuées.

RAPPORT DES INGÉNIEURS SUR LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. BLAKE. Quand le rapport annuel de l'ingénieur sur le chemin de fer du Pacifique sera-t-il soumis à la Chambre? Se propose-t-on de suivre pendant cette session, le même système que celui qui a été suivi l'an dernier, et de fournir, d'avance, pour l'usage des députés, pendant la discussion du contrat du Pacifique, des feuilles du rapport?

Sir CHARLES TUPPER. J'espère être en mesure de déposer le rapport sur le bureau de la Chambre, et de le faire distribuer aussitôt que nous nous réunirons après les fêtes. Je serai heureux de donner d'avance des feuilles à l'honorable monsieur dès qu'elles seront mises sous presse.

CHEMIN DE FER DU LAC SAINT-JEAN.

M. RINFRET demande si le gouvernement a pris une décision, et laquelle, sur la question qui a été prise en considération lors de la dernière session, dans le but d'aider à la construction du chemin de fer du lac Saint-Jean?

Sir CHARLES TUPPER. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision sur la question d'aider à la construction du chemin de fer du lac Saint-Jean.

ACTE DES POIDS ET MESURES.

M. ROSS (Middlesex) demande un état indiquant toutes les nominations et destitutions faites sous l'autorité de l'acte des poids et mesures, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'à date; et les recettes et dépenses sous l'autorité de cet acte, depuis le 1er juillet 1880 au 1er décembre 1880. Ce qui m'engage, dit-il, à faire cette motion ce sont les déclarations contenues dans le rapport du ministre du revenu de l'intérieur. Lorsqu'on introduisit des changements dans l'Acte des poids et mesures en 1879, on nous promit qu'il y aurait une grande réduction dans les dépenses encourues en vertu de cet acte. Le rapport du ministre du revenu de l'intérieur, s'applique naturellement à toute l'année fiscale, et il ne contient pas le moindre indice que la réduction promise dans les dépenses doive être effectuée. J'espère que, lorsque je recevrai une réponse à ma motion, donnant le chiffre des dépenses depuis le mois de juillet dernier, nous aurons des indices de l'exécution des promesses faites il y a un an ou deux, indices plus convaincants que tout ce qui est contenu dans le rapport pour le dernier exercice. Je remarque que, pendant les deux premières et dernières années de la mise en vigueur de l'Acte des poids et mesures, sous l'ancien gouvernement, chaque inspecteur des poids et mesures a perçu une moyenne de \$813, mais que d'après la manière dont les inspections se font maintenant, chaque inspecteur a perçu une moyenne de \$466. Je remarque de

plus que, pendant les deux dernières années de la mise en vigueur de l'Acte par l'ancien gouvernement, la dépense moyenne pour chaque inspecteur était de \$2,096, tandis que la dépense moyenne sous le présent acte a été de \$2,275. Au lieu de l'économie promise par les changements de l'Acte des poids et mesures, nous avons tout-à-fait le contraire. Je trouve aussi que les recettes avant 1879, s'élevaient à une moyenne de 39 pour cent sur les dépenses, mais les recettes sous l'opération de l'Acte des poids et mesures actuellement en vigueur, ne s'élevaient qu'à 21 pour cent des dépenses. Il est aussi assez curieux de constater la différence des montants perçus dans les divers districts du Canada, tel que subdivisé pour les fins de l'acte. Je trouve, par exemple, que dans le district dont le centre est Belleville, chaque inspecteur a perçu une moyenne de \$3,008; dans la division de Hamilton, chaque inspecteur a perçu une moyenne de \$564; dans la division de London, chaque inspecteur a perçu une moyenne de \$170. Je vois, de plus, que dans le district de London, le montant payé pour salaires a été de \$1,534.70, et le montant total perçu par trois officiers a été seulement de \$510.45, ou un tiers de la somme payée pour les salaires. Je remarque des anomalies encore plus étranges ailleurs. Prenons par exemple le district dont le centre est la ville de Québec. Là il y a huit inspecteurs et les perceptions s'élèvent à une moyenne de \$70.56 par inspecteur; c'est-à-dire que les perceptions pour le district se sont élevées à \$564, et les salaires payés à \$2,370.70, ou à un peu plus de quatre fois le total des recettes. Dans le district de Sherbrooke, il est arrivé des choses encore plus dignes de remarques. Le total perçu dans ce district s'est élevé à \$161.06 et les dépenses contingentes à \$106.94. De plus, je constate que, dans le district dont le Cap-Breton est le centre, il a été payé en salaires et pour les dépenses contingentes \$861.54 et il a été perçu \$25.37. Dans le district de Halifax on a payé pour salaires et dépenses contingentes, \$1,854.91, et on a perçu comme revenu \$440. A Yarmouth, c'est encore pis, car le revenu total ne s'y est élevé qu'à \$90.18. A l'île du Prince-Edouard, les recettes de l'inspection des poids et mesures pour toute la province, ne se sont élevés qu'à \$59.42 et il a été payé pour l'administration du bureau \$839.93. A Victoria, les recettes ont été nulles et les dépenses d'administration du bureau se sont élevées à \$164.81. J'ai attiré l'attention de la Chambre sur ces faits en présentant ma résolution, afin que si le gouvernement a entre les mains des renseignements plus encourageants que ceux qui sont contenus dans le rapport du revenu de l'intérieur, il puisse les soumettre et que les honorables députés soient mis en état de constater si le fonctionnement de l'Acte des poids et mesures est plus satisfaisant aujourd'hui qu'il ne l'était autrefois. On se plaignait généralement autrefois du fait que l'Acte était une institution dispendieuse et que son application était vexatoire. J'admets qu'il était dispendieux jusqu'à un certain point, mais en proportion des frais de l'inspection des poids et mesures sous l'ancien régime les recettes étaient proportionnellement beaucoup plus considérables qu'elles le sont maintenant. En second lieu, je maintiens que l'Acte des poids et mesures, tel qu'appliqué autrefois, donnait des résultats beaucoup plus satisfaisants. Sous l'ancien système, les poids et mesures étaient régulièrement inspectés au moins une fois par année; tel que la loi est appliquée maintenant, il n'y a virtuellement peu ou point d'inspection. Je connais des districts qui n'ont pas encore, à l'heure qu'il est, été visités par aucun officier nommé en vertu de la loi. L'attitude que je prends sur cette question est celle-ci: que l'administration qui a fait les changements dans l'Acte des poids et mesures, qui a congédié des officiers, que, je crois elle a remplacés par d'autres, est tenu de donner à la Chambre une explication touchant la destitution de ces employés; et de faire valoir les raisons pour lesquelles un changement aussi complet a été fait dans l'administration d'un département du

service public aussi important. On allègue que ces hommes ne remplissaient pas bien les devoirs de leur charge; je réponds qu'ils ont perçu plus pour le revenu en proportion que les officiers actuels; si l'on dit qu'ils ne visitaient pas les divers districts dont ils étaient chargés, je pourrai démontrer que le plus grand nombre d'entre eux ont visité leurs districts au moins une fois par année, et je démontrerai de plus que, sous le régime actuel, il n'y a virtuellement aucune inspection quelconque.

A part cela, je remarque, dans le rapport du ministre du revenu de l'intérieur, que les dépenses contingentes du département sont extraordinairement fortes en proportion du montant insignifiant perçu par le revenu. Nonobstant le fait que les officiers ne font rien ou presque rien, le département a pris la peine de publier des règlements.

Il a payé pour annonces dans le *Dominion Guide*, \$10; dans l'*Almanach de Slack*, \$30; dans l'*Almanac* publié par la *Gazette* de Montréal, \$50, dans le guide de la Chambre des Communes de Campeau, \$80; dans le *Nord-Western Canada*, de Burrows, \$50; dans une brochure française distribuée au Manitoba, \$50; dans le *Parliamentary Companion*, \$60; et à Bélanger et Cie., \$10; soit une somme totale de \$360 payée en une seule année pour faire savoir à la population du Canada quelle grande institution est cette loi telle qu'appliquée par l'administration actuelle. Après que les officiers nommés il y a quelques années eussent été congédiés et que des hommes plus compétents eussent été nommés à leur place, il devint nécessaire que ces derniers fussent instruits, et je vois qu'une somme de \$845 a été payée à un monsieur pour avoir visité et instruit ces nouveaux officiers, afin d'enseigner à ces derniers à percevoir une somme insignifiante de \$25 dans un cas, de \$70 dans un autre, et dans un autre cas, à retirer \$160 pour les dépenses contingentes et ne rien percevoir du tout. Je vois une autre somme de \$246 payée pour frais de voyage, au sujet de l'établissement de nouveaux bureaux. Peut-être le gouvernement sera-t-il en état de donner une explication complète de ces dépenses, lorsque nous discuterons le budget. Pour le moment, j'attends la réponse à ma motion dans l'espoir que cette réponse m'expliquera plusieurs choses qui me paraissent très loin d'être satisfaisantes.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur aurait, je crois, rendu un grand service en faisant sa motion, s'il n'avait pas fait son discours. La motion est, sans doute, faite dans le but d'obtenir des renseignements que le gouvernement est tout-à-fait prêt à donner et que la Chambre sera peut-être bien aise de recevoir. Un homme ayant dans le parti, l'expérience et la position de l'honorable monsieur, doit savoir que la politique est tout-à-fait étrangère aux questions d'administration comme celle-ci. Ceci n'est pas une question affectant l'administration actuelle ni celle qui l'a précédée. Quel que soit le gouvernement au pouvoir, il est intéressé à ce que les départements soient bien administrés. Quant à la législation, je suppose que le gouvernement actuel, ou au moins quelques membres du gouvernement actuel qui faisaient partie du cabinet de 1873, en sont responsables. L'ancienne administration n'a pas abrogé cette loi, mais l'a appliquée d'après sa manière de voir. Nous savons tous que l'ancien gouvernement et son prédécesseur se fourraient dans un guépier, lorsqu'en appliquant la loi, ils créaient des embarras considérables aux petits marchands en détail, boutiquiers, et les commerçants en général qui font affaire avec la grande masse de la population, et lui fournissait les provisions qui tombent sous les règlements des poids et mesures. Mais l'honorable monsieur, à en juger par son discours, a fait sa motion plutôt pour attaquer le gouvernement qui occupe le pouvoir depuis 1873, que parce qu'il est animé d'un vif désir d'obtenir les renseignements qu'il demande. Il compare les recettes d'il y a une couple d'années avec les recettes

d'aujourd'hui. Si je lis bien la presse réformiste, je constate que la conduite de M. Brunel et du département a été très oppressive. Mais si l'on n'a perçu en amendes et honoraires que la moitié de la somme qui a été perçue avant l'administration du gouvernement actuel, elle ne peut avoir été bien oppressive. Il est du devoir de tout gouvernement de voir à ce qu'il y ait des mesures et des balances justes, et l'Acte présenté, et fondé sur l'expérience des autres nations, a été adopté dans ce but. Je crois, qu'en somme, sous mon ex-collègue, M. Baby, l'administration du département a été conduite avec beaucoup de succès. Je crois qu'avec beaucoup de tact, de patience et de concessions judicieuses, il a réussi à faire disparaître beaucoup d'objections et de mécontentements qui avaient été soulevés par l'application rigide de la loi. Que ce soit la cause de la diminution dans le revenu, c'est affaire de peu d'importance, parce que la loi n'est pas une affaire de revenu mais une affaire de justesse dans les poids et les mesures, et je crois que, par degrés, les commerçants adoptent les poids et les mesures réglementaires.

L'honorable monsieur parle aussi de l'augmentation des dépenses. Il sait que l'Acte a été graduellement appliqué et que l'on est actuellement à percevoir le revenu de l'intérieur, tandis que nous ne procédons actuellement dans les limites de la loi, et dans le même esprit que l'appliquait l'administration précédente, se conformant aux dispositions de l'Acte, n'excédant, ni dans le nombre des officiers ni dans les salaires, les limites fixées par le Parlement. Les renseignements vont être produits immédiatement. L'honorable monsieur a parfaitement raison d'attirer l'attention de la Chambre sur toute dépense injustifiable, ou tout vice d'administration dans une question qui affecte les transactions journalières des masses et de ceux qui trafiquent avec elles.

M. BOWELL. Je suggère que la motion soit amendée en y ajoutant le mot "conduite" pour ces destitutions, s'il y en a eu ; parce que je sais de source certaine que, dans certains cas, l'honorable monsieur était parfaitement justifiable de faire ces destitutions. J'aimerais aussi y ajouter l'année 1878 et un relevé montrant les recettes et les dépenses, en vertu de l'Acte des poids et mesures pour l'année depuis le 30 juin 1877, jusqu'au 1er juillet 1878. Je crois, qu'avec ces amendements, l'honorable député qui a fait la motion, pourra peut-être atteindre plus sûrement son but, en obtenant des relevés comparatifs. Quant à ce qui concerne l'application de l'Acte dans le district que j'habite, elle n'a jamais été aussi efficace auparavant, et jamais les fonctions n'ont été aussi bien remplies que par les officiers actuels.

M. ROSS. Je consens volontiers à accepter l'amendement suggéré par le ministre des douanes. Je puis dire que je suis certain que le premier ministre excelle à mettre en pratique l'axiome "Ote toi de là que je m'y mette." Lorsque lui et ses partisans, au grand avantage du pays, occupaient des sièges de ce côté-ci de la Chambre, on entendait constamment des accusations portées contre le département du revenu de l'intérieur, au sujet des fardeaux excessifs imposés par l'Acte des poids et mesures, et du zèle déraisonnable déployé par les inspecteurs des poids et mesures pour mettre la loi en vigueur. Je crois que les honorables messieurs de la droite ont fait de cette question une question politique lors des élections de 1878. Je connais plusieurs divisions électorales dans lesquelles on en a fait une question politique, et je sais qu'en plusieurs circonstances l'ancienne administration a été accusée d'avoir fait adopter cette loi, tandis qu'elle est le résultat du génie, dois-je dire, du ministre actuel des chemins de fer. Non-seulement, on accusait le parti libéral d'avoir préparé l'Acte, mais on le tenait responsable de tous les effets de son application, et on ne considérait pas comme suffisante de notre part l'excuse allant à dire qu'une bonne loi concernant les poids et mesures était nécessaire. C'est cependant la raison invoquée

par le gouvernement actuel. Je suis heureux de constater que l'honorable monsieur croit à la nécessité d'un poids juste et d'une juste mesure, et j'espère qu'il les appliquera à l'avenir, qu'il les appliquera aux actes et aux intentions politiques de ses adversaires.

M. MILLS. Pour ce qui concerne le ministre des chemins de fer, lorsque nous étions à étudier cette mesure, une tentative fut faite pour accuser l'ancienne administration d'avoir changé la loi des poids et mesures, et d'avoir introduit un nouveau système, et l'honorable monsieur eut la franchise de nier l'assertion. C'était là un des cas heureux où cet honorable monsieur s'est montré impartial vis-à-vis de ses adversaires politiques.

Sir JOHN A. MACDONALD. *Ab uno disce omnes.*

M. MILLS. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que le ministre des douanes propose ses amendements à la motion de l'honorable député de Middlesex (M. Ross). Je crois que la raison pour laquelle l'honorable monsieur a congédié les divers officiers nommés par l'ancienne administration, est parfaitement évidente. Si vous mettiez les noms de toutes les personnes d'une division électorale dans une roue de fortune, que vous tiriez les noms au sort et que vous nommiez les personnes ainsi désignées, il serait impossible que tous ces nouveaux officiers se trouvassent incompétents à remplir les devoirs de leurs charges respectives. L'ancienne administration a nommé des inspecteurs des poids et mesures à divers endroits du pays. Lorsque nous étions à considérer la mesure, j'ai démontré, ainsi que les honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles se le rappellent, qu'ils avaient l'intention de faire, à l'aide de cette loi, ce qu'ils n'avaient pas le courage de faire sans elle—de congédier tous les inspecteurs des poids et mesures, employés en vertu de cette loi, telle qu'elle existait alors. Le premier ministre nia alors cette imputation, et déclara qu'il n'avait jamais agi de façon à justifier une accusation de cette nature. Dans le cas actuel, mes prévisions se sont réalisées, et l'expérience a prouvé que mes appréhensions étaient bien fondées. Les honorables messieurs de la droite ont, en cette occasion, adopté le système américain déclarant qu'au vainqueur appartiennent les dépouilles—non-seulement comme ils auraient pu légitimement le faire, en remplissant les vacances à mesure qu'elles se créaient, mais ils ont changé la loi et ont agrandi les districts d'inspection, où l'inspection se fait aujourd'hui très imparfaitement. Si, comme l'honorable monsieur le dit, aucune plainte n'est portée aujourd'hui contre l'application de l'Acte, c'est en grande partie parce que la loi n'est pas mise à exécution et qu'elle reste lettre morte. Les officiers ont pu recevoir instruction de créer au peuple le moins d'embarras possible. Nous savons que les épiciers et les marchands de nouveautés ne désirent pas que leurs poids et mesures soient inspectés chaque année ; et quelles que soient, selon nous, les exigences de l'intérêt public, les commerçants eux-mêmes, que leurs poids et mesures soient parfaits ou non, ne demanderont jamais qu'ils soient inspectés. Dans cette question, nous ne voyons que les revenus qui découlent de cette source, et comme un honorable monsieur l'a dit, non les avantages que la population du Canada pourra retirer en ayant de bons poids et de bonnes mesures. Nous voyons, par le rapport, qu'il y a eu un relâchement considérable dans la surveillance exercée lorsque les districts avaient peu d'étendue, et que le travail se trouvait à portée immédiate de ceux qui avaient été nommés pour le faire. Nous n'avons aucun besoin des mots ajoutés à la motion par le ministre des douanes. Nous connaissons très bien la cause des destitutions. Aucune plainte n'a été portée contre les employés. L'honorable monsieur dira-t-il que tous les inspecteurs ont été accusés d'incompétence ou de malhonnêteté, que des accusations formelles ont jamais été portées contre eux par le département, que des enquêtes ont été faites au

sujet de ces accusations, que les plaintes étaient fondées et que les employés ont été destitués pour cause ? Nous savons très bien que cela ne peut être, et puisque cela n'a pas été fait, l'administration n'a pas le droit de donner pour raison une prétendue incompétence qui n'a pas été prouvée. Lorsque les honorables messieurs ont eu à faire des nominations dans un nouveau district, ils auraient dû se contenter de choisir, pour ces nominations, des hommes qui étaient employés à cette époque. Il serait tout aussi convenable d'entreprendre d'amender la loi des douanes, de congédier tous les officiers de douane et de faire ensuite de nouvelles nominations, qu'il l'était d'agir comme on l'a fait dans le cas actuel. Le gouvernement a agi d'après le principe "Aux vainqueurs les dépouilles." Il a destitué les inspecteurs nommés par l'ancienne administration et les a remplacés par ses propres amis.

M. BOURBEAU. N'ayant pu entendre les discours des deux honorables membres qui viennent de parler, j'ai compris cependant, que le sujet qui les occupait, était le fait qu'ils se plaignent de la loi concernant l'inspection des poids et mesures. Ces messieurs du parti libéral trouvent moyen de se plaindre parce que leurs amis auraient été démis de leurs charges dans l'inspection de poids et mesures. Et pourtant ces derniers n'avaient pas toujours donné satisfaction; on avait fait payer des droits exorbitants, tant aux marchands qu'aux cultivateurs, lesquels ont manifesté à maintes reprises leur mécontentement. J'ai souvent eu occasion d'observer que cette loi, qui avait été mise en opération par le dernier gouvernement, a été bien plus préjudiciable au public que ne l'est la loi actuelle. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, l'inspecteur qui a été nommé par le présent gouvernement pour remplacer l'ancien titulaire, lorsque ce dernier ne remplissait pas ses devoirs à la satisfaction générale. L'inspecteur nommé par le gouvernement actuel donne satisfaction aux libéraux comme aux conservateurs. Les frais encourus par ceux qui ont des poids et mesures à inspecter sont beaucoup moins considérables qu'autrefois. Si le gouvernement n'en retire pas autant de revenu sous la nouvelle loi, du moins elle donne plus de satisfaction au public et elle a rétabli l'ordre dont le besoin se faisait sentir dans le comté.

Comme l'a très bien dit l'honorable chef du gouvernement, l'inspection des poids et mesures n'a pas été établie dans le but d'en faire une source de revenu, mais plutôt pour maintenir l'ordre entre les vendeurs et les acheteurs, afin que le public fût assuré que les poids et mesures sont toujours justes. On comprend facilement le mécontentement de ceux qui sont obligés de faire quelque déboursement afin de faire ajuster leurs poids et mesures, mais, à tout prendre, le fonctionnement de cette nouvelle loi donne satisfaction générale.

M. SPROULE. La raison que l'on a invoquée pour expliquer pourquoi le revenu produit par l'Acte des poids et mesures avant 1879, a été plus considérable qu'il l'est maintenant, m'a beaucoup amusé. La raison est évidente pour ceux qui comprennent le fonctionnement de l'acte. Un cas s'est présenté à mon observation, dans lequel les balances ont été examinées par l'inspecteur nommé par l'ancien gouvernement, au coût de \$25 pour le propriétaire; tandis que les mêmes balances ont été inspectées par l'inspecteur nommé par le gouvernement actuel au coût de \$11 seulement. Dans un autre cas, le coût sous l'ancienne loi a été de \$17, tandis qu'il n'a été que de \$7, sous le nouveau régime.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. DAWSON demande un état mentionnant les études faites dans l'automne de 1879 et l'hiver de 1879-80, par les officiers chargés des études du tracé du chemin de fer du Pacifique, au sujet de la route méridionale ou ligne riveraine, entre la Roche Rouge, baie de Népigon, et le terminus du Pacifique à la baie du Tonnerre.

Il dit : Ce rapport est très-important, vu qu'il déclare qu'un excellent tracé a été trouvé à un endroit où le pays, à quelque distance à l'intérieur, à partir de la côte, était impraticable. Le rapport est arrivé si tard que je crois qu'il n'a pu être incliné dans les rapports généraux. En consultant cette carte au bureau des chemins de fer, il nous semble que le tracé, décrivant comme il le fait une grande courbe vers le sud, ajoute à la longueur, mais il n'est pas plus long que l'autre tracé, parce que la région qui se trouve à l'intérieur, entre la Roche Rouge et la baie du Tonnerre, est extrêmement difficile. Cette section fut examinée, il y a vingt ans, par des ingénieurs compétents qui la trouvèrent si accidentée qu'un chemin convenable ne peut y être ouvert. Les ingénieurs du Pacifique canadien l'étudiaient depuis dix ans et n'ont pas encore trouvé un tracé praticable pour une voie ferrée. Sans doute, avec des hommes et de l'argent, on peut faire passer un chemin de fer presque partout, comme dans la section 15, mais ce court tracé, entre la baie Népigon et la baie du Tonnerre, dont je veux parler, sera d'une construction facile, tandis qu'il n'ajoutera pas à la distance en tenant compte des déviations qui seraient nécessaires dans le pays accidenté par le tracé intérieur.

M. HAGGART. A ce sujet, je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer, avant de proposer un amendement à la motion, s'il peut fournir le rapport des études faites par M. Austin et M. Cambie, entre le lac Nipissingue et ce tracé de la baie du Tonnerre, pendant la saison actuelle. Ce rapport serait très-utile pendant le débat sur le chemin de fer Pacifique.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas d'objection à ce que ces renseignements soient produits. Ils démontreront que l'étude faite, de Népigon à la baie du Tonnerre, établit le fait qu'un tracé très-avantageux a été trouvé dans cette direction. Je crois qu'il offre la ligne la plus courte qui puisse être trouvée sous le rapport de la construction. Naturellement, si la ligne était dirigée à partir de Népigon, de façon à atteindre la ligne-mère à un endroit considérablement éloigné, elle raccourcirait la distance de Nipissingue à la rivière Rouge et diminuerait la longueur de la ligne à construire. Cependant, un tracé avantageux, beaucoup plus facile qu'on ne l'avait supposé d'abord, a été découvert par l'étude de l'année dernière, faite durant l'hiver, de Népigon à la baie du Tonnerre. Relativement aux observations de l'honorable député de Lanark, je dois dire qu'il n'est pas nécessaire de faire un amendement, parce que je fais préparer aussi rapidement que possible les rapports MM. Austin et Cambie, et j'espère pouvoir les déposer dans quelques jours sur le bureau de la Chambre.

M. BLAKE. Peut-être l'honorable monsieur nous donnera-t-il un court aperçu du résultat de ces études dont l'honorable député de Lanark a parlé.

Sir CHARLES TUPPER. Je puis dire que des études d'exploration ont été faites d'une façon générale dans cette région, il y a quelque temps, mais toute la distance n'avait pas encore été chaînée ni reliée. Nous avons des renseignements qui s'appliquaient à plusieurs années, mais j'ai vu qu'il était opportun, lorsque nous avons été saisis de cette question, de la traiter d'une façon pratique, afin d'assurer la construction de toute la ligne ainsi que du tronçon intermédiaire, en quelque sorte, en démontrant le raccordement incomplet entre les diverses explorations; et MM. Austin et Cambie ont été retenus à cette fin. M. Brunel fut chargé de l'examen du tracé à partir du point où il se dirige au nord du lac Supérieur pour aller au Sault-Sainte-Marie. Il fut chargé d'étudier ce tracé de la rivière à l'Éturgeon à la rivière Espagnole, afin de donner le plus de renseignements possible sur la ligne du Sault-Sainte-Marie; MM. Austin et Cambie ont reçu ordre de continuer et compléter aussi promptement que possible le raccordement avec la ligne-mère, à partir d'un point qui n'avait pas été complètement exploré. Le résultat est celui-ci : Toute la

distance entre le Nipissingue et la baie du Tonnerre est chaînée, soit une distance de 650 milles mesurée à la chaîne. Peut-être que lors de la construction, il sera nécessaire d'allonger cette distance de quelques milles. Le résultat de cet examen est très satisfaisant. Il a démontré le fait, auquel on ne saurait guère attacher trop d'importance, qu'au lieu d'être une région aride, stérile et inhabitable, cette partie du pays, sur un parcours de 200 à 300 milles offre des terres bien boisées, et que cette partie ne sera pas d'une construction très difficile. Il démontre que, sur une distance très considérable, du Nipissingue en suivant la ligne-mère, vers la tête du lac Supérieur, se trouve une région très avantageuse, et qui, nous pouvons l'espérer, fournira un montant très considérable de trafic à cette ligne en procurant les bois et les matériaux qui seront requis pour la colonisation du Nord-Ouest.

M. BLAKE. Et quant aux résultats généraux de l'exploration qui a été faite ?.....

Sir CHARLES TUPPER. Vers la rivière des Espagnols, je ne puis donner de plus amples détails là-dessus, mais je crois que cette partie du pays est très avantageuse.

Motion adoptée.

STATIONS DE SAUVETAGE.

M. CHARLTON, demande copie des documents et correspondances concernant l'établissement de stations de sauvetage dans les eaux de l'intérieur du Canada. Je crois dit-il, que nous n'avons pas de stations de sauvetage dans les eaux intérieures du Canada. J'ai remarqué l'autre jour, en parcourant le rapport de sauvetage des États-Unis, pour l'année expirée le 30 juin 1880, que les opérations de ce département ont été très étendues, et que le nombre de vies sauvées et le montant de propriété recueillie ont été très considérables. Les États-Unis ont 139 stations de ce genre sur la côte de l'Atlantique, 34 sur les grands lac, et 6 sur la côte du Pacifique. L'année dernière, le nombre total des navires perdus a été de 67; le nombre de ceux qui ont souffert de la tempête, 300; le nombre des personnes à bord, 1,989; et le nombre des personnes qui ont perdu la vie, de 9 seulement. Le nombre de personnes amenées à terre au moyen d'appareils de sauvetage, a été de 706; le nombre des navires qui étaient échoués ou dans une situation périlleuse, et qui ont été secourus, a été de 128. Un grand nombre de navires ont été avertis de s'éloigner des endroits dangereux, au moyen de signaux allumés sur les côtes pendant la nuit. Depuis l'organisation de ce département en 1781, le nombre total des sinistres a été de 1,097, la valeur des navires perdus, \$12,330,000; la valeur des cargaisons, \$7,118,000; la valeur de la propriété recueillie \$12,130,000; la valeur de la propriété perdue \$8 291,000. Le nombre des personnes à bord des navires qui ont été perdus pendant cette période est de 10,381, et le nombre des personnes sauvées de 10,010. Le nombre de ceux qui ont perdu la vie est de 371, et sur ce nombre 183 ont péri dans les naufrages où les appareils de sauvetages ne pouvaient être utilisés. Le nombre de personnes abritées par ce département du service public durant la même période, a été de 2,203. Les statistiques démontrent clairement l'importance de ce service pour la marine marchande des États-Unis, et je crois que cette question mérite la considération du gouvernement, s'il n'a pas déjà pris en considération la question de savoir s'il ne serait pas à propos d'établir de telles stations, non seulement sur les côtes, mais aussi dans les eaux intérieures du Canada. Nous avons, sur nos grands lacs, plusieurs endroits qui sont très dangereux, et où il y a eu un grand nombre de sinistres—comme, par exemple, à Long Point, sur le lac Érié. Je ne puis fournir des renseignements précis au sujet du coût de ces stations de sauvetage. Je crois que le nombre de personnes employées à chaque station est ordinairement de six. Des maisons sont construites à quelque point convenable sur la côte et des pontons conductrices sont posées pour lancer les bateaux de

Sir C. TUPPER

sauvetage dans le rascasse. Il y a des appareils pour ramener à la vie les marins naufragés, des médicaments, des couvertures, de la flanelle et autres articles de cette nature. Il y a naturellement des bateaux de sauvetage, des mortiers pour lancer les câbles, et tous les autres appareils nécessaires. Le poste des six hommes fait la patrouille sur la côte pendant la nuit. Si l'on aperçoit des navires dans une situation périlleuse, on leur fait des signaux au moyen de lumières, et des renseignements sont envoyés à la station afin que le bateau de sauvetage et les autres accessoires puissent être transportés sur la scène du sinistre. Je ne crois pas que les dépenses de ces stations puissent être très fortes; et mon but en faisant cette motion, est d'attirer l'attention du gouvernement sur cette question. Bien que nos revenus ne puissent nous permettre de très grandes dépenses pour cette fin, je recommande humblement au gouvernement l'opportunité d'établir quelques-unes de ces stations à quelques uns des points les plus exposés de nos eaux intérieures.

Motion adoptée.

IMMIGRATION.

M. GLEN demande un état donnant le nombre d'émigrants arrivés en Canada chaque mois et chaque année, depuis 1875 jusqu'à 1880, inclusivement; aussi, un état donnant le nombre d'émigrants venant de l'étranger et de chacune des provinces du Canada, qui se sont rendus dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, dans chaque mois de chacune des dites années. Je demande ces renseignements, dit-il, afin de démontrer que le plus grand nombre des immigrants sont arrivés en ce pays pendant la saison de la navigation et aussi que ceux qui vont au Manitoba s'y rendent aussi pendant la saison de la navigation. Si nous avions un chemin de fer construit sur notre propre territoire, par lequel nous pourrions transporter les immigrants au Manitoba, nous les empêcherions par-là d'aller sur le territoire américain et il nous serait plus facile de les retenir dans le pays.

M. POPE (Compton). Je ne crois pas qu'il soit possible pour nous de donner ces renseignements. Il n'y a pas de doute que l'honorable monsieur a raison lorsqu'il dit que l'immigration a lieu durant la saison d'été, mais il n'est pas nécessaire de produire un rapport pour démontrer ce point.

M. BLAKE. Si les registres de l'immigration des pays étrangers au Canada sont exacts, ils doivent nous donner le nombre des immigrants qui arrivent ici et l'époque de leur arrivée, le nombre de ceux qui arrivent par chaque navire, de sorte que je ne puis voir qu'il y ait quelque difficulté à obtenir un relevé mensuel de l'immigration étrangère. Si le département n'est pas conduit d'après ce principe, j'aimerais à savoir comment nous pouvons connaître le nombre des immigrants qui arrivent en ce pays?

M. POPE. Je ne puis pas donner un relevé mensuel qui soit exact, mais je puis donner un relevé pour toute l'année. Le nombre d'immigrants qui se rendent au Manitoba n'est pas connu du département.

M. BLAKE. Je suis un peu alarmé d'apprendre que l'honorable monsieur n'a aucun moyen de savoir combien d'immigrants sont allés au Manitoba. Nous n'avons donc aucun moyen de savoir à quel chiffre s'est élevée l'immigration au Manitoba.

M. POPE. Je veux dire que je n'ai aucun moyen de savoir exactement le chiffre de l'immigration par mois au Manitoba.

Sir JOHN A. MACDONALD. Le mieux serait de laisser adopter la motion, avec l'entente que les renseignements les plus complets que le département peut fournir seront soumis.

Motion adoptée.

TERRES DU CHEMIN DE FER.

M. GLEN demande des statistiques et autres informations sur les quelles ont été basés les plans et les prix adoptés en 1879 pour les ventes de terres de chemins de fer et de préemption et les règlements aujourd'hui en vigueur.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas d'objection à la motion; mais peut-être puis-je dire que la raison pour laquelle diverses zones et divers prix ont été établis était que le gouvernement croyait naturellement que les terres les plus voisines du chemin de fer auraient une valeur plus grande que celles qui sont plus éloignées.

M. BLAKE. Je suis charmé d'entendre une déclaration autorisée du chef du gouvernement, si radicalement opposée à la doctrine que ses partisans ont exposée depuis quelque-temps, savoir que les zones les plus éloignées ont autant de valeur que les zones les plus rapprochées, et que cinquante millions d'acres de terre, près de la voie ferrée, ne valent pas mieux que cinquante millions plus loin. Je m'accorde parfaitement avec l'honorable monsieur, mais il ne s'accorde pas avec ses partisans sur ce point.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je suis bien aise que l'honorable monsieur et moi nous puissions être d'accord sur quelque chose. Il est tout à fait évident que les terres près du chemin de fer valent plus que celles qui sont plus éloignées, et je crois qu'on pourra voir que les honorables messieurs qui agissent de concert avec moi, prennent, comme le gouvernement et moi-même, la moyenne entre les terres les plus voisines et celles qui sont les plus éloignées.

M. MILLS. Il n'est donc pas vrai de dire que la distance donne plus de relief au paysage.

Sir JOHN A. MACDONALD. Elle donne plus de relief; elle n'augmente pas la valeur.

Motion adoptée.

BUREAU DE POSTE DE VANKLEEK HILL.

M. ROUTHIER demande :

1. Copie de toute correspondance et de tout document se rapportant à la démission de Duncan McDonald, ci-devant maître de poste de Vankleek Hill, dans le comté de Prescott;
2. Copie de toute correspondance échangée entre le maître-général des postes et le nommé McLaurin, maître de poste actuel de Vankleek Hill, touchant sa nomination à la dite charge, le salaire qu'il reçoit, et en général touchant l'administration du dit bureau de poste.
3. Copie de toutes instructions données au dit McLaurin, concernant la tenue du dit bureau de poste de Vankleek Hill."

Motion adoptée.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Motion :

" Copie de tous arrêtés du Conseil, correspondance, rapports et documents relatifs au contrat pour les deux sections de 100 milles chacune du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de la rivière Rouge; et touchant l'annulation d'aucun des dits contrats, l'exécution des travaux sur ces sections, et leur coût.

M. BLAKE. On prétend que les contrats pour les deux sections de 100 milles chacune, à l'ouest de la rivière Rouge, ou dans tous les cas, l'un de ces contrats, ont été annulés, et que les travaux, dans les deux cas, sont exécutés par le gouvernement en vertu de quelque arrangement par lequel les entrepreneurs sont devenus contre-maîtres pour le gouvernement. Je crois qu'il serait bon d'avoir tous les documents à ce sujet.

Motion adoptée.

M. BLAKE propose une adresse demandant la carte indiquant les octrois que l'on se propose de faire au chemin de fer du Pacifique, aux termes du contrat déposé sur le bureau de la Chambre, en tant que les renseignements actuels permettent de les indiquer.

On se rappelle, dit-il, que sous l'ancien système, l'honorable

chef du gouvernement produisit une carte, indiquant les sections alternatives des terres du chemin de fer, et je suppose qu'on prépare en ce moment, une carte semblable dans le département, pour indiquer au moins les endroits où les terres du chemin de fer seront choisies, dans tous les cas, en tant qu'elles peuvent être choisies dans la zone de 24 milles. Je crois que ce serait là une précaution raisonnable, et cela devrait être fait maintenant si ce n'a pas encore été fait.

Sir JOHN A. MACDONALD. Ainsi que l'honorable monsieur le com. rend, le plan est celui-ci : il y a six rangs de townships de chaque côté; chaque section alternative, dans ces townships, doit être donnée au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien, pour former les 25 millions d'acres, y compris les sections de la baie d'Hudson et les sections des écoles; quatre sections sont mises de côté dans chaque township. Il sera probablement constaté qu'il y a des gens qui se sont établis sur quelques-uns de ces terrains avant que les arpentages eussent été faits, et il faut que leurs droits soient protégés. L'honorable monsieur peut calculer lui-même l'étendue de terrain qui doit être donnée dans chaque township, moins l'étendue inconnue des terrains occupés par les *Squatters*. Mais je puis dire qu'en chiffres ronds, les terres qui se trouvent le long de la ligne, depuis la limite ouest du Manitoba jusqu'à Jasper House, au pied des Montagnes Rocheuses, auront une étendue totale de 11,000,000 d'acres.

M. BLAKE. Pour en arriver à ce chiffre, faut-il retrancher les terres impropres à la culture et les lacs?

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que non, mais je n'en suis pas certain. J'ai demandé à l'arpenteur général de me donner, en chiffres ronds, l'étendue de ces terres, et il m'a dit qu'elles avaient une étendue d'environ 11,000,000 d'acres. Quant au reste, l'honorable monsieur verra, par le contrat, que, dans le but d'encourager la compagnie du Pacifique à construire le plus grand nombre d'embranchements possible, nous lui donnons les sections alternatives le long de la ligne de tout embranchement qu'elle construira, afin de compléter les 25,000,000 d'acres. Mais si elle ne construit pas d'embranchement, ce qui manque devra être complété au moyen de terres choisies de consentement mutuel entre la compagnie et le gouvernement.

M. BLAKE. Naturellement, je savais de quelle manière cette différence serait trouvée, mais il me semblait qu'une carte pouvait être faite pour indiquer où ces terres du chemin de fer qui pourront être données dans la zone de 24 milles, se trouvent. Je ne savais pas que c'était l'intention d'exempter les terres du Manitoba des effets de cette concession de terres, mais peut-être l'honorable monsieur croit-il que l'étendue dans cette province serait si peu considérable qu'elle ne vaut pas la peine qu'on la mentionne?

Sir JOHN A. MACDONALD. Oui.

M. BLAKE. Donc, nous pouvons considérer que la zone de 24 milles sera, en substance, depuis la limite ouest du Manitoba jusqu'à la passe de Jasper House?

Sir JOHN A. MACDONALD. Le renseignement fourni m'a été donné en réponse à une demande que j'ai faite dans mon département, et je ne voudrais pas être engagé par ce renseignement. Le rapport fournit plus de renseignements que l'honorable monsieur dit en avoir besoin.

M. MILLS. Le rapport indiquera-t-il les lots actuellement occupés entre la limite ouest du Manitoba et le Fort Ellice? Il doit y avoir une grande étendue de terres occupées dans cette région.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois qu'il n'y a pas de renseignements bien précis quant aux *squatters* qui entrent sur notre territoire par tous les points de la frontière. Il est impossible de dire où ils sont tous. Naturellement, le rapport indiquera franchement tous les terrains

concedés, vendus ou sous contrat de vente, donné en homestead, ou dont on a disposé autrement.

Motion adoptée.

MODIFICATIONS DANS LE CHEMIN DE FER PACIFIQUE.

M. Blake, propose, qu'un ordre de la Chambre soit émis demandant

(1.) Un état indiquant en détail les diverses modifications et changements faits dans le tracé, le plan ou autrement, par le moyen dequels le coût estimatif de la section du chemin de fer du Pacifique entre Kamloops et Yale a subi, en avril 1880, une réduction sur l'estimation de 1878; et un état du montant de la dite estimation de 1878; aussi un état indiquant, en détail, les diverses modifications et changements subséquents, par le moyen desquels l'estimé d'avril 1880, a subi une nouvelle réduction en décembre 1880; aussi un mémoire des quantités et des prix accordés par suite des diverses modifications et changements mentionnés dans chaque dit état, et les détails se rapportant à la nature de la ligne projetée telle que l'on se proposait de l'exécuter d'après chacune des dites trois estimations, y compris les renseignements sur les pentes et l'alignement, tels que donnés dans le rapport de M. Cambie pour 1878, et la description et la nature des ponts, ponceaux et autres travaux d'art, et autres ouvrages d'après chaque estimé et de tous les autres détails servant à démontrer quelle aurait été la nature de la ligne d'après chacune des trois estimations.

(2.) Des états semblables quant à la section comprise entre Yale et Port Moody.

(3.) Des états semblables quant à la section comprise entre la Baie du Tonnerre et Selkirk.

(4.) Des états semblables quant à la section entre Selkirk et Jasper.

(5.) Des états semblables quant à la section comprise entre Jasper et Kamloops;

(6.) Des profils des dites diverses sections suivant chacun des dits projets de construction.

Il est parfaitement connu, dit-il, au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien, que diverses estimations ont été faites, à différentes époques, par l'ingénieur-en-chef et d'autres officiers, quant au coût de cette entreprise et des diverses parties de cette entreprise. Ces estimations varient naturellement, même lorsqu'il n'y a pas de changements dans la nature des travaux, à mesure que de plus amples renseignements sont recueillis par les ingénieurs, et il est devenu plus facile de fixer d'une façon plus précise, le coût de l'entreprise. Mais ils ont varié aussi, pendant ces dernières années, pour une autre raison qui s'explique facilement: les changements dans la nature des travaux projetés. Quelques personnes, pas en cette Chambre, où nous sommes tous bien renseignés, intelligents, tous impartiaux et bien disposés, tous des hommes intelligents,—mais quelques personnes ignorantes, mal renseignées, partiales et mal disposées, en dehors de cette Chambre—ont comparé les estimations faites de ces diverses espèces de travaux les unes avec les autres, comme s'il n'y avait pas du tout de différence dans la nature des travaux. Il est convenable que nous, nous puissions constater également quelles ont été les diverses estimations des ingénieurs, et quelles ont été les différences dans la nature des travaux qu'ils ont estimés. Jusqu'à une époque relativement récente, à l'exception d'un seul cas, dont je parlerai dans un instant, la ligne que nous nous préparions à construire était un chemin de fer de première classe. Quant à la nature des travaux d'art, il devait être semblable à l'Intercolonial. Quant à ses pentes et à l'établissement du tracé, il devait être de beaucoup supérieur à la moyenne de tous les chemins de fer de ce continent; et quant à la partie comprise entre le lac Supérieur et Jasper House, il devait être infiniment supérieur, au point de vue du commerce se dirigeant vers l'Est, à n'importe quelle ligne de la même longueur—soit environ 1,500 milles—sur ce continent. Ce sont là les caractères généraux du chemin. Quant à la nature des travaux d'art et quant aux pentes, à l'établissement du tracé, et aux courbes, le type de l'Intercolonial a été adopté, et l'on nous promettait que, même à travers les montagnes et les forêts, nous aurions un chemin de fer de première classe, comme dans la région des prairies, et à travers cette section où les travaux seront le plus dispendieux, depuis la rivière Rouge au Lac Supérieur où l'on atteint nos côtes maritimes intérieures.

Sir JOHN A. MACDONALD

J'ai l'intention, en donnant les raisons de cette motion, de démontrer à la Chambre, partie en consultant les documents authentiques, que je suis justifiable de ma conduite en cette occasion. La meilleure manière de mettre à profit les estimations et les types employés, pour traiter cette question, est peut-être de consulter le rapport de l'ingénieur en chef pour 1877, qui contient d'abord un sommaire des résultats obtenus préalablement, et s'applique ensuite aux travaux de l'année. Je me propose, en premier lieu, d'examiner ce qu'on appelle la section de la Colombie anglaise, qui, dans ce rapport, commence à la Passe de la Tête-Jaune et se prolonge jusqu'à Port Moody. Le premier tracé praticable qui ait été trouvé, tel qu'il appert au rapport de l'ingénieur en chef, à une date aussi reculée que 1871, est celle qui a été ultérieurement adoptée; et c'est une preuve remarquable des grandes difficultés entrevues par les ingénieurs et des gouvernements successifs qui se sont occupés de cette question, qu'ayant, dès 1871, trouvé le tracé le plus praticable qui a été définitivement adopté, nous ayons été presque constamment occupés, depuis cette époque, à chercher à trouver un autre tracé qui pût offrir un passage des Montagnes Rocheuses à la côte du Pacifique, qui fût plus facile que celui que nous avons été obligés d'adopter en dernier ressort. Je ne me propose pas le moins du monde de mettre en doute la sagesse de ce choix qui peut être bon; je dis tout simplement que nous avons trouvé le premier tracé praticable en 1871, et que nous avons essayé constamment depuis à nous dispenser de l'adopter, à cause des difficultés de construction qu'il présente, mais que nous avons été forcés d'y revenir. Parlant des opérations de 1871, l'ingénieur en chef, M. Sandford Fleming, s'exprime comme suit dans son rapport:

"On constata de plus que, de Kamloops, il était possible d'atteindre le côté en suivant le cours des rivières Thompson et Fraser, la ligne se terminant à un excellent port sur Burrard Inlet.

"On s'assura donc ainsi qu'une ligne de chemin de fer était praticable sur la région entière des Montagnes Rocheuses, bien que quelques-unes de ses parties entraîneraient des dépenses énormes.

"Le rapport portant la date du 10 avril, que j'ai eu l'honneur de soumettre, signalait d'une façon générale les avantages de cette ligne, comparés à ceux de la présente voie ferrée qui s'étend de San Francisco à New-York.

"Ces travaux de génie, dont la nature et l'importance règlent le coût de la mise en opération d'un chemin de fer et le transport des marchandises, promettent d'être beaucoup plus favorables sur la ligne canadienne.

"Le chemin de fer Pacifique américain atteint à quatre endroits différents une latitude au-dessus du niveau de la mer, plus que double de celle du point le plus élevé de la route canadienne, et sur un espace de 7,300 milles consécutifs, entre San Francisco et New-York, il n'a pas d'altitude aussi basse que le point le plus élevé de la ligne à la traversée de la passe de la Tête-Jaune.

"Quant à ce qui concerne la distance, on a estimé que de Burrard Inlet à Montréal, elle serait de 633 milles moins grande qu'entre San Francisco et New-York.

"On a calculé, en même temps, que, par la route canadienne, New-York, Boston et Portland se trouveraient de 300 à 500 milles plus rapprochées de la côte du Pacifique à Burrard Inlet, qu'elles ne le sont aujourd'hui de San Francisco, le terminus de la ligne traversant les Etats-Unis.

"La distance d'Angleterre en Chine se trouverait également raccourcie de 1,000 milles par la ligne canadienne.

"Les avantages remarquables promis par les explorations de la première année (1872), ne peuvent s'obtenir sans rencontrer des obstacles qui nécessiteront des travaux de construction formidables. De fait, on avait découvert une ligne praticable, mais les renseignements obtenus, à l'aide d'une exploration nécessairement rapide et imparfaite, indiquaient aussi que pour faire passer un chemin de fer dans des gorges aussi abruptes que celles des rivières Thompson et Fraser, il fallait se résoudre à des dépenses énormes. De fait, les difficultés semblaient si considérables que nous n'aurions pas été justifiables de recommander l'adoption de la route découverte sans avoir épuisé tous les efforts pour obtenir une ligne suffisamment avantageuse et moins coûteuse.

"Conséquemment, en 1872, le personnel des ingénieurs fut réorganisé de façon à permettre de faire des explorations sur une plus grande étendue de pays."

L'ingénieur procède ensuite à donner le détail des autres opérations qui se sont continuées pendant cette année et les années subséquentes, dans le but de découvrir un tracé plus facile. Je passe aux travaux de 1874, année pendant laquelle

on a étudié la section depuis Port Hope jusqu'à Burrard Inlet. Le rapport contient ce qui suit à ce sujet :

“ Les arpentages faits cette année depuis Port Hope jusqu'à Burrard Inlet, ont été assez satisfaisants pour établir le fait que la ligne était tout-à-fait praticable et que les pentes étaient avantageuses, quoiqu'il fût cependant nécessaire de faire des dépenses considérables pour jeter des ponts sur des rivières larges et profondes. Il faudra nécessairement trois tunnels ayant une longueur totale de 3,400 pieds, mais les travaux d'excavation ne présenteront de difficultés que dans deux ou trois autres endroits.

“ Il fut considéré comme important d'obtenir des renseignements exacts, afin de donner un aperçu fidèle des difficultés qu'il y aurait à rencontrer en traversant les gorges du Fraser et du Thompson inférieur. Le personnel de l'exploration n'était pas assez nombreux pour qu'il fût possible de noter exactement tous les obstacles sérieux qui se présentent successivement sur un espace de soixante-dix milles, il fut jugé convenable, vu les circonstances, de prendre comme moyenne une section des gorges et de l'examiner; en conséquence, on entreprit une étude d'essai pour l'établissement de la ligne, sur une distance de quatorze milles, l'arpentage établi qu'il faudrait une longueur totale de tunnel de 6,385 pieds et de formidables tranchées dans le roc. Toutefois, on pourrait obtenir des pentes onduleuses et faciles.”

Ainsi en vue d'établir, dans le temps, une moyenne de la nature des travaux, on prit pour point de comparaison une gorge moyenne, et cette gorge seule fut explorée. Je n'ai pas besoin de dire que c'était là un procédé très sommaire, bien que ce fût peut-être le seul procédé possible pour obtenir une estimation des difficultés offertes par les travaux. Mais en 1877 les choses allaient mieux, et un rapport plus détaillé fut fait. L'ingénieur nous donne dix différents tracés praticables, au sujet du coût desquels il dit :

“ Il aurait été désirable, pour établir une comparaison, d'avoir des estimations suffisamment exactes sur le coût de chaque tracé, mais le résultat ne peut être atteint avant l'achèvement des études régulières pour l'établissement des lignes.”

Il procède ensuite à énumérer les difficultés qui existent.

“ Il est excessivement difficile, même avec les données suffisantes pour déduire la quantité actuelle des travaux, de produire un devis estimatif exact du coût des travaux à cause surtout de l'incertitude du prix de la main-d'œuvre. Il est impossible de prévoir les salaires que l'on sera obligé de payer. Depuis ces dernières années, le prix de la main-d'œuvre est beaucoup plus élevé sur la côte du Pacifique que sur celle de l'Atlantique; et il n'est pas possible de prédire ce qu'il sera dans les années à venir. La valeur du travail entre pour une si large part dans le coût d'un chemin de fer, que toutes les estimations des dépenses sont des simples conjectures, si le prix de la main d'œuvre n'est pas préalablement établi.

“ Il est possible toutefois de faire une estimation comparative en prenant comme base les prix payés pour l'exécution des travaux publics récemment achevés.

“ Le chemin de fer Intercolonial pourra dans ce cas servir de type, et les estimations seront basées sur le prix du travail durant la construction de cette ligne. On pourra y ajouter un pourcentage au gré d'un chacun, équivalant à toute augmentation dans les prix qui pourraient affecter la section ouest de la ligne du Pacifique.

L'ingénieur ajoute qu'en basant son estimation sur ces chiffres, c'est-à-dire sur la présomption que le coût de la main-d'œuvre, etc., serait le même que pour le chemin de fer Intercolonial, laquelle présomption était prise comme point de comparaison, offrirait, sans doute, un procédé très imparfait pour calculer le coût relatif, il estime le coût du tracé qu'il adoptait alors à \$35,000,000, mais il continue comme suit :

“ Ces devis sont basés sur la théorie que les travaux devront être du même type que ceux du chemin de fer Intercolonial.

“ Toutefois le montant des dépenses peut être réduit, d'abord par l'introduction des ouvrages en bois en treillis à la place des solides remblais en terre ou en pierre, et en substituant les constructions temporaires aux constructions permanentes, nécessairement plus coûteuses. On peut faire usage de divers expédients pour limiter la dernière dépense, surtout en faisant des travaux peu solides qu'il faudra remplacer dès qu'ils tomberaient en ruines par des ouvrages plus durables. Par ce moyen nous pouvons réduire les premières dépenses, mais avec la perspective d'être obligés plus tard de dépenser beaucoup plus.

“ Il est difficile de déterminer, dans de telles circonstances, jusqu'à quel point on doit avoir recours à ces constructions temporaires, et on ne saurait établir une juste comparaison entre chaque tracé, à moins d'adopter le même type pour tous. En conséquence, il paraît opportun de prendre comme type le chemin de fer Intercolonial, où des travaux solides et permanents ont en général été exécutés.

“ Les caractères généraux d'une ligne de chemin de fer influent beaucoup sur l'avenir de son trafic et sur le coût de son entretien et de son exploitation. La route qui possède les pentes les plus douces, le tracé le plus droit, la rive la plus solide et pouvant être entretenu à peu

de frais est celle qui est en mesure de transporter les marchandises aux conditions les plus avantageuses.

“ Sous ce rapport, il n'y a pas de doute que la ligne No. 2, ayant son terminus à Burrard Inlet, est la meilleure.”

C'était là l'état de choses en 1877. Des études pour l'établissement du tracé avaient été faites sur une partie d'une gorge, et le coût de ces quatorze milles était pris comme le coût moyen des soixante-dix milles de constructions de ce genre dont elle faisait partie; mais nous avions, comme l'ingénieur le dit, nulles données propres à nous permettre de juger d'une façon tant soit peu précise, de la nature des travaux, ou aucun indice pouvant nous dire quel serait le coût des travaux, vu qu'il dépendait du prix de la main-d'œuvre. Avec ces renseignements imparfaits, et en prenant comme type le prix de la main-d'œuvre, lors de la construction du chemin de fer Intercolonial, il estime à \$35,000,000 le coût de la ligne entre la passe de la Tête-Jaune et Burrard Inlet. Mais un grand pas a été fait en avant durant l'année suivante, alors que le rapport de M. Smith, le sous-ingénieur en chef, explique ce qui a été fait pour découvrir plus particulièrement ce que ces travaux coûteraient en jugeant de la classe des travaux, sans tenir compte du coût de la main-d'œuvre. L'ingénieur, en expliquant sur quoi se basait son estimation du coût de la section de la Colombie anglaise, disait :

“ Ces estimations, comme il est dit dans les rapports, comprennent tout ce qui est nécessaire pour compléter le nivellement de la voie avec de solides remblais, des ponts en fer et généralement avec des constructions durables comme celles de la ligne intercoloniale, et aussi le coût du ballastage, des édifices, du matériel roulant, stations, ateliers, paraneiges et clôtures, en un mot toutes les dépenses supplémentaires indispensables à la construction et au parachèvement d'une ligne possédant autant de solidité et un équipement aussi complet que le chemin de fer Intercolonial; basant les calculs du coût sur les mêmes données, la même valeur des matériaux et le même prix moyen du travail que l'Intercolonial.”

“ Il est très probable que ces estimations seront trop basses pour la nature des travaux en question, car le prix de la main-d'œuvre de toute espèce est plus élevé sur la côte du Pacifique que le long du parcours de l'Intercolonial. Ce coût, néanmoins, peut être réduit en n'employant la pierre et le fer, que pour les constructions les plus importantes, et les ponts sans de forts remblais. Il y a assez de bois le long de la ligne pour construire et renouveler les constructions légères, lorsqu'il sera nécessaire. Mais, comme l'augmentation du coût, si elle se produit, sera dans la même proportion sur chaque tracé, ces estimations permettent une comparaison entre les divers tracés aussi exacte que les données obtenues le rendent possible.

“ Ces données étant imparfaites, par suite de la perte des plans et profils d'une partie des plans No. 2, dans l'incendie de 1874, qui détruisit les bureaux des ingénieurs à Ottawa, on a cru bon de refaire les études, et, pendant la dernière saison, sept expéditions se sont divisées ce travail.

“ L'établissement du tracé a été sérieusement étudié et on a fait tous les efforts possibles pour réduire le coût à son minimum. Par l'emploi d'un grand nombre de courbes d'un rayon exceptionnellement petit, une quantité considérable d'excavations, tant en tunnel qu'en tranchées, a été évitée, et même la ligne a été, à certains points rapprochée assez près des rivières pour nécessiter d'ouvrages propres à protéger la ligne contre les crues; tandis que l'inclinaison des pertes, au lieu d'être de 1 1/2 à 1 comme sur les autres tracés, a été fréquemment augmentée de 1 à 1, pour réduire le travail d'exécution.”

Au moyen de ces renseignements, au moyen de cette estimation trop basse du coût de la main-d'œuvre, l'ingénieur en chef a estimé que l'entreprise coûterait \$36,500,000 en passant par la Passe de la Tête-Jaune, par les rivières Fraser et Thompson, jusqu'à Port Moody; si elle était continuée jusqu'à la baie des Anglais, elle devrait coûter \$37,100,000. C'est là l'estimation de M. Smith, faite d'après une étude pour l'établissement de toute la ligne. J'ai exposé les données sur lesquelles M. Fleming avait basé son estimation, et elles étaient évidemment très imparfaites, mais nous avons maintenant une étude faite avec soin, qui contient des renseignements assez complets concernant les détails sur lesquels M. Smith base son estimation. A la page quarante-neuf du rapport du sous-ingénieur en chef, il dit :

“ Pour une contrée montagneuse, les rampes, sur ces trois tracés, sont relativement avantageuses; leur maximum est de 1 pour cent ou 32-80 pieds par mille, à l'exception des tracés par Hute et Dean Inlets, en passant à travers les montagnes des Cascades où les rampes varient de 60 à 100 pieds par mille.”

Mais je n'ai pas besoin de citer plus au long cette partie du rapport, vu que ces tracés ne sont plus en cause. L'annexe auquel j'ai fait allusion, contient le rapport de M. Cambie, ingénieur contrôleur des études de la Colombie anglaise. Il démontre que, dans le cas de ce tracé, désigné sous le No. 2, il sera nécessaire d'ajouter le coût de la continuation de la ligne jusqu'à Coal Harbor dans le Burrard Inlet, une distance de 12 milles, disons \$600,000, ou à la baie des Anglais, quinze milles, à un coût de \$900,000. Les raisons données sont que Port Moody, quoique son havre soit assez bon pour son étendue, est très petit et tout-à-fait insuffisant pour le trafic transcontinental, et qu'en conséquence, pour avoir une bonne ligne pouvant transporter le commerce de l'est, il nous faut ajouter aux frais, selon que nous choisirons les douze milles ou les quinze milles additionnels, la somme de \$600,000 ou de \$900,000. Le plan actuel, cependant, n'a en vue que la construction de la ligne jusqu'à Port Moody, qui sera le terminus. De sorte que nous pouvons nous en tenir à l'estimation de \$36,500,000 que j'ai déjà donnée. Maintenant, il ne faut pas oublier que, pour réduire l'estimation à \$36,000,000 on a été obligé d'avoir recours à un système de rampes très fortes. Il y a sur le tracé que nous avons maintenant à examiner, un nombre considérable de rampes très fortes, que je ne mentionnerai pas au long; mais je puis dire que sur les rampes s'élevant vers l'est de '70 à '80, il y a 32.20 milles ou 6.74 pour cent sur le tout. Entre 80 et 100, il y a 66.06 milles ou 15.42 pour cent; ce qui est la pente la plus raide de la ligne. Élévation vers l'ouest, entre '60 et '70, il y a 11 milles; entre '70 et '80, 8.55; entre '80 et '100, 27.74 milles. La longueur des courbes a été trouvée très considérable, la moyenne du total des courbes étant de 42.10 sur toute la distance de 493 milles, mais ce n'est pas tout ni la majeure partie. Prenant comme minimum des courbes de 4°, nous trouvons qu'il y a 36.75 milles de courbes de plus de 4° et de moins de 5°, au-dessus de 5° et au-dessous de 6° 3.11 milles au-dessus de 6° et au-dessous de 7°, 1.25 milles; au-dessus de 7° et au-dessous de 8°, .16 de mille donnant des courbes d'un aussi petit rayon que 716 pieds d'après le système de construction proposé dès 1873, produisant les estimations du coût dont j'ai parlé, sur la base quant à la main-d'œuvre dont j'ai aussi parlé. Ensuite nous arrivons à l'autre rapport—le rapport spécial de M. Fleming, au sujet des entreprises proposées pour la section centrale, la section de Yale-Kamloops. Dans ce rapport qui porte la date du 22 novembre, et est basé sur le coût probable du chemin d'après les soumissions qui étaient alors adressées au département et qui ont été sanctionnées depuis par la Chambre, il dit :

"Ceux qui ont fait les études et les calculs me disent que les quantités ont été portées au plus haut chiffre, et que dans l'exécution, elles pourront être considérablement réduites."

C'est là un sujet de réduction parfaitement légitime et qui ne modifie pas la nature des travaux. Il continue :

"Je suis convaincu, de plus, qu'en faisant une étude extrêmement soignée de l'établissement final du tracé, en raccourcissant les rayons de courbure en quelques endroits, en ajustant le tracé aux sinuosités, et grandes irrégularités subites du terrain, en substituant les travaux de classe inférieure aux travaux plus coûteux, lorsque la chose est possible, et en ne faisant aucun travaux qui ne seraient pas absolument nécessaires, on pourrait effectuer une déduction assez considérable."

Je lis ceci, parce que j'y trouve, comme je l'ai déjà dit, deux procédés à l'aide desquels nous pouvons effectuer une réduction encore plus considérable que celle que l'ingénieur avait en vue. Cela doit être fait en raccourcissant le rayon de courbure, en employant beaucoup de discernement pour ajuster le tracé aux sinuosités et aux grandes et subites inégalités de terrain, "en substituant des travaux d'une classe inférieure aux travaux plus coûteux," et "en ne faisant pas de travaux qui ne soit pas absolument nécessaires." Le 22 novembre 1879, c'étaient là les rectifications que l'ingénieur-en-chef suggérerait à l'honorable ministre, dans son rapport, recommandant d'adjuger ces entreprises.

M. BLAKE

C'est là la dernière période de l'année 1879 et nous arrivons à la première période de l'année 1880. Je prendrai ensuite le rapport général de l'ingénieur, d'avril 1880. Après avoir exprimé ses vues sur le bon marché de transport et l'importance des pontes douces et de courbes faciles, il dit :

"Les pentes douces ne sont pas considérées d'égale importance dans les autres parties de la ligne. On ne se propose pas d'adhérer aux principes dans la Colombie anglaise. Les rampes et les courbes y seront déterminées par les obstacles physiques qui se présenteront. La limitation observée jusqu'à présent recevra plus d'extension, afin d'éviter les dépenses, et l'on se propose, autant que cela sera praticable, de diminuer l'ouvrage en ajustant le tracé et les rampes autant que possible d'après la configuration du sol."

Le 15 avril, le ministre lui demande de donner des estimations pour la construction du chemin de fer du Pacifique. La lettre de l'honorable ministre dit :

"Le débat du Pacifique commencera cette après-midi, et je dois vous demander de me fournir une estimation du coût des travaux. Vous pouvez baser votre estimation sur les quatre entreprises données récemment dans la Colombie anglaise en tenant bien compte des réductions qui doivent être faites et que vous avez mentionnées dans votre rapport."

De sorte que l'ingénieur en chef était invité à prendre quatre contrats déjà conclus et de tenir compte des réductions mentionnées dans son rapport du 22 novembre, que j'ai lu, au sujet des contrats. Les réductions devaient être faites, d'abord sur l'excédant des quantités, et en second lieu, en réduisant encore la qualité des travaux dans diverses particularités mentionnées dans ce rapport. Le ministre continuait ainsi :

"Quant à l'établissement de la ligne et au type du chemin de fer, je sais que vous auriez préféré des rampes douces et faciles. Le gouvernement reconnaît les avantages de ces qualités entre le lac Supérieur et le Manitoba, mais à l'ouest de la rivière Rouge nous y attachons moins d'importance qu'à la colonisation rapide du pays, et aux avantages que nous voulons procurer immédiatement aux colons. Le programme du gouvernement est de construire un chemin de fer à bon marché, qui devra suivre ou plutôt précéder la colonisation, à l'aide de toute rampe praticable qu'on pourra établir tout en n'encourant aucune dépense qui n'est pas absolument nécessaire pour effectuer la colonisation rapide du pays."

L'ingénieur répond à ceci, en tant que la Colombie anglaise est concernée :

Si je comprends bien la question, le programme du gouvernement relativement aux chemins de fer est celui-ci : procéder à la construction des 125 milles dans la Colombie anglaise sous les contrats 60, 61, 62 et 63. La dépense sur les 125 milles devant être limitée selon les dispositions du contrat, et les vues exprimées dans mon rapport du 22 novembre dernier."

L'ingénieur parle de ce rapport dans un renvoi, à l'effet que de nouvelles réductions peuvent être faites en réduisant davantage la quantité des travaux. L'ingénieur procède, dans sa lettre, à estimer que, de Jasper à Port Moody, le chemin coûtera avec un équipement peu complet, \$29,000,000, somme à laquelle il ajoute \$1,000,000 faisant en tout \$30,000,000. Ensuite, on lui demande de faire encore une nouvelle estimation, ayant trait surtout à la ligne de Nipissing et d'estimer le coût total, et il écrit une autre lettre, le 16 avril dans laquelle il dit :

"Dans de précédents rapports soumis au parlement, j'ai dit qu'il était désirable d'établir le chemin de fer avec des pentes plus douces et autres travaux d'art plus faciles. L'intention du gouvernement, ainsi que vous le dites dans votre lettre, de même que la modification de la ligne pour l'abandon de l'ancien tracé à l'ouest de la rivière Rouge, rendent nécessaires de ma part, une modification des vues que j'ai déjà exprimées."

Il procède ensuite à expliquer ce que son estimation totale représentera. Nous avons alors atteint, pour toute la ligne de Jasper House à Port Moody, en avril 1880, une estimation réduite à \$30,000,000, d'après le programme modifié du gouvernement,—un programme qui consiste à construire le chemin à aussi bon marché que possible, sans le rendre tout-à-fait impropre à l'exploitation, en ajustant le tracé, autant qu'on peut le faire, sans rendre l'exploitation du chemin impossible, aux sinuosités du terrain, les pentes devant être aussi raides, les rayons des courbures aussi petits et les travaux aussi peu dispendieux que possible, et, faisant ces réductions possibles, selon les vues de l'ingénieur en chef en avril 1880, toute la ligne à partir de ces

points, pouvait être construite pour la somme de \$30,000,000. Les estimations qui ont été produites comme étant de décembre 1880, quelques courts mois après, une nouvelle réduction très considérable sur deux parties de cette section de la ligne à laquelle mes remarques s'adressent. De Kamloops à Yale, ainsi que nous l'avons dit—mais en réalité à Emerson—il y a une nouvelle réduction—je ne compte pas la réduction sur le matériel roulant—mais la réduction par la modification du plan et dans l'établissement du tracé de Kamloops à Emerson, est de \$16,632,000. L'estimation de l'ingénieur en chef était de \$10,000,000, et si vous appliquez aujourd'hui à cette section une fraction du \$1,000,000 qui est donné en sus à la Colombie anglaise, vous arrivez à environ un tiers de million en plus, c'est-à-dire à deux millions et un tiers comme l'estimation la plus basse de l'ingénieur-en-chef. Mais il y a encore une plus grande profondeur, et l'honorable ministre l'a atteinte en décembre lorsqu'il a retranché, de l'estimation la plus basse possible faite au mois d'avril, c'est-à-dire dix millions et un tiers, pas moins de deux tiers de millions. Ensuite la partie située entre Emerson et Port Moody, qui avait été estimée à deux tiers de million, et à laquelle vous devez appliquer un million parce que l'honorable monsieur sait que l'ingénieur prend une certaine somme de Jasper à Kamloops, de Kamloops à Yale une certaine somme, et ajoute ensuite un million; de sorte que vous pouvez ajouter à ceci environ \$100,000. Mais cette estimation de \$3,600,000 est réduite de \$133,700 par la modification du plan et l'amélioration du tracé établi. Je ne compte pas, comme je l'ai dit, la réduction sur le matériel roulant. Je me suis efforcé de découvrir ce que serait l'effet général sur la section estimée en 1877 et 1878, par M. Fleming et M. Smith, respectivement; c'est-à-dire de la passe de la Tête-Jaune à Port Moody, en appliquant à ces sections sur lesquelles ils ne nous donnent pas de renseignements spéciaux, les réductions qui sont données sur les sections au sujet desquelles nous sommes renseignés. La distance de la Tête-Jaune à Port Moody est de 493 milles. Le rapport de l'ingénieur pour avril 1880 estime au prix réduit de Jasper à Kamloops, \$15,500,000; ajoutez la proportion du million de piastres, \$540,000, cela vous donnera un coût total, d'après cette estimation, de Jasper à Kamloops, de \$16,040,000. La distance de Jasper à la passe de la Tête-Jaune est de 57 milles. En allouant pour cette distance un coût proportionnel à la distance entre Jasper et Yale, vous avez \$2,716,000, laissant l'estimation de la Tête-Jaune à Kamloops à \$13,260,000. Nous trouvons ensuite dans le rapport d'avril 1880 ce qui suit: Coût estimé, de Kamloops à Yale, \$10,340,000; coût estimé entre Yale et Port Moody, \$3,620,000; faisant ensemble \$13,960,000; à quoi vous ajoutez le coût estimé de la Tête-Jaune à Kamloops \$13,260,000, et vous arrivez à un coût total de la Tête-Jaune à Moody, pour l'estimation d'avril 1880, de \$27,220,000, tandis que l'estimation de 1878, pour la même distance de la Tête-Jaune à Moody, était de \$36,500,000, montrant une différence de pas moins de \$9,280,000, ou une économie de 25 $\frac{1}{2}$ pour cent. Et l'on doit se rappeler que l'estimation de 1878 était basée sur les prix payés par l'Intercolonial pour la main-d'œuvre, qui étaient trop bas, de l'aveu de tout le monde, tandis que l'estimation de 1880 est basée sur ce que les ingénieurs ont cru devoir être le prix de la main-d'œuvre en conduisant le travail lentement, de façon à ne pas augmenter le prix de la main-d'œuvre en augmentant la demande en dehors des proportions de l'offre. En supposant que l'économie soit proportionnée sur toute la ligne de la Tête-Jaune à Moody, le coût, d'après l'estimation d'avril 1880, de la section du gouvernement de Kamloops à Moody, serait de $\frac{2}{3}$ du tout, $\frac{1}{3}$ de l'estimation de 1878, équivalant à \$18,700,000, qui a été retranché en avril 1880, à \$13,960,000, soit une réduction de \$4,740,000. Ce montant réduit a été de nouveau réduit en décembre 1880 à \$12,160,000, une nouvelle réduction de \$1,800,000, faisant

une réduction totale entre 1878 et 1880, dans la partie de l'entreprise du gouvernement, de pas moins de \$6,500,000, sur l'estimation totale de 18,700,000, ou trente-cinq pour cent, sans tenir compte, ni dans l'un ni dans l'autre cas, du matériel roulant. En même temps, si vous ne considérez que la dernière estimation, vous trouverez une jolie réduction de quatorze pour cent, à une décimale près. La partie du syndicat, qui s'étend de la Tête-Jaune à Kamloops, serait de $\frac{2}{3}$ de toute la distance de la Tête-Jaune à Moody. Ceci nous donneraient, d'après l'estimation de 1878, \$17,810,000; l'estimation de 1880 est de \$13,280,000, une réduction de \$4,530,000. En supposant une nouvelle réduction proportionnelle par l'estimation de décembre 1880, vous avez \$1,840,000 en sus, mettant le coût à \$11,440,000 soit une réduction totale dans la section du syndicat de \$5,370,000. Les sommes totales, de la Passe de la Tête-Jaune à Moody, s'établissent comme suit: estimation de 1878, \$36,500,000; estimation d'avril 1880, \$27,220,000; réduction de \$9,280,000, estimation de décembre 1880, 23,600,000; total de la réduction, entre 1878 et décembre 1880, \$12,920,000 sur le coût estimé de \$36,500,000 ou trente-cinq pour cent. Ou si vous préférez regarder en arrière et comparer le présent avec le passé, vous trouverez que le coût tel qu'actuellement proposé serait augmenté de 54 pour cent, ou plus du double. Maintenant je n'ai pas la moindre objection contre aucune de ces estimations. Je ne puis qu'indiquer les différences entre elles afin que nous puissions découvrir les principales causes de ces différences. Comme je dois traiter une autre partie de ce sujet et qu'il est six heures, nous ferions bien de remettre le débat.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

BILLS PRIVÉS.

M. GAULT propose la seconde lecture du bill (No 7) intitulé Acte pour constituer légalement la compagnie de Naufrage et de Sauvetage du Canada.

Motion adoptée.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Bunting, pour une adresse demandant copie de toute correspondance échangée entre sir Edward Thornton, ministre plénipotentiaire anglais à Washington, et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, au sujet du sauvetage et du remorquage dans les eaux de l'intérieur.

M. PATTERSON (Essex) dit: L'attention publique a été depuis quelques temps attirée sur cette question, concernant le sauvetage et le remorquage dans les eaux intérieures du Canada, par suite de correspondances diplomatiques entre le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, et l'ambassadeur anglais à Washington, qui ont été publiées dans les journaux américains et canadiens. M. le secrétaire Everts, des Etats-Unis, dans une lettre passablement offensante, s'est permis des réflexions sur la conduite de certains fonctionnaires canadiens et certains propriétaires de remorqueurs de sauvetage, en basant sa lettre sur les renseignements qui lui sont fournis de temps à autres par les consuls des Etats-Unis, stationnés à Sarnia et à d'autres points de nos intérieures. Je trouve dans les rapports des consuls des Etats-Unis une communication du consul stationné à Sarnia, eaux et dans laquelle ce dernier s'exprime très sévèrement sur le compte de la capacité des remorqueurs canadiens qui font le service dans nos eaux intérieures, y compris les lacs Erie et Huron; et aussi des règlements du département de la douane, à ce sujet. Ce consul, M. Pace, écrit comme suit:

« Quelques changements ont été faits dans les règlements canadiens relatifs au sauvetage, et ces changements modifient jusqu'à un certain point les règles plus sévères des années précédentes; mais la réforme est

loin d'être complète. D'après les anciens règlements, un remorqueur américain n'avait pas la permission, dans aucune circonstance, de venir en aide à aucun navire en détresse ni de recueillir des épaves dans les eaux canadiennes. Cette règle a été modifiée de telle manière que maintenant un vapeur américain peut obtenir la permission de porter secours à un navire désemparé dans les eaux canadiennes, pourvu que l'officier de la douane canadienne soit convaincu que le vaisseau en question est en danger immédiat de perte totale, et pourvu toujours qu'il n'y ait pas de remorqueur canadien dans les environs pour venir en aide au navire en détresse. Mais pendant que l'officier canadien se renseigne sur la condition du navire avarié, afin de déterminer s'il est en danger de perte totale, les éléments, sans tenir compte de son opinion, continuent leur œuvre de destruction.

"Comme ils ont le droit de naviguer dans les eaux canadiennes, pour les fins ordinaires du commerce, nos marins ne peuvent comprendre pourquoi on leur impose des restrictions qui les empêchent de demander et d'obtenir des secours partout où ils peuvent être obtenus lorsque leurs navires ont été avariés. Nos capitaines manifestent quelquefois beaucoup de mécontentement parce qu'on leur refuse le droit d'employer les remorqueurs de sauvetage américains, lorsque leurs navires se trouvent en danger, et parce qu'ils sont obligés d'accepter les services des vieux bâtiments canadiens de classe inférieure employés au sauvetage.

"Je suis souvent consulté par les patrons des navires américains quant à la meilleure ligne de conduite à suivre dans des circonstances de cette nature, et dans quelques cas il m'a été difficile d'empêcher les plus fougueux de résister par la force à ces règlements hostiles concernant les naufrages et les objets naufragés dans les eaux canadiennes. Dans une communication précédente au département sur ce sujet, j'ai attiré son attention sur la condition inférieure et relativement innavigable des remorqueurs de sauvetage canadiens, comparée à celle de nos propres sauveteurs, et j'affirme maintenant, (pas précisément comme novice, car je possède un peu d'expérience pratique que j'ai acquise comme marin) que, à une seule exception près, il n'y a pas sur toute l'étendue des lacs un remorqueur de sauvetage enregistré au Canada, qui mérite ce nom. Je connais tous les bateaux qui figurent sur la liste comme formant la flotte de sauvetage canadienne, et le remorqueur *McArthur* est le seul navire appartenant à cette flotte qui puissent réclamer le droit de n'être pas classé lui-même parmi les épaves. Si cette flotte de sauvetage était rangée en ordre de revue, l'œil exercé du marin américain y verrait quelque chose d'aussi ridicule que ce qui est représenté dans la scène où Falstaff rassemble ses recrues.

"Il sera peut-être à propos de déclarer que toute la flotte de sauvetage du Canada appartient à une compagnie, ou est contrôlé par une compagnie connue sous le nom de "la Compagnie canadienne de sauvetage" cette compagnie a donc un monopole sur les affaires de sauvetage dans ces eaux. Dans l'intérêt de la justice, j'espère sincèrement que l'on modifiera de nouveau ces règlements qui enrichissent une compagnie au dépens de notre marine des lacs."

J'avais lu la lettre de M. Evarts à sir Edward Thornton, avant que mon attention fut attirée sur ce rapport, et quoique je l'aie trouvée alors très offensante de sa part, mon opinion a été modifiée en lisant ce rapport. Il nous faut transférer le blâme du secrétaire des Etats-Unis à ses subordonnés. Il paraît que ce consul à Sarnia a laissé pour un moment le travail ardu qui consistait à énumérer les 99,000 émigrants canadiens, qui traversent annuellement à cet endroit la frontière de la république, pour faire ce rapport offensant. Je ferai brièvement allusion à quelques points de ses déclarations, afin de les réfuter d'après mes connaissances personnelles. Demeurant à la rivière Détroit et connaissant personnellement la nature de ses remorqueurs et l'efficacité de leur service, je crois que ceci est une question dont je puis parler avec connaissance de cause, quant aux faits qui ont donné lieu à cette discussion. M. Pace dit :

"D'après les anciens règlements, les remorqueurs américains n'avaient pas la permission, dans aucune circonstance, de venir en aide à aucun navire en détresse, ni de recueillir des épaves dans les eaux canadiennes."

Il n'y a jamais eu d'époque dans l'histoire du Canada à laquelle cette déclaration puisse s'appliquer. Il n'y a jamais eu de temps où les navires américains n'avaient pas la permission de venir en aide à leurs propres navires ou aux navires canadiens qui se trouvaient en détresse. "La règle a été modifiée," continua-t-il, "de sorte qu'un vapeur des Etats-Unis peut assister un navire en détresse des Etats-Unis." La règle qui a été en vigueur pendant quelques années; était l'Ordre en conseil, adopté par l'administration Mackenzie, lorsque le député du comté de Saint-Jean (M. Burpee) était ministre des douanes. Cet Ordre en conseil était tout à fait conforme aux intérêts de sauvetage canadiens, aux règlements des clubs de sauvetage, et aux intérêts du revenu de l'intérieur; et s'il a été sérieusement modifié, je considère qu'un coup a été porté, non-seule-

M. PATTERSON (Essex)

ment à l'industrie du sauvetage, mais à toute notre marine marchande.

Lorsque nous n'avions pas une flotte de sauvetage à nous, les prix exigés par les remorqueurs de sauvetage américain étaient si énormes qu'il aurait valu autant, pour un propriétaire de navire, donner son navire avarié au remorqueur de sauvetage américain que de lui payer le prix exigé. Avec leur flotte nombreuse, les Américains essaient à supplanter entièrement les navires canadiens, et s'ils pouvaient réussir ils se dédommageraient en revenant aux prix d'autrefois. On accorde actuellement aux navires américains toutes les facilités de venir en aide aux navires canadiens en détresse lorsqu'il n'y a dans les environs aucun remorqueur canadien. J'ai souvent pendant les deux dernières années demandé des secours à des propriétaires de remorqueurs américains, lorsque nos propres remorqueurs n'étaient pas disponibles; et j'ai toujours reçu une réponse favorable de la part du ministre des douanes. Quelle que soit la source d'où les déclarations sont venues, il est tout à fait faux qu'on ait mis des obstacles dans la voie de ceux qui voulaient employer des remorqueurs américains lorsqu'il n'y avait pas en disponibilité des remorqueurs canadiens tout aussi propres au service requis. Il est sans doute assez naturel que nos cousins, les américains, manifestent beaucoup de mécontentement parce qu'on leur refuse le privilège d'employer leurs propres remorqueurs dans nos eaux pour venir au secours de leurs propres navires mais en même temps il n'est que naturel que nos propriétaires de remorqueurs desirent la protection du gouvernement pour leurs intérêts, et j'espère que lorsque ces documents seront produits on verra que l'administration actuelle est disposée à mettre à exécution le programme adopté par le gouvernement Mackenzie; et qui était éminemment satisfaisant, vu qu'il était juste et humain vis-à-vis des deux nationalités, et qu'il accordait une protection équitable à cette importante industrie canadienne. Cet homme (M. Pace) a déclaré qu'il n'y avait pas dans tout le parcours des lacs un seul navire au service du Canada qui fût digne de ce nom. Je demande qu'une enquête spéciale soit faite et que des renseignements soient obtenus touchant la vérité de cette assertion. Nous ne devons pas permettre qu'une telle assertion reste sans réponse. Il nous faut des renseignements de la part des officiers sur la condition des remorqueurs de sauvetage employés dans nos eaux intérieures, qui ont été si sévèrement critiqués par M. Pace. Je suis informé qu'il y a à Collingwood des remorqueurs de sauvetage tout à fait propres au service; aussi que la flotte de sauvetage à Port Colborne est tout aussi bonne que la flotte des lacs à Buffalo, et à ma connaissance personnelle, la flotte de sauvetage qui est employée principalement dans la rivière Détroit, entre les lacs Huron et Erié est composée de navires tout à fait propres au service. Entr'autres nous avons le *McArthur*, l'*Erie Bell*, le *Minchaha*, le *Paul Hacket*, qui navigent sur la rivière Détroit et les lacs avoisinants.

Nous avons aussi l'affreuse compagnie de sauvetage, qui a spécialement attiré la colère de M. Pace, et dont les navires sont de première classe, contenant toutes les améliorations modernes, et qui tiennent toujours leurs feux prêts de manière à pouvoir produire la vapeur dans l'espace d'une heure et à être rendus, sur le lac Sainte Claire à Amherstburg ou à l'embouchure de la rivière, deux heures après avoir reçu un télégramme de Windsor. On les garde en cet endroit pendant toute la saison, et vu les dépenses énormes causées par l'entretien d'une telle flotte, pour les appareils, pompes à vapeur, etc., il serait excessivement injuste de permettre aux navires américains de faire concurrence aux remorqueurs canadiens dans les eaux canadiennes. A moins que quelque mesure de réciprocité ne soit adoptée par eux. Il s'est produit, à ma connaissance, je regrette de le dire, des cas où les percepteurs de douanes ont accordé des facilités à des remorqueurs américains lorsque des remorqueurs canadiens étaient disponibles. Je ne crois pas que l'ex-ministre des douanes ait eu l'intention, lorsqu'il a donné

ces instructions aux percepteurs de douanes, qu'elles donneraient lieu à ces abus, et je suis certain qu'il n'approuve pas ce qui a été fait. Il est à ma connaissance que quelques navires américains qui étaient échoués près d'Amherstburg, ont attendu deux jours pour recevoir l'assistance d'un remorqueur américain qui appartenait aux agents du navire, alors qu'il y avait à Amherstburg des remorqueurs canadiens prêts à entreprendre le sauvetage. Je ne vois quel sujet sérieux de plainte les Américains peuvent avoir. Toutes les faveurs et les concessions ont été accordées aux propriétaires de remorqueurs américains, tandis que je ne connais pas un seul cas où une concession d'aucune sorte ait été accordée à un navire ou remorqueur canadien. Je connais des cas où des Canadiens ont été mis à l'amende pour avoir porté secours à des navires canadiens en détresse dans les eaux américaines. Si quelqu'un a droit de se plaindre à ce sujet, je crois que ce sont les Canadiens plutôt que les Américains qui ont l'habitude de se livrer aux récriminations et de faire de fausses représentations sur cette question comme sur les autres, afin d'obtenir des avantages qu'ils ne pourraient pas obtenir autrement. Lorsqu'ils parlent de réciprocité en matière de sauvetage, ils parlent de quelque chose de déraisonnable et d'absurde. La nature des côtes de nos eaux intérieures, est telle que les accidents arrivent surtout dans les eaux canadiennes, et les Américains veulent avoir une réciprocité qui leur donnerait tout et ne nous donnerait rien en retour. S'il doit y avoir réciprocité, que ce soit une réciprocité véritable, non-seulement pour le sauvetage, mais aussi pour le remorquage dans les eaux américaines et canadiennes; ayons aussi la réciprocité quant aux règlements de la douane, de manière à ce que les droits de tonnage élevés qu'ils exigent actuellement des navires de la marine intérieure, soient plus équitablement balancés. Actuellement, les autorités de la douane américaine, exigent des navires canadiens plus du double des droits d'entrée ou de sortie, qu'ils n'exigent des navires naviguant sous le pavillon américain. Lorsqu'ils seront prêts à nous rencontrer à mi-chemin au sujet de ces questions, je suis sûr que notre marine intérieure sera bien aise de consentir à établir la réciprocité quant aux règlements du sauvetage. Mais il serait mal pour notre gouvernement de consentir à une réciprocité qui forcerait un grand nombre de remorqueurs, qui ont été construits et pourvus à grands frais de tous les appareils nécessaires pour conduire efficacement le service du sauvetage, à abandonner les affaires dans lesquelles ils sont engagés. Le secrétaire d'Etat des Etats-Unis a été, je regrette de le dire, grossièrement trompé par ses subordonnés sur cette question. Je sais par expérience que le rapport fait par M. Pace au sujet de cette partie de notre marine intérieure, est absolument et littéralement faux. Je crois qu'il serait opportun que le ministre des douanes fit ouvrir une enquête, et s'il est établi que les Américains ont de bonnes raisons de se plaindre, la question pourrait être soumise au gouvernement américain, et l'on pourrait ainsi préparer les voies à l'établissement d'une véritable réciprocité entre les deux pays au sujet des questions dont je viens de parler. Mon attention a été attirée sur un article récent du *Spectator*, dans lequel il est dit qu'une nouvelle compagnie de sauvetage doit être formée avec un capital de \$500,000, pour opérer non-seulement dans les lacs et les rivières d'en haut, mais aussi dans le lac Ontario et dans le Saint-Laurent. Je ne puis dire si c'est cette compagnie-là que mon honorable ami le député de Montréal-Ouest (M. Gault) veut faire constituer légalement. Je veux assurer de nouveau le gouvernement et la Chambre que le rapport de M. Pace est une grosse charge, plus digne de Mark Twain, dans ses moments sérieux, que d'un consul américain expédiant à son gouvernement un rapport sérieux. Notre flotte est tout à fait propre au service et capable de remplir son devoir, ainsi que tous ceux qui ont lu les nouvelles maritimes pendant les dernières tempêtes ont pu le constater. La compagnie qui semble

avoir plus spécialement encouru la désapprobation de M. Pace, n'est qu'une petite partie de notre flotte de sauvetage dans ces eaux, mais quoiqu'elle n'en forme qu'une petite partie, ses navires sont très propres au service; les navires que j'ai mentionnés, et spécialement le *Prince Albert* sont les meilleurs remorqueurs du sauvetage qui soient sur nos lacs, tant parmi les navires canadiens que parmi les navires américains; ils sont entretenus au prix d'une dépense énorme, ils sont toujours prêts, que le temps soit beau ou mauvais, à une heure d'avis, à partir pour n'importe quel endroit sur les lacs ou les rivières du Canada, où leurs services peuvent être requis. Le service a été fait d'une façon très satisfaisante pendant les dernières années, et le désir de la coterie américaine des propriétaires de remorqueurs, de s'emparer de cette industrie, peut les avoir engagés à faire à M. Pace des représentations qui l'ont porté à faire le rapport qu'il a fait au gouvernement qu'il représente.

M. Evarts cite l'acte qui a été passé par le congrès américain en 1878. C'est un acte concernant les secours aux vaisseaux naufragés et désomparés dans les eaux qui avoisinent la frontière du Canada et des Etats-Unis, et le préambule de cet acte se lit comme suit :

"Qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis, réunis en congrès, que les navires canadiens de toute description peuvent porter secours et assistance aux navires canadiens et autres navires naufragés ou désomparés dans les eaux des Etats-Unis contiguës à la Confédération canadienne, pourvu que cet acte n'entre pas en vigueur avant qu'une proclamation du Président déclarant que le privilège de porter secours aux navires américains ou autres navires naufragés ou désomparés dans les eaux canadiennes contiguës aux Etats-Unis a été accordé par le gouvernement canadien, et déclarant que cet acte est en vigueur. Pourvu, de plus, que cet acte cessera d'être en vigueur depuis et après la date d'une proclamation du Président, à l'effet que le dit privilège réciproque a été retiré ou révoqué par le dit gouvernement canadien."

M. Evarts continue en faisant allusion aux efforts qui, prétend-il, ont été faits par les Etats-Unis pour obtenir la réciprocité sur cette question. J'espère que l'honorable ministre des douanes fera ouvrir l'enquête que j'ai demandée. Ceci est peut-être une question qui n'intéresse pas un grand nombre de membres de cette Chambre, mais elle intéresse au plus haut degré un grand nombre de mes commettants, et c'est une question qui mérite la considération du gouvernement. Si le gouvernement a été trompé par de fausses représentations, en faisant les concessions que l'administration Mackenzie a refusé de faire, j'espère que ces concessions seront retirées. D'après la méthode suivie sous l'ex-ministre des douanes, tout ce qui pouvait être désiré pour la protection de la vie et de la propriété était accordé, et il serait très peu satisfaisant pour ceux qui sont intéressés dans la marine canadienne, qu'on accordât de nouvelles concessions aux navires de sauvetage des Etats-Unis, à moins qu'on accorde à nos propriétaires de navires quelque chose de plus que le simple privilège d'avoir la permission de recueillir des épaves dans les eaux canadiennes.

M. PLUMB. La question qui a été soulevée par l'honorable député d'Essex, (M. Patterson), a droit à la sérieuse considération de la Chambre. Mon honorable ami a dit avec vérité que la question n'intéresse pas directement un grand nombre de députés, mais il a aussi dit, avec autant de vérité, qu'elle intéresse directement tout le commerce canadien. C'est une grande question qui intéresse directement les droits des provinces et des Etats-Unis, et c'est une question que nous pouvons, sans aucun doute, traiter sans préjudice de la question qui peut être soulevée entre les deux gouvernements, et nous pouvons dire dans quelle position nous nous trouvons, et demander le jugement de la Chambre et l'opinion du gouvernement sur la question. Il est parfaitement reconnu qu'avec ou sans l'autorisation du gouvernement américain, les règlements les plus extraordinaires ont été faits pour protéger les navires de sauvetage américains, d'un côté, et de l'autre, pour exclure nos navires de sauvetage.

Je connais un cas où un navire qui se trouvait en périclisme, ayant été secouru par un remorqueur canadien

ce remorqueur fut saisi dans la rivière Détroit, je crois, et condamné à une forte amende pour avoir fait un acte d'humanité, pour lequel il aurait dû être récompensé plutôt que puni. Il est évidemment impossible de faire aucun arrangement de sauvetage, en vertu desquels des navires pourront se trouver à tous les points où il est possible qu'il arrive des naufrages, pour y recueillir des épaves, et le seul service possible qui puisse être fait par ces navires c'est le sauvetage des objets naufragés et non de sauver la vie aux équipages. L'on sait très bien que pendant les gros temps qui causent les naufrages, il est presque impossible d'amener aucun navire quelle que soit la valeur de son équipage, au secours immédiat du navire en détresse. Une compagnie bien organisée avec de bons appareils de ce côté de la frontière devrait recevoir le plus grand encouragement possible, et je crois qu'on a l'intention de présenter, avant la fin de la session, un projet de loi pour constituer légalement des compagnies de ce genre. Je n'ai pas le moindre doute que le service puisse être organisé d'une manière efficace, pourvu que les promoteurs des compagnies obtiennent du gouvernement la protection qu'ils ont droit d'espérer, je crois, car je crois qu'ils ont plus qu'autres le droit de faire leur service sous la juridiction du Canada sur les lacs qui tombent sous le contrôle du Canada. La dernière saison a été très fertile en accidents, ce qui démontre la nécessité d'organiser un service de cette nature. Je ne crois pas que les annales du commerce des lacs fassent mention de sinistres aussi considérables, accompagnés d'autant de pertes de vie et de biens que ceux qui ont eu lieu depuis deux ou trois mois sur les lacs Érié et Ontario. Tous ces naufrages nous avertissent qu'un système devrait être adopté pour encourager les Canadiens possédant le capital nécessaire à s'associer pour organiser un service très méritoire et très important relativement à leur navigation intérieure. Je crois que la Chambre doit beaucoup à l'honorable député d'Essex pour avoir soulevé cette question. J'espère qu'une discussion aura lieu à ce sujet, et que les messieurs qui ont une connaissance pratique de la question, ceux qui, habitant sur les bords de nos eaux intérieures ont eu occasion d'étudier cette question, prendront part à la discussion afin que nous puissions être en mesure de connaître les difficultés qui ont jusqu'à présent accompagné la formation d'une compagnie canadienne, et être à même de juger de la haute importance du cas soumis par l'honorable député d'Essex. Demeurant sur les bords de l'un de nos grands lacs, connaissant la nécessité constante d'une organisation de sauvetage; sachant comme je le sais, qu'aussi longtemps que nous serons restreints comme nous le sommes, et tant qu'il sera prétendu que la nécessité en ce qui concerne les questions de ce genre, ressemble à cette réciprocité toute à l'avantage des autres dont on avait coutume d'entendre parler pendant les années écoulées, aussi longtemps l'on nous empêchera de faire ce que nous devrions, en vue d'organiser des compagnies devant faire ce service. L'intervention des sauveteurs de l'autre côté est tout-à-fait accidentelle, ils ne sont pas obligés de venir; ils ne viennent que lorsqu'ils ont intérêt à venir, et ils restent éloignés tant qu'ils peuvent être employés plus avantageusement ailleurs.

J'espère que ces associations—il y en a une ou deux sur le lac Érié, je crois—seront encouragées à continuer leur œuvre, à augmenter leur capital, et à bien faire le service pour lequel elles ont été fondées; et je recommande à l'attention sérieuse de la Chambre, les remarques qui ont été faites par mon honorable ami le député d'Essex (M. Patterson) et je crois qu'à mesure que cette discussion se continuera, l'on se convaincra qu'il avait les plus fortes raisons pour présenter sa motion qui devra être examinée avec cette attention soutenue, qu'une question pratique reçoit toujours des pratiques représentants du peuple assemblés ici ce soir.

M. PLUMB

M. McCALLUM. Ce n'est pas une nouvelle question pour cette Chambre. Depuis que l'ancienne administration a émis des instructions, devant servir à guider les officiers de la douane, sur les eaux intérieures du Canada, les journaux américains ont publié des articles, dans le but d'engager par des menaces le gouvernement à céder sur cette question. Ils nous disent que les navires canadiens ne sont pas propres à faire ce service, mais ils ne citent pas de fait particulier. S'ils ne peuvent mentionner un seul cas dans lequel il y a eu perte de vie ou de biens à cause de l'incapacité des propriétaires de remorqueurs canadiens de faire le service entrepris par eux, il est temps qu'ils cessent de crier. Ils se sont aussi plaint de ce que des hommes sauvaient la vie aux naufragés dans les eaux américaines. Je ne connais aucune loi, canadienne ou autre, en vertu de laquelle un homme puisse être puni pour avoir sauvé la vie ou pour avoir sauvé un navire en détresse. Mais il y a une loi aux États-Unis, et cette loi a été mise en vigueur, qui défend aux navires étrangers ou canadiens de sauver les navires naufragés dans les eaux américaines, et pendant des années les Américains ont été à peu près les maîtres absolus des eaux intérieures du Canada. Le gouvernement canadien leur a permis pendant des années de faire le service de sauvetage tandis que le gouvernement américain ne voulait pas permettre aux Canadiens de faire la même chose dans les eaux américaines. Dire que de permettre aux Canadiens d'aller dans les eaux américaines est un équivalent, est une absurdité, parce que sur cent naufrages, quatre-vingt-dix se produisent dans les eaux canadiennes. S'ils sont sincères, qu'ils nous ouvrent le commerce du cabotage aux États-Unis, mais s'ils ne le sont pas, qu'ils donnent à nos remorqueurs le droit de remorquer d'un port à l'autre. S'ils font cela, les Canadiens peuvent se tirer d'affaires; et s'ils ne le font pas, je demande au gouvernement de protéger les Canadiens. Les officiers de douane en ce pays sont trop indulgents sur cette question et il est grand temps qu'ils soient mis à l'ordre. M. Evarts en plein congrès, a dit que l'officier le plus éminent du gouvernement canadien était contrôlé par une coterie de sauvetage. Très flatteur pour les officiers éminents du gouvernement canadien! On dit que le gouvernement américain a adopté un acte du congrès sur cette question. Je demanderai aux honorables messieurs de bien examiner cet acte. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, il y a eu deux actes d'adoptés par le congrès en même temps: l'un ôtrait la réciprocité aux Canadiens et l'autre prohibait le remorquage dans les eaux américaines, de sorte qu'en prenant les deux ensemble, ils ont cet effet: que si un navire américain fait naufrage dans les eaux américaines, un remorqueur canadien n'a pas le droit de le remorquer à un port américain. Cette pratique semble un peu subtile. Je sais que cette question procure beaucoup de peine et d'ennui au département des douanes. Mais les Américains en demandant au gouvernement canadien les privilèges qu'ils demandent s'appuient sur de fausses représentations des faits. Les difficultés proviennent, non de la conduite du ministre des douanes mais de celles de quelques-uns de ses officiers, et je lui demande maintenant de s'enquérir de cette question. Je lui demande voir à ce que la loi concernant le sauvetage, soit mise en vigueur comme toute autre loi.

On a parlé de l'opportunité d'établir un service de sauvetage pour protéger la vie des naufragés conjointement avec ce service. En justice pour les Américains, je dois dire que le service de sauvetage, pour la vie des naufragés, est d'un grand secours, tant pour les Canadiens que pour les Américains, et si le gouvernement pouvait supporter les dépenses d'une station de sauvetage, je serais heureux d'en voir établir une. On a parlé des navires. J'affirme que le *Prince Alfred* est le seul navire d'eau douce en ce pays qui soit spécialement affecté au service de sauvetage. Tant que j'aurai un vote en cette Chambre, je m'opposerai à ce qu'on accorde aux Américains des concessions jusqu'à ce qu'ils nous donnent quelque chose en retour. Dans une

occasion préalable, l'honorable député de Hamilton (M. Robertson) s'est fait l'écho d'une plainte au sujet d'un cas où l'un des navires fut envoyé pour sauver la vie et la propriété, mais lorsque les rapports furent reçus, il fut prouvé que les Canadiens avaient sauvé la vie aux naufragés au péril de leur propre vie, tandis que les Américains vinrent et firent de l'argent. J'espère que notre gouvernement considérera la question et verra à ce que les officiers exécutent la loi à ce sujet, de même que les instructions du département, de manière à ce qu'il n'y ait plus de privilèges accordés aux remorqueurs américains, qui puissent permettre à ces derniers de faire la besogne qui devrait être faite par les Canadiens, lorsque la vie ou la propriété n'est pas en danger. Naturellement s'il y a danger de vie ou danger de destruction immédiate de la propriété, que le gouvernement canadien ne manque de donner aux Américains le droit de les sauver. Mais lorsqu'un tel danger n'existe pas, et lorsque nos navires sont à la côte, désarmés, qu'on ne manque pas de donner l'entreprise de leur venir en aide aux Canadiens et aux propriétaires de remorqueurs canadiens. On ne doit pas permettre que l'argent appartenant de droit à ce pays passe entre les mains des Américains comme cela est arrivé pendant ces années dernières.

M. DAWSON. Sans entrer dans le mérite de cette question, je puis dire qu'un grand nombre de vies pourraient être sauvées et un montant considérable d'épaves pourraient être recueillies sur les lacs au moyen d'un système convenable afin de s'assurer si les navires sont navigables. Si les rapports sont vrais, quelques navires perdus pendant la saison actuelle dans le lac Ontario ont coulé bas à cause de leur innavigabilité. Le long des lacs, il y a un grand nombre de navires innavigables, qui ont été depuis longtemps laissés à l'ancre dans les ports, mais que les propriétaires emploieront tant qu'ils pourront être retenus à la surface de l'eau, et pendant les tempêtes, ces navires coulent bas. Ainsi, pour cette raison, nous devons nous attendre à une augmentation de pertes de vie d'année en année. Nous avons eu très peu de naufrages, sur les côtes nord des lacs Huron et Supérieur; parce que, non-seulement nous avons de bons navires, mais les côtes sont particulièrement bien abritées du côté du Canada, mais nous avons perdu deux navires l'année dernière dans ces eaux, le *Zealand* dans le lac Ontario et le *Simcoe* dans le milieu du lac Huron. Dans l'un des cas il y a eu de nombreuses pertes de vies. Que les navires aient été navigables ou non, je ne puis le dire; mais on rapporte qu'au moment actuel il y a un grand nombre de vaisseaux innavigables dans nos eaux intérieures, et il est très désirable qu'un système quelconque d'inspection soit adopté. Croyant que le but de cette motion est excellent j'aurai beaucoup de plaisir à lui accorder mon appui.

M. McCUAIG. La question de la préservation de la vie dans les cas de naufrage est d'une très grande importance. Je partage l'opinion de mon honorable ami le député d'Algonia (M. Dawson) quant à l'importance d'un système d'inspection. Au mois de novembre dernier, j'ai vu dans les journaux du pays la déclaration qu'une quantité très considérable de propriété avait été perdue sur les lacs, parce qu'il n'y avait pas de remorqueurs pour leur porter secours à cause de la mise en vigueur de la loi canadienne. Je m'adressai ensuite à la Chambre de Commerce de Buffalo pour avoir des renseignements à ce sujet. Je crois que ces associations dans la plupart des villes américaines de l'ouest sont composées d'hommes respectables, dont plusieurs sont intéressés dans la préservation de la propriété maritime. Je crois que tout ce qu'il nous faut c'est que notre gouvernement se mette en communication avec le gouvernement américain, et je ne doute pas que quelque arrangement réciproque, avantageux pour les deux pays puisse être conclu. En réponse à ma demande à la Chambre de Commerce, le secrétaire m'a écrit ce qui suit le 7 décembre 1880 :

"CHAMBRE DE COMMERCE DE BUFFALO.
BUFFALO, N. Y., 7 décembre 1880.

J. S. McCuaig, Ecr. M. P.
Pictou, Ont., Canada.

"*CHEZ MONSIEUR.*—Votre lettre du 22 novembre a été reçue et communication a été prise de son contenu. Après avoir demandé des renseignements aux agents d'assurance et aux parties intéressées dans la goélette *King Fisher*, j'ai découvert qu'il n'y a aucun fondement au paragraphe qui a paru dans le *Courier* de Buffalo, en tant que la "loi de sauvetage" était mise en question. Aucun remorqueur de quelque sorte que ce soit, n'aurait pu sauver le navire et les agents d'assurance l'ont ainsi déclaré.

"Autant que je puis le découvrir, les plaintes des Américains sont que les propriétaires de navires disent que la compagnie de remorquage et de sauvetage du Canada n'a pas assez de navires. Elle possède un remorqueur nommé le *Prince Alfred*, tirant 11 pieds d'eau et portant une pompe à vapeur, et un remorqueur nommé *Jesse* tirant 8 ou 9 pieds d'eau; ces navires sont ordinairement stationnés à Windsor, Ont., vis-à-vis Détroit, Michigan; cette compagnie a aussi une pompe à vapeur supplémentaire, stationnée sur un point quelconque de la côte et dont elle se sert en cas de besoin.

"Il y a un remorqueur appelé le *McArthur*, appartenant à d'autres propriétaires canadiens, portant une pompe à vapeur à son bord, je crois, mais j'ignore où ce remorqueur est stationné.

"Ce sont là tous les appareils de sauvetage canadiens, depuis l'extrémité est du lac Érié jusqu'à la tête du lac Supérieur, près de Duluth, presque 1,000 milles de côtes, quatre lacs et les rivières.

"Vous verrez de suite que ces remorqueurs sont tout à fait insuffisants pour les besoins du service. Si un navire est jeté à la côte à un endroit commode, tant mieux, si non que doit-il devenir.

"Du côté américain des lacs, etc., il y a un grand nombre de havres et à chaque port assez d'appareils pour établir un système de patrouille avec les moyens les plus puissants pour secourir les navires etc. Voyez Buffalo par exemple; voyez sa flotte puissante de remorqueurs, qui pourrait toute être utilisée pour les fins de sauvetage.

"Du côté du Canada, à Port Colborne, il y a quatre petits remorqueurs qui pourraient être employés au sauvetage à cette extrémité du lac Érié s'ils y étaient appelés, moins ils sont généralement occupés à remorquer des vaisseaux à l'extrémité du Canal Welland.

"Peut-être ces quelques notes vous fourniront-elles des arguments pour demander des modifications dans la loi concernant le sauvetage, et pour insister afin que la compagnie de sauvetage et de remorquage obtiennent de plus amples facilités. Je serai heureux d'avoir de vos nouvelles et de vous aider autant qu'il sera en mon pouvoir.

"WILLIAM THURSTONE,
Secrétaire.

Si les énoncés contenus dans cette lettre sont vrais, et je n'ai pas de raison d'en douter, il doit être évident aux yeux de tous les honorables députés que nous n'avons pas un nombre suffisant de remorqueurs ni une organisation suffisante pour protéger la vie et la propriété sur un littoral s'étendant sur une aussi grande distance. J'ai moi-même été témoin de plusieurs pertes de vies dans les eaux du lac Ontario pendant que 150 à 200 hommes se tenaient sur la grève. Pourquoi? Parce que nous n'avions pas les secours convenables. Je prétends qu'aucune loi de deux pays voisins ne devrait en aucune manière s'opposer aux demandes de l'humanité ni contrecarrer les efforts d'hommes décidés à mettre leur propre vie en danger pour sauver la vie à d'autres. À en juger par cette lettre de la Chambre de Commerce de Buffalo je suis certain que les remorqueurs canadiens et américains réunis, seraient insuffisants pour sauver la vie des naufragés, et pour recueillir les épaves sur les lacs pendant ces fortes tempêtes. J'espère que quelle que soit la législation à ce sujet, elle sera de nature à améliorer cet état de chose. Avec une bonne organisation, on pourrait sauver un grand nombre de vies et recueillir beaucoup d'épaves à meilleur marché que le système actuel. J'ai eu beaucoup d'expérience dans les compagnies de remorqueurs canadiens, et je suis encore à me demander si elles sont plus modérées dans leurs demandes que nos amis les Américains. À l'exception de M. Donnelly de Kingston, qui a rendu des services très considérables à des prix modérés et qui est un homme très expérimenté sous ce rapport, j'ai encore à apprendre que les propriétaires de remorqueurs canadiens soient, dans les cas de naufrages, beaucoup plus modérés dans leurs prix que les Américains.

M. McCALLUM. Ils ne se font pas payer pour sauver la vie; ainsi que vous le dites.

M. McCUAIG. Je dis tout simplement que pour ce qui est de la libéralité, ces choses sont régies entièrement par

l'esprit du commerce. Si un navire est en grande détresse et qu'il n'y ait qu'un seul remorqueur qui puisse lui porter secours, il arrive assez souvent que le patron du remorqueur, n'ayant qu'un but, l'intérêt des propriétaires, perd de vue ce qui devrait l'animer, les grands sentiments d'humanité. Je crois que la Chambre de Commerce américaine est disposée à coopérer avec le gouvernement du Canada, dans un esprit libéral, afin de rendre ces lois aussi parfaites que possible. Je détache ce qui suit d'un des principaux journaux de l'Ontario.

"Il y a un point dans la lettre du secrétaire Everts sur la question du sauvetage, qui contient quelques vérités. Il se plaint que notre service de sauvetage est insuffisant."

J'approuve chaque mot de cette lettre. Je dis, comme homme fortement intéressé dans le commerce du pays, que ce service est insuffisant, et à l'exception de M. Donelly, de Kingston, les propriétaires de remorqueurs exigent des prix exorbitants.

M. McCALLUM. Mon honorable ami dit à la Chambre que si nous avions la concurrence américaine, nous pourrions sauver la vie aux naufragés, à meilleur marché que nous ne le pouvons maintenant. Je demande aux honorables députés, s'ils ont jamais eu connaissance d'un seul cas où des hommes aient exigé un paiement pour avoir sauvé la vie dans de telles circonstances. Y-a-t-il quelque chose dans les lois de ce pays ou dans les lois de la nature qui puisse empêcher un homme de sauver une vie en danger ? Ce cri d'humanité n'est employé que comme un levier pour frustrer les Canadiens de leurs justes droits. Mon honorable ami a lu une lettre de la Chambre de Commerce de Buffalo, contenant des assertions qui sont tout à fait fausses. L'assertion allant à dire que le *King Fisher*, qui a été abandonné aurait pu être amené dans le port de Buffalo il y a huit jours, si les lois canadiennes n'eussent pas existé, est une assertion que les faits ne corroborent pas. L'article dont l'honorable député de Prince-Edouard (M. McCuaig) a parlé et qu'il a attribué à la presse canadienne, était du *Courrier* de Buffalo, et avait sans doute pour auteur quelque membre de la chambre de commerce. J'aimerais à savoir quels appareils ils possèdent à Buffalo pour venir en aide aux navires naufragés. Il n'y a que deux pompes à Buffalo, et ni l'une ni l'autre n'est propre à pomper le grain de la cale d'un navire, car ce sont des pompes Wellington de neuf et dix pouces, et qui sont parfaitement inutiles lorsqu'il s'agit de renflouer un navire. L'honorable monsieur n'a qu'à descendre au bureau de l'honorable ministre de la marine, et il y verra le nombre de remorqueurs stationnés à Port Colborne. S'il veut consulter l'acte réglant l'inspection des bateaux à vapeur et les droits perçus sur les bateaux à vapeur, il verra le nombre de remorqueurs que nous possédons et ne sera plus aussi prêt à accepter l'autorité de la Chambre de Commerce de Buffalo quant aux ressources du pays. L'honorable député croira-t-il les assertions de cette Chambre de Commerce de préférence à celles de l'honorable député d'Essex ? J'aimerais à demander à l'honorable monsieur s'il sait quelles pompes les Américains possèdent. Combien en ont-ils sur le lac Supérieur ? Ils n'en ont pas une seule. La compagnie de sauvetage canadienne tient toujours stationnés à Windsor un navire et trois pompes. En bons canadiens nous devons protéger nos propres intérêts. Quelle est la règle américaine ? Le secrétaire Everts dit que cette règle est en vigueur depuis trente ans : que les navires canadiens ont la permission de porter secours aux navires en détresse, quelle que soit la nationalité de ces derniers, pourvu que ce soit dans les eaux canadiennes et sous la juridiction du gouvernement canadien. Mais ceci est très généreux de la part du secrétaire Everts de nous dire que ces pauvres Canadiens ont le droit de travailler dans leurs propres eaux. A entendre les remarques de mon honorable ami, on pourrait s'imaginer que les remorqueurs canadiens devraient continuellement descendre et

M. McCUAIG

remonter le cours de nos eaux afin d'empêcher les navires d'être jetés à la côte. Je puis dire à mon honorable ami que les remorqueurs sont comme les médecins. On ne les envoie jamais chercher à moins d'avoir besoin d'eux. Autant que je puisse voir c'est une entreprise peu lucrative. Notre population lutte vaillamment pour garder pour les canadiens les affaires de sauvetage dans les eaux canadiennes, et l'espère que le gouvernement lui donnera toute l'assistance convenable pour atteindre ce but. Je consens très-volontiers à ce que nous ayons la réciprocité, mais que ce soit la réciprocité du franc-jeu. Que les Américains nous donnent l'équivalent de ce que nous leur donnons. S'ils ont des griefs, si nous n'agissons pas comme de bons voisins, ou si nous agissons contre les intérêts de l'humanité, qu'ils rendent libre leur commerce de cabotage, afin que les remorqueurs canadiens puissent avoir le droit de remorquer d'un port américain à un autre, et je suis certain que s'ils nous concèdent ce privilège les Canadiens ne craindront pas la concurrence.

M. McCUAIG. Je voudrais demander à l'honorable monsieur, s'il connaît le remorqueur *Prince Albert* ?

M. McCALLUM. Oui, je le connais.

M. McCUAIG. Et savez-vous s'il tire onze pieds d'eau. Si, oui, je maintiens qu'il est impropre au service.

M. McCALLUM. Qu'il tire 9 ou 11 pieds d'eau, cela dépend absolument de la quantité de combustible qu'il y a à bord. S'il ne porte qu'une petite quantité de charbon, il ne tire pas 11 pieds, s'il en porte une grande quantité, il peut tirer 11 pieds. Si mon honorable ami possède les notions les plus élémentaires du sauvetage, il doit savoir que, s'il est nécessaire pour un remorqueur de s'approcher d'un navire qui est échoué dans un endroit où l'eau est peu profonde, il ne doit pas porter une forte charge ni avoir un fort tirant d'eau, afin de s'approcher du navire. Si mon honorable ami veut se procurer tous les faits à ce sujet, il devrait aller les chercher à la bibliothèque plutôt que d'accepter le *dictum* d'un membre de la Chambre de Commerce de Buffalo. Je me souviens qu'un autre honorable député, dans une occasion précédente, a accepté les assertions de messieurs faisant partie de la Chambre de Commerce de Buffalo, et je crois découvrir la même intervention dans le cas actuel.

M. McCUAIG. Tout ce que j'ai à dire c'est que je ne crois pas que le secrétaire de la Chambre de Commerce à Buffalo—un corps respectable—publierait de fausses déclarations sous sa propre signature.

M. ROBERTSON (Hamilton). Puisque mon honorable ami le député de Monck (M. McCallum) a eu la bonté de faire une allusion qui me touche personnellement, je crois qu'il est de mon devoir de m'expliquer. Il y a deux ans, j'ai eu une entrevue avec un monsieur de Buffalo, je ne sais s'il appartenait ou non à la Chambre de Commerce, mais il réussit à conquérir mes sympathies sur cette question, et je crus de mon devoir de soumettre à la Chambre le sujet qui est maintenant en discussion. J'ai été induit à croire qu'il y avait un grand défaut de réciprocité entre le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada ; et j'ai été porté à croire qu'il y avait manque d'humanité de la part du gouvernement canadien ; que tandis que les Américains étaient désireux d'établir un système de secours réciproques, les Canadiens faisaient la sourde oreille à toutes les demandes qui leur étaient adressées dans ce sens. On me disait que le gouvernement d'alors était la cause de cette regrettable et peu généreuse conduite de la part du Canada, et on me disait qu'un ordre avait été décrété par le ministre des douanes d'alors, rendant obligatoire de la part de tout remorqueur ou navire qui allait porter secours aux navires en détresse, d'aller au port le plus près du sinistre, et d'obtenir la permission avant de pouvoir porter aide et secours. Lorsque j'ai eu le document que je vais lire je croyais très certainement qu'il y avait beaucoup de vrai

dans ce qui m'avait été dit par le monsieur qui avait formulé la plainte. Ce document est comme suit :

No. 3, DÉPARTEMENT DES DOUANES,
OTTAWA, 8 mars 1878.

MONSIEUR.—Je viens de recevoir instruction du ministre des douanes, d'attirer votre attention sur les dispositions de la loi des douanes, au sujet des navires naufragés, ou des épaves dans les eaux canadiennes, lesquels décrètent en substance, qu'aucun navire étranger ou canadien, n'a légalement droit de toucher aux navires naufragés ou épaves dans les eaux canadiennes, à moins d'en avoir obtenu la permission du percepteur des douanes au port le plus près; après lui avoir fait rapport; et aucun navire étranger ne devrait recevoir cette permission, vu que cela est contraire à la loi des douanes, et tel navire étranger doit être mis sous saisie en cas de contravention.

J'ai l'honneur, etc.,

J. JOHNSON.

Au percepteur des douanes.

Ceci portait la date du 8 mars 1878, et j'ai trouvé que c'était un document très inhumain. J'ai pris quelques renseignements à ce sujet, et j'ai donné un avis de motion afin de pouvoir demander la correspondance. J'ai étudié la question après que les documents eurent été soumis. J'en suis venu à la conclusion que le gouvernement canadien n'était pas si digne de blâme après tout. Je puis admettre que cette circulaire n'est pas précisément rédigée en termes propres à faire croire que les remorqueurs puissent se porter au secours des navires en détresse sans obtenir la permission du percepteur au port le plus voisin. L'honorable député de Monk prétend maintenant que cette circulaire n'avait pas pour but d'empêcher aucun navire d'aller recueillir des épaves ou sauver la vie à des naufragés en danger. Il est très possible qu'il en soit ainsi, mais je crois qu'il eut été beaucoup mieux si le commissaire des douanes d'alors avait expliqué ce fait plus clairement. Le résultat a été, cependant, qu'il y a eu beaucoup de mécontentement des deux côtés de la frontière. Je suis parfaitement convaincu que ce n'est pas tout-à-fait dans l'intérêt de l'humanité que la correspondance dont il est question dans la motion actuellement devant cette Chambre, a été échangée. Je suis convaincu que le Secrétaire d'Etat à Washington a été engagé à commencer cette correspondance et à porter ces plaintes par la coterie de sauvetage de l'Union Américaine. Je suis bien certain que la correspondance n'a pas été échangée en vue d'amener la réciprocité; mais qu'il soit vrai ou non, que les Américains puissent dépasser l'industrie canadienne en fait de sauvetage, qu'il soit vrai ou non qu'il n'y ait pas du côté canadien une flotte suffisante pour le service du sauvetage, je suis bien convaincu que la correspondance qui a été échangée a certainement produit quelque bien, car nous voyons que pendant la session actuelle demande a été faite pour constituer légalement une compagnie pour les fins de sauvetage. J'ai présenté aujourd'hui une pétition de quelques hommes influents, demandant à être constitués légalement en une autre compagnie, sous la raison sociale de la compagnie de naufrage et de sauvetage du Saint-Laurent. Si ces compagnies sont légalement constituées—comme elles le seront je crois—et comme nous avons dans le pays des hommes d'expérience possédant les capitaux nécessaires, qui connaissent cette besogne et qui désireraient placer leur capital dans ce genre d'entreprise, il y a toutes les raisons du monde pour que l'administration actuelle se montre très prudente lorsqu'il s'agira d'établir la réciprocité sur cette question particulière. Je crois qu'il n'est pas difficile d'imaginer ce que pourrait être le résultat d'arrangements réciproques entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain. Nous pouvons très bien nous imaginer que les Américains pourraient facilement surpasser notre service de sauvetage et de remorquage tel qu'actuellement constitué; en conséquence lorsque le gouvernement voit qu'il y a des messieurs qui sont prêts à placer leurs capitaux et qui demande à être légalement constitués en société il doit leur permettre de se lancer dans cette entreprise. Je vois par l'un des bills présentés devant cette Chambre que le capital de l'une de ses compa-

gnies est de \$300,000 et que la compagnie demande le droit de la porter à \$1,000,000. Le bill que j'ai l'honneur de présenter demandera que le fonds social soit fixé à \$500,000, avec le droit de le porter à \$1,000,000. De sorte que nous avons en ce pays l'énergie, l'esprit d'entreprise, l'expérience des affaires, et les moyens d'établir un service de sauvetage de première classe. En conséquence je crois que le gouvernement devra agir avec prudence avant que d'établir cette réciprocité que les Américains désirent établir. Nous savons parfaitement bien que pendant l'année dernière, il y a eu d'immenses pertes de vies et de biens dans les lacs intérieurs, et il peut se faire qu'on n'ait pas donné une aide et un appui suffisants à ce service. Je pense qu'avant qu'une autre saison orageuse nous arrive le sauvetage canadien sera assez bien organisé pour protéger efficacement, non-seulement les navires canadiens, mais encore les navires américains qui pourraient être naufragés, avariés ou désemparés dans les eaux canadiennes. Je crois qu'il y a d'excellentes raisons pour que le gouvernement connaisse l'opinion de cette Chambre avant d'accorder la réciprocité demandée par les autorités américaines.

M. BOULTBEE. Cette question a occupé mon attention depuis plusieurs années, et je crois qu'un grand nombre d'honorables députés conviendront avec moi que les intérêts de la navigation de nos lacs et de nos rivières n'ont pas été suffisamment soignés. Nous sommes devenus un peuple si essentiellement voué aux entreprises de chemin de fer, nous sommes si absorbés par ces entreprises que nous avons plus ou moins négligé cette grande industrie. Il me semble que, pourvus, comme nous le sommes, par la nature, de ces magnifiques communications fluviales, nous nous montrons peu dévoués à nos propres intérêts si nous ne prenons pas les moyens de profiter des avantages que notre position nous procurent. Il nous a été très pénible d'apprendre, que durant la dernière saison, il y avait eu un si grand nombre de sinistres dans notre navigation des lacs, et leur nombre aurait sans doute été moins grand si les précautions nécessaires pour les éviter eussent été prises. Ainsi que l'honorable député d'Algoma (M. Dawson) l'a dit, je crois qu'il y a eu trop de négligence dans le mode d'inspection, en vertu duquel les navires naviguant dans ces eaux devraient être examinés avec soin, de façon à ce que la vie des personnes ne soit pas mise en danger, et que la propriété ne soit pas détruite. Les hommes qui connaissent la question bien mieux que moi, sont fermement convaincus qu'il y a eu négligence grossière quant aux moyens qui doivent être employés pour l'inspection des navires. Non-seulement durant la dernière saison, mais depuis des années il est effrayant de constater le nombre de pertes de vies et les misères qui les ont accompagnées. Je ne comprends pas suffisamment la question pour indiquer la ligne de conduite qui devrait être suivie par le gouvernement quant au système du service de sauvetage. Je puis comprendre qu'au point de vue national, nous devons désirer entretenir notre propre marine et protéger nos intérêts canadiens, et qu'il serait inopportun et inconvenant de permettre à des compagnies américaines d'accaparer complètement ce service. Il n'est pas nécessaire non plus qu'on permette un tel état de choses de s'établir, parce que nous n'avons pas les moyens convenables pour protéger la vie des marins et sauver les navires en détresse, parce que les naufrages arrivent plus fréquemment, dit-on, sur les rives canadiennes que sur la rive sud. Je crois que les intérêts engagés dans ce service sont suffisamment considérables pour engager le gouvernement à prendre de nouvelles mesures pour aider à établir un système en vertu duquel les navires naufragés ou en danger d'être jetés à la côte puissent recevoir de prompts secours. Les intérêts de notre industrie nationale et les intérêts de l'humanité l'exigent. Je vois qu'il y a devant la Chambre certains projets de loi, ayant pour objet l'encouragement de quelque moyens propres

à conduire cette besogne d'une façon plus soignée et plus utile, et j'espère qu'ils seront sanctionnés. Je sais que parmi les hommes intéressés à cette question à Toronto et ailleurs, c'est l'opinion généralement accréditée, au sujet de la navigation de nos fleuves et de nos lacs, qu'il y a eu négligence coupable, non seulement de la part de l'ancienne administration mais même de la part du gouvernement actuel, dans le règlement de cette question importante. Je ne désire pas disculper un gouvernement au dépens de l'autre, et si le gouvernement auquel je donne mon appui a fait preuve de négligence sous ce rapport, je dois le censurer comme je censurerais ceux qui me sont opposés en politique. Le gouvernement actuel doit non seulement remplir son propre devoir, mais il doit s'occuper des affaires qui ont été négligées par ses prédécesseurs, comme il doit régulariser notre position financière et de développer notre politique nationale. Mais en agissant ainsi ils ne doivent pas non plus négliger les intérêts dont nous parlons actuellement. Il est de la plus haute importance pour la prospérité de la navigation de nos lacs, qu'il y ait un système convenable pour assurer la sécurité de la vie et de la propriété qui y est engagé. A cette fin il n'est pas nécessaire que nous empêchions les Américains de se joindre à nous si cela leur convient, mais je crois qu'il est du devoir du gouvernement de voir que nous, les habitants du Canada, ne soyons pas laissés à la merci des Américains dans un service que nous devrions être prêts à remplir nous-mêmes.

M. BOWELL. Si j'ai bien compris la remarque de mon honorable ami qui vient de s'asseoir, il a dit que non-seulement l'ancienne administration, mais le gouvernement actuel, a négligé son devoir au sujet de ces lois concernant le sauvetage. S'il avait dit à la Chambre on quoi consiste cette négligence, j'aurais été plus en mesure de lui répondre en tant que le gouvernement est concerné. Je ne crois pas que le gouvernement ait raison de regretter que cette question ait été soulevée en cette Chambre, vu que nous avons ainsi eu l'occasion de connaître les vues des représentants du peuple à ce sujet. Dans le passé, le désir du gouvernement a été de faire exécuter la loi et de mettre en vigueur, autant que possible, les règlements établis, avant et après notre arrivée au pouvoir, dans le but de protéger les intérêts des compagnies de remorquage et de sauvetage du pays, mais non au dépens de la vie ou de la propriété, je puis en assurer la Chambre. Afin que cette question soit bien comprise, je lirai à la Chambre les divers ordres qui ont été émanés—deux par mes prédécesseurs et un depuis que j'ai l'honneur d'administrer les affaires du département des douanes, et après qu'ils auront été lus, je crois qu'on verra que les conclusions qui ont été tirées par mon honorable ami le député du comté de Prince-Edouard (M. McCuaig) ou mon honorable ami de Hamilton (M. Robertson) ne sont pas soutenues par les faits. Je ne me propose pas pour le présent d'entrer dans le vif de la question de réciprocité, ni d'examiner le contenu des documents qui ont été demandés et qui seront bientôt soumis à la Chambre; mais je puis dire que le gouvernement, dans sa correspondance avec les autorités à Washington, s'est toujours déclaré prêt à conclure tout arrangement propre à établir une réciprocité équitable, que les Américains pourraient proposer ou qu'ils voudraient accepter de notre part. En toute occasion, cependant, ils ont résisté à toutes les propositions qui leur ont été faites excepté à une condition, savoir: que les compagnies américaines de sauvetage et les propriétaires de remorqueurs américains auraient le droit de venir dans les eaux canadiennes pour y recueillir des épaves, non-seulement de leurs propres navires, mais aussi des navires canadiens lorsque l'occasion se présenterait. La position prise par le gouvernement a été celle-ci: que c'était la réciprocité tout-à-fait partielle, parce que le plus grand nombre des navires qui se trouvent dans les lacs de l'ouest et à ce point particulier de la côte où les naufrages arrivent le plus fréquemment, sont des navires américains et qu'un tel arran-

M. BOULTBEE

gement donnerait presque un monopole aux propriétaires de remorqueurs américains. Je comprends très-bien que la lettre lue par l'honorable député de Prince-Edouard ait été écrite par le secrétaire de la Chambre de Commerce. Nous recevons constamment des plaintes de cette partie du pays, et je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper que 19 sur 20 de ces plaintes ont été formulées par des personnes intéressées dans les compagnies de sauvetage, que de fait les compagnies d'assurances et les propriétaires de remorqueurs, sont ceux qui ont le plus à gagner à faire cette besogne dans nos eaux. Le cas dont mon honorable ami le député de Hamilton a parlé est celui d'un navire qui avait été échoué sur nos rives, où grâce à la froideur excessive de l'eau plusieurs marins et passagers furent gelés à mort. Il a été représenté au gouvernement américain, par des personnes intéressées, qu'en conséquence de l'ordre qui avait été émané par l'ancien gouvernement, les remorqueurs américains avaient été empêchés d'aller au secours de ces malheureux. Quels sont les faits? Les documents soumis à la Chambre ont prouvé que ce vaisseau avait fait naufrage et que ces vies avaient été perdues douze mois avant que mon prédécesseur eût promulgué cet ordre. En outre les personnes sauvées et les épaves recueillies lors de ce naufrage l'ont été par mon honorable ami le député de Monck (M. McCallum) et par les propriétaires des remorqueurs qu'il contrôlait alors. Je n'hésite pas à dire que la plupart des accusations portées contre le gouvernement de ce pays étaient tout aussi dénuées de fondement que celle-là. Mon honorable ami le député de Prince-Edouard avec sa grande expérience doit savoir que des navires pourraient faire naufrage le long de la rive sud du comté qu'il habite, et qu'il serait impossible de sauver la vie des naufragés, surtout sans avoir des navires ou des remorqueurs pour aller à leur secours, et c'est pour des cas de cette nature que les plaintes ont été contre le gouvernement. Le premier ordre qui a été promulgué par le département des douanes au sujet de cette question l'a été le 1er décembre 1877, et se lit comme suit:

"En attendant les instructions qui sont attendues du ministre de la Justice, nous vous rappelons qu'aucun navire étranger ou canadien, a le droit légal de toucher aux navires naufragés, sur la rive canadienne, à moins d'en avoir obtenu la permission du percepteur des douanes, au port le plus près, après lui avoir fait rapport, et nul navire étranger ne devrait recevoir une telle permission, vu que cela est contraire à la loi des douanes, et tel navire devrait être placé sous saisie en cas de contrevention."

J. JOHNSON."

Maintenant il me semble que les journaux et bon nombre de députés qui ont discuté cette question ne font pas la distinction entre un navire naufragé et un navire jeté à la côte et qui peut être naufragé s'il ne reçoit pas de secours. Le but des lois de douane et celui de toutes les lois concernant les navires naufragés est tout simplement ceci: Un navire étranger peut être naufragé sur nos côtes, il peut contenir pour des milliers de piastres de marchandises sujettes aux droits de douane; et à moins que les officiers de douane ne s'en occupent, ces marchandises peuvent être en un moment répandues dans le pays et le revenu se trouverait frustré des droits qu'elles auraient dû payer. C'est là en réalité le seul but que le premier ordre avait en vue. Maintenant le 8 mars 1878, un second ordre fut émané comme suit:

DÉPARTEMENT DES DOUANES,

OTTAWA, 8 mars, 1878.

MONSIEUR.—J'ai reçu instruction de la part du ministre des Douanes d'attirer votre attention sur les dispositifs de la loi des douanes au sujet de navires naufragés et des épaves dans les eaux canadiennes, lesquels décrètent qu'aucun navire étranger ou canadien n'a le droit de toucher aux navires naufragés ni de recueillir des épaves dans les eaux canadiennes à moins d'en avoir obtenu la permission du percepteur des douanes au port le plus près après lui avoir fait rapport. Et comme les navires étrangers ne devraient pas recevoir cette permission, vu que cela est contraire à la loi des douanes, ces navires devraient être placés sous saisie en cas de contrevention.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON.

Au Percepteur des Douanes }
Port de

C'est l'ordre qui a beaucoup mécontenté nos voisins les Américains, et qui, je crois, a inspiré la lettre lue par l'honorable député de Prince-Edouard (M. McCuaig). Un malentendu s'étant élevé sur ce point, à cause des fausses représentations qui étaient constamment envoyées à Washington, M. le secrétaire Everts crut devoir entrer en correspondance avec le gouvernement canadien à ce sujet. Dans presque tous les cas dont le gouvernement a eu connaissance, nous avons prouvé, après avoir fait une investigation complète, que leurs accusations étaient aussi mal fondées que celles dont j'ai parlé. Des explications ont été à plusieurs reprises données par le gouvernement dans cette correspondance, aux autorités des États-Unis, pour assurer ces dernières que nous n'avions pas l'intention—et qu'une telle interprétation ne pouvait être donnée à l'ordre émané en 1878—d'empêcher en aucun cas, et dans aucune circonstance, un navire d'aller au secours de n'importe quel autre navire, quelle que soit sa nationalité, s'il y avait le moindre danger de naufrage ou de destruction de propriété; et c'est d'après ce principe que nous avons toujours agi depuis la formation de cette administration. Je n'ai aucune raison de douter que c'était aussi l'intention de l'ancien gouvernement lorsqu'il a promulgué cet ordre. Mais de peur que des difficultés ne surgissent et que quelques-uns de nos percepteurs comprissent mal les intentions et le sens de cet ordre, et le désir du gouvernement canadien, j'ai donné instruction pour qu'un ordre fût promulgué le 19 septembre 1879.

M. McCUAIG. Si un navire s'échoue pendant une bourrasque de vent et s'il arrive qu'il n'y a pas de remorqueur canadien à proximité, permettez-vous à un remorqueur américain de le secourir ?

M. BOWELL. En toute occasion, et dans toutes les circonstances, lorsque demande a été faite au département pour employer les pompes ou les remorqueurs américains, lorsqu'il n'y avait pas de navires canadiens en disponibilité, cette permission a été accordée.

M. McCUAIG. J'apprécie votre libéralité, mais pendant que cette correspondance se faisait avec le département la propriété maritime pouvait être détruite.

M. BOWELL. Cela pourrait arriver, mais je n'ai entendu parler d'aucun cas semblable. Mais en cas de malentendu ou de danger de pertes de biens, les percepteurs ont un pouvoir discrétionnaire, pour commander à tout navire disponible, ou tout remorqueur, quelle que soit sa nationalité, de porter tous les secours nécessaires pour sauver le navire et la propriété.

A M. McCUAIG,

M. BOWELL, répond : En toute occasion, lorsque la vie ou la propriété est en danger, et qu'il n'y a pas de remorqueur canadien à proximité, les percepteurs peuvent permettre à d'autres navires d'aller au secours de ceux qui sont en danger. Nous leur disons en même temps que ce privilège ne doit pas être accordé au détriment des droits que les compagnies de sauvetage canadiennes possèdent en vertu de la loi, ni de façon à frustrer ces compagnies de leurs profits légitimes.

M. McCUAIG. Les percepteurs, tout en étant de très braves gens, peuvent n'avoir aucune connaissance du droit maritime, ou peuvent avoir de singulières idées quant à la manière dont ils doivent agir dans le cas où des navires seraient en danger; et pendant qu'on télégraphie à Ottawa et qu'on attend des réponses, le navire et la propriété peuvent être perdus. J'aimerais à avoir une solution de cette difficulté.

M. BOWELL. Si mon honorable ami avait attendu jusqu'à ce que j'eusse lu la circulaire du 19 septembre 1879, il aurait vu que tout percepteur d'une intelligence ordinaire, peut comprendre parfaitement que, dans de telles circonstances, le gouvernement désire que, bien qu'ils soient obligés

d'insister pour la mise en vigueur des lois du pays concernant le sauvetage, le remorquage et le cabotage, rien ne doit être fait pour nuire au sauvetage de la vie et à la protection de la propriété. La circulaire se lit comme suit :

“ DÉPARTEMENT DES DOUANES,
OTTAWA 19 sept. 1879.

“ MONSIEUR.—Relativement à la circulaire départementale No. 210-3 du 5 mars 1878, au sujet du sauvetage par les navires étrangers dans les eaux canadiennes, le ministre des douanes désire que je vous informe que cette circulaire, ne doit pas être comprise comme devant s'appliquer aux cas où la vie peut être en danger, ni à celui où la propriété maritime courrait risque d'être perdue à cause des délais, tels par exemple qu'un navire qui serait échoué dans des circonstances où des secours immédiats pourraient éviter un naufrage; et il n'y a pas non plus de cas possibles où les navires, de quelque nationalité que ce soit, puissent être empêchés de sauver des personnes dont la vie serait en péril, ou des navires en danger.

“ Vous comprendrez que les mots “ navires naufragés ou propriété perdue dans les eaux canadiennes s'appliquent aux navires et aux cargaisons jetées sur la rive canadienne et échoués ou brisés, exigeant un outillage complet pour les renflouer, ou pour le transbordement d'une cargaison d'un navire dans d'autres navires; et aux marchandises qui peuvent avoir été déchargées et mise à la dérive pour être recueillies sur la côte; et dans tous les cas d'après les dispositions des lois du revenu.

“ Je suis, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,

“ J. JOHNSON.”

M. McCUAIG. Puis-je savoir la date de la circulaire ?

M. BOWELL. Elle est datée du 19 septembre 1879.

M. McCUAIG. Cette circulaire ne fait honneur ni à votre cœur, ni à votre département.

M. BOWELL. Maintenant il me semble que c'est là une aussi bonne interprétation que possible de l'ordre promulgué et je crois que l'ancienne administration voulait qu'il fût ainsi interprété. Ma seule raison, en donnant cette explication, était d'empêcher qu'aucun des officiers de douanes le long de la frontière, pût attribuer aux circulaires précédentes un sens semblable à celui que mon honorable ami le député de Prince-Edouard et un grand nombre d'Américains intéressés dans ce service y ont attaché. Nos propriétaires de remorqueurs et autres personnes intéressées dans le commerce se plaignent que nos percepteurs de douanes donnent à cet ordre une interprétation trop large. J'ai sous la main le cas dont mes honorables amis les députés d'Essex et de Monck ont parlé. La plainte est venue au bureau que le percepteur à Amberstburg avait outrepassé ses devoirs en permettant à des remorqueurs américains d'aller au secours d'une goëlette américaine parce qu'il n'y avait pas de remorqueurs canadiens de présents, tandis que des remorqueurs canadiens auraient pu être amenés d'eux-mêmes. Après avoir lu les papiers, j'ai donné ordre de lui écrire une lettre approuvant sa conduite. La lettre disait que, tout en approuvant sa conduite, j'avais accordé et je continuerais à accorder la plus grande attention possible aux intérêts des compagnies de sauvetage du Canada, mais que je ne pouvais désapprouver les concessions raisonnables aux remorqueurs des États-Unis lorsque leurs services étaient nécessaires pour sauver la vie des naufragés ou pour empêcher la destruction totale des navires. Dans le cas actuel le navire, d'après ces documents, qui sont les seuls renseignements sur lesquels j'ai pu baser mon opinion avait été jeté sur des rochers. Le percepteur informa le département que le danger était terrible, et que le vent soufflant de l'ouest ferait baisser l'eau dans la rivière Détroit à tel point que le navire serait rompu en deux s'il n'était pas dégagé, qu'il n'y avait là qu'un petit remorqueur canadien trop faible pour arracher le navire à une destruction probable, et qu'il avait en conséquence permis à un remorqueur américain de venir à la rescousse. Je crois que ceci est un cas dans lequel le percepteur a exercé une sage discrétion, une discrétion que le département, avec ces faits devant lui, a pleinement approuvée. Il est maintenant déclaré par les honorables députés de Monck et d'Essex qu'il y avait un navire canadien, le *Prince Alfred*, stationné à Windsor, qui aurait pu être amené sur les lieux dans une

heure et demie au plus. Le percepteur a informé le département que l'accident est arrivé le dimanche, que les bureaux de télégraphe étaient fermés, et qu'il lui a été impossible de télégraphier à Windsor pour demander de l'aide, ce qu'il aurait fait s'il l'eût pu.

M. PATTERSON, (Essex). Comment a-t-il pu communiquer avec le Détroit, un dimanche, s'il n'a pu communiquer avec Windsor ?

M. BOWELL. Je comprends d'après les documents que j'ai sous la main, que le remorqueur américain était sur les lieux prêt à assister le navire sur les rochers, et n'attendait que la permission pour agir. Dans ce cas le percepteur a très bien fait. Si c'est un fait, ainsi qu'il a été affirmé par l'un des honorables messieurs qui viennent de parler, que quelques-uns des percepteurs de l'ouest sont complices des compagnies de sauvetage américaines, et si l'honorable monsieur veut bien soumettre ce fait à l'observation du département, je puis l'assurer qu'on s'occupera immédiatement de cette plainte, et si elle est fondée, nous nous efforcerons de trouver d'autres percepteurs qui s'occuperont de leurs propres devoirs et n'agiront pas de concert avec les propriétaires de remorqueurs américains. Je n'ai jamais lu, excepté de la part des propriétaires de remorqueurs américains, de plaintes au sujet du manque de puissance et de l'insuffisance des remorqueurs canadiens. Je puis dire pour l'information de l'honorable député de Prince-Edouard, que pendant qu'il se plaint qu'un de ces navires tire trop d'eau, et ne peut être employé aux fins pour lesquels il a été équipé, une plainte m'est arrivée de la part de marchands des lacs de l'ouest, à l'effet que ces remorqueurs ne tirent pas assez d'eau et n'ont pas assez de force, lorsqu'ils sont à pleine vapeur, pour tirer un navire après eux. Mon honorable ami doit savoir qu'il y a d'autres navires appartenant aux compagnies de remorquage et de sauvetage en ce pays, qui ne tirent pas autant d'eau que cela. Il y a des remorqueurs dans l'ouest qui tirent de six à onze pieds d'eau, tandis que les plus petits peuvent être employés dans les eaux peu profondes. Il est absolument nécessaire que nous ayons de forts remorqueurs, d'un fort tirant d'eau, pour être employés à dégager les navires échoués. Je suis fort aise que cette question ait été soulevée, car elle a donné au gouvernement l'occasion d'entendre les opinions des honorables députés, représentant les collèges électoraux, situés sur la frontière ou sur le bord des lacs. C'est d'eux que nous devons espérer obtenir des renseignements qui justifieront le gouvernement dans la ligne de conduite qu'il a suivie en tâchant de rendre son programme encore plus libéral.

M. GAULT. Ceci est un sujet qui m'intéresse beaucoup comme assureur, et j'espère que cette discussion sera d'un grand avantage pour le pays. J'ai reçu hier un mémoire qui m'a été envoyé par les assureurs de Montréal, se plaignant que le navire *Boyne*, naufragé au Cap Charles, avec \$52,000 valant de blé à son bord, ait été retenu à cet endroit où les vagues se brisaient sur lui à chaque marée haute.

Je suis allé aux bureaux du gouvernement pour demander s'il permettrait que cette grande quantité de blé fût vendue à condition qu'il retirerait le *pro rata* du prix de la vente. Il était probable que ce blé se vendrait de 8 à 9 centins le minot et le droit est de 15 centins par minot. Le gouvernement me répondit distinctement qu'il ne pouvait modifier la loi et que ce blé devait ou être exporté ou pourrir dans le navire. Je crois que c'est là une des choses les plus dures que j'aie jamais connues, et il me semble que le gouvernement aurait pu donner un ordre quelconque pour y remédier. Je consentirais volontiers à ce que le gouvernement prit le blé lui-même, qu'il le vendit à l'enchère et qu'il mit l'argent au trésor plutôt que de laisser le blé se perdre. Je crois que c'est une grande faute que de laisser perdre \$52,000 de grain. J'ai employé toute mon influence,

M. BOWELL

mais elle se réduit à rien et j'en suis très piqué. Il y a des plaintes sérieuses à Montréal et les parties ont de justes raisons sur cette question. J'espère que le gouvernement présentera un projet de loi pour faire cesser cette anomalie.

M. PATTERSON. J'ai écouté avec beaucoup de satisfaction les explications de l'honorable ministre des douanes. Je puis dire que je n'ai aucun intérêt personnel dans cette question soit en faveur soit contre les propriétaires de remorqueurs. Je suis cependant placé de manière à avoir l'occasion de savoir personnellement que la lettre de M. Evarts et les rapports du consul des Etats-Unis à Sarnia sont faux, et j'ai senti qu'il était de mon devoir d'amener cette question devant la Chambre. Les personnes engagées dans l'industrie du sauvetage, dans la partie du pays que j'habite, n'ont jamais désiré que les Américains fussent empêchés de venir en aide lorsque la vie ou la propriété sont en jeu. La question est donc bien comprise par les percepteurs au Détroit et sur la rivière Ste. Claire, et ces messieurs sont à la hauteur de leurs devoirs. Le seul reproche que j'ai à leur faire c'est qu'ils sont trop indulgents. Ils ne pêchent certainement pas par trop de sévérité envers les propriétaires de remorqueurs américains. Le ministre des douanes sait que j'ai fréquemment demandé des concessions ayant pour effet de permettre aux Américains de fournir des fers de traction et autres appareils lorsque l'outillage canadien, pour cette fin, n'était pas disponible. Je désire cependant assurer le ministre des douanes, que lorsque j'ai trouvé à redire contre certains percepteurs de l'ouest, parce qu'ils se montraient trop indulgents dans l'interprétation des circulaires qui leur avaient été envoyées, je ne songeais nullement à accuser ces messieurs d'agir de complicité avec les propriétaires de remorqueurs américains. Je sais qu'ils agissent consciencieusement dans l'accomplissement de leurs devoirs tels qu'ils les entendent. Je crois que mon honorable ami, le député de Prince-Edouard, s'est écarté du sujet de la discussion, et qu'en outre, s'il désirait faire le jeu des propriétaires de remorqueurs américains il a admirablement réussi en soulevant le cri d'inhumanité. Ce cri ne devait pas être introduit dans ce débat. Personne ne prétend que, lorsque la vie et la propriété sont en jeu, on doive appliquer la règle quelconque d'une façon trop rigide, et je sais que les percepteurs ont l'habitude de permettre aux remorqueurs américains de se porter au secours des navires en détresse dans les eaux canadiennes, lorsque la vie et la propriété sont en jeu. J'espère que le gouvernement se hâtera de produire les documents.

M. WHITE (Cardwell). Je n'ai pas l'intention de discuter la question générale, mais je désire me joindre à mon honorable ami le député de Montréal-Ouest, pour démontrer les grands inconvénients qui résultent de l'opération de la loi actuelle quant au sauvetage de la propriété dans les navires naufragés. Le cas dont il a parlé est très regrettable, mais ce n'est qu'un seul cas sur un grand nombre d'autres semblables qui se présentent constamment. Lorsque l'année dernière nous avons eu, près de Montréal, le malheur d'avoir un accident sérieux dans le canal, la même difficulté s'est présentée, et le sujet a donné lieu à beaucoup de discussion locale. Il me semble que c'est la chose la plus extraordinaire—et tout en croyant que la loi soit de ce côté, cependant je dois dire que je crois que le gouvernement doit être assez fort, lorsque la loi est évidemment, — j'étais sur le point d'employer une expression énergique, mais je me contenterai de dire injuste à sa face même—pour prendre la responsabilité d'agir avec justice dans des cas semblables, quitte à faire amender la loi plus tard. L'idée de voir le grain dans ce navire, le *Boyne*, retenu à ce moment dans le Saint-Laurent, pour y être totalement détruit, parce qu'il ne peut rapporter assez pour payer le droit de 15 centins

par minot, est une proposition, une chose que personne n'en suis certain, ne saurait approuver. Je crois que c'est la loi, mais j'espère sincèrement que le gouvernement prendra sur lui d'émaner un ordre pour faire vendre cette marchandise, même s'il prend toute la recette provenant de la vente pour payer le droit, afin que le grain lui-même ne soit pas détruit. Quant à la question qui a été discutée c'est un sujet assez ancien et familier pour la raison bien simple que depuis trois ou quatre ans nous avons eu consécutivement dans la cité d'Ottawa, pendant le mois de janvier, lorsque la Chambre de Commerce du Canada tenait ses assemblées, le capitaine Dorrs, de Buffalo, comme le représentant des lacs d'en haut, sollicitant l'influence de la Chambre de Commerce auprès du gouvernement pour faire modifier la loi. Il m'a semblé que cela n'était qu'une branche de la question générale de la réciprocité entre les deux pays et de leurs relations réciproques. S'ils désirent avoir ces privilèges spéciaux, en attendant, du moins tant que leurs moyens et leur outillage seront beaucoup plus grands que les nôtres, qu'ils nous donnent quelque chose en retour. Les déclarations faites par le ministre des douanes, ce soir, démontrent clairement, en tant que le gouvernement est concerné, que des mesures suffisantes ont été prises, et peuvent être prises pour la protection de la vie et de la propriété, et que la vie et la propriété ne seront pas détruites dans les lacs d'en haut, à cause d'un simple sentiment de jalousie nationale. Dans ces circonstances, si les Américains désirent avoir pleine liberté de se livrer au sauvetage dans les lacs de l'Ouest, qu'ils nous accordent la liberté du cabotage, qu'ils nous donnent pleine liberté d'avoir des relations réciproques entre les deux pays, et je n'ai pas le moindre doute que chacun des habitants du Canada consentira avec joie à leur proposition. Je me rappelle, et j'ose dire que mon honorable ami se rappelle un discours très remarquable prononcé par feu l'honorable Joseph Hamlin, à une convention tenue au Détroit, en 1866, lorsqu'il a parlé du traité de réciprocité comme étant une réciprocité par tranches (*in slices*). Cette remarque de M. Hamlin, qui était à cette époque ou qui avait été quelque temps auparavant vice-président des États-Unis, à l'effet que cette réciprocité était une réciprocité par tranches, a eu pour effet de nous convaincre que le but de nos amis de l'autre côté des lignes, était d'amener la population de ce pays à faire l'une après l'autre toutes les concessions qu'il est possible de faire à tous les intérêts possibles des Américains et de ne rien nous accorder en retour. Si le gouvernement des États-Unis désire obtenir ces privilèges, qu'il nous fasse des offres raisonnables pour un traité de réciprocité entre les deux pays, et je n'ai pas de doute que le gouvernement du Canada et la population canadienne de tous les partis soient heureux de les considérer.

M. GAULT. Je viens de recevoir une communication du ministre des douanes, m'informant que le blé à bord du *Boyne* a été vendu aujourd'hui à 15½ centins le minot donnant 15 centins au gouvernement et ½ centin aux assureurs, et le blé d'inde à 8 centins, donnant 7 centins au gouvernement, et 1 centin aux assureurs.

Sir LEONARD TILLEY. Je puis dire qu'il s'est élevé l'an dernier, en diverses parties du Canada, des difficultés du genre de celles mentionnées par mon honorable ami de Montréal-Ouest, c'est-à-dire des difficultés au sujet de dommages causés à des grains assujettis à un droit spécifique. Cet acte ne contient pas de disposition en vertu de laquelle le ministre des douanes puisse recevoir moins que le droit spécifique dans des cas semblables. Par exemple, un navire portant une cargaison de grain, a été perdu dans la baie de Quinte et un autre dans les environs de Kingston. On a permis l'exportation du grain qui a été de la sorte exempté des droits et les assureurs ont ainsi obtenu de l'autre côté des lignes ce que le grain pouvait valoir comme nourriture pour les animaux. D'après l'acte de tarif les marchandises qui ont

été avariées sont sujettes à un droit *ad valorem*, mais ces cas s'étant présentés, comme par exemple, le cas cité par l'honorable député de Montréal, il a été trouvé impraticable d'exporter le grain, et il a été vendu sujet aux droits. Dans ces circonstances, le gouvernement prendra la question en considération et verra si l'on peut remédier à cet état de choses. La difficulté n'a pas été aussi apparente dans le cas de la porte qui est arrivée dans le voisinage de Kingston, parce que le grain a été exporté et vendu. Mais dans les cas où il ne peut être exporté, il peut s'élever de graves difficultés et le gouvernement y apportera sa considération la plus sérieuse.

M. KIRKPATRICK. L'honorable ministre des finances a dit qu'il prendrait cette question en considération, parce qu'il s'est présenté à Montréal, des cas où de grandes quantités de grain ont été endommagées, mais ce grain n'a pu être exporté et il a été impossible d'en tirer de quoi payer les droits. Je suis peiné d'apprendre que l'honorable monsieur ait pu être porté à agir par les pertes subies à Montréal et non par les pertes moins considérables subies à Kingston. Or lorsque vous avez une réunion de griefs moindres cela finit par en faire un considérable et il en est ainsi dans ce cas. Les exemples en sont innombrables à Kingston. Il n'arrive guère à cet endroit de navire qui n'ait 50 ou 100 minots de grain endommagé, quelque fois 1,000 ou 10,000 minots. J'ai eu connaissance de cas où ce grain n'a pas été exporté, mais a été envoyé en dehors du port et jeté par dessus bord dans le lac, quoique ce grain valût, peut-être 10 centins le minot, ce qui pour 10,000 minots reviendrait à \$1,000. Je crois que c'est une monstruosité pour le gouvernement de dire : Nous ne mettrons pas ces \$1,000 dans le trésor, mais nous les jetterons dans le lac. Si c'est là la loi, je crois que le plus tôt elle sera changée le mieux ce sera. Lorsque le grain est endommagé, il devrait être vendu pour ce qu'il vaut, et s'il ne le rapporte pas tout ce que le gouvernement exige, que l'on prenne ce qu'il rapporte, mais qu'on ne le jette pas dans le havre. Quelle est la conséquence de cette loi telle qu'elle existe, et telle qu'elle a été mise en vigueur ? Nous dépensons on ce pays des millions pour élargir nos canaux et pour essayer de nous assurer le commerce de l'ouest, par la voie du Saint-Laurent. Il y a une foule de petites choses qui tendent à rendre cette route avantageuse et qui réunies attireraient le commerce vers le Saint-Laurent. Mais si vous mécontentez les matelots et les patrons de navires, ils se plaindront de vos règlements mis en vigueur par le département des douanes, et vous verrez qu'ils préféreront accepter un demi-centin et un centin de moins par minot pour leurs grains dans un port étranger, plutôt que d'aller dans un port canadien. Les conséquences sont, que si ces règlements arbitraires du département des douanes sont mis à exécution, ils auront pour effet de déranger le commerce sur Oswego ou sur Buffalo au lieu de lui faire descendre le Saint-Laurent. Je crois qu'il serait du plus grand avantage pour ce pays si le gouvernement, pendant la présente session s'occupait de cette question et présentait un projet de loi par lequel un certain droit spécifique serait prélevé sur le grain endommagé, ou qui dans tous les cas pourvoit à ce que le grain ainsi endommagé fût vendu pour ce qu'il pourrait rapporter.

M. MILLS. Cette discussion est remplie d'intérêt et de renseignements pour les honorables messieurs de la gauche. Nous voyons que l'honorable député de Cardwell (M. White) parle sur les deux côtés de la question, et non content de cela, il dit qu'il est en faveur de la réciprocité. Nous savons que depuis trois ans l'honorable monsieur plaide en faveur de la protection, et qu'il essaie de convaincre la Chambre que si nous ouvrons nos marchés aux Américains, nos industries seront détruites. Maintenant l'honorable monsieur semble croire que nos industries sont assez fortes pour lutter avec les industries plus anciennes et plus prospères qui existent de l'autre côté des lignes.

M. WHITE. Je suis en faveur de la réciprocité quant aux productions naturelles des deux pays, et pour nulle autre.

M. MILLS. L'honorable monsieur est comme M. Bigelow : son esprit est trop impartial pour perdre son équilibre, et c'est pour cela que l'honorable monsieur a saisi cette occasion pour parler en faveur des deux côtés de la question. L'honorable député de Montréal se plaint de ce qu'une cargaison de blé a été perdue, ou a été tellement endommagée qu'elle a été vendue pour un peu plus que ce qui était nécessaire pour payer les droits. Mais cet honorable monsieur a voté depuis cinq ans pour déclarer que l'acheteur ne paie pas les droits, et que c'est le producteur américain qui les paie. Si c'est le cas, pourquoi le gouvernement d'ici, lorsque le producteur américain a payé une réduction du prix équivalent au droit, remettrait-il le droit à l'acheteur ? Peut-il y avoir une proposition plus monstrueuse ? Une proposition peut-elle être plus monstrueuse que celle établie par l'honorable ministre des finances et l'honorable député de Frontenac (M. Kirkpatrick) ? Ces honorables messieurs ont déclaré aux cultivateurs dans toute l'étendue du pays que les droits sont payés par les Américains et non par le consommateur canadien sur les grains venant au Canada. Le premier ministre a parcouru le pays déclarant aux cultivateurs qu'en conséquence des droits imposés sur l'orge américain ces derniers avaient à payer 15 centins sur chaque minot vendu sur le marché américain. Maintenant les honorables messieurs prennent une position tout-à-fait opposée à celle-là.

M. ROCHESTER. Est-ce à l'époque où ils avaient 69 centins par minot ?

M. MILLS. La même différence qui existait avant l'adoption de la politique nationale, existe aujourd'hui entre les prix sur les marchés américains et canadiens, et maintenant l'honorable ministre des finances après avoir parlé et agi d'après la présomption que le droit est payé par le producteur et non par le consommateur, vient devant la Chambre et dit qu'il a sous considération un projet qui consiste à livrer ces droits, non aux parties qui les ont payés au trésor, à ces producteurs, étrangers, mais à ceux qui spéculent et font le commerce avec cet article de production étrangère.

M. ROCHESTER. C'est une excellente idée de continuer ainsi et de formuler toutes les plaintes possibles avant la vacance. Il semble que cette question affecte un grand nombre de membres de cette Chambre. Je ne connais pas une seule partie du pays qui ait été plus affectée par la loi du cabotage entre les États-Unis et le Canada que cette partie du pays. Les lois du cabotage entre les États-Unis et le Canada, ont, je puis le dire, volé à cette partie du pays un grand nombre de navires et une somme considérable d'affaires. Le public supposait généralement que le traité de Washington garantissait certains droits, tant au Canada qu'aux États-Unis, au sujet du cabotage dans les eaux intérieures de chaque pays. Mais sous ce rapport le traité n'a pas été mis à exécution par les États-Unis. Je puis lire une lettre du percepteur des douanes à Plattsburgh, en réponse à une lettre que lui avait envoyée l'un des expéditeurs :

" J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant, dans laquelle vous demandez les renseignements suivants, savoir : Si les barges canadiennes auront la permission de passer en route de Rouse's Point à New-York, avec des marchandises étrangères en entrepôt. En réponse je prends la liberté de vous informer que les lois des États-Unis, telles qu'interprétées (mal interprétées devrait être le mot je crois) par le département du Trésor, prohibent le commerce en question en tant que les marchandises anglaises sont concernées. Voir 2,771, Statuts Révisés des États-Unis, lequel se lit comme suit : Les navires qui ne sont pas des États-Unis ne seront pas admis à décharger leur cargaison aux ports d'entrée établis par règlement, et nul tel navire ne sera admis à faire de déclaration dans un district autre que celui dans lequel il sera admis à décharger sa cargaison."

M. MILLS

Lorsqu'un navire allant du Canada aux États-Unis a une fois dépassé la frontière, il peut continuer sur toute l'étendue du district de perception, mais s'il va plus loin il est passible de saisie. D'un autre côté, les barges américaines qui transportent actuellement tout le bois du Canada aux États-Unis peuvent entrer dans tout port canadien qui leur convient. Un navire canadien ne peut aller qu'à une certaine distance, et il faut qu'il décharge là sa cargaison, tandis qu'une barge américaine peut aller de port en port au Canada, pour recueillir son chargement, et s'en retourner ensuite aux États-Unis ; c'est là une injustice grossière pour le commerce de ce pays. Je crois qu'environ 400 barges et entre trente et quarante remorqueurs ont été laissés sans emploi aux quais. Il y a quelques années, pour éprouver la loi sur cette question, un convoi de dix barges fut chargé à Ottawa et envoyé à New-York. Il se rendit à New-York et revint à Rondout pour prendre un chargement de charbon. Pendant que le convoi était à cet endroit, le même percepteur des douanes à Plattsburgh, après avoir reçu instruction de Washington télégraphia à l'officier de Rouse's Point de saisir ces barges parce qu'elles avaient dépassé le premier district de perception. Heureusement pour les barges, immédiatement avant l'arrivée du télégramme elles avaient dépassé la frontière et étaient en sûreté, mais l'expérience n'a jamais été répétée depuis. N'étant pas satisfait de la lettre qu'il avait reçue du percepteur des douanes à Plattsburgh, l'expéditeur écrivit à Washington, et reçut la réponse suivante :

DÉPARTEMENT DU TRÉSOR,

WASHINGTON, D. C. 18 juin, 1875.

" J'ai reçu votre lettre du 4 courant transmettant une lettre du secrétaire de la compagnie d'expédition de Rideau et d'Ottawa, déclarant qu'il avait expédié un certain nombre de ses barges anglaises d'Ottawa à New-York via le lac Champlain, le canal Champlain et la rivière Hudson, et qu'il avait l'intention de continuer ce commerce s'il n'est pas illegal."

" Je vous serai obligé si vous informiez ce monsieur que les lois telles qu'interprétées par ce département, prohibent le commerce en question, en tant que les navires anglais sont concernés. Le fait que les navires mentionnés comme étant allés à New-York, étaient anglais, a été oublié à ce port, et ils ont été traités comme des navires américains. La section 5,771 des Statuts Révisés décrète que les navires en question devront être déchargés dans nos ports."

" Très respectueusement,

" (Signé) B. H. BRISTOW,
Secrétaire."

Je crois qu'il est très regrettable que nos expéditeurs ne puissent avoir des droits égaux à ceux des expéditeurs américains. Le gouvernement fédéral a, dans des occasions préalables, essayé de rejeter le blâme sur les gouvernements d'État ; mais je puis produire des documents des gouvernements d'État qui démontrent qu'ils n'ont aucune objection à la réciprocité avec le Canada au sujet du passage de navires dans leurs canaux, car, ils disent qu'un plus grand sera le nombre de bateaux qui passeront dans leurs canaux plus ils feront d'argent. J'espère que le gouvernement s'efforcera d'obtenir justice pour notre population relativement à cette question.

M. BOWELL. Je désire faire une ou deux remarques au sujet de l'accusation portée par mon honorable ami le député de Frontenac. (M. Kirkpatrick). Il ne sied pas bien à mon honorable ami, parce qu'il arrive qu'il y a un navire à Kingston ayant à son bord du grain endommagé, de demander que tout le droit spécifique soit mis de côté. Si le droit veut dire quelque chose, il veut dire qu'il ne doit pas être mis de côté, même pour du blé endommagé.

M. KIRKPATRICK. Il ne veut pas dire un droit spécifique sur le blé endommagé, mais sur le blé sain.

M. BOWELL. L'honorable monsieur (M. Kirkpatrick), étant avocat, ce que je ne suis pas, est peut-être plus en état que moi d'interpréter la loi et de dire ce qu'elle devrait contenir, plutôt que ce qu'elle contient. J'admets le principe sur lequel les droits spécifiques sont basés. Ils peuvent être meilleurs pour le revenu ou pour d'autres fins - c'est là un point que je ne discuterai pas maintenant. Mais en suppo-

sant qu'un minot de grain coûte \$2.00 à Chicago, le droit au Canada serait de 15 centins, et s'il coûte que 50 centins, voudrait-il nous dire qu'il ne prélèverait le droit qu'en proportion de la valeur du blé? Si le blé devient endommagé, c'est toujours du blé, et s'il est entré au Canada pour la consommation, tout avocat ou autre personne doit dire qu'il est sujet au droit de 15 centins, et ce droit nulle personne employée à l'administration du département des douanes n'a le droit de le changer. L'honorable monsieur dit que des règlements arbitraires ont été promulgués par le département des douanes à ce sujet. Il n'y en a pas eu du tout. La loi est dans le statut, et elle décrète l'imposition d'un droit de 15 centins comme protection pour nos cultivateurs. Il a voté pour cela et pour les sept centins par minot sur le blé d'Inde, pour la protection, et maintenant, il semble mécontent parce que le ministre des douanes, ne veut pas violer la loi, en permettant que du blé soit déclaré à un taux moins élevé que le taux légal, afin que ses commettants ou d'autres puissent acheter ce grain pour les animaux, quoiqu'il fasse concurrence aux grains à bon marché de nos cultivateurs, pour l'avantage desquels il a voté les droits protecteurs. Ceci peut être une bonne question de loi, mais s'il en est ainsi, je ne comprends pas la loi. Si je comprends les droits spécifiques, ils doivent être prélevés sur le prix de l'article dans le marché étranger, et du moment qu'il entre dans la consommation, le droit doit être perçu. Mais un droit *ad valorem* est une chose tout-à-fait différente, étant en proportion de la valeur de l'article; et la loi décrète que si l'article est endommagé, le droit *ad valorem* doit être réduit en proportion. Mais je ne connais aucun principe en vertu duquel, avec un droit spécifique, l'on puisse adopter le principe posé par mon honorable ami. Protection à part, s'il peut suggérer un mode par lequel le gouvernement puisse mettre de côté une loi quelconque afin de pouvoir rencontrer des cas particuliers, je serai très heureux de l'adopter et je suis certain que le gouvernement sera aussi bien aise de le faire. Dans tous les cas de grains endommagés, le droit doit être perçu jusqu'à ce que la loi soit changée. Le gouvernement n'a pas le choix. Il n'y a pas eu de règlements, ni arbitraires, ni autres, de promulgués au sujet de cette question.

Motion adoptée.

MORT DE M. THOMPSON, DE CARIBOU.

M. BUNSTER. C'est mon pénible devoir d'annoncer à la Chambre la triste nouvelle de la mort de l'un de nos collègues, que je viens de recevoir. Je sais que la Chambre partagera mon opinion, lorsque j'exprime le regret que nous éprouvons en apprenant la perte sérieuse que la Chambre vient de faire par la mort de M. Thompson, de Caribou—un monsieur qui occupait une position éminente en cette Chambre depuis la Confédération et qui a toujours commandé le respect de ses collègues, de ses commettants et du pays. Par respect pour sa mémoire, je demanderai donc que la Chambre s'ajourne comme un léger hommage rendu à son mérite. Il se distinguait par sa fidélité à son parti et à son chef; que j'aurais été heureux de voir ici ce soir pour rendre hommage à notre ami regretté, car il aurait pu remplir cette tâche beaucoup mieux que je ne le puis. Il a toujours travaillé avec zèle et énergie à la grande œuvre de la Confédération et pour créer une nationalité canadienne. Je crois que l'honorable député de Niagara, qui était un ami très intime de M. Thompson, approuvera mes sentiments en secondant la motion.

M. PLUMB. Je suis certain que la nouvelle que vient d'annoncer mon honorable ami le député de Vancouver, dans un langage si ému, a été reçue avec beaucoup de douleur par tous les députés de cette Chambre. La mort prématurée de notre collègue, M. Thompson, sera regrettée par chacun des membres de la Chambre, qui l'ont connu

pendant qu'il siégeait au parlement. Ses manières courtoises, sa méthode intelligente de traiter les questions qui tombaient sous son observation, son urbanité, et sa courtoisie habituelle, lui avaient gagné des amis des deux côtés de la Chambre. J'ose dire qu'il n'a jamais compté un ennemi dans cette enceinte. Je le connaissais depuis qu'il était membre de cette Chambre. Il m'a précédé de trois ans, étant devenu député fédéral à l'époque de l'admission de la Colombie anglaise dans l'Union. Sur quelque sujet qu'il parlât en cette Chambre, il était toujours clair et convaincant; il ne s'est jamais abaissé aux personnalités; il n'a jamais passé pour avoir dit une seule parole offensante à aucun honorable membre de cette Chambre. Je crois qu'il laisse ici un passé que nous devons tous respecter, et que nous pouvons tous envier. C'est avec le plus profond regret que nous voyons chaque année devenir vacants des sièges qui étaient occupés par des hommes, à quelque parti qu'ils aient appartenu, quelles qu'aient été les relations que nous ayons eues avec eux, des hommes auxquels nous devons toujours porter beaucoup d'intérêt; puisque nous siégeons ensemble, nous nous consultons mutuellement, en nous efforçant, comme j'espère que nous devons le faire, de servir autant qu'il est en nous les intérêts de ce grand pays. M. Thompson était un représentant du coin le plus éloigné de cette grande Confédération; mais il était néanmoins l'un des nôtres, liés comme nous le sommes par le lien commun de l'association, qui nous amène ici, pour que chacun tâche, dans la mesure de ses forces, de faire sa petite part de la grande œuvre qui nous est confiée par le peuple. Nous n'entendrons plus sa voix parmi nous; mais j'espère, je crois, qu'il n'y a pas d'hommes qui laissent après eux une mémoire plus respectée que celle de l'honorable député, dont le décès vient d'être annoncé par mon honorable ami. En conséquence, je crois qu'il est très convenable que l'ajournement de la Chambre soit proposé. Je me suis empressé à la demande de mon honorable ami de secondar sa motion, et j'espère que la Chambre n'hésitera pas à l'adopter.

Sir LEONARD TILLEY. Je suis tout à fait certain que chacun approuve la proposition de mon honorable ami demandant que la Chambre s'ajourne jusqu'à demain comme expression—une très légère expression—du regret que chaque honorable député a dû ressentir en apprenant la nouvelle qui vient de nous être annoncée. Il y a trois ou quatre semaines, lorsque le parlement fut convoqué, nous apprîmes que M. Thompson était malade, et qu'il était douteux qu'il pût se rendre à Ottawa pendant la session actuelle, mais dans son grand désir d'être présent et de prendre part au règlement des importantes questions, qui devaient nous être soumises, et dont quelques-unes affectent très sérieusement la partie du pays qu'il représentait, il quitta sa résidence et put atteindre Victoria, et ce matin nous avons appris sa mort. Je ne puis peut-être pas parler de lui comme mon honorable ami vient d'en parler; parce que je ne le connaissais pas aussi intimement; mais tous ceux qui étaient présents au parlement, qui ont entendu ses discours, et qui ont été amenés en contact avec lui en diverses manières, se joindront à moi pour exprimer l'opinion qu'il était un homme très capable, très affable et très sympathique. Je crois que dans ces circonstances, il est inutile pour moi de dire plus que d'exprimer de concert avec mes honorables amis, notre sincère regret, et l'espoir que la proposition rencontrera l'appui général de la Chambre, comme témoignage de la haute estime dans laquelle cet honorable monsieur était tenu par ses collègues dans cette branche du parlement du Canada.

M. ANGLIN. Je partage complètement le regret exprimé pour la perte de M. Thompson, par les honorables messieurs de la droite. Cependant il y a un devoir envers cette Chambre que je ne dois pas manquer de remplir maintenant. Il y a plusieurs années, il a été résolu par cette Chambre que l'ancien coutume de s'ajourner à la mort d'un membre

serait discontinuée, et depuis cette époque jusqu'à présent je crois qu'il n'y a aucun cas où la Chambre s'est ajournée pour les mêmes fins. Il est arrivé fréquemment que des députés soit morts à Ottawa pendant que la Chambre était en session et il n'y a pas eu d'ajournement. Je crois que c'est feu l'honorable Sandfield Macdonald qui a le premier démontré que dans une Chambre aussi nombreuse que celle-ci, il serait plus commode de suivre l'exemple du parlement Impérial ou cette manière d'exprimer le respect à la mémoire des députés décédés, a été abandonnée depuis un grand nombre d'années. Ma propre impression est qu'il serait injudicieux de revenir à l'ancien système. Je crois que les expressions de regret prononcées par les honorables messieurs de la droite, et répétées par moi-même dans la faible mesure de mes forces, expressions auxquelles d'autres honorables messieurs voudront peut-être se joindre, suffiront à démontrer combien nous regrettons la perte du député que nous connaissons et que nous aimions tous. Mon honorable ami, derrière moi, me rappelle que l'an dernier, il y a eu un cas spécial où la Chambre s'est ajournée pour permettre aux députés d'assister aux funérailles de feu M. Holton. C'est le seul exemple que je puisse me rappeler.

Sir CHARLES TUPPER. Je concours pleinement dans la déclaration de l'honorable député de Gloucester, à l'effet que la Chambre a décidé que la pratique d'ajourner la Chambre à la mort d'un membre serait discontinuée; mais je suis certain que les honorables députés des deux côtés de la Chambre, après les discours qui ont été faits au sujet du douloureux événement qui nous a privés de l'un des membres les plus respectés de cette Chambre, ne se sentiront pas disposés à continuer à siéger ce soir. C'est tout ce que nous proposons:

M. BLAKE. Naturellement nous nous rappelons tous que feu M. Sandfield Macdonald a proposé que la pratique d'ajourner la Chambre à la mort d'un député fut discontinuée, et par déférence pour ce que nous savions être son opinion, la Chambre ne s'est pas ajournée à l'occasion de sa mort, quoiqu'il eut rempli la plus haute position que la couronne puisse accorder ici. Je crois qu'on en est venu à la même conclusion lors de la mort de Sir George Cartier, un autre monsieur qui a occupé la plus haute position que le peuple de l'ancienne province du Canada pût accorder, et dont la mort arriva aussi pendant une session du Parlement. Comme il a été proposé, même à cette heure avancée d'ajourner par respect pour feu l'honorable député, j'aurais considéré que c'était introduire une innovation qui pourrait être remarquée si l'honorable député de Vancouver ne se fut borné à faire une simple motion d'ajournement. Il a donné ses raisons verbalement, mais sur notre procès-verbal il ne paraîtra pas que l'ajournement a été fait pour cette raison spéciale. Considérant ce fait ainsi que l'heure avancée, je ne crois pas qu'une objection raisonnable puisse être faite à l'ajournement. Quant aux raisons pour lesquelles l'ajournement est demandé, je me joins cordialement, aux expressions de regret qui ont été prononcées par les honorables députés des deux côtés de la Chambre au sujet du douloureux événement qui nous a privés de la société d'un collègue que nous connaissons depuis l'entrée de la Colombie anglaise dans l'Union. Nous devons tous être attristés des visites de la mort dans une assemblée qui n'est pas si nombreuse après tout, et qui ont été si fréquentes depuis quelques mois; et les honorables députés ne seront peut-être pas très disposés à vaquer aux affaires de la Chambre après la triste nouvelle qui vient d'être annoncée.

Motion adoptée.

La Chambre s'ajourne,
à 11.10, p. m.

M. ANGLIN

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 23 décembre 1880.

L'ORATEUR prend le fauteuil à 3 heures.

PRIÈRE.

INDÉPENDANCE DU PARLEMENT.

"Bill à l'effet de mieux assurer l'indépendance du parlement et de prévenir la corruption."

Sir RICHARD CARTWRIGHT. J'exposerai sommairement l'objet de ce bill. Nous sommes sur le point de créer une compagnie de chemin de fer légalement constituée, revêtue de pouvoirs extraordinaires, et l'objet du bill est de faire insérer dans la loi à cet effet des clauses nouvelles et sévères qui rendront très difficile à cette corporation d'intervenir avec des vues intéressées, dans l'élection des membres de cette Chambre, en pratiquant quelques-uns de ces actes de corruption qui ont déjà été mis en œuvre par de telles corporations, comme nous l'avons vu faire aux Etats-Unis et ailleurs. La pratique suivie dans cette chambre ne permet peut-être pas de discuter les diverses dispositions de ce bill tant qu'il n'aura pas été imprimé et distribué parmi les honorables députés.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que la pratique ordinaire adoptée dans le cas de la présentation d'un bill d'intérêt public, mais non d'intérêt local,—je pense que c'est la pratique la plus universellement suivie en Angleterre, bien qu'on ne la suive pas aussi exactement ici—est d'expliquer le bill, lors de sa première lecture, et non à la seconde.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Je n'ai aucune objection à donner des explications à présent. Comme nous le savons tous, il est très difficile de traiter les affaires avec des corporations, ou suivant le mot bien connu d'un éminent avocat anglais non moins bien connu, nous ne pouvons punir ni le corps ni l'âme d'une corporation. Je propose que si une corporation est convaincue d'avoir eu recours à des manœuvres malhonnêtes, sa charte soit annulée. Je propose aussi que les membres de cette corporation, qu'ils revêtent un caractère officiel ou purement administratif, soient passibles d'une peine plus sévère que celle édictée par la loi, s'ils sont convaincus de s'être rendus coupables de la grave offense d'avoir aidé, provoqué ou participé à corrompre un membre de la législature fédérale. Ce sont les principaux points visés par le bill et les moyens par lesquels je me propose d'atteindre mon but. Je crois que ces offenses devraient être qualifiées de délits; elles ne sont pas reconnues comme tels actuellement. Je crois que c'est une explication suffisante du bill—plus qu'il n'est ordinaire de le faire à cette phase d'un bill de cette nature.

Le bill est lu pour la première fois.

FAIT PERSONNEL.

M. FERGUSON. Avant de passer à l'ordre du jour, je désire donner des explications sur un fait qui a été soumis à la Chambre l'autre jour. Je veux parler d'un fait mentionné à la page 96 du rapport de l'auditeur-général, dans lequel il est dit:

"Je remarque que j'ai oublié de faire observer dans ma lettre du 13 courant, trois cas de paiement d'indemnité à des députés aux Communes, qui ne paraissent pas avoir été prévus par l'Acte que j'ai cité dans cette lettre. Ces trois cas sont ceux de M. C. J. Coursol, M. J. B. Mongenais et M. C. E. Ferguson. Ces messieurs ont reçu le plein montant de leur indemnité, bien qu'ils aient été absents de la Chambre pendant une partie de la session."

J'ai été si étonné de cet avancé, que je n'ai pu tout d'abord donner aucune explication. Les remarques faites par l'honorable député de Montréal-Est, m'ont appris pour la première fois que mon nom était mentionné dans le rapport.

Je m'occupais bien moins de voir mon nom cité dans ce rapport, que de passer pour avoir eu recours à la pratique malhonnête de signer une déclaration qui n'était pas exacte. Je me suis rendu auprès de l'auditeur-général, et je lui ai exposé mes griefs. Il consentit courtoisement à s'enquérir de l'affaire, et m'adressa subséquemment la lettre suivante :

"Ottawa, 20 décembre 1880.

"Cher Docteur,

"Après examen, il paraîtrait que votre nom a été mentionné au lieu de celui de M. M. P. Ryan quand il s'est agi de mentionner les députés qui, lors de la session, ont reçu leur indemnité en vertu d'une résolution des Communes, pour le temps qu'ils ont été absents d'Ottawa. L'examineur qui a commis l'erreur était peu au fait du travail de vérification, et il avait reçu instruction de signaler les paiements qui ont été faits sans autorité réelle ou apparente, lorsqu'une autorité supérieure en avait autrement décidé.

"Je vous ai mentionné comme ayant été payé, ce qui est parfaitement régulier vu que vous avez été malade pendant votre séjour à Ottawa. Je vous envoie ma lettre par la personne qui a commis l'erreur, et qui vous donnera des explications verbales à ce sujet. Il ne m'est jamais arrivé de voir les personnes dont les noms étaient signalés, se trouver formalisées de ce fait. Autant que je puis me le rappeler, la coutume, pendant les dix dernières années, a été de payer, en vertu d'une résolution de la Chambre des Communes, ceux des députés qui ont été absents du siège du gouvernement pendant aucune partie de la session pour cause de maladie.

"Je présumais que le fait d'attirer l'attention de la Chambre à ce sujet aurait pour résultat la modification de l'Acte d'indemnité ou la discontinuation de la résolution, et le seul objet que j'avais en vue était de produire ce résultat.

Tout à vous,

J. L. McDougall,
Auditeur-général."

A. C. J. FERGUSON, Ecr., M. P.,
Chambre des Communes,
Ottawa."

En ce qui me concerne personnellement, cette lettre est très satisfaisante, mais ce qui me déplaît en cette affaire, c'est de voir mon nom affiché pour une semblable raison dans un document public sous l'autorité d'un officier de la Chambre.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend à nouveau la considération de la motion de M. Blake, à l'effet d'obtenir un état indiquant en détail les diverses modifications et changements faits dans le tracé, le plan ou autrement, au moyens desquels le coût estimatif de la section du chemin de fer du Pacifique entre Kamloops et Yale a subi, en avril 1880, une réduction sur l'estimé de 1878, etc., etc.

M. BLAKE. Lorsque six heures ont sonné, hier, j'étais sur le point de traiter la question de l'autre portion du chemin de fer du Pacifique, à l'exclusion de la portion qui se trouve dans la Colombie anglaise. Mais avant d'en finir avec cette partie, je ferai seulement remarquer qu'il paraît y avoir contradiction dans l'estimé de l'ingénieur-en-chef, en date d'avril 1880, au sujet de la section entre Jasper et Kamloops. Si l'honorable ministre examine la longueur en milles et le coût par mille, il n'y trouvera pas le pourquoi des \$15,500,000 qui y sont portés comme coût de l'établissement de la ligne. Je ne suis pas sûr que cette erreur soit entièrement le fait de l'estimation, parce que cette année, nous trouvons une augmentation de 15 milles à la longueur de la ligne, laquelle augmentation aiderait considérablement à parfaire le montant brut de \$15,500,000, tout en laissant encore, néanmoins, un déficit de \$200,000 ou 300,000 qui diminuerait d'autant la proportion des travaux à faire par le syndicat. A présent, un mot de la section du lac Supérieur à la Rivière-Rouge. Nous savons que l'estimé de 1879 était de \$18,000,000, tandis que celui d'avril 1880, n'est que de \$17,000,000, différence produite en grande partie, comme je le comprends, par l'économie réalisée sur une partie spéciale de la voie, de trois ou quatre milles en longueur, et aussi sur le matériel roulant. Mais l'estimé d'avril 1880 a encore été modifié davantage. La réduction de \$18,000,000 à \$17,000,000 a subi une nouvelle modifica-

tion par suite d'améliorations dans l'établissement de la voie et par la modification du programme d'exécution, jusqu'à un montant de \$1,385,000, ce qui est une réduction additionnelle très considérable. Un document que l'honorable monsieur a soumis hier, ou avant-hier, éclaircit quelque peu ce point, et d'après ce document, une partie de cette réduction se trouve expliquée par le fait de la continuation du système d'économie adopté pour améliorer le service et adapter le chemin de fer à la configuration naturelle du terrain sans affecter en rien sa nature ni le type. Mais je remarque qu'une portion considérable de cette économie est ainsi expliquée. (L'honorable monsieur lit un extrait du rapport de M. Fleming, qui suggère que l'on se serve de chevalets et de piliers sur certaines portions de la voie où cela est praticable.—Puis l'honorable monsieur continue ainsi.) Ceci, je n'ai pas besoin de le dire, constitue un hangement très considérable dans le programme d'exécution et il serait important de savoir sur quelle étendue ce changement se ferait, quelle sera la longueur des piliers, et quelle économie résultera de ce changement de programme? Laissant de côté la question du matériel roulant et la question de réduction dans la construction, le résultat général a été que l'estimé de 1879 donne \$18,000,000; celui d'avril, 1880, \$17,000,000; et celui de décembre 1880, \$15,615,000. Sans doute ces diverses réductions dans le coût ont dû être effectuées en grande partie par le changement du mode d'exécution; et il est naturel que nous sachions à quoi nous en tenir sur le compte de ces changements. Maintenant, en ce qui concerne la section des prairies, je citerai le rapport de l'ingénieur pour 1877, qui démontre ce qu'étaient les travaux de 1876 dans cette partie. Il des dit dans ce rapport :—

"Les pentes et l'alignement ne seront nulle part moins favorables que sur les chemins de fer actuellement en exploitation dans les vieilles provinces. Le maximum des rampes entre la Tête-Jaune et Selkirk sera de 58.80 pieds par mille. Jusqu'à un point à 468 milles à l'ouest de la rivière Rouge pas une pente montant vers l'est, dans la direction probable du grand trafic, n'excèdera 28.50 par mille."

Parlant du résultat d'une bonne ligne dans les prairies, l'ingénieur dit dans son rapport de la même année :—

"On a dit, dès le principe, que le succès de la colonisation de la région des prairies, et l'augmentation de sa population, dépendrait en grande partie du bon marché auquel la ligne se rendant au lac Supérieur, pourrait transporter les produits du sol. La réussite du chemin de fer lui-même doit être déterminée par le nombre d'habitants qui peuvent s'établir; et le degré de prospérité de la population, subira grandement l'influence de la nature des débouchés qu'elle aura pour les produits de son industrie. Plus la section est du chemin de fer pourra faire pour les transports à bon marché, plus rapidement la région des prairies se peuplera, et plus vite la ligne pourra se suffire à elle-même.

"J'ai cru qu'il était de mon devoir d'attacher à ces considérations la plus grande importance en localisant la ligne entre la région des prairies et le lac Supérieur. En conséquence on n'a épargné aucun effort pour découvrir la ligne la plus courte, présentant les pentes les plus faibles et les courbes les plus faciles, spécialement dans la direction que prendra le grand trafic pour se rendre aux rivages de l'Atlantique."

Après avoir donné le résultat des opérations à partir de Selkirk en se dirigeant vers l'est, il fait la remarque suivante :

"Aussi le chemin de fer du Pacifique pourra sans inconvénients transporter des produits du cœur du continent jusqu'au lac Supérieur, à un tarif, par mille, moindre que celui établi sur les principaux chemins de fer actuellement exploités."

Do là, passant à la question de la ligne plus vers l'ouest, il dit :

"J'ai parlé des efforts qui ont été faits pour obtenir une ligne avec des pentes aussi faciles que possible depuis la région des prairies jusqu'aux eaux navigables du Saint-Laurent, et de l'importance majeure d'atteindre ce but. En consultant un tableau qui figure à l'appendice, et qui donne un résumé des pentes pour chaque section de cent milles du chemin de fer, entre le terminus du lac Supérieur et la Cache de la Tête-Jaune, on verra qu'il n'y a pas de pente, dans une direction ou dans l'autre, qui dépasse 1 pour 100 ou 82.8 pieds par mille, et à une seule exception près, c'est-à-dire la traverse de la Saskatchewan-Sud, la pente la plus forte, dans la direction de l'est, depuis un point près de Battleford jusqu'au Fort-William, est seulement de 0.5 pour cent ou 28.4 pieds par mille. J'ai la conviction

qu'une révision de la localisation permettra d'obtenir également la pente voulue dans cet endroit à un coût peu élevé.

"Supposant que la pente de la Saskatchewan-Sud soit corrigée, je suis en mesure de promettre un tracé sur lequel, dans un espace de mille milles à l'ouest du lac Supérieur, les pentes montant vers l'est, seront réduites à la moitié du maximum de celles de la ligne du Grand Tronc et des autres chemins de fer en opération dans les anciennes provinces. Le transport à bon marché—l'élément le plus important pour favoriser le progrès de la colonisation du territoire fertile de l'intérieur—se trouve donc en partie assuré."

Le tableau suivant fera connaître la nature remarquablement favorable des pentes obtenues dans chaque section de 50 milles, à l'ouest du lac Supérieur, et les diagrammes ci-annexés (planches Nos. 6 et 7) en donneront une idée exacte :

Sections de 50 milles chacune à l'ouest du lac Supérieur.	S'élevant à l'est.			S'élevant à l'ouest.		
	Premier 500	Deuxième 500	Troisième 500	Total.	De niveau.	Total.
Au-dessous de 16 pieds par mille.	74-97	63-24	38-78	181-99		
Au-dessus de 16 pieds et au-dessous de 26½ pieds par mille.	130-31	79-84	46-55	266-70		
Au-dessus de 26½ pds. et au-dessous de 53 pieds par mille.	53-76	93-76		
Total.	205-28	148-08	175-09	532-45	445-05	194-18
Au-dessous de 16 pieds par mille.	61-24	91-77	38-1	194-18		
Au-dessus de 16 pds. et au-dessous de 26½ pieds par mille.	27-71	43-01	43-12	113-84		
Au-dessus de 26½ pds. et au-dessous de 53 pieds par mille.	62-77	43-64	108-07	214-48		
Total.	151-72	181-42	189-36	522-50		

"Ainsi sur cette partie de la ligne localisée et établie, il y aura environ 1200 milles de niveau, ou présentant des pentes de 26½ pieds par mille, et pas une partie du reste de la ligne ne s'élèvera de plus de 53 pieds par mille."

Tel devait être le caractère de la voie, suivant le rapport de 1877, pour la totalité des 1500 milles à partir du lac Supérieur; mais il a été modifié par les circonstances que j'ai mentionnées comme s'étant produites en avril 1880. Le rapport de l'ingénieur, pour 1880, s'exprime ainsi:—

"En établissant le chemin de fer entre Selkirk et le lac Supérieur, on a reconnu la nécessité d'ouvrir une voie de transport peu dispendieuse entre la région des prairies et les marchés de l'est. Dans de précédents rapports, il est fait mention des efforts faits, depuis le commencement des explorations, pour atteindre ce but.

"Dans mon rapport de l'an dernier (page 18) je traite ce sujet assez au long, tout en mentionnant le fait que le gouvernement a donné à l'entreprise toute la distance à l'est de la rivière Rouge sur une ligne définitivement établie, et dont les pentes sont assez faciles et avantageuses pour pouvoir assurer que le transport s'y fera toujours à bas prix.

"Ce résultat n'a pas été obtenu sans peine. Sur certains points il a fallu exécuter des travaux plus considérables que si les pentes eussent été plus fortes; mais l'on n'a pas eu à subir souvent cette nécessité et comparativement à l'étendue de la ligne, l'excédant des dépenses se résume à peu de chose, et l'avantage obtenu le compense amplement.

M. BLAKE

"En consultant le rapport ci-joint sur le matériel roulant, on se rendra facilement compte de l'avantage qui devra résulter. Il démontre que la même locomotive qui peut remorquer 19 wagons, ayant un chargement de 190 tonnes, sur une ligne à pentes ordinaires, pourrait en remorquer 37 avec un chargement de 370 tonnes, sur le chemin de fer du Pacifique, vu la facilité des rampes établies. De plus, on estime que les locomotives de la classe "Consolidation," dont on propose l'usage, pourront, du Manitoba au lac Supérieur, avec les rampes actuellement arrêtées pour cette ligne, trainer jusqu'à 765 tonnes de fret."

Mais ces résultats, quoiqu'obtenus et qui seront obtenus, nous l'espérons encore, en tant qu'ils s'appliquent à la possibilité de transporter les marchandises par cette ligne de Selkirk au lac Supérieur, ne sont pas considérés comme aussi importants plus loin à l'ouest. Je n'ai guère besoin de dire que c'est d'une grande importance pour l'habitant des prairies, à quelque distance qu'il se trouve du lac Supérieur, que cette ligne puisse transporter le grain à aussi bon marché que possible, car il s'attend à ce que son grain se rende aux côtes maritimes *via* la ligne de Selkirk à la baie du Tonnerre; pourvu toujours qu'une garantie soit donnée que le montant exigé pour le transport sera proportionné au coût du transport. Mais, bien que ce soit très important pour tous les habitants des prairies, tant au Manitoba que plus loin à l'ouest, c'est aussi de la dernière importance pour l'habitant des régions plus reculées, d'avoir une ligne avec des rampes et des courbes faciles et capables de transporter à bon marché ses produits à Selkirk. Il est évident que dans tous les cas, nous aurons une ligne offrant à peu près ces avantages parce que la nature du pays est très favorable à la construction d'un bon chemin de fer. Presque le tiers des 1,500 milles du lac Supérieur à l'ouest est représenté dans les rapports comme étant un pays tout-à-fait plat, et une grande partie du reste est représentée comme étant à peu près plat. Mais il est également évident, comme la teneur générale de ces rapports en fait foi, qu'il y a, comme cela arrive naturellement dans une semblable étendue de pays, de grandes coulées, d'énormes cours d'eau et des régions montagneuses, où la question des pentes devient sérieuse, et où de fortes dépenses seront nécessaires pour réduire les pentes au degré voulu. Les pentes fortes doivent nécessairement avoir pour effet de hausser le prix du transport. Dans sa lettre, portant la date du 15 avril, concernant l'établissement du tracé et la nature des travaux, du chemin de fer, à l'ouest de Selkirk, le ministre y fait allusion en ces termes:

"A l'égard de l'établissement et de la nature du chemin de fer, je sais que personnellement vous auriez préféré une ligne offrant des pentes légères et faciles. Le gouvernement reconnaît l'avantage de ce trait caractéristique entre le lac Supérieur et Manitoba, mais à l'ouest de la rivière Rouge, nous y attachons moins d'importance qu'à la rapide colonisation du pays et à la commodité immédiate des colons.

"L'intention du gouvernement est de construire, en suivant, ou plutôt en devançant la colonisation, un chemin de fer qui suivra toute pente praticable qui pourra se présenter sans encourir aucune dépense au-delà de celle qui est absolument nécessaire pour coloniser rapidement le pays.

"Conformément à ces vues, M. Marcus Smith a trouvé sur la deuxième section de 100 milles une ligne où il faisait rapport, il y a deux ans, que le chemin de fer était impraticable, et il m'a déclaré qu'il n'y aura pas de section de 100 milles plus difficile que celle entre le Manitoba et les Montagnes-Rocheuses. Je suis, en conséquence, parfaitement justifiable de vous recommander de prendre la soumission acceptée pour la deuxième section de 100 milles comme base de calcul estimatif jusqu'aux montagnes."

Je m'arrête pour faire remarquer que ce programme avoué du ministre des Chemins de fer modifié en termes très explicites tous les traits caractéristiques du chemin quant aux pentes et quant aux courbes aussi, je crois. Le programme était d'établir, provisoirement je le suppose, au lieu d'une ligne du caractère qui avait été convenu, la ligne la moins coûteuse possible, d'augmenter considérablement les rampes, et avec cela, d'adopter un tracé qui avait été trouvé absolument impraticable avec l'ancien système de pentes, mais que M. Marcus Smith avait, dans un rapport, déclaré praticable avec des rampes plus fortes. L'ingénieur, répondant à la lettre du ministre, dit:

"Si je comprends bien, les vues du gouvernement, à l'égard du chemin de fer sont:..... le chemin et les travaux devant être de

la nature décrite dans le 48^{ème} contrat et les soumissions dernièrement reçues pour le 66^{ème}.

Et il décrit ce qui a été fait comme suit :

“ A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été donnés à l'entreprise, et des soumissions ont été reçues pour une seconde section de 100 milles. Ces deux sections sont désignées comme devant être construites et équipées de la manière la plus économique, mettant de côté toute dépense à l'exception de celle nécessaire pour rendre le chemin de fer immédiatement utile au pays. On se propose de ballaster la voie en partie afin de pouvoir s'en servir pour les fins de colonisation, le ballastage complet étant retardé jusqu'à ce que le commerce exige une grande vitesse.”

Nous sommes ici en face de cette difficulté qu'il n'y a pas eu de calculs précis, que je sache, avant les calculs faits par l'ingénieur en chef, en avril 1880, quant au coût de la section des prairies; qu'en faisant une estimation du coût de cette section, on était obligé de s'en rapporter à la description donnée par les ingénieurs, de la nature des travaux requis dans les diverses sections, telles que décrites par eux. Nous voyons qu'ils parlent de travaux difficiles, de travaux modérément difficiles, de travaux d'une exécution facile, etc., et le plus près que l'on pourrait approcher d'une estimation exacte—naturellement toujours en supposant, que le type, la courbure, les rampes et le tracé seraient comme auparavant—c'était de dire que les travaux décrits comme travaux difficile ou facile dans une section, coûteraient à peu près la même chose dans la section des prairies. Naturellement ces estimations seraient susceptibles d'une réduction semblable à celle auxquelles les estimations de la Colombie anglaise étaient sujettes, pour les deux raisons suivantes: en premier lieu parce que le choix plus précis du tracé, a démontré qu'il était possible de diminuer le coût, et j'ose dire que le changement du tracé a contribué principalement à réduire considérablement le coût des travaux. Je crois qu'il est important que nous sachions, bien en détail, qu'elles étaient les particularités dans la modification du plan qui ont permis de faire l'estimation si réduite d'avril 1880. Nous n'avons pas d'estimation en décembre 1880, quant à cette partie de la ligne, parce que le gouvernement ne se propose pas de la construire. C'est le syndicat qui en sera chargé et l'honorable ministre n'a pas cru nécessaire d'obtenir une nouvelle estimation de ce que les travaux doivent coûter.

Je ne discute pas maintenant la question d'opportunité. Je démontre tout simplement que les changements opérés sont importants et sérieux, et l'on a besoin de savoir quelles étaient les rampes et la nature du tracé que l'on se proposait d'établir en avril 1880, à l'ouest de Selkirk et jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Je prends maintenant la section au nord du lac Supérieur, qui reste, ontant qu'il s'agit de renseignements, dans la position la moins satisfaisante de toutes les sections de la ligne, vu que, ainsi que je l'ai déjà dit, on ne considère pas comme d'une importance immédiate, pour le gouvernement de pousser l'étude du tracé de cette section, parce qu'il est généralement entendu que la construction doit longtemps retarder. Tout ce que nous pouvons trouver, autant que je puis en juger par les faits que nous connaissons, c'est la prétention que les travaux seront très difficiles pour une bonne ligne comme celle qu'on avait l'intention de faire du chemin de fer du Pacifique, tracés, rampes et courbes comme ceux que j'ai déjà décrits, nous donnant d'excellentes pentes, pour le trafic allant à l'est, et des pentes assez bonnes pour le trafic allant à l'ouest, le type des travaux, de l'équipement, et le reste étant ceux de l'Intercolonial. Les estimations faites sur cette base, diffèrent naturellement du tout au tout de toutes les estimations qui doivent être faites sur la base du programme d'avril 1880. L'ingénieur, dans son rapport général, ne traite pas la question de cet embranchement particulier, autant que je me rappelle, mais cette question est traitée dans les lettres. Une seconde lettre semble avoir été écrite à l'ingénieur qui y répond le 16 avril, et dans cette lettre il expose la nouvelle base de calcul :

“ MONSIEUR.—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur d'examiner le coût de la section est du chemin de fer du Pacifique, s'étendant de la baie du Tonnerre, lac Supérieur, jusqu'au terminus oriental, lac Nipissingue.”

“ Dans mon rapport récemment soumis au parlement, j'ai parlé de la ligne projetée entre la baie sud-est, le lac Nipissingue et le Sault Sainte-Marie. Les explorations de ce district ont démontré qu'on peut établir, au nord du lac Nipissingue, une ligne qui, sur une distance de 60 à 70 milles serait commune à l'embranchement de Sainte-Marie et à la ligne-mère du Nord-Ouest. Vu que selon toute probabilité, l'embranchement de Sainte-Marie sera construit avant qu'on n'entreprenne la ligne-mère, la longueur de cette dernière sera réduite de celle du tronçon commun aux deux lignes. Le terminus oriental se trouvera par conséquent avancé de quelque 60 à 70 milles à l'ouest au-delà du point de départ tracé au lac Nipissingue. Par conséquent, il est à présumer que la longueur de la section est n'excédera pas 600 milles.”

C'est là le premier élément de ce calcul. Il suppose que l'embranchement du Sault Sainte Marie sera construit avant que nous commencions la construction du chaînon de l'est; que 60 ou 70 milles de ce chaînon de l'est, par lequel les travaux sont amenés à la ligne du Sault Sainte-Marie, doivent être construits et qu'il peut prendre comme point de départ soixante ou soixante-dix milles à l'ouest du lac Nipissingue. Supposant qu'il porte à 600 milles la longueur de la section de l'est dont il a parlé, il dit ensuite :

“ Il est impossible de dire ce que coûteront la main-d'œuvre et les matériaux dans quelques années d'ici, lorsque le temps sera venu de commencer la construction de la section est. En prenant pour base les prix et les contrats actuels, et en s'en tenant aux principes de construction économique exposés dans mes lettres d'hier je me crois autorisé à dire qu'on peut raisonnablement estimer à 20,000,000 le coût de l'ouverture de la ligne depuis Fort William jusqu'au terminus oriental.”

Maintenant, on doit observer que l'estimation de \$20,000,000 est basée sur le principe de construction économique, défini dans la lettre du 15 avril, adressée au ministre et la réponse de son employé portant la même date, principe qui implique l'abandon de l'ancien système de travaux de classe supérieure, pentes faibles et courbes faciles, et l'adoption de travaux de classe inférieure, pentes fortes et courbes à petits rayons. L'ingénieur ajoute :

“ Afin que le calcul estimatif de la ligne depuis Fort William jusqu'au Pacifique, et de Fort William au terminus oriental près du lac Nipissingue soit bien compris, je pense qu'il est convenable de soumettre les explications suivantes :

“ Dans les précédents rapports soumis au parlement, j'ai dit qu'il était désirable d'établir le chemin de fer avec des pentes généralement faibles et autres travaux d'art faciles. L'intention du gouvernement, ainsi que vous le dites dans votre lettre, de même que la modification de la ligne par l'abandon de l'ancien tracé à l'ouest de la rivière Rouge, rendent nécessaire de ma part une modification des vues que j'ai antérieurement exprimées.”

Il est donc démontré à plusieurs reprises, qu'en faisant son estimation sur la base d'un chemin de 50 à 60 milles à l'ouest du lac Nipissingue à la baie du Tonnerre, il a abandonné l'ancien système et adopté un chemin de fer moins coûteux. Ce que nous voulons, en conséquence, ce sont les détails qui pourront nous permettre de juger des pentes, courbes, de la classe générale des travaux d'art, et des traits caractéristiques de la ligne en général que nous nous proposons de construire, sur laquelle \$20,000,000 doivent être dépensés, ce qui, pour 600 milles donnerait \$33,333 par mille, afin, qu'à l'aide de ces renseignements nous puissions savoir ce que sont les caractères généraux de la ligne depuis le lac Nipissingue jusqu'au Pacifique, que nous nous proposons de construire en 1880, comparés avec la nature des travaux de la ligne qui avait été proposée jusqu'alors. Nous pourrions alors juger de l'espèce de chemin que nous devrions construire pour le remettre au syndicat, et probablement de la ligne que le syndicat lui-même doit construire, au moins en tant que ce dernier y est obligé en vertu de son contrat. Je ne prétends pas dire que ces obligations ne pourront être modifiées pour le mieux. Il fera ce qui lui semblera avantageux pour lui-même, mais dans les bornes fixées par les obligations du contrat. Ce n'est pas en vue d'exprimer ou d'insinuer une opinion sur ce changement de programme, ni de discuter l'opportunité d'aucun changement, que je fais ces remarques, mais simplement en vue de démontrer qu'il y a eu en 1880, un changement radical de

programme quant à la nature du chemin, entraînant un énorme changement quant au coût de sa construction. Il est important pour nous en vue du programme suivi pendant dix ans, d'après lequel nous devions avoir un chemin ayant des pontes faibles et tous les avantages que procurent d'excellents travaux, de savoir jusqu'à point ce changement de programme diffère de l'autre non-seulement quant au prix, mais quant aux résultats que nous pourrions en attendre, et c'est pour cette raison, M. l'Orateur, que je vous ai remis une motion demandant de plus amples des renseignements.

Sir CHARLES TUPPER. Le gouvernement est tout à fait disposé à fournir à l'honorable monsieur tous les renseignements que la Chambre ou lui peuvent désirer, afin de pouvoir assurer la discussion intelligente de la très importante question que nous sommes à considérer. Mais cela prendrait plusieurs mois pour produire tous les renseignements demandés dans sa motion. Je crois cependant qu'il sera possible de fournir tous les renseignements demandés qui sont nécessaires à la discussion intelligente de la question.

M. BLAKE. J'avais eu l'intention de suggérer que s'il y avait des détails qui demanderaient beaucoup de temps, il serait opportun de donner dès maintenant tous ceux qui peuvent être fournis immédiatement, les détails supplémentaires devant être fournis aussitôt que possible.

Sir CHARLES TUPPER. Il serait impossible de fournir des renseignements détaillés sans recevoir des communications complètes de la Colombie anglaise, et cela ne répondrait pas au but de l'honorable monsieur (M. Blake). J'ai déjà fourni toutes les données que je pouvais fournir, et qui sont nécessaires pour apprécier convenablement la question. Je serai heureux de communiquer tous les renseignements que je possède pour satisfaire l'honorable monsieur. Mais je dois dire que ma position est quelque peu singulière. Comme ministre, le seul point sur lequel les critiques de l'honorable monsieur m'ont mis en demeure de me défendre, c'est le reproche qu'on me fait d'être venu continuellement devant le parlement pour demander moins d'argent pour atteindre le même but. En général, un ministre est obligé de venir au Parlement s'excuser d'avoir excédé ses estimations et pour demander plus d'argent afin de mener à bonne fin les travaux à exécuter. Je crois que c'est là l'expérience ordinaire des ministres des Chemins de fer ou des Travaux publics ici ou ailleurs ; mais mon expérience a été quelque peu différente. L'accusation à laquelle je me suis exposé, c'est d'avoir demandé trop ; c'est que mes estimations ont excédé le montant requis. Je vais tâcher de me justifier autant que possible en plaçant entre les mains de l'honorable monsieur des renseignements qui devront le convaincre que toutes ces estimations ont été franchement et sincèrement déclarées à la Chambre, autant que me le permettaient les renseignements que j'avais en ma possession.

L'honorable monsieur a fait un discours élaboré pour démontrer que les mêmes ingénieurs ont estimé quelques-uns des travaux à un prix plus coûteux pour le pays, à une certaine époque qu'à une autre. Je ne crois pas qu'il soit bien surprenant qu'avec des renseignements plus complets les estimations, prévisions et opinions quant au coût de certains travaux puissent varier quelquefois dans un sens ou dans l'autre.

M. BLAKE. C'est cela.

Sir CHARLES TUPPER. J'espère que nous devenons plus sages de jour en jour, que ceux qui consacrent leur temps à une grande entreprise, qu'ils soient ingénieurs ou ministres, deviennent mieux renseignés et peuvent produire des renseignements plus complets et plus sûrs, d'année en année, qu'ils le pouvaient autrefois. Pour ce qui me concerne, j'ai toujours fait part de mes impressions à la

M. BLAKE

Chambre de la façon la plus franche et la plus complète possible.

J'ai fait part à la Chambre de tous les renseignements que j'ai pu obtenir. Lorsque la grande réduction a été faite dans l'estimation soumise lors de la dernière session, la Chambre fut immédiatement informée que le gouvernement étant forcé de procéder, bien malgré lui, à la construction du chemin à titre d'entreprise publique sous le contrôle direct du gouvernement et à même les fonds du Trésor, croyait de son devoir de réduire autant que possible les dépenses ; et pendant que nous informions la Chambre, qu'en tant que la ligne du chemin de fer, dont les travaux étaient alors assez avancés entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, était concernée, nous considérions comme une véritable économie de conserver les rampes favorables qui avaient été établies pour cette ligne, même au risque d'augmenter considérablement la dépense, car nous considérions qu'il était nécessaire d'exécuter le programme d'exécution et d'en faire un ouvrage de premier ordre, quand bien même cela devrait entraîner une dépense additionnelle considérable, parce que cette ligne était le débouché, vers le lac Supérieur, du trafic du Nord-Ouest ; néanmoins nous sentions, qu'en ce qui concernait les travaux dans la Colombie anglaise, il était opportun de procéder de manière à assurer l'établissement, à travers la prairie, d'une ligne de chemin de fer pour les fins de la colonisation ; diminuant ainsi, de toute manière, la dépense, et, en même temps, le coût de la construction dans la Colombie anglaise, autant que possible. Ces opinions ont été communiquées à la Chambre, et je suis heureux de dire que les renseignements qui me sont parvenus au sujet du progrès des travaux, dans l'intervalle qui s'est écoulé depuis que ces devis ont été soumis à la Chambre, me mettent en mesure de déclarer, en ce qui concerne les travaux entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, qu'au lieu d'être obligé d'avouer que nous avons évalué les difficultés et les frais de construction au-dessous de leur coût réel, je suis en position de montrer à la Chambre que nous avons effectué une réduction très considérable dans les dépenses qu'il serait nécessaire de faire pour obtenir une ligne de première classe entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. Je pense que l'honorable monsieur trouvera cette déclaration satisfaisante. La nature du chemin n'a eu aucunement à souffrir du changement dans les plans, et les rampes ont été conservées. En même temps, la rectification de l'alignement, l'étude sérieuse qui a été faite du tracé, jour par jour, nous permettant de le changer sur divers points importants, de raccourcir les distances et de réduire la somme des travaux, me permettent de soumettre le devis actuellement devant la Chambre. Pareillement, lorsque j'ai soumis mon estimation pour les travaux à l'entreprise dans la Colombie anglaise, j'ai dit à la Chambre, qu'à mon avis, il y avait toute raison de supposer que nous pourrions réviser cette estimation et de réduire considérablement le montant à payer par le public. Cette réduction a été faite. Tous les honorables députés savent qu'il a été déclaré, que non-seulement les estimations pour les contrats donnés étaient exagérées mais qu'un montant considérable y était inclus à titre de contingents, pour parer à toutes dépenses additionnelles qui pourraient raisonnablement ressortir du devis ; et nous avons exprimé l'espoir que nous pourrions réduire considérablement cette estimation lorsque nous en viendrions à la construction de la ligne. L'attention des ingénieurs a été attirée sur la grande importance qu'il y avait d'opérer cette réduction, tout en veillant en même temps, à obtenir une bonne voie à rampes faciles, et sans courbes excessives, et de diminuer les frais de construction autant qu'il leur serait possible. Le devis maintenant soumis relativement à la ligne en voie de construction entre la baie du Tonnerre et Solkirk, et aux quatre contrats pour les 127 milles donnés à l'entreprise dans la Colombie anglaise, bénéficiera comme je l'ai déjà dit de l'expérience acquise pendant la dernière année. Rien

n'empêchera, d'autant que la ligne entre ces points est concernée, de donner toutes les informations possibles au sujet des travaux entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, et de ceux de la Colombie anglaise. Plus les informations seront complètes, et plus l'honorable monsieur pourra se convaincre que je puis dire en toute sécurité que l'estimation de \$28,000,000 que j'ai soumise, ne sera pas augmentée, mais qu'au contraire, elle sera diminuée. Je donne à la Chambre la meilleure preuve de la sûreté de mon jugement sur ce sujet, en signalant le fait, que j'ai démontré fréquemment à la Chambre qu'au lieu d'avoir une augmentation des estimations de ces sections, il y a eu constamment des réductions. Un autre point très-important à considérer,—et l'honorable monsieur n'a pas manqué de l'apprécier,—c'est que, dans les devis que j'ai soumis l'an dernier, j'ai pourvu à l'équipement complet de la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge et à celui de la ligne de la Colombie anglaise. Sans doute, je n'ai pas pourvu à un parfait équipement dans la Colombie anglaise, parce que nous n'avons aucune raison de croire que le montant du trafic sera assez considérable pour quelque temps à venir, pour nécessiter un équipement de cette nature; mais cette dépense, aux termes du contrat maintenant devant la Chambre, sera enlevé au gouvernement et retombera sur la compagnie qui entreprend l'exploitation de la ligne. L'estimation de l'an dernier pour la ligne entre Fort-William et Selkirk, était de \$17,670,000; celle qui est actuellement soumise, est de \$14,000,000, différence en moins de \$2,230,000. Le mode dont cette réduction a été effectuée se trouve expliqué en détail dans le rapport de l'ingénieur, que j'ai mis entre les mains de l'honorable monsieur. Il consiste dans la réduction opérée dans l'équipement et dans le coût des travaux, par suite de l'amélioration du tracé, et du plan de construction. La réduction sur la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, opérée par l'amélioration du tracé et la modification du plan s'élève à \$1,385,000; celle opérée sur le matériel roulant, à \$745,000; le coût des ateliers qui auraient été indispensables si le gouvernement eût exploité le chemin, aurait augmenté les dépenses de \$200,000. Quant à l'embranchement de Pembina, la seule différence, entre l'estimation de l'an dernier et celle de cette année, repose sur le matériel roulant, qui représente le chiffre modéré de \$193,100. La construction de l'embranchement était assez avancée à cette époque pour nous indiquer approximativement le montant qui serait requis; aussi je n'ai pas été dans l'obligation de faire aucune réduction dans cette estimation. De Kamloops à Port-Moody, la réduction, par suite de modification dans le plan et d'amélioration dans le tracé, sera de \$1,166,200. L'honorable monsieur doit se rappeler que le caractère de cette région a rendu impossible, tout d'abord, l'étude du tracé de ces deux embranchements, tant qu'ils n'ont pas été en voie de construction, de manière à nous donner une idée exacte de leur coût. Mais lorsque les brigades de construction furent rendues sur les lieux, nous avons trouvé que de grandes améliorations pouvaient être opérées dans l'alignement, aussi bien que sous d'autres rapports, et que nous pouvions élargir par ce moyen des sommes considérables. La nature du pays est entièrement différente de celle des sections de prairie sur laquelle on peut voyager cent milles sans voir un arbuste, ni quoi que ce soit pour empêcher l'étude de la ligne. Le caractère de cette région située entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge et entre Kamloops et Port-Moody est tel, qu'il permet aux ingénieurs de s'apercevoir, jour par jour, par une étude attentive, des importantes économies qui peuvent être réalisées; et je ne crois pas qu'une personne familière avec les travaux publics ou au fait de la nature de la région qui comprend ces sections, trouvât surprenant que sur les 185 milles entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, il y eût une économie de \$1,315,000 et une autre de \$1,663,200 pour les 127 milles entre Kamloops et Port-Moody, sur les estimations primi-

tives. Ce dernier chiffre comprend une réduction de \$175,000 sur le matériel roulant et de \$250,000 sur les bâtiments d'exploitation. Sans aucun doute, si le gouvernement eût été appelé à exploiter cette partie de la ligne, il aurait été obligé de fournir le matériel des ateliers et une foule d'autres choses dont il n'aura pas à s'occuper en cédant la ligne à la compagnie. Entre Emory's Bar et Port-Moody, la réduction ne sera pas plus considérable que celle démontrée comme raisonnable par le résultat obtenu. Nous avons fait, sur les 90 milles entre Emory's Bar et Port-Moody, une réduction de \$313,700, comprenant la somme de \$133,700 pour améliorations dans le tracé et rectification des alignements. Loin de trouver ce montant excessif, je n'hésite aucunement à dire que j'espère le réduire encore considérablement. La diminution sur le matériel roulant de cette portion est seulement de \$16,000, ce qui représente un équipement très élémentaire, comme l'honorable monsieur pourra le voir, formant une réduction de \$34,000. Nous considérons que ce seront les constructions finales du Pacifique, et je pense que l'honorable monsieur trouvera que le chiffre de \$54,000 constitue une réduction bien légère. Je n'hésite pas du tout à dire que j'espère porter cette réduction sur les 90 milles entre Port-Moody et Emory's Bar, à un chiffre bien plus élevé encore. Une autre raison qui montrera clairement que nous serons en mesure de pousser cette réduction plus loin encore, c'est que ces estimations ont été basées sur le coût de différents articles dans la Colombie, à l'époque, et c'est dans ces conditions que M. Fleming a établi son estimation au chiffre de \$3,500,000 pour 90 milles. A cette époque, la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires à la construction d'un chemin de fer, atteignaient un prix très élevé. Nous avons dix années devant nous pour construire ces 90 milles; aux termes du contrat, nous sommes seulement tenus à les parachever en même temps que la ligne ancienne. Les honorables messieurs verront de suite que lorsque la main-d'œuvre qui est à présent employée pour la construction des 127 milles à l'ouest d'Emory's Bar, aura terminé les travaux de cette partie, nous pourrions donner à l'entreprise 690 milles à un chiffre bien inférieur à l'estimation que M. Fleming aurait été justifiable d'établir l'an dernier. Je dis, par conséquent, qu'en faisant une réduction de \$4,750,000 sur le montant des travaux que le gouvernement doit construire et livrer à la compagnie, je suis convaincu que l'on trouvera que ce chiffre présente toutes les garanties possibles, et qu'au lieu de \$28,000,000, le gouvernement n'aura à payer qu'un montant bien inférieur à cette somme. Je crois que les renseignements détaillés déjà soumis à la Chambre, nous autorisent d'en venir à la conclusion que cette estimation est non seulement valable, mais qu'il excède largement le montant que le gouvernement aura à payer. Si je passe à présent à la partie du centre, ou section des prairies, je dirai sans hésiter que, si nous eussions été forcés de nous présenter devant le Parlement avec une estimation, j'aurais été obligé, d'après l'expérience acquise pendant l'année, de dire que, suivant toute probabilité, il me faudrait augmenter le chiffre de cette estimation. L'honorable monsieur verra que mon honorable prédécesseur avait considéré à peu près impossible d'obtenir la construction d'une ligne dans la direction que nous devons prendre au sud du lac Manitoba, et que les ravins et les gorges à traverser sont de nature à empêcher de prendre cette direction sous peine de fortes dépenses. Je crois que l'honorable monsieur a déclaré plus d'une fois en Chambre qu'en faisant passer la ligne au sud du lac Manitoba, non seulement nous augmentions la distance de 30 milles, mais que nous occasionnerions au pays un surcroît de dépense de \$1,000,000.

M. MACKENZIE. C'était l'estimation de l'ingénieur.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai pris une meilleure méthode que celle adoptée par l'honorable monsieur pour juger la chose, celle de donner 200 milles à l'entreprise.

M. MACKENZIE. Dans la partie la plus aisée.

Sir CHARLES TUPPER. Je crois qu'en ce qui concerne la section de 100 milles, le rapport de M. Marcus Smith qui a fait le tracé de cette section, a démontré qu'elle donnait une juste idée des travaux à exécuter. L'honorable monsieur est, toutefois, dans le vrai lorsqu'il dit qu'on prenant les deux cents milles dans leur ensemble, les travaux seraient plus aisés à exécuter que sur le reste de la ligne. L'ingénieur nous a assuré que nous pourrions obtenir une excellente ligne dans cette direction; une ligne dans tous les cas, sinon aussi bonne, quant aux rampes, que celle que l'honorable monsieur faisait passer par les passes du lac Manitoba, au moins très avantageuse comme chemin de colonisation. J'ai déjà déclaré à la Chambre que notre intention si nous eussions été forcés de procéder à la construction de ce chemin à titre d'entreprise du gouvernement, était de passer à travers la prairie et d'ouvrir le pays à la colonisation au moyen de la route la moins dispendieuse qu'il eût été en notre pouvoir d'obtenir. La Chambre se rappellera peut-être quelles sévères critiques, bien fondées en partie, rencontra cette proposition émise par mon prédécesseur, lorsqu'il démontra à la Chambre qu'il y avait de grands travaux à exécuter sur la section de 100 milles, et qu'il déclara qu'il ne croyait pas possible d'exécuter ces travaux pour le prix auquel le chemin avait été entrepris.

Cette prévision se réalisa, et le gouvernement jugea nécessaire de les mettre en adjudication, et stipula que les adjudicataires seraient tenus, tout d'abord, de déposer en cautionnement un chèque de \$25,000, je crois, comme preuve de leur bonne foi, et en second lieu, cinq pour cent sur le montant total des travaux. Lorsque ces stipulations eurent été complétées, le gouvernement fut obligé, bien entendu, de donner les travaux à l'entreprise; le résultat m'a convaincu qu'il était absolument impossible aux entrepreneurs d'exécuter les travaux pour le prix mentionné dans leur contrat. Ils ne purent continuer les travaux, et le contrat, comme l'honorable monsieur le sait, fut annulé. Si, cette année, je m'étais trouvé, devant le parlement, dans la même position que celle dans laquelle je me trouvais l'an dernier, il aurait été de mon devoir de réviser mon estimation pour la section du centre. Je n'hésite pas à déclarer que bien que nous eussions été capables, grâce aux connaissances que nous avons acquises, de réduire considérablement le coût de construction de la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, d'un autre côté, j'aurais été obligé de déclarer franchement à la Chambre que, si peu dispendieuse que soit la section du centre,—un simple chemin de colonisation, comme je l'ai fréquemment répété à la Chambre—il m'était indispensable de demander une augmentation considérable de l'estimation pour cette portion du chemin. Toutefois, je n'ai pas été mis dans l'obligation de traiter cette question spéciale, parce que, aux termes du contrat qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, tous les risques, toute la responsabilité et tous les frais qui se rattachent à la construction de cette portion retombent sur la compagnie avec laquelle le contrat a été passé. J'ai donné à la Chambre les renseignements les plus complets qu'il m'a été possible de fournir d'après les pièces en ma possession; mais tout ce qui pourrait y manquer encore sera fourni. Je donne ces explications en réponse au discours élaboré de l'honorable monsieur, et je dois exprimer mon regret de ce qu'il n'ait pas été plus complètement satisfait des informations que j'ai données. Néanmoins, je ferai tout mon possible pour les compléter à l'aide de tous renseignements additionnels que le département pourra fournir et qui pourront servir à la présente discussion. Mais si cette résolution est adoptée dans sa forme actuelle, que ce soit avec le proviso que l'honorable monsieur y a mis lui-même, c'est-à-dire: que nous donnerons tous les documents que nous pourrions, sans causer de délai en aucune manière.

M. McLENNAN. J'ai écouté avec beaucoup de satisfaction ce que nous a dit de l'honorable chef de l'opposition. Toute Sir C. TUPPER

nouvelle lumière jetée sur cette question est hautement acceptable. Je ne m'attacherai pas à discuter les conditions qui se rapportent à une investigation de cette nature, mais la Chambre conviendra peut-être avec moi, que l'adresse et l'ingénuité de l'honorable chef de l'opposition se sont clairement fait jour dans la proposition généreuse qu'il a faite en dernier lieu à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, et qui tendait à dire que ces investigations n'étaient pas entreprises dans le but de discuter un changement de système, mais de signaler l'importance qu'il y a de s'assurer —de quoi? Des moyens qu'il y aurait à prendre, peut-être, pour formuler une accusation. J'ai écouté avec plus de satisfaction encore les explications de l'honorable ministre des Chemins de fer, et ce doit être, je pense, très-intéressant pour la Chambre de constater, à chaque phase de la discussion, à chaque nouvel énoncé, à chaque nouvelle estimation, que nous pouvons construire le chemin plus économiquement que nous l'avions cru jusqu'à présent, et sans altérer en rien la nature du chemin. Aussi cette magnifique règle de trois si ingénieusement appliquée, n'a produit qu'un résultat à peu près nul. L'on continue de nous assurer que nous aurons un chemin de fer de première classe, basé sur les unes ou sur les autres des estimations qui nous sont soumises. Je suis heureux d'apprendre de l'honorable ministre qu'il espère nous soumettre, à une période plus avancée, des estimations encore plus réduites, et je pense que la Chambre et le pays lui permettront d'aller aussi loin qu'il le voudra dans ce sens, à la condition toutefois qu'il nous donnera un bon chemin.

M. BLAKE. C'est étonnant comme on entend différemment les choses des deux côtés de la Chambre. Très-certainement, je n'ai pas entendu l'honorable ministre déclarer, excepté en ce qui a trait à la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, qu'il était pour nous procurer une ligne qui ne fût pas inférieure à celle qui a été ci-devant projetée. Si l'honorable député a l'intention de dire que les autres sections à construire seront de même nature que celles qui ont été projetées autrefois et qui avaient jusqu'alors servi de type pour la construction, je serai très-heureux de le savoir. Mais cela viendrait à l'encontre de tout ce que le ministre des Chemins de fer a écrit et dit sur ce sujet jusqu'à présent. Le député de Glengarry (M. McLennan) croit lui avoir entendu dire que cette réduction dans le coût devait être effectuée sans changer la qualité du chemin. La propre déclaration du ministre, pendant la dernière session, ses lettres à l'ingénieur et l'estimation de ce dernier, font mention de changements de nature à affecter la bonne qualité du chemin. J'en excepte toutefois la portion entre la baie du Tonnerre et Selkirk, sur laquelle le ministre pense pouvoir conserver la bonne qualité du chemin en ce qui concerne les rampes et les courbes, bien que le reste de la construction soit jusqu'à un certain point de qualité inférieure. Je n'ai pas dit, et je n'ai voulu dire que je désirais obtenir ces renseignements dans le but de porter quelque accusation contre le gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER. Je ne l'ai pas compris ainsi, non plus.

M. BLAKE. J'ai dit bien distinctement que je n'avais pas l'intention de porter d'accusation au sujet de la modification du chemin, mais j'ai dit que je croyais que le pays avait tout intérêt à connaître quelles étaient les modifications définitives qui devaient être apportées dans la qualité de la construction qui nous est promise pour cette réduction dans le coût, ce qui me semble encore devoir être une demande très-raisonnable, bien que chacun des membres de cette Chambre ne paraisse pas le penser ainsi. Le ministre des Chemins de fer s'oppose à cette demande en prétextant qu'il m'a déjà donné des renseignements très-importants. Mais rien dans les renseignements fournis, ne me donne, en aucune manière, l'idée de ce que seront les rampes

et les courbes dans la section de la Colombie anglaise ou sur les 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge; et nous ignorons complètement quels changements seront faits dans cette partie importante de la construction. Nous savions que les rampes seraient plus fortes et les courbes de plus petit rayon qu'on nous l'avait dit avant la session; mais nous ne savions pas plus alors qu'à présent ce que devaient être les rampes et les courbes à l'époque où une estimation était soigneusement préparée, le 2 avril dernier, par le dernier ingénieur, et un autre par l'ingénieur actuel; depuis cette date, les ministres ont dû apprendre de quelle nature sont actuellement les rampes et les courbes, et il ne devrait y avoir aucune difficulté à nous mentionner ces faits. Néanmoins, il est très-important d'obtenir à bonne heure, toutes les informations possibles. Je crois qu'il est essentiel d'avoir tout ce qui est demandé par la motion. J'espère que l'honorable monsieur ne trouvera pas que je demande trop, ni plus que ce dont ses propres ingénieurs, MM. Smith et Cambie, lui ont fait part, au sujet de la ligne dans la Colombie anglaise, telle qu'elle devait être alors construite. Pourquoi n'aurions-nous pas à présent les informations qui ont été fournies alors? Je crois que la motion est raisonnable, et que nous pouvions nous attendre à obtenir ces informations sans en faire la demande spéciale, comme étant un élément propre à nous éclairer pendant le débat. Je suis heureux d'apprendre que l'honorable monsieur, nous donnera, sous peu, toutes les informations qu'il pourra recueillir, et j'espère que nous aurons le reste à une date assez rapprochée, parce qu'elles nous intéresseraient même alors comme une relique du passé.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur est assez exact en disant que ma déclaration se borne à l'établissement d'une ligne de première classe entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. En même temps, je dirai que le chemin dans la Colombie anglaise, tel qu'on en poursuit actuellement l'exécution conformément aux contrats primitifs, constituera, je le crois, une ligne très bonne et suffisante pour les besoins du trafic qui s'y fera.

M. BLAKE. Je le pense.

Sir CHARLES TUPPER. Pour calmer les appréhensions de l'honorable monsieur et de la Chambre, je dirai que, sur la section de la Colombie anglaise, il ne se rencontrera pas de courbe mesurant un plus petit rayon que sur le chemin de fer Intercolonial, ni de rampes plus fortes que l'on en rencontre sur ce chemin.

M. BLAKE. L'honorable monsieur veut-il dire que les rampes ne sont pas très-mauvaises sur l'Intercolonial?

Sir CHARLES TUPPER. Non; mais je puis affirmer que c'est un chemin de premier ordre.

M. MACKENZIE. Ce n'est pas un chemin de premier ordre. L'honorable monsieur sait qu'il existe sur l'Intercolonial une courbe d'un rayon inférieur à 700 pieds.

Sir CHARLES TUPPER. Néanmoins, je le considère comme étant de premier ordre.

M. MACKENZIE. Non; cette partie devra être reconstruite lorsque le trafic augmentera.

Sir CHARLES TUPPER. Je pourrais citer une douzaine de chemins de fer américains de premier ordre qui ont des courbes de plus petit rayon et des rampes plus fortes que celles que l'on rencontre sur l'Intercolonial, et qui sont réputés non-seulement comme étant de premier ordre, mais comme desservant un trafic énorme.

M. PLUMB. Oui, le chemin de la rivière Hudson, entre Albany et New-York, possède des rampes plus prononcées, ce qui ne l'empêche pas d'être compté parmi les chemins de premier ordre.

Sir CHARLES TUPPER. Je fournirai des informations qui ne sont pas spécialement mentionnées dans la motion,

renfermant la correspondance additionnelle dans laquelle seront comprises toutes les études non encore soumises à la Chambre.

Motion adoptée.

RAILS D'ACIER.

M. BLAKE.

Motion :

"État indiquant la quantité de rails d'acier et d'attaches achetés par le gouvernement en 1879, et la moyenne du prix auquel ils ont été achetés, ainsi qu'un état de l'intérêt sur tel prix d'achat à dater du paiement, au prix pour lequel une partie des dits rails et attaches doit être transportée à la Cie du chemin de fer du Pacifique, la quantité de tels rails et attaches déjà livrée, et les dates de telle livraison; et les dates auxquelles deviennent dues les quantités non encore livrées, la quantité de tels rails et attaches déjà employée par le gouvernement, et celle requise par le gouvernement pour compléter la partie du chemin de fer qu'il a à construire, la quantité restante qui devra être transportée à la compagnie, et le prix auquel elle sera cédée aux termes du contrat en date du 21 octobre 1880; la valeur marchande de la dite quantité en dernier lieu mentionnée d'après la moyenne des prix pour chacun des mois de septembre et octobre, A.D., 1880, et d'après le prix à la date du 21 octobre 1880

M. PLUMB. Je constate, dans cette motion, une ou deux omissions qui ont été faites tout fortuitement, je le présume; avant l'adoption de cette motion, je demanderai de suppléer à ces omissions en proposant ce qui suit, comme amendement:—

Que la motion soit modifiée en y ajoutant les mots suivants:—

Et aussi un état indiquant la quantité de rails et attaches achetés par le gouvernement en 1874, 1875 et 1876, le prix d'achat et l'intérêt sur tel achat depuis la date de l'acquisition jusqu'à celle de l'emploi des dits rails et attaches sur le chemin de fer du Pacifique canadien, ou ailleurs; et indiquant aussi à quel usage et où ils ont été employés; quelle quantité reste non employée et l'endroit ou les endroits où telle quantité est déposée."

Je pense qu'il serait opportun que les renseignements que je demande fussent fournis en même temps que ceux qui font l'objet de la motion principale, et j'espère que la Chambre adoptera cet amendement. La Chambre sait qu'il y a eu plusieurs achats de rails d'acier dont le public s'est vivement préoccupé; et il est essentiel, dans des affaires de ce genre, d'éviter autant que possible, la multiplicité des documents et des rapports. En conséquence, je n'ai aucun doute que l'honorable monsieur ne consente à l'adoption de cet amendement; c'est peut-être, par inadvertance, qu'il n'a pas demandé, dans sa propre résolution des informations aussi importantes, pour des fins de comparaison, que celles mentionnées dans mon amendement. Il a été fait divers achats de rails et nous aimons, quand il s'agit de renseignements de ce genre, obtenir toutes les informations qui peuvent être fournies par une résolution de cette Chambre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Pour compléter le louable objet que l'honorable député de Niagara a en vue, je proposerai que la présente résolution soit amendée davantage en y ajoutant les mots suivants:—

"Aussi les différentes quantités de rails d'acier achetés depuis le 1er janvier 1871, et le prix d'achat."

S'il est désirable de faire des additions à l'état demandé, je crois que nous pourrions embrasser une période raisonnable, de dix ans en arrière, et alors nous aurions toutes les informations en même temps.

Sir CHARLES TUPPER. Comme l'obligation de dresser ces états retombe sur moi-même, je ne désire guère voir augmenter la somme du travail à faire; autrement nous pourrions tout aussi bien, je crois, retourner jusqu'au temps où les rails ont été achetés pour l'Intercolonial. Toutefois, je ne me propose pas, pour aujourd'hui, de faire cette objection d'une manière sérieuse. Les renseignements demandés seront donnés, sans doute, mais je dirai à l'honorable monsieur qu'ils n'élucideront pas le point qu'il a en vue, c'est-à-dire: qu'on a fait preuve de beaucoup de déférence envers la compagnie en lui permettant d'acheter une grande quantité de rails d'acier lorsqu'ils pouvaient être achetés à

très bas prix. Il est bien connu que le gouvernement a été assez heureux de pouvoir acheter 50,000 tonnes de rails d'acier à des prix exceptionnellement bas, 11,000 à peu près, pour l'Intercolonial, et 39,000 pour le Pacifique canadien. Les rails n'ont pas été tous livrés, pour la raison qu'il n'était pas nécessaire de les avoir promptement; ils ne sont pas encore de ce côté-ci de l'Atlantique. Le gouvernement ayant besoin de 7 à 8000 tonnes dans la Colombie anglaise, a donné ordre que les rails restant en Angleterre fussent expédiés à la Colombie anglaise, et il n'y aura qu'une petite quantité de ces rails, si toutefois il en reste, que la compagnie pourrait recevoir, ou en payant le coût et autres frais. Je dois dire aussi qu'il y a pour un montant considérable d'approvisionnements, dont le gouvernement n'a pas besoin, qu'il se propose de céder à la compagnie, et nous espérons que l'on ne nous fera pas trop de misères à ce sujet. Je ne crois pas qu'il serait résulté de perte sérieuse si l'on eût permis au gouvernement de se faire payer par la compagnie le montant du prix d'achat des rails, y compris l'intérêt et autres frais.

M. BLAKE. Je n'ai aucune objection à ce que mon honorable ami le député de Huron-Centre et mon honorable ami le député de Niagara obtiennent les renseignements qu'ils désirent, mais si leurs amendements doivent apporter du retard dans la production de l'état demandé, ou sont de nature à donner autant de travail que l'honorable ministre semble le redouter, j'espère qu'il voudra bien, dans tous les cas, presser autant que possible la préparation de la partie que j'ai demandé. Si j'ai demandé ces informations, ce n'est pas dans l'unique but de faire de la polémique politique dont l'honorable député pour Niagara semble si friand, mais parce qu'elles touchent de très près à la question qui occupe si considérablement l'attention de la Chambre et du pays, en ce moment, elles se rapportent essentiellement à l'un des articles du contrat que nous sommes appelés à sanctionner, et c'est là le motif qui me fait demander ces informations. J'espère que l'état sera soumis aussitôt que possible.

Sir CHARLES TUPPER. Je ne crois pas que sa préparation exige beaucoup de temps.

M. CAMERON, (Victoria). Mon honorable ami le député de Durham-Ouest demande des renseignements qui ne sont pas, d'une manière officielle, en possession du gouvernement. La motion demande la valeur des rails sur le marché anglais, chose sur laquelle le gouvernement n'a pas, je crois, de renseignements authentiques. De tels renseignements devraient seulement être présentés sous forme de faits ou de documents dont le gouvernement aurait une connaissance officielle, et pour les obtenir, peut-être sera-t-il obligé d'instituer une commission royale ou de prendre quelqu'autre mesure officielle de nature à donner toute certitude sur un sujet qui est actuellement problématique.

Sir CHARLES TUPPER. Je pense que nous serons forcés de demander à quelqu'un de ces messieurs de se rendre en Angleterre pour y obtenir une information exacte.

M. BLAKE. Je ne mets nullement en doute que l'honorable monsieur ne désirât y aller lui-même s'il se représentait un seul instant quelle était la valeur des rails sur le marché en septembre ou octobre.

M. CAMERON (Victoria) Mais ce ne serait pas une information au pouvoir du gouvernement.

M. BLAKE. Je sais que l'honorable monsieur est plus puissant que le gouvernement, mais je suis surpris que le gouvernement n'ait pas découvert le fait.

M. PLUMB. J'espère que les informations demandées seront soumises à la Chambre aussitôt que possible. Mon honorable ami le député de Durham-Ouest a dit que la polémique politique faisait mes délices. Mon honorable ami aurait pu s'appliquer à lui-même une partie de son obser-

vation, et appliquer la plus grande partie du reste à l'honorable monsieur qui siège à côté de lui, (Sir Richard Cartwright) et qui a proposé le deuxième amendement.

La motion est adoptée.

CONTRAT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. BLAKE demande la production de tout état ou estimé qui a été fait par ou pour le gouvernement antérieurement à la passation du contrat du Pacifique, établissant :—(1) Ce que vaut à la compagnie la cession des rails et attaches du gouvernement au prix coûtant avec intérêt; (2) Ce que vaut à la compagnie le droit d'admission en franchise des matériaux nécessaires à la construction ou à l'équipement du chemin de fer et de la ligne télégraphique; (3) Ce que vaut à la compagnie l'exemption à perpétuité de toutes taxes imposables par la Puissance du Canada, les nouvelles provinces ou les municipalités y comprises, sur le chemin de fer, les gares, les emplacements de gares, ateliers, bâtisses, cours et autres propriétés, matériel roulant et accessoires nécessaires à la construction et à l'exploitation du dit chemin, et le capital de la compagnie; (4) Ce que vaut l'exemption de taxe sur ses terres dans les territoires du Nord-Ouest jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, pendant les vingt ans qui suivront l'octroi des dites terres par la Couronne.

Motion adoptée.

APPROVISIONNEMENTS DES SAUVAGES.

Motion :

"Etat faisant connaître quelles sont les parties des territoires du Nord-Ouest, où il y a eu "manque absolu" des approvisionnements ordinaires qui servent à la subsistance des sauvages; quelles espèces d'approvisionnements ont ainsi fait défaut; combien de sauvages se sont trouvés, par suite de ce manque d'approvisionnements, dépendre du département des sauvages pour leur subsistance; quelles espèces de provisions ont été distribuées; les noms des fournisseurs; où elles ont été achetées; si c'est à vente privée ou par voie d'adjudication; le montant payé pour chaque espèce; la quantité; le montant payé pour transport; à qui payé; de quels endroits elles ont été expédiées et sur quels points elles ont été dirigées; et le montant payé pour en faire la distribution."

M. MILLS. Le motif pour lequel je demande cet état a été dicté par la déclaration emphatique que l'on a mise dans la bouche de Son Excellence, c'est-à-dire que l'approvisionnement accoutumé des sauvages dans le territoire du Nord-Ouest a entièrement fait défaut. Comme il y a 30,000 sauvages dans ce district, et que nous connaissons ce que coûte leur subsistance pour une saison, et comme on nous a fait cette déclaration emphatique nous faisant connaître que l'approvisionnement accoutumé a entièrement fait défaut, cela devient une affaire très sérieuse. Fournir des moyens de subsistance à 30,000 personnes constitue une dépense qui absorberait une portion considérable du revenu du Canada. Je crois que nous avons droit aux renseignements les plus complets sur ce sujet. Il peut fort bien se faire que la dépense n'ait pas été causée autant par le défaut des approvisionnements des sauvages de ce grand territoire, que par le manque de facilité pour le transport, ou peut-être que par le défaut de capacité chez ceux qui sont employés dans cette branche spéciale du service. De toutes les affaires qui se rattachent à l'administration du gouvernement, il n'en est peut-être pas une sur laquelle il soit plus important d'obtenir des renseignements détaillés que celle-là, car il n'y a pas une division du service qui ait autant besoin de la fidélité et de l'énergie des employés chargés de l'administration des affaires des Sauvages. Je pense moi-même qu'il est probable que cette déclaration est donnée d'une manière trop générale. En maintes parties du pays, les sauvages tirent leur principale alimentation du poisson, et si ce dernier a manqué, cela constitue un état de choses assez extraordinaire. Dans d'autres endroits, ils vivent du produit de la chasse, et nous avons été informés que les troupeaux de

buffles ont fait leur apparition, et, par conséquent, que les sauvages sont en meilleure condition que par le passé. Si c'est le cas, les paroles que l'on met dans la bouche de Son Excellence ne sont guère corroborées par les faits. Néanmoins, il est très important que nous obtenions les renseignements demandés, aussi à bonne heure, cette session, qu'il sera possible au très-honorable monsieur de les soumettre à la Chambre.

Motion adoptée.

DESTITUTIONS D'AGENTS DES SAUVAGES.

M. MILLS demande copie de toute correspondance relative à la destitution d'aucun agent des sauvages ou autre fonctionnaire faisant partie de l'administration des sauvages dans les territoires du Nord-Ouest.

Motion adoptée.

BUREAU DE POSTE A DOMINION CITY.

M. SCHULTZ, en l'absence de M. ROYAL, demande copie de tous les témoignages pris devant l'adjoint du maître de poste de Winnipeg, dans le cours de l'année courante, au sujet des plaintes graves proférées contre l'administration du bureau de poste à Dominion City; aussi copie du rapport fait par ce fonctionnaire.

Motion adoptée.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DANS LE MANITOBA.

M. SCHULTZ demande un état donnant toutes les recettes provenant des chemins de fer du gouvernement en opération dans la province du Manitoba et le territoire de Kivatin pendant les mois de septembre, octobre et novembre.

Motion adoptée.

AJOURNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD propose l'ajournement de la Chambre.

M. MILLS demande à l'honorable chef du gouvernement s'il voudrait soumettre, sans motion préalable à cet effet, copie de toute la correspondance échangée entre l'administration fédérale et le gouvernement du Manitoba au sujet de l'agrandissement des limites de cette province?

Il lui demande, en outre, si les clauses du bill qui a été présenté à la législature du Manitoba sur le même sujet ont été acceptées par le gouvernement fédéral?

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas lu le bill. J'ai reçu de M. Norquay, le premier ministre du Manitoba le projet d'un bill dont je n'ai pas encore eu le temps de prendre connaissance; mais l'on n'a pas attiré mon attention d'une manière particulière sur le bill dont la législature de cette province est maintenant saisie, bien qu'il en ait été fait mention dans les journaux. Je présume que la mesure qui doit être présentée ici ne concordera pas pleinement avec ce bill.

La Chambre s'ajourne à 5.35 p.m., jusqu'à mardi, le 4ème jour de janvier prochain.

CHAMBRE DES COMMUNES

MARDI, 4 janvier 1881.

L'ORATEUR OUVRE la séance à trois heures.

PRIÈRE.

NOUVEAU DEPUTÉ.

M. SCOTT, député élu pour la division électorale de Selkirk, ayant préalablement prêté et souscrit le serment prescrit par la loi, est introduit par sir John A. Macdonald et M. Langevin, et prend son siège en Chambre.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour considérer de nouveau certaines résolutions proposées, octroyant la somme de vingt-cinq millions de piastres et affectant vingt-cinq millions d'acres de terres conformément au contrat concernant le chemin de fer Pacifique canadien, transmises à la Chambre par Son Excellence le gouverneur-général dans son message portant la date du 18 décembre.

M. CAMERON (Huron). Je désire dire quelques mots au sujet de cette importante question, et je tâcherai de traiter la question avec toute l'attention que je puis y mettre. J'ai écouté attentivement les discours qui ont été prononcés des deux côtés de la Chambre, particulièrement le discours prononcé par l'honorable monsieur qui a présenté les résolutions. J'ai aussi lu les discours que cet honorable monsieur a prononcés en dehors de cette Chambre dans le sincère désir de découvrir, autant que possible, le système d'argumentation par lequel le ministre des Chemins de fer se propose de justifier le contrat qu'il demande au Parlement de sanctionner. On est naturellement anxieux de savoir quels arguments peuvent être employés à l'appui d'un contrat contenant des dispositions aussi singulières et aussi extraordinaires et accordant des droits, privilèges et immunités tels que ceux octroyés par le contrat maintenant soumis à la Chambre.

Cependant, avant que d'essayer à analyser les arguments employés par les honorables messieurs de la droite, je dois dire qu'à mon avis, le ministre des Chemins de fer a défendu une très mauvaise cause, avec tout le succès possible. Il a fait un discours qui a duré plus de cinq heures, dont trois ont été employées à nous donner des citations des discours de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), et de l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), tandis qu'environ une heure et demie a été consacrée à développer le projet de l'honorable monsieur. Lorsque nous dissequons le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, et que nous séparons le froment de l'ivraie, lorsque nous l'analysons franchement et honnêtement, nous voyons que l'honorable monsieur s'appuie sur deux raisons pour justifier ce contrat extraordinaire. Il dit en premier lieu, que le projet qu'il a soumis au parlement est le plus avantageux qui ait jamais été soumis, qu'il est supérieur au contrat Allan, et à la proposition faite par l'honorable député de Lambton en 1874. En second lieu, l'honorable monsieur dit que ce marché est le meilleur que le gouvernement pouvait faire; et afin de démontrer que le projet du gouvernement est supérieur à celui qui a été soumis en 1873, et à celui qui a été soumis par l'honorable député de Lambton en 1874, l'honorable monsieur entreprend de comparer le contrat actuel à ces deux projets respectifs.

Cet argument ne me semble pas juste. Ce qui pourrait être considéré en 1873 ou 1874 comme un marché avantageux pour le pays, pourrait ne pas être considéré comme tel en l'année 1880; et, dans tous les cas, nous n'en sommes pas à discuter les conditions du contrat Allan, de 1873, ni celle du projet proposé en 1874 par le député de Lambton. Bon ou mauvais, le contrat Allan a échoué; les membres de la

compagnie n'ont pas rempli ses conditions, et nous ne sommes pas maintenant appelés à le discuter. Nous sommes maintenant appelés à examiner un contrat qui existe—le contrat Tupper, celui que nous discutons actuellement—et à dire si c'est là un contrat que le parlement devrait ratifier. Nous ne sommes pas non plus appelés à décider, si oui ou non les conditions proposées par l'honorable député de Lambton, pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, étaient propres à favoriser les intérêts du pays. Cette proposition faite par l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) a été sanctionnée par le parlement, et en discutant les conditions du contrat actuel, nous devons considérer non-seulement que le temps et les circonstances ne sont plus du tout les mêmes, mais de plus, que ces propositions, qu'elles aient été bonnes ou mauvaises, ne sont pas maintenant en cause. Le premier projet n'a jamais été mis à exécution et ce que nous avons à examiner actuellement, c'est une question vitale et pleine d'actualité, la question de savoir si les propositions faites par l'honorable ministre des Chemins de fer sont telles que nous puissions les approuver. Même s'il était vrai, comme question de fait, que les propositions maintenant soumises au parlement, sont meilleures que celles contenues dans la charte Allan, ou meilleures que celles soumises par l'honorable député de Lambton, cela ne nous donnerait pas raison d'approuver les propositions maintenant devant la Chambre.

Une période de six ans s'est écoulée depuis que les propositions Mackenzie furent soumises au parlement. La condition générale du pays et sa position sont entièrement changées depuis et nous nous trouvons maintenant en présence de circonstances tout à fait différentes. C'est pourquoi je nie que les propositions actuelles puissent être comparées en aucune manière à celles contenues dans la charte Allan ou à celles comprises dans le bill de mon honorable ami le député de Lambton.

Mon honorable ami de Richmond et Wolfe (M. Ives) s'est appuyé sur les mêmes raisons que le ministre des chemins de fer ; il a entrepris d'analyser la charte Allan et les propositions de l'honorable député de Lambton, mais il n'a traité que ce qu'il lui plaît d'appeler les détails d'importance secondaire de ces projets. J'admire le jugement et la discrétion de mon honorable ami, lorsqu'il glisse légèrement sur ce qu'il appelle des détails d'importance secondaire, détails, que je considère d'une importance majeure dans la discussion de cette question. Je dis qu'une comparaison entre ces deux projets et le projet actuel, démontrera que les conditions de ce contrat sont infiniment plus désavantageuses pour le pays que les conditions du contrat Allan ou que la proposition Mackenzie. L'honorable ministre des chemins de fer ou le député de Richmond et Wolfe ont-ils pris la peine d'analyser les conditions de la charte Allan ? Elle contenait plusieurs mauvaises clauses qui n'étaient pas, je crois, dans l'intérêt du pays, mais comparée au contrat actuel, elle lui était infiniment supérieure sous tous les rapports. Je vais occuper quelques instants de la Chambre, à faire une courte analyse de la charte Allan et des propositions de 1874, que je comparerai avec le contrat actuel. Je considère qu'il est d'une importance majeure, que la Chambre et le pays comprennent la différence entre les deux, d'autant plus, que je constate que, non-seulement dans l'enceinte du parlement, ou les déclarations de l'honorable ministre des Chemins de fer sont toujours reçues avec toute l'attention qu'elles méritent, mais encore dans ses pérégrinations à travers le pays, il s'est appuyé absolument sur les mêmes raisons, et a déclaré que les conditions du contrat actuel sont de beaucoup supérieures aux conditions de la charte Allan et à celles du projet Mackenzie—mais en toute occasion, l'honorable monsieur a évité avec soin d'indiquer en quoi consiste cette supériorité.

Le premier point dans le contrat actuel, et dans la charte Allan, c'est le type général du chemin. Que disait le contrat Allan au sujet du genre de chemin que nous devons

M. CAMERON (Huron)

avoir pour notre argent, et que dit le contrat actuel à ce sujet ? Nous voyons que, par la clause 9 de la charte Allan, il est décrété :

“ Que le chemin de fer sera construit et équipé, selon les devis estimatifs qui devront être acceptés plus tard par le gouverneur et la compagnie, et que les matériaux devant servir à la construction, la manière dont les divers travaux devront être exécutés, et le mode d'exploitation du chemin de fer ou de toute partie d'icelui, y compris le genre et la capacité des locomotives et autre matériel roulant devant servir à l'exploitation de la voie, seront tels qu'il sera convenu plus tard entre le gouvernement et la compagnie.”

Y a-t-il une clause de ce genre dans le contrat qu'on nous demande de ratifier ? On se borne à nous dire que le chemin doit être construit d'après le type du chemin de fer “ Union Pacific,” tel que construit en premier lieu. Il n'y a pas un mot dans le contrat déclarant que les travaux seront exécutés d'après un devis estimatif fourni par le gouvernement, et il n'y a pas un mot déclarant que les travaux, matériaux, mode de construction et locomotives seront de telle classe qu'il aura été convenu entre le gouverneur en conseil et la compagnie. Tout, dans le contrat qu'on nous demande de ratifier, dépend de la condition du chemin de fer “ Union Pacific ” tel que d'abord construit. Sur ce point, il y a une différence d'opinion que je discuterai plus tard. Dans le premier cas, l'entreprise est sous le contrôle immédiat du gouverneur en conseil, ou en d'autres termes, du parlement ; dans l'autre cas, tout est entre les mains de la compagnie elle-même, sans aucun contrôle ni surveillance de la part du gouvernement, du parlement ou du peuple, en prenant comme type le chemin de fer “ Union Pacific ” tel que construit d'abord. Cependant, le député de Richmond et Wolfe, et le ministre des Chemins de fer déclarent que, sous tous les rapports, ce contrat est égal, sinon supérieur au contrat Allan.

Il y a un autre point très important, sur lequel, à mon avis, le contrat Allan est très supérieur au contrat actuel. La même clause du contrat Allan décrète :

“ Que dans le but d'établir un type approximatif, le chemin de fer “ Union Pacific ” est choisi comme type, mais seulement d'une façon générale et non en ce qui concerne les détails de moindre importance, qui pourraient être trouvés désavantageux dans la construction et l'exploitation, ni en ce qui concerne le tracé et les rampes, qui devront être aussi avantageux que la nature du pays pourra permettre sans dépenses non justifiables.”

D'après le contrat Allan, non-seulement les détails de moindre importance étaient entre les mains du gouvernement, mais les rampes, le tracé et les courbes, devaient être non pas d'après le type du chemin de fer “ Union Pacific ” mais de nature à pouvoir recevoir la sanction du Gouverneur en conseil. D'après le contrat actuel, tout est laissé entre les mains du syndicat, avec la simple stipulation que le chemin de fer du Pacifique canadien, sera construit d'après le type du chemin de fer “ Union Pacific ” tel que construit en premier lieu, ce qui veut dire, à mon avis, le 10 mai 1869. Je vais tâcher de démontrer ce fait ainsi que la condition dans laquelle se trouvait alors le chemin. L'honorable ministre des Chemins de fer nous dit que le contrat actuel est supérieur au contrat Allan, et qu'il est le meilleur qui ait jamais été soumis au parlement. Examinons un peu la question et voyons si l'honorable monsieur est dans le vrai.

Le contrat Allan offrait une ample garantie pour l'achèvement de l'entreprise et l'équipement du chemin. Les honorables messieurs de la droite nous disent que dans le cas actuel, ce point n'est d'aucune conséquence, que ces hommes continueront et compléteront les travaux. L'honorable député de Richmond et Wolfe a discuté longuement ce point. Il nous a dit qu'ils construiront la section de l'Est parce qu'ils y trouveront leur profit. Ils construiront la section de l'Ouest parce qu'elle leur rapportera des profits ; mais l'honorable monsieur a oublié d'indiquer l'énorme profit qu'ils feront avec la section centrale, de dire qu'il est en leur pouvoir de décider s'ils empocheront les millions que leur rapportera la section centrale et s'ils abandonneront complètement les sections de l'est et de l'ouest, et d'ajouter que la seule garantie que le pays a de l'achève-

ment des sections de l'est et de l'ouest, c'est la somme de \$1,000,000. Le contrat Allan offrait une ample garantie que tout le chemin serait complété et équipé. La clause trois de ce contrat décréait que les actionnaires ne pourraient transférer leurs parts et échapper à leurs responsabilités avant six ans, à compter de la date de la charte. Y a-t-il quelque chose de ce genre dans le contrat actuel ? Au contraire, d'après l'acte du parlement, annexé à ce contrat, il y a une disposition expresse décrétant que, du moment où cette compagnie sera constituée légalement, la responsabilité personnelle de ses membres cesse. L'honorable ministre des Chemins de fer a oublié de mentionner ce fait dans les discours qu'il a prononcés dans l'enceinte parlementaire et au dehors à ce sujet.

Cette disposition du contrat Allan donnait quelque garantie que le chemin serait prochainement équipé à la satisfaction du gouvernement et du pays. Ici nous n'avons aucune garantie de ce genre. Le contrat Allan décréait de plus que le capital de la compagnie, serait de \$10,000,000, que seulement dix pour cent de cette somme serait payé, et que l'obligation personnelle des actionnaires pour les autres \$9,000,000 resterait comme garantie du parachèvement et de l'équipement du chemin. Le contrat actuel n'offre aucune garantie de ce genre. Il laisse à la compagnie le choix d'abandonner tout à fait les sections est et ouest; nulle garantie suffisante n'est offerte contre cette éventualité, et, cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer et l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) nous disent que c'est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis au parlement.

Il y a entre ces deux contrats d'autres différences dont je veux parler. La clause dix du contrat Allan, décréait qu'à mesure qu'il y aurait vingt milles du chemin de fer d'achèvement, la compagnie serait obligée d'exploiter cette partie du chemin pour le transport des marchandises et des voyageurs. Elle était obligée de l'exploiter efficacement et dans l'intérêt du public. Je doute fort que, d'après les clauses sept et huit du contrat actuel, la compagnie soit tenue d'exploiter le chemin en aucune manière avant que le tout soit complété.

Ensuite, pour ce qui est des terres, nous voyons que le contrat Allan, pourvoyait amplement à l'encouragement des colons dans le Nord-Ouest. La clause quatorze décréait que la compagnie devait avoir 50,000,000 d'acres de terres en sections alternatives de 20 milles de profondeur de chaque côté de la ligne-mère, sur pas moins de 6 et pas plus de douze milles de largeur. Si quelques-unes des sections alternatives auxquelles la compagnie avait droit, se trouvaient impropres à la colonisation, elle était encore tenue de prendre au moins un mille de profondeur et 12 milles de largeur, de chaque côté du chemin de fer. D'après le contrat actuel la compagnie est seule juge de la qualité des terres qu'elle doit avoir et de l'endroit où ces terres doivent être choisies. Elle a seule le choix, si elle trouve 20 ou 30 acres de terres alcalines ou de musceg, elle pourra refuser toute la section et choisir ailleurs, à son gré, dans la zone fertile. Et cependant, l'honorable ministre des chemins de fer nous dit que ceci est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis au parlement, bien que sur ce point très essentiel, ce contrat soit bien loin d'offrir aux colons du pays la protection accordée par le contrat Allan.

Le contrat Allan pourvoyait aussi à ce que la compagnie fut obligée de prendre ses 50,000,000 d'acres parmi les terres de qualité moyenne, dans la région la mieux adaptée à la colonisation, et à ce qu'il ne lui fût pas permis, comme le contrat actuel le permet au syndicat, de prendre d'abord les meilleures terres de la zone, et de choisir ensuite où il lui plairait le reste du terrain. Par la clause seize du contrat Allan, il est décréité que le prix des terres sera de temps à autre fixé par le gouvernement et la compagnie, d'après le prix qui pourrait être obtenu pour ces terres sans nuire à la colonisation du pays. Assurément, c'était là une sage disposition; mais il n'y a pas de disposition de ce genre

dans le contrat actuel. La construction du chemin de fer n'était pas le seul but qu'on se proposait. A quoi servira le chemin de fer si nous ne pouvons établir des colons dans cette région ? Et si les conditions de ce contrat sont telles qu'elles doivent retarder la colonisation du pays, je dis que le contrat ne doit pas être approuvé. D'après le contrat Allan les arpentages devaient être payés comme partie du subside, d'après le contrat actuel c'est le gouvernement qui paie les arpentages. D'après le contrat Allan, la compagnie avait le droit de passage sur les terres et le droit de passage seulement; d'après le contrat actuel, la compagnie obtient beaucoup plus que cela, elle a sa chaussée, le terrain pour ses gares, le terrain pour ses usines, le terrain pour ses chantiers, et le terrain pour ses dépendances, comme si le gouvernement ne lui avait pas assez donné à des conditions spécifiées, il ajoute encore une autre clause pour lui donner d'autres dépendances et cela sans aucune réserve.

Il n'y a pas de limite à la quantité de terres qu'elle doit recevoir pour ces fins; et cependant l'honorable monsieur nous dit, et il a été dit au peuple de ce pays par l'honorable ministre des Chemins de fer que ce contrat est de beaucoup préférable au contrat Allan. En outre, il y a dans ce contrat une foule de choses qui n'étaient pas contenues dans le contrat Allan, des choses que mon honorable ami le député de Richmond et Wolfe a oublié de mentionner. Le contrat Allan, ne disait rien de l'admission en franchise dans le pays de tous les approvisionnements requis pour le chemin et de tous les matériaux employés pour la voie. Aux yeux de mon honorable ami ceci peut être un détail de peu d'importance, mais aux yeux du syndicat cela équivaut à \$5,000,000. Le contrat Allan n'accordait pas à la compagnie le monopole de la construction des embranchements au sud du chemin de fer du Pacifique. Le monopole du transport n'était pas accordé par le contrat Allan; le contrat actuel l'accorde, et l'accorde de telle façon que le parlement lui-même n'aura pas le pouvoir de rectifier les torts causés par ce monopole si le contrat reçoit la sanction du parlement. Les honorables messieurs de la droite ne croient pas que ceci soit d'une très grande importance. Je crois que s'ils prennent la peine de faire le calcul, ils trouveront que c'est d'une très grande importance.

Les terres n'étaient pas exemptées de taxes par le contrat Allan; le matériel roulant et le capital-action ne l'étaient pas non plus, tout cela est exempté de taxes dans le contrat actuel. D'après le contrat Allan, la compagnie n'avait pas le pouvoir de choisir le terrain où cela lui plairait, le gouvernement avait son mot à dire sur cette question. Par le contrat actuel, la compagnie choisit le terrain où cela lui plaît: le gouvernement n'a rien à y voir; et cependant le ministre des Chemins de fer dit en parlement et en dehors du parlement, que le contrat actuel est de beaucoup supérieur au contrat Allan, que c'est le meilleur qui ait jamais été déposé sur le bureau de la Chambre ou qui ait jamais été proposé au parlement, et il fait appel aujourd'hui à ses partisans, et ses partisans répondent cordialement à l'appel, et disent que c'est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis à la Chambre, alors qu'une comparaison impartiale des deux contrats convaincrait tout homme désintéressé que les conditions du contrat Allan, si mauvaises qu'elles fussent, n'étaient pas aussi mauvaises que celles du contrat actuel.

Mais ce n'est pas tout. L'honorable monsieur va encore plus loin. Il dit que les conditions du contrat actuel sont supérieures non-seulement aux conditions du contrat Allan, mais encore aux propositions soumises au parlement par l'honorable député de Lambton et incorporées dans l'Acte de 1874. Si cela était vrai, et je dis à la Chambre que cela est faux, cela ne justifierait pas la proposition que l'honorable ministre des Chemins de fer a soumise au Parlement. Comparons pour un instant ce contrat avec les propositions soumises par l'honorable député de Lambton, et rappelons — nous qu'elles n'étaient que des propositions — propositions

soumises au Parlement en vertu de l'acte présenté par l'honorable député de Lambton. Son gouvernement prit sur lui de construire le chemin de fer de la manière indiquée par le statut, mais ce n'était après tout que de simples propositions qui n'étaient pas obligatoires comme celles-ci.

On nous dit que nous devons accepter ces dernières quelles qu'elles soient, bonnes, mauvaises ou indifférentes. Pas de modifications, pas de changements. Bonnes ou mauvaises, il nous faut les accepter. Comparons, pour un instant, ce contrat avec l'acte en question, et voyons si l'assertion de l'honorable monsieur est exacte, et si le contrat actuel vaut mieux que la proposition Mackenzie. Prenons d'abord la première chose qui se présente dans tous les projets, le type du chemin de fer. Peut-être, dira-t-on, que c'est là une question de peu d'importance, mais je dis que c'est une question d'une importance majeure, parce que si vous prenez pour type, le chemin de fer "Union Pacific," le 10 mai 1869, et si vous nous donnez un chemin de ce genre, vous avez alors un chemin très inférieur,—un chemin de quatrième ordre. Si vous le prenez tel qu'il était en 1873, vous avez un chemin un peu meilleur, mais c'est toujours un mauvais chemin. Si vous le prenez tel qu'il était en 1874, vous avez un chemin qui est encore un peu meilleur, mais qui est encore loin d'être un bon chemin; mais entre le 10 mai 1869 et le 1er octobre 1874, la compagnie du chemin de fer "Union Pacific" a dépensé sur son chemin quelque chose comme \$10,000,600 pour en faire un chemin passable, où les marchandises et les voyageurs pussent être transportés avec quelque degré de sûreté et de promptitude. Donc, il est important, que l'époque où le chemin de fer "Union Pacific" a été d'abord construit, soit déterminée afin que nous puissions comprendre quelle espèce de chemin nous aurons. Il est surtout important,—en vue du fait que les autres parties du chemin que le gouvernement est à construire seront des chemins de première classe, que ce chemin qui, à mon avis, doit coûter au pays une énorme somme d'argent, soit quelque chose de mieux qu'un chemin de fer de cinquième ordre, soit meilleur dans tous les cas, que le chemin de fer "Union Pacific" n'était le 15 mai 1869. En conséquence, si je prends quelque temps à discuter ce type, c'est parce que cette question est importante et que je veux convaincre la Chambre et le pays de l'importance de cette question. L'acte de 1874, section 6, contient la disposition suivante :

" Les rampes du chemin de fer et les matériaux qui serviront à l'exécution des divers travaux et sur lesquels les diverses constructions formant partie du chemin de fer, seront appuyés, et le mode d'exploitation du chemin de fer, y compris le genre et la capacité des locomotives et autre matériel roulant, seront tels que déterminés par le gouverneur en conseil."

Dans ce cas la compagnie n'a pas un mot, pas une syllabe à dire. Elle n'est pas seule juge. Le chemin de fer "Union Pacific," n'est pas adopté comme type; au gouverneur en conseil ou en d'autres termes, au peuple du pays, auquel le gouvernement et le parlement sont responsables, est entièrement laissé le soin de choisir le mode de construction. Les matériaux qui doivent être employés, le genre de chemin qui doit être construit et le matériel roulant qui doit être employé sur le chemin, tout cela est laissé entre les mains du gouverneur en conseil. Dans le contrat actuel nous n'avons rien de tel. Le gouverneur en conseil n'a pas un mot à dire sur la question. Sa bouche est fermée, ses mains sont liées, et tout est virtuellement laissé entre les mains de la compagnie. C'est à elle de dire quelle espèce de chemin elle doit nous donner en retour des énormes concessions que nous lui faisons. Et cependant, le ministre des Chemins de fer, le député de Richmond et Wolfe et le ministre des Travaux publics, nous disent que c'est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis au parlement; que ce contrat est meilleur que la proposition soumise dans le bill du député de Lambton, et meilleur que tout autre proposition présentée au parlement pour la construction de ce grand chemin de fer transcontinental.

M. CAMERON (Huron)

Est-ce tout? Non. Le ministre des Chemins de fer nous dit que c'est le meilleur contrat que le parlement pouvait en toute possibilité conclure. Comment sait-il cela? Comment la Chambre le sait-elle? A-t-il donné au pays l'occasion de juger s'il en est ainsi ou non? A-t-il donné aux entrepreneurs l'occasion de soumissionner l'entreprise, ou de venir dire au gouvernement: "Nous nous chargeons de son exécution! Faites-nous connaître vos propositions, vos concessions." Pas le moins du monde. Secrètement, à l'insu du parlement, et des représentants du peuple, l'honorable monsieur signe le contrat et appose son sceau officiel sans l'autorisation et la sanction du parlement. Il se contente de nous dire que c'est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis au parlement et le meilleur que le gouvernement puisse conclure. Qu'en savons-nous? Le gouvernement a refusé aux représentants du peuple et au peuple lui-même, l'occasion de se prononcer sur la nature des autres propositions ou des autres projets. Il nous a refusé les renseignements à l'aide desquels nous aurions pu nous former une opinion. Il nous a tout simplement demandé de nous en rapporter à sa parole pour croire que c'est le meilleur contrat qui puisse être conclu.

Quant à moi, bien que sous certains rapports j'aie foi en l'honorable ministre des Chemins de fer, j'ai très peu de confiance en lui sur cette question. Je veux avoir devant moi les renseignements nécessaires pour me former une opinion. Mais le gouvernement a refusé de donner au peuple, de donner aux représentants du peuple, l'occasion de juger si oui ou non c'est bien là la meilleure offre qui ait été faite, et le meilleur marché qui puisse être conclu. Le gouvernement a refusé de le soumettre au peuple. Il a refusé de soumettre son projet à la concurrence publique. Il n'a pas dit au public ce qu'il aurait dû lui dire: "Nous voulons construire ce chemin de fer, voici nos concessions; voici nos octrois, donnez-nous une soumission pour le contrat." Non, l'honorable monsieur passe un contrat secret avec la compagnie et ensuite il demande hardiment à la Chambre de ratifier sa conduite. L'honorable député de Lambton n'a pas agi ainsi vis-à-vis du public. D'après ses propositions, le cas était tout à fait différent. Les terres devaient être mises à part, mais sans les privilèges d'exemption accordés à la compagnie par le contrat actuel; et surtout le public devait avoir l'occasion de juger au sujet de l'entreprise, parce qu'il était décrié par la clause huit, sous-section première, que toutes les entreprises seraient données par adjudication. Si cela eut été fait nous n'aurions pas les mêmes sujets de nous plaindre.

Il n'appartient pas à l'honorable ministre des Chemins de fer de dire que c'est ce qu'il y avait de mieux à faire, lorsqu'il n'a pas donné au public l'occasion de soumissionner cette entreprise, sur la base des subsides, octrois, avantages, privilèges, immunités et franchises qui sont accordés par ce contrat.

La proposition faite par l'honorable député de Lambton pourvoyait à ce que les terrains fussent en sections alternatives de vingt milles carrés sur la ligne de la voie ferrée, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n'ayant pas moins de trois milles et pas plus de six milles de front sur la ligne du dit chemin de fer, à ce que les deux tiers de l'étendue de terres ainsi réservées, seraient vendues par le gouvernement à tels prix qui pourraient de temps à autre être convenus entre le Gouverneur en conseil et la compagnie, les recettes provenant de cette vente devant être payées à la compagnie; le reste des terres devant être cédé à la compagnie et les terres devant être d'une bonne valeur moyenne. Dans le cas où une étendue suffisante n'aurait pu être trouvée dans le voisinage immédiat du chemin de fer, on aurait mis à part ce qui aurait été nécessaire pour compléter le nombre d'acres à tout autre endroit qui aurait pu être déterminé par le Gouverneur en conseil. Ces conditions offraient des avantages importants et des réserves importantes.

En premier lieu, le gouvernement se réservait le contrôle des deux tiers de ces terres, le droit de vendre ces terres pour en remettre le produit à la compagnie et il avait ainsi le pouvoir d'encourager l'émigration. Il ne livrait pas absolument ces terres à une compagnie, et surtout, il ne donnait pas à une compagnie un encouragement direct pour retenir ces terres et les empêcher d'être colonisées pendant une période de vingt à quarante ans, on les exemptait de taxe ainsi qu'on se propose de le faire par le contrat actuel. Il y a plus. Il pourvoyait à ce que, si les terres que la compagnie devait avoir ne pouvaient être trouvées dans le zone du chemin de fer, elles seraient choisies ailleurs par le gouverneur en conseil. Le gouverneur en conseil a-t-il un seul mot à dire à ce sujet, en vertu du contrat actuel? Pas un mot; et n'oubliez pas que d'après les conditions du projet de l'honorable député de Lambton, le gouverneur en conseil devait être le seul à fixer l'endroit où ces terres devaient être choisies, tandis que, d'après le contrat actuel, ce choix est laissé sans restriction à la compagnie.

Il y a plus, les terres doivent être cédées à la compagnie, avec l'encouragement direct de les garder jusqu'à ce que, par l'industrie des colons du Nord-Ouest, elles aient acquis une valeur immense. La proposition de l'honorable député de Lambton, offrait une protection aux colons; par le contrat actuel, le gouverneur en conseil abdique ses fonctions et cède à cette compagnie irresponsable, l'administration, la vente et le prix de ces terres. Cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer, avec ce sang-froid et cette sincérité apparente qui distinguent ses déclarations en cette Chambre et sur les hustings publics, nous dit que c'est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis au Parlement, qu'il est de beaucoup supérieur à la charte Allan et aux propositions faites en 1874.

En consultant les propositions de 1874, vous voyez qu'un autre élément important dans le commerce de transport de l'univers y est traité, ce qui, à mon avis, est l'un des éléments les plus importants qui soit ouvert à la discussion au sujet de cette question, savoir le tarif du transport pour les voyageurs et les marchandises. Comment disposait-on de cette question dans l'Acte 1874. La clause 8, paragraphe 8, contient ce qui suit:

"Le chemin, une fois construit, sera la propriété de la compagnie, mais il sera exploité en vertu de tels règlements, qui pourront de temps à autres, être faits par le gouverneur en conseil, quant à ce qui concerne les prix pouvant être exigés pour le transport des voyageurs et des marchandises, le nombre et le genre des convois qui seront en circulation et les commodités qui pourront être offertes pour les marchandises et les voyageurs."

D'après le contrat actuel, les prix, tant pour les voyageurs que pour les marchandises sont laissés complètement sous le contrôle de la compagnie. La seule disposition à ce sujet, c'est que ni le gouvernement, ni le parlement, ne peuvent intervenir, au moins avant que la compagnie ait réalisé un profit net, d'au moins dix pour cent sur le coût du chemin. Nous savons ce que cela veut dire.

Cela veut dire que la compagnie peut tirer sur la caisse publique jusqu'à concurrence de \$10,000,000 avant que le parlement puisse intervenir et nous apprenons de l'honorable ministre des Chemins de fer, de l'honorable député de Richmond et Wolfe, (M. Ives) et de l'honorable ministre des Travaux publics, que nonobstant cette divergence manifeste entre les deux propositions, celle-ci est la meilleure offre qui ait jamais été soumise au parlement.

Une autre proposition contenue dans l'acte de 1874, mais qui n'existe point dans le contrat actuel, est de la première importance pour traiter cette question, c'est la clause par laquelle le gouvernement se réserve le droit de devenir acquéreur de la ligne quand il le jugera convenable. Le bill de l'honorable député de Lambton prescrivait que le gouvernement pourrait acheter la ligne, ou partie quelconque de la ligne, en payant le prix de construction, plus dix pour cent d'intérêt sur ce montant, et moins la subvention en espèces et le produit de la vente des terres. Et si ces

terres ont la valeur que nous leur attribuons, de bonne foi,— si elles valent \$5 l'acre, prix qu'elles valent selon moi,— alors, en vertu de cette sage disposition, le gouvernement deviendrait, par la suite, non-seulement acquéreur de la ligne, mais après avoir balancé la subvention en espèces et le montant réalisé par la vente des terres avec le prix de construction de la ligne plus dix pour cent d'intérêt sur ce prix, il serait resté une balance à son crédit.

Mais par le contrat actuellement soumis à la Chambre, on nous propose non-seulement de donner au syndicat des terres et une subvention en espèces, mais de lui transférer la ligne même, absolument, sans réserve, sans contrôle ni restriction, sans nous réserver la faculté d'acheter. La compagnie pourra accabler la population du Nord-Ouest, exiger un tarif injuste, exorbitant, et le gouvernement reste sans pouvoir contre elle.

Il y a plus. La proposition de l'honorable député de Lambton autorisait le gouvernement à suspendre les travaux sur une partie quelconque de la ligne; mais le marché actuellement soumis à la Chambre ne contient aucune clause semblable.

Le projet de l'honorable député de Lambton spécifiait que les frais d'explorations et d'études que l'on évalue actuellement à \$3,500,000 formeraient partie de la subvention. Mais en vertu du contrat actuel, entre tous les octrois et privilèges que j'ai signalés, le gouvernement paie les frais des explorations et études.

Mais—ce qui importe plus que tout le reste—l'honorable député de Lambton ne proposait pas d'admettre en franchise les matériaux employés dans la construction de la ligne; il ne nous proposait pas de donner à la compagnie le monopole du commerce de transport, dans le Nord-Ouest; il ne nous proposait pas d'exempter de taxes toutes les terres requises pour la voie, les stations, leurs dépendances et pour les quais; il ne nous proposait pas d'exempter de taxes pour toujours l'outillage et le capital de l'entreprise; il ne nous proposait pas d'accorder à ce gigantesque monopole le choix des meilleures terres du Nord-Ouest. En un mot, toute personne qui voudra faire une comparaison impartiale des deux projets, admettra que le contrat Mackenzie, assurait protection au pays, sauvegardait les intérêts de la population, tandis qu'on ne trouve rien de tout cela dans le contrat actuel.

J'on viens, maintenant, M. l'Orateur, à un autre argument de l'honorable ministre des Chemins de fer, argument que je ne trouve pas de bon aloi. En traitant cette question, l'honorable monsieur ne tient aucun compte de la différence dans l'état général des affaires en 1874 et 1880, de l'augmentation de la valeur des terres et du développement général de la région, de 1873 à 1880. En 1873, cette région était inaccessible; le chemin de fer de Saint-Paul et Minnesota n'était pas construit et l'on n'avait pas encore dépensé un dollar sur la section de Selkirk à la baie du Tonnerre; en dehors de ce qui forme aujourd'hui l'importante ville de Winnipeg, il y avait à peine quelques colons à part les Indiens nomades de la plaine. Et maintenant que nous avons dépensé des sommes énormes pour acquérir cette région, pour en faciliter les accès, pour y organiser le service public et y augmenter la valeur des terres; on nous demande de transférer tous ces avantages à une compagnie indépendante qui n'est pas responsable au parlement. Pourquoi le pays ne retirerait-il pas profit de cette augmentation de la valeur des terres, puisque cette augmentation est le résultat de dépenses faites aux frais du public?

Je signalerai maintenant quelques clauses inacceptables du contrat. L'honorable député de Richmond et Wolfe nous a dit qu'il ne toucherait que très-légèrement à ces clauses. J'admire la discrétion de l'honorable monsieur à cet égard, car mal lui en prendrait, je crois, de traiter à fond ces propositions extraordinaires.

Il y a d'abord la question des types. Je sais que les opinions sont partagées relativement au mode et à l'époque de

la construction. Je vais essayer de mettre, autant que possible, chacun d'accord sur ces deux points. Et d'abord, je me demande comment il peut exister des doutes sur une question de telle importance? Pourquoi, dans l'élaboration de contrat, a-t-on laissé place aux doutes à cet égard? Un honorable député nous dit que le type de notre ligne devra être le chemin de fer "Union Pacific" tel qu'il existait en 1874, tandis qu'un autre nous affirme que le type devra être l'"Union Pacific", lorsque sa construction venait d'achever le 10 mai 1869. Pourquoi, je le répète, a-t-on laissé place aux doutes à cet égard? Nul doute que, dans son inépuisable vocabulaire, l'honorable ministre des Chemins de fer aurait pu trouver quelques mots explicites, et en insérant les mots dans le contrat, il eût fait disparaître tous les doutes.

Je suppose que l'honorable ministre de la Justice a travaillé aussi à dresser ce contrat, car tel est la tâche de son département, bien que je regrette d'avoir à dire que ce document ne semble pas avoir été dressé par des mains fort habiles. Pourquoi n'a-t-il pas choisi quelques mots simples et clairs, pris dans un vocabulaire moins étendu et qui auraient définitivement réglé l'affaire, et évité de longues discussions en parlement, de longs et coûteux procès devant les tribunaux en définissant bien quelle période de l'existence de l'"Union Pacific," indiquant les mots "du moment où sa construction fut achevée."

Mais pour faire voir la négligence complète, la négligence coupable dont le gouvernement semble avoir fait preuve en concluant ce marché, qu'on me permette de consigner ici le fait que l'honorable ministre des Chemins de fer ne savait pas lui-même ce que renferme le contrat, il ignorait jusqu'à quel point ce contrat engageait le pays. Il supposait d'abord que le type du chemin devait être le même que le type spécifié dans le contrat Allan, et c'est seulement lorsque l'honorable député de Durham Ouest lui a démontré que cette supposition était démentie par les faits, qu'il a découvert que le type de chemin de fer, ne devait pas être celui qu'il mentionnait, mais un type de beaucoup inférieur, celui de l'"Union Pacific," au 10 mai, 1869. Mais pourquoi, avec toute la perspicacité qu'on lui reconnaît, l'honorable ministre des Chemins de fer voulait-il que l'"Union Pacific," tel que construit en 1874, devint le type de notre chemin de fer? Je n'admets aucunement qu'à cette époque le chemin "Union Pacific," fût une bonne ligne, ou qu'il offrit un type sûr et convenable, mais, à coup sûr, on eût pu éviter cette difficulté en insérant, dans le contrat, quelques mots bien simples, indiquant quel doit être le véritable type de notre ligne.

L'honorable député de Victoria-Nord (M. Cameron), a dit que nous devons prendre comme type l'"Union Pacific," tel qu'il était en 1874, mais cela n'est point exact, évidemment; le ministre des Chemins de fer aurait dû mettre la question hors de doute. C'est ce qu'il n'a pas fait. Il ne dit pas: "le chemin de fer 'Union Pacific' tel que construit et définitivement achevé sera le type" mais "le chemin de fer 'Union Pacific', tel que construit au début" et selon moi, cette déclaration met la question hors de doute et il faut en revenir au chemin de fer tel que construit au début, c'est à dire au mois de mai 1869. Je me propose de faire voir maintenant que les mots employés par l'honorable monsieur, dans son contrat, nous reporte au 10 mai 1869, époque à laquelle l'"Union Pacific" fut terminé, et nous devons prendre la ligne, telle qu'elle était à cette époque, comme type d'après lequel on devra construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Les personnes qui ont étudié la question en 1862 et 1864, savent que le gouvernement des Etats-Unis fit des octrois de terres et en espèces à l'"Union Pacific," au "Central Pacific" et au "Southern Pacific"; que ces octrois représentaient des sommes considérables, soit \$16,000 par mille d'Omaha au pied des Montagnes-Rocheuses; \$48,000 par mille pour les 150 milles qui traversent les Montagnes-Rocheuses; \$32,000 par mille pour la section établie

M. CAMERON (Huron)

entre les Montagnes-Rocheuses et celles de la Sierra Nevada; \$48,000 par mille pour les 150 milles qui traversent les Montagnes-Rocheuses de la Sierra Nevada. Par le même acte, le congrès cédaient 12,800 acres par mille pour la construction de ces lignes. En consultant l'acte du congrès, on verra que les compagnies avaient cru de recevoir leur subvention en espèces et en terres pour chaque section achevée de vingt milles et que le congrès avait le pouvoir de nommer des commissaires pour examiner le type de la ligne en voie de construction et faire rapport, et aussitôt que ces rapports étaient remis au congrès, les compagnies recevaient leur subvention en espèces et en terres. Les documents publics des Etats-Unis font voir que, le 23 novembre, 1868, les commissaires nommés par Acte de Congrès pour examiner le chemin de fer "Union Pacific," sur un parcours de 890 milles à l'ouest d'Omaha, et faire rapport, s'exprimaient ainsi:

"Les commissaires annexent à leur rapport un tableau des distances entre les stations actuellement construites."

Or, à cette époque, d'après le même rapport, il y avait 390 milles de construits sur 1,038, longueur totale de la ligne "Union Pacific." Les commissaires continuent:

"Nous répétons ici que l'extrémité occidentale de la voie que nous avons examinée, à la jonction de "Muddy Lake" et "Black's Ford," est à 190 milles d'Omaha. Nous savons qu'à cette époque, la compagnie n'avait pas déclaré les 90 derniers milles prêts pour l'examen des commissaires régulièrement nommés par le gouvernement."

On voit aussi que le 29 janvier, 1868, le président de la compagnie du chemin de fer "Union Pacific," présentait au Congrès, ainsi que l'acte constitutif l'y obligeait, son rapport sur l'avancement et l'état des travaux de la ligne. Entr'autres choses, il faisait rapport que jusqu'au 30 décembre, 1867, les recettes de la ligne représentaient \$1,864,000. Si la ligne n'eût pas été construite, elle n'eût pu produire de recettes. Mais, à cette époque, elle était ouverte à la colonisation, puisque le président de la compagnie faisait rapport que \$5,360,000 en bons des Etats-Unis venaient d'être émis pour les 535 milles de la ligne achevés dans le cours de cette année. Le 9 mars, 1871, le président de la compagnie "Union Pacific" présentait son rapport financier, dans lequel on peut lire:

"Que \$5,360,000, en bons des Etats-Unis avaient été émis, pendant l'année, pour 335 milles de la ligne, achevés, et que la compagnie avait reçu des bons portant sept pour cent d'intérêt, garantis par hypothèques sur 12,000,000 d'acres de terres."

Or, en vertu de l'acte qui la constitue, la compagnie ne pouvait recevoir d'argent tant que la ligne ne serait pas achevée et remise, par la compagnie, au gouvernement. Le président ajoutait que, jusqu'à cette époque, la compagnie avait vendu 292,000 acres de terre, mais en vertu de sa charte, elle ne pouvait être propriétaire des terres et, par suite, ne pouvait les vendre, qu'à l'achèvement de la ligne. Poor, dans son "Manuel des chemins de fer," dit que la ligne était achevée jusqu'à la jonction avec le "Central Pacific Railway," le 10 mai, 1869, époque à laquelle la ligne continue, à travers le continent, se trouvait complète. Les honorables messieurs de la droite comprennent maintenant, j'espère, que le chemin de fer "Union Pacific," entre Omaha et la jonction avec le "Central Pacific Railway," était achevée le 10 mai 1869. S'ils ne sont pas parfaitement convaincus à cet égard, je vais leur donner de nouvelles preuves. On lit dans le "Manuel des chemins de fer américains," de 1873, page 540.

"Les travaux ont été commencés en 1863, mais la difficulté de se procurer, à cette époque, la main-d'œuvre et les matériaux, retardèrent beaucoup les entrepreneurs, et ce n'est qu'en 1865 que furent terminés les nivellements et les ponts sur un parcours de 100 milles, et que l'on posa les lisses entre Omaha et Frémont. A partir de cette époque, la ligne a été graduellement ouverte à la circulation, avec une promptitude jusqu'alors inconnue dans l'histoire des chemins de fer."

En 1865, on construisit 265 milles de la ligne; en 1867, 245; en 1868, 350; enfin, au mois de mai 1869, on opéra la jonction à Ogden, avec le "Central Pacific," ce qui formait une ligne continue de 1,038 milles entre l'Atlantique et le

Pacifique. Les honorables messieurs comprennent-ils maintenant que cette ligne a été achevée le 10 mai 1869 ? Sont-ils convaincus ? Non ; pas encore. Je vais encore leur donner de nouvelles preuves. Mon honorable ami de Victoria, qui est un légiste éminent, se contentera, je suppose, du jugement d'un tribunal en dernier ressort, à ce sujet. J'ai ici l'un des derniers volumes des rapports de la Cour Suprême des Etats-Unis, dans lequel ce point est discuté et où, par jugement solennel de la cour, la question est réglée, mais réglée au delà de tout doute possible et où il est établi que le chemin de fer "Union Pacific" a été achevé le 10 mai 1869. Voici l'origine du procès :

Aux termes de sa charte et en considération de la subvention en espèces et en terres, la compagnie était tenue de payer, au gouvernement des Etats-Unis, cinq pour cent des recettes brutes de la ligne pour l'indemniser des subventions fournies et des terres concédées à la compagnie. Elle était, en outre, engagée à transporter les troupes et munitions de guerre, sur toute la ligne, moyennant la moitié du prix ordinaire de transport. En 1878, la compagnie intenta un procès au gouvernement des Etats-Unis, en vue de recouvrer une somme considérable pour le transport de troupes sur la ligne. Dans sa défense, le gouvernement des Etats-Unis réclama une compensation de cinq pour cent sur les recettes brutes de la ligne, somme à laquelle il avait droit, en vertu de la charte, depuis le 10 mai 1869, jusqu'en 1874 ; et la compagnie s'opposa à cette demande, en prétendant que la ligne n'avait été achevée qu'au mois d'octobre 1874. La question fut d'abord soumise à la Cour des réclamations, (*Court of Claims*), et la juge de ce tribunal décida que la ligne ayant été achevée le 10e jour de mai 1869, la compagnie de l'"Union Pacific" était tenue de payer au gouvernement des Etats-Unis cinq pour cent sur les recettes brutes de la ligne, depuis le 10 mai 1869, jusqu'à l'époque à laquelle l'action avait été intentée. Comme cette question est de première importance, je demanderai à la Chambre la permission de lui lire un considérant ou deux du jugement de la Cour, pour bien convaincre les honorables messieurs de la droite que cette question a été réglée et mise hors de discussion par un jugement solennel de la Cour Suprême des Etats-Unis. Voici comment s'exprime le juge :

" Dans un certain sens, un chemin de fer n'est jamais achevé. Il n'y a jamais, ou presque jamais, un moment où l'on ne puisse faire et où l'on ne fasse pas des travaux pour rendre la route plus complète qu'auparavant. Ce fait est bien prouvé par l'histoire des premiers chemins de fer du pays

" Dans le cas actuel, nous avons, pour nous guider, plusieurs clauses de l'Acte constitutif de la compagnie du chemin de fer "Union Pacific" (Acte de 1862), dans lequel les conditions mentionnées sont citées, aussi bien que les actes consentis par les parties à ce sujet. Une de ces clauses se trouve dans la quatrième section de l'acte qui contient un engagement, pris par le gouvernement, de céder certaines sections de terres à la compagnie du moment où un certain nombre de milles de la ligne seraient achevés

" En comparant ces clauses, il semble impossible de concevoir que les mots "ligne achevée," dans la dernière clause de la sixième section puissent avoir une signification différente de celle que leur donnent les quatrième et cinquième sections, ou que le gouvernement ne doive pas exiger cinq pour cent des recettes brutes aussitôt que toute la ligne serait achevée, de la même manière que l'on achevait quarante (ou vingt) milles pour donner droit à la compagnie de recevoir des sols. Cette conclusion est tellement évidente—tellement évidente par elle-même—qu'il n'est pas besoin d'arguments pour maintenir cette interprétation

" Le dernier affidavit, relatif à l'achèvement de la dernière section de la ligne (qui s'étend même jusqu'à cinquante milles au-delà du point de division finalement accepté par les compagnies "Union" et "Central Pacific") cet affidavit a été fait le 13 mai 1869, et est conçu en ces termes :—Oliver Ames, dûment assermenté, dépose et dit qu'il est président de la compagnie du chemin de fer "Union Pacific." Et conformément aux dispositions de la section 4ème de l'Acte du congrès, approuvé le 1er juillet 1862, et intitulé : "Acte pour aider à la construction d'un chemin de fer et d'une ligne télégraphique de la rivière Missouri à l'Océan Pacifique, etc.," il déclare maintenant, sous serment, qu'une autre section de quatre-vingt-six milles, commençant à la borne de 1,000 milles et se terminant à la borne de 1,086 milles, a été achevée le dixième jour de mai 1869, soit, en tout, 1,066 milles continus de la dite ligne, commençant à l'extrémité de la 10ème section, vis-à-vis la limite ouest de l'Etat d'Iowa, comme il a été prescrit par le président des Etats-Unis et se terminant à un point se trouvant à 1,086 milles à l'ouest, sur la ligne qu'indiquent les

cartes de la dite compagnie, déposées au département de l'Intérieur, et qui a été complétée et équipée sous tous rapports, comme l'exige l'acte sus-mentionné, ainsi que l'en informe l'ingénieur chargé de la construction de la ligne, ce qu'il croit sincèrement vrai

" La cour des Réclamations, (*Court of Claims*) a jugé, comme question de fait, que le 10 de mai 1869, la dernière liasse du chemin de fer de l'appelante a été posée et qu'environ une semaine après le chemin était ouvert au public sur tout son parcours, pour le transport des voyageurs et des marchandises et pour le service du gouvernement, et que, dans la suite, ce service a été continué sans interruption

" Des rapports semblables ont été faits par le Secrétaire de l'Intérieur à mesure que les différentes sections étaient achevées et que les commissaires faisaient rapport à cet effet, jusqu'au 9 février 1869 inclusivement ; ils ont tous été approuvés par le Président et en conséquence la compagnie a reçu la subvention sous forme d'obligations du gouvernement

Le juge Strong, de la Cour Suprême, s'exprime ainsi :

Je partage l'opinion de la majorité de la cour en maintenant que le chemin de fer a été terminé conformément aux clauses de la sixième section de l'Acte de 1862, je donne également aux mots "profits nets" employés dans cette section, la même signification

Nous avons donc un jugement solennel de la Cour Suprême, établissant que ce chemin a été terminé en 1869, et l'honorable ministre des Chemins de fer vient cependant nous dire qu'il n'a pas été achevé avant le 1er octobre 1874. Si tel est le cas, pourquoi l'honorable monsieur ne ferait-il pas disparaître tous ces doutes en insérant dans le contrat une clause à cet effet ? Les honorables députés de la droite admettent que l'"Union Pacific" de 1869 n'est pas un chemin du type de celui que nous pourrions avoir pour l'argent et les terres que nous donnons, et cependant afin de se mettre à l'abri et d'imposer silence aux murmures de ses partisans et à ceux du pays, le gouvernement a fait déclarer par l'entremise de la presse, — et si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer a fait la même déclaration, — qu'il possédait une lettre du syndicat, reconnaissant que le type mentionné dans le contrat est celui de l'"Union Pacific," tel qu'il était en 1873. Ce document porte-t-il la signature et le sceau de chacun des membres du syndicat ? Ce document existe-t-il en réalité ?

L'honorable ministre des Chemins de fer s'est aperçu qu'il a commis une erreur et il s'efforce de la réparer en affirmant l'existence de ce nouveau document officiel. Si le type de ce chemin de fer doit être celui de l'"Union Pacific" de 1873, ce contrat doit être changé pour être rendu conforme au nouveau type adopté par l'honorable monsieur, avant de pouvoir être ratifié sans dangers par le Parlement. Si nous ratifions le contrat, dans la forme sous laquelle il nous est présenté, les cours, lorsqu'elles seront appelées à l'interpréter, ne liront les lettres particulières d'aucun des membres du syndicat pour donner une interprétation légale aux clauses du contrat. Elles établiront leur interprétation sur le contrat lui-même et sur l'acte du Parlement qui lui a servi de base, et il y a folie, de la part du ministre des Chemins de fer, de supposer qu'il peut échapper à l'effet de ces mots-employés dans le contrat en disant qu'il possède une lettre à lui adressée par un membre du syndicat du Pacifique, avant la conclusion du contrat, lettre qui changerait le sens de ses clauses

Je pense donc que nous devons envisager cette question sous la forme sous laquelle elle nous est présentée, et si le type doit être celui de l'"Union Pacific" en 1869, considérons un instant quel était à cette époque l'état du chemin. Il est généralement admis qu'il était alors défectueux. Je prouverai, et cela au moyen de documents, qu'il était mauvais sous tous les rapports. L'ingénieur-en-chef du chemin de fer "Union Pacific," dans un rapport présenté au Congrès le 1er mai, 1868, lorsque 890 milles du chemin étaient achevés et acceptés des mains de la compagnie par le gouvernement, déclara que sur une étendue de 22 milles les rampes sont de 60 à 70 pieds par mille, que sur 24 milles elles sont de 70 à 80 pieds, sur 18 milles de 80 à 90 pieds, sur une certaine partie de 90 à 100 pieds, et sur d'autres de 100 à 116 pieds par mille, et c'est là cependant le chemin que nous devons espérer obtenir au prix des énormes octrois et autres concessions que nous faisons à cette compagnie,

Mais ce n'est pas tout. Lorsque le chemin fut reçu des mains de la compagnie le gouvernement des États Unis nomma une commission pour s'enquérir de l'état du chemin et l'examiner. Le 21 décembre 1869 elle fit un rapport établissant que dans bien des endroits la chaussée était trop étroite, que plusieurs ponts étaient trop faibles, leurs tiges de suspension principalement, et qu'ils ne pouvaient que difficilement supporter le poids des trains lourdement chargés; que les arches des tunnels étaient de bois et qu'il faudrait bientôt les remplacer; que dans bien des endroits le ballastage était défectueux; que sur une étendue de seize milles, à l'endroit appelé Eagle Canyon, la rampe était de 80 pieds au mille, à Hazard Point de 80 pieds au mille, à Bufort de 80 pieds au mille sur un espace de six milles, à Bitter Creek de 90 pieds au mille, à Echo Canyon et jusqu'à la vallée du Grand Lac Salé de 90 pieds au mille. Tel est le genre de chemin que les honorables députés de la droite veulent donner au pays pour le relier au Pacifique.

En consultant l'abrégé de l'Encyclopédie Américaine page 219, l'honorable ministre des Chemins de fer verra qu'en général "les rampes ne dépassent pas 80 pieds au mille"; ce qui est très modéré sans doute, "quoique dans un endroit elles atteignent 90 pieds et dans un autre 116 pieds au mille." Ce n'est pas tout. Le gouvernement américain nomma une autre commission pour s'enquérir et faire rapport sur l'état du chemin; un certain M. Brooks était alors le directeur du chemin de fer du "Union Pacific" nommé par le gouvernement. On dit que le directeur du gouvernement et d'autres membres de la commission se sont laissés corrompre pour faire un rapport favorable sur l'état du chemin "Union Pacific" et que par conséquent on ne peut y ajouter foi, quoiqu'il établisse cependant que la ligne était défectueuse, tant sous le rapport de la construction que sous celui des matériaux employés. Le gouvernement des États-Unis nomma une autre commission qui exposa, dans son rapport au Congrès, ce qu'il y aurait à entreprendre pour mettre le chemin dans un état convenable et en faire quelque chose comme une ligne de seconde ordre. Pour changer le tracé de la ligne, diminuer les courbes, il fallait \$200,000; pour terminer les terrassements \$240,000; pour réduire les rampes \$525,000; pour le ballastage \$910,000, et la commission, passant en revue les défauts du chemin, conclut qu'il faudrait \$6,459,000 pour le rendre propre au trafic ordinaire.

Je demanderai donc à la Chambre et au pays s'il est juste de choisir un chemin de ce genre pour servir de type à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, pour lequel nous dépensons des sommes aussi considérables et nous faisons d'aussi énormes concessions? Mais ce n'est pas tout. On dit maintenant que le gouvernement a choisi un autre type, qu'il a adopté celui du chemin de fer de l'"Union Pacific" tel qu'il était en 1873 et non pas en 1869. Je suis prêt à établir, par les documents officiels soumis au Congrès qu'en 1873 le chemin n'était pas dans un état satisfaisant. Mais l'honorable ministre des Chemins de fer n'a pas à prétendre que le type choisi est celui de l'"Union Pacific" en 1873, parce qu'en vertu de ce contrat il a adopté le type de l'"Union Pacific" en 1869, lors de sa construction primitive. Le 2 décembre 1874, les commissaires des États-Unis ont fait un rapport établissant qu'il faudrait \$529,100 pour terminer le ballastage et mettre la voie en bon état. Cette époque est postérieure à celle qui a été mentionnée dans le contrat ou dans la lettre particulière dont il a été fait mention. A l'époque mentionnée dans le rapport, il fallait \$529,000 pour mettre en bon état la voie de l'"Union Pacific," mais en décembre 1874, la compagnie n'avait pas dépensé une seule piastre à cette fin. D'après le même rapport, il fallait \$551,000 pour mettre les ponts en bon état. La compagnie n'a dépensé pour cela, jusqu'en décembre 1874 que \$307,000; il restait donc encore à dépenser, \$243,000.

M. CAMERON (Huron)

Les commissaires ont rapporté de plus qu'entre le 1er janvier 1874 et la fin d'août 1874, c'est à dire après l'époque fixée pour l'adoption de ce chemin comme type, on a reposé des rails de 58 livres sur un parcours de 55 milles; le coût des rails et leur transport a été de \$271,552. Dans la même période de temps on a remplacé 567,307 traverses de bois mou et 48,892 de bois dur; les dépenses nécessitées par ce changement se sont élevées à \$260,000. Ainsi donc entre ces deux dates, la compagnie dans le seul but de rendre ce chemin simplement passable, a dépensé près de deux millions pour remplacer des traverses intérieures comme qualité par d'autres meilleures, et rendre la ligne à peu près propre au trafic. De plus, entre le 1er janvier et le 22 décembre 1874, on a fait subir des changements à dix ponts; ces travaux ont coûté une somme énorme. Toujours relativement à l'état du chemin entre janvier et décembre 1874, nous voyons par le même rapport que l'augmentation du matériel roulant et l'achat de locomotive etc., figurent pour la somme de \$116,750; six wagons de voyageurs de seconde classe construits à Omaha ont coûté \$21,000.

Ainsi donc si le ministre des Chemins de fer veut se donner la peine de consulter les rapports soumis au congrès et imprimés par son ordre, il verra qu'en 1873, le chemin de "l'Union Pacific," qui doit servir de type au chemin de fer du Pacifique canadien n'était nullement en état de suffire aux besoins du trafic qui devait nécessairement se porter sur sa ligne. Ce n'est pas là la seule objection que j'aie à formuler contre la première clause du contrat. Comment les honorables députés de la droite entendent-ils régler les contestations ou différends qui pourraient s'élever entre la compagnie et le gouvernement après la construction du chemin? Quel moyen emploiera-t-on? S'adressera-t-on aux cours de justice? Prétendent-ils que s'il s'élève une contestation relative au type du chemin qui doit être construit ou à la manière dont la compagnie a rempli les conditions du contrat, elle devra être réglée comme tous les différends ordinaires par les cours de justice du pays? L'honorable monsieur trouvera, dans la ville d'Ottawa, un tribunal créé spécialement dans le but de régler des contestations de ce genre. Invoquera-t-il son pouvoir dans le cas où ce contrat soulèverait quelque différend. Aucunement. Entre tous les autres moyens, l'honorable monsieur a créé pour juger ces contestations un tribunal d'arbitrage.

Nous avons eu depuis un an ou deux quelque expérience des arbitrages; nous savons quels inconvénients en ont résulté pour le pays. Voici de quelle façon seront choisis les arbitres: l'un sera nommé par la compagnie, le second par le gouvernement et le troisième par les deux arbitres ainsi choisis. Nous savons parfaitement ce que cela veut dire et à quelle nationalité appartiendront la majorité de ces arbitres. Cette compagnie américaine choisira un américain pour arbitre, et il y a dix chances contre une que le troisième arbitre soit américain. Nous savons qu'on fait agir toutes sortes d'influences sur l'administration du jour, quel que soit le parti au pouvoir, pour arriver à certains résultats. Nous savons que chaque témoin, chaque expert appelé devant cette cour ainsi constituée dans le but de régler les différends qui s'élèveront sans aucun doute entre le gouvernement et la compagnie, doit être nécessairement américain, — les Américains seuls ayant connaissance de l'état dans lequel se trouvait le chemin en 1869.

Avec une cour ainsi constituée, avec le genre de preuve sur lequel on devra s'appuyer, avec un gouvernement dont les mains se trouvent liées, je demande quelles sont les chances de trouver l'impartialité et la justice que l'administration espère dans une contestation de ce genre. L'expérience des deux ou trois dernières années nous montre qu'une pression énergique fait constamment sentir son poids sur le gouvernement pour le pousser à faire des choses qu'il ne devrait pas faire. Nous savons qu'aux États-Unis, dans des circonstances semblables, on a accusé, non-seulement les

cours ainsi constituées, mais les hautes cours, de s'être laissé influencer par la pression exercée sur elles, dans les contestations qui se sont élevées entre le gouvernement et ces gigantesques associations. Je vais vous lire l'opinion d'un Américain éminent sur les dangers de confier aux cours ainsi constituées les droits du peuple ou ceux du gouvernement, lorsque s'élèvent des différends entre l'administration et ces associations qui possèdent un pouvoir immense et ont des millions de piastres à leur disposition.

Une dispute s'était élevée entre le chemin de fer "New York Central" et le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de voiturages et transports dans le cours de la guerre civile américaine. Cette contestation fut soumise à une des cours américaines. Que fit la compagnie du "New York Central"? Elle réussit à amener la cause devant une cour de l'Etat de New-York et employa comme avocat un des hommes les plus éminents de l'Etat,—un homme qui créait des juges dans cet Etat, comme le font ici les honorables députés de la droite, ou comme doit le faire le syndicat en vertu de la clause que nous discutons actuellement. Ils ont demandé au sénateur Conkling de défendre leur cause devant une cour créée par lui, un juge nommé par lui. L'écrivain américain s'exprime ainsi :

"Durant la guerre, notre gouvernement, en vertu des lois sur l'impôt (*tax-laws*) a perdu du chemin de fer "New-York Central" environ un demi-million de piastres. La compagnie du chemin de fer prétendit que le gouvernement n'avait pas le pouvoir d'agir ainsi et souleva quelques questions de droit et intenta un procès pour contraindre le gouvernement à rembourser ce montant, elle employa le sénateur Conkling comme avocat et eut gain de cause. Le poids de l'influence politique s'est fait sentir en cette occasion d'une façon tellement évidente qu'à cette époque différents journaux se sont livrés à des commentaires—entre autres l'*Observer*, d'Utica, qui s'exprime ainsi : "Lorsque M. Conkling se rendit à Canandaigua pour plaider cette cause de chemin de fer, il apportait avec lui une influence politique plus considérable que celle que possède aucun personnage de l'Etat. Il comparut devant un juge qu'il avait élevé à la magistrature quelques mois seulement auparavant. Il se trouva en face d'un solliciteur général qui n'aurait pu occuper sa place un seul jour de plus si M. Conkling avait demandé sa destitution. Il obtint un verdict que le jury fut forcé de rendre sur les représentations du juge. En vertu de ce verdict la compagnie de chemin de fer fut remboursée d'une somme d'un demi-million qu'elle aurait perdu si elle n'avait en l'adresse d'employer l'avocat qu'il fallait pour établir sa réclamation."

J'admire l'adresse dont la compagnie a fait preuve en choisissant avec autant de tact l'avocat qu'il fallait pour maintenir ses prétentions; mais les honorables députés de la droite supposent-ils que lorsque des intérêts considérables seront en jeu devant cette cour d'arbitres, ce puissant syndicat n'aura pas recours aux mêmes manœuvres et à la même tactique employées par la compagnie du "New-York Central"? Il n'aura pas le sénateur Conkling pour exposer sa cause devant ce tribunal arbitral, mais il emploiera d'autres hommes possédant la même influence, des hommes qui ont libre accès auprès des gouvernants, des hommes auxquels est confiée la garde des intérêts du peuple, des hommes qui se doivent au pays et qui se doivent à eux-mêmes et l'expérience que nous ont donné les deux dernières années sur la question des contrats nous montre que souvent ils pourront écouter la voie de leurs intérêts.

Je demande de nouveau jusqu'à quel point il est permis d'espérer que le gouvernement obtienne justice dans une contestation avec le syndicat, lié comme il l'est par son contrat et avec la pression politique et la puissance financière que cette compagnie pourra faire agir.

Il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre. Si je comprends bien les conditions de ce contrat,—j'ai pu me tromper à la lecture, quelques-unes d'entre elles étant rédigées d'une façon vague, avec beaucoup d'ambiguïté,—le syndicat a de fait, le monopole de la construction de tous les chemins de fer au sud du Pacifique, ayant leur point de départ sur ou près de sa ligne et s'étendant dans toute direction hormis au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, et de plus ces chemins de fer ne pourront pas s'établir dans un rayon de quinze milles de la ligne de frontière. Cela supprime de fait pour une période de vingt

ans, toutes les lois qui pourraient être faites pour favoriser la construction de voies ferrées. L'honorable ministre des Chemins de fer a entrepris de lier les mains de ce parlement et celles de ceux qui lui succéderont durant vingt ans, pour ce qui concerne la construction des chemins de fer dont j'ai parlé.

L'honorable monsieur devrait comprendre qu'il ne peut pas faire cela. Il devrait comprendre aussi que ce bill est adopté, le parlement qui succédera à celui-ci, peut le rappeler. Le prochain parlement peut annuler ce contrat et rappeler cette loi, mais les honorables députés de la droite ne songent pas à cela. L'honorable ministre fait preuve d'une telle extravagance dans ses projets qu'il essaie de lier les mains du Parlement pour les vingt années à venir et d'empêcher pendant cet espace de temps toute législation relative aux chemins de fer, sans réfléchir que si un autre parlement envisageait la question à un point de vue différent, s'il était animé d'autres motifs d'un ordre plus élevé, il pourrait considérer que les intérêts du pays exigent qu'il ne soit pas mis d'entraves à la construction des chemins de fer, qu'il doit y avoir concurrence, et s'il jugeait à propos de rappeler l'acte du parlement et d'annuler le contrat, comme nous en avons eu des exemples dans la mère-patrie, qu'advient-il ?

L'honorable monsieur connaît et prévoit certainement quel sera le résultat qui ne peut manquer de se produire; c'est-à-dire une poursuite en dommages. Il se rappelle sans doute ce qui a eu lieu pour l'Eglise d'Ecosse. Il sait qu'avant l'union de l'Angleterre et de l'Ecosse, en 1704, l'église d'Ecosse était légalement constituée et avait droit au casuel et aux bénéfices. Il n'ignore pas qu'avant 1690, en vertu d'une convention intervenue entre le gouvernement et les représentants de l'église d'Ecosse, le patronage laïque fut aboli de fait et le pouvoir de nommer aux cures placé entre les mains du peuple. En 1690 le parlement écossais adopta une loi sanctionnant cet arrangement et après l'union, l'Ecosse était tellement jalouse des droits qu'elle avait acquis en vertu de cette convention et d'une ordonnance du Parlement, qu'elle amena le parlement impérial à adopter une loi confirmant l'arrangement. Elle était conçue de telle sorte que l'ordonnance devait être acceptée sans modifications et conserver la même forme dans l'avenir. Mais l'honorable ministre ne doit pas ignorer que, cinq ans après, le Parlement possédant de nouveaux renseignements sur la question et envisageant les choses à un point de vue différent, a rappelé la loi, malgré que ses termes en fussent des plus formels.

L'honorable monsieur prépare un contrat; il demande au Parlement de le ratifier. Par ce contrat et la loi qui le sanctionne, il lie les mains du parlement pour vingt ans à venir, tout en sachant parfaitement que dans n'importe quel temps le parlement peut rappeler une loi; il fait cela sans tenir compte des éventualités qui peuvent se présenter. L'honorable ministre n'ignore pas quelles seraient les conséquences du rappel de cette loi. Le syndicat réclamerait des dommages au parlement, et nous savons tous quels sont les moyens d'action et les instruments qu'emploient ces compagnies pour arriver à leurs fins. Peut-être ferait-il entendre sa réclamation devant un arbitre bien disposé, et nous savons comment ces causes sont ordinairement conduites et jusqu'à quel point les arbitres protègent les intérêts du pays. Peut-être aussi en appellera-t-il devant une cour de justice du pays, ce qui veut dire que nous aurons à payer des dommages exemplaires, parce que nous aurons violé les conditions absurdes d'un contrat très absurde.

Il n'y a qu'un moyen de tourner la difficulté. Rejetons le contrat, ou si nous devons absolument l'adopter éliminons les clauses les plus répréhensibles et les plus nuisibles.

Il y a encore un point ou deux que je désire aborder, quoi qu'ils aient été déjà traités par les honorables députés, et principalement par l'honorable représentant de Durham-

Ouest, qui les a développés avec son tact et sa lucidité ordinaires.

J'ai la conviction que si ce contrat est adopté, le syndicat sera investi de pouvoirs qui seront préjudiciables aux meilleurs intérêts du pays. Il possèdera le contrôle entier du trafic du pays. Nous créons de fait, — le mot peut paraître un peu énergique, — un immense et gigantesque monopole. Nous donnons à ces messieurs des droits, pouvoirs, privilèges et franchises, qui, je ne crains pas de le déclarer, n'ont jamais été accordés par ce parlement ou par tout autre. Nous leur donnons des droits qu'aucune compagnie particulière ne devrait posséder, des droits constituant un danger, nous créons un monopole qui peut porter les plus grands préjudices aux intérêts et à la prospérité de ce pays, et nous devons écouter les conseils de la sagesse et de la prudence avant d'investir une compagnie de pouvoirs aussi étendus.

Je ne dis pas que la compagnie fasse immédiatement usage de ces pouvoirs, mais nous lui préparons nous-mêmes la voie, nous la mettons en position de les exercer à un moment donné, d'opprimer la population du Nord-Ouest et de prélever un tribut sur chaque pied de terre de ce territoire. Nous nous engageons à ne pas constituer d'autres compagnies pour construire des lignes rivales; nous abandonnons un grand chemin de fer à une compagnie américaine rivale et nous empêchons toute autre compagnie de construire un chemin dans un rayon de quinze milles de la ligne de frontière. Nous faisons tout cela afin de relever le gouvernement de la responsabilité de la construction du reste du chemin et du contrôle de notre argent et de nos terres. Nous demandons à la population de la mère-patrie, aux citoyens des villes populeuses de la Grande-Bretagne et du continent, d'émigrer et de se fixer au Nord-Ouest. A cela, je n'ai pas d'objection; je crois qu'on ne peut faire un meilleur usage de l'argent du trésor qu'en l'employant à encourager l'immigration. Nous disons en propres termes aux immigrants: Nous agissons dans le but d'améliorer votre position; vous vous établirez dans nos plaines fertiles du Nord-Ouest où nous vous accorderons des homesteads. Nous vous envoyons jusqu'aux montagnes de la Tortue et au-delà de la Saskatchewan; nous n'avons en vue que votre prospérité, mais après avoir fait tout cela nous vous dirons que pour les vingt années à venir vous ne pourrez avoir un chemin de fer dans cette région, si ce n'est de par la grâce du syndicat; nous ne pourrions vous aider et nous ne pourrions aussi demander au gouvernement de le faire, parce que pour vingt ans nos mains et celles du gouvernement du Canada sont liées, et que nous ne pourrions permettre la construction d'aucune ligne de chemin de fer qui entreerait en concurrence avec celle du syndicat.

Nous portons un tort considérable à ces gens-là; nous les engageons à quitter leur pays pour se fixer au Nord-Ouest, et lorsqu'ils arrivent sur ce territoire nous ne leur donnons aucuns débouchés et nous les forçons à payer jusqu'au dernier centin des taxes municipales ou provinciales. Nous permettons à la compagnie de choisir les meilleures terres de tout le territoire, sans que le gouvernement ait à intervenir; nous l'exemptons de tout impôt, mais les immigrants que nous attirons payeront intégralement les taxes municipales et provinciales. Cette compagnie, ainsi que ses propriétés et ses terres, son matériel et son chemin, et en un mot tout ce qui lui appartient, se trouvent pour toujours exemptés d'impôts.

Nous invitons les émigrants à se fixer sur nos immenses prairies et nous leur disons: Vous aurez à payer des taxes pour le maintien du gouvernement de même que pour celui des administrations municipales; vous aurez à faire des chemins, à construire des ponts, mais le pauvre syndicat n'aura rien à payer, il est exempt de tout impôt. Au mois de décembre de chaque année le collecteur de taxe se présentera chez les cultivateurs, mais il n'ira certainement pas au syndicat.

M. CAMERON (Huron)

Ainsi donc nous créons un immense monopole, nous accordons des privilèges uniques qu'aucune compagnie ne devrait posséder. Nous faisons plus encore. Nous accordons au syndicat des privilèges qui le mettent en position de harasser et d'opprimer la population que nous enverrons au Nord-Ouest, et de plus nous lui donnons pour l'avenir le contrôle du commerce de ce territoire. Le temps est venu de nous occuper des intérêts de cette population tout aussi bien que de ceux de la nôtre. Le temps est venu où le gouvernement doit ouvrir les yeux et envelopper autant que possible ce contrat de la sauvegarde de la loi.

Les Etats-Unis ont fait l'expérience de ces immenses monopoles. Quoique n'étant pas disposé à suivre en tout l'expérience de ce pays, je crois qu'il s'y est passé des choses dont nous pouvons tirer d'utiles enseignements. Les cultivateurs des Etats de l'Ouest se sont plaints des prix élevés exigés par les compagnies, et ils se sont fait entendre devant le Congrès qui a nommé une commission pour examiner l'ensemble de la question du transport du fret de l'ouest au bord de la mer. L'enquête a établi qu'en 1874, avant que des ordonnances législatives et la concurrence aient créé un nouvel état de choses, le transport du commerce de l'ouest se trouvait entre les mains de quatre personnes. L'honorable M. Windom, qui était président de ce comité, s'exprime ainsi:

"En matière de taxes, il y a aujourd'hui quatre personnes représentant quatre grandes lignes-mères entre Chicago et New-York, qui possèdent et exercent assez fréquemment des pouvoirs que ne possède pas le gouvernement des Etats-Unis. Ils peuvent en tout temps, s'ils le jugent à propos, d'un seul coup de plume, diminuer de plusieurs centaines de millions de piastres la valeur de la propriété du pays, en augmentant de 5 centins par minot le tarif du transport des céréales."

Marchons-nous sur les traces des Etats-Unis ou prenons-nous des leçons de leur expérience? Nous suivons leurs traces. Nous commettons les folies dont ils ont eu tant à souffrir; nous n'avons pas de protection, pas de sauvegarde, rien au monde pour empêcher cette compagnie de faire ce qu'il lui plaît et d'établir le tarif qu'elle jugera à propos. Le comité dit de plus dans son rapport:

"La perte subie dans les Etats du Nord-Ouest sur la totalité de la récolte de cette année, qui est estimée à 900,000,000 minots, se serait élevée à la somme énorme de \$90,000,000. Si cette loi qui entraîne une réduction de 10 centins par minot sur les céréales du Nord-Ouest était constamment mise en vigueur, elle réduirait la valeur des fermes de cette section du pays d'un montant assez considérable pour construire et équiper toutes les lignes principales de chemins de fer de Chicago à New-York."

On nous demande aujourd'hui de mettre la compagnie à même de faire semblable chose ici. Nous avons actuellement le même état de choses qui existait aux Etats-Unis en 1871. L'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake), dans le brillant discours qu'il a prononcé il y a quelques jours, a démontré que le transport du blé, de Winnipeg à Toronto, coûtait 45 centins. Sur cette somme 9 centins seulement sont affectés au transport de Saint-Paul à Toronto, les autres 36 centins sont absorbés par le chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba qui, possédant le monopole du transport du fret de l'ouest, peut exiger les prix que bon lui semble.

Vous nous proposez de placer certains pouvoirs entre les mains de cette compagnie et de l'investir de droits et privilèges qui lui donneront pour toujours le monopole du transport du fret de notre Nord-Ouest canadien, sans l'astreindre à aucun contrôle ni réserves. Le temps est venu de nous garantir contre les monopoles dont nous avons eu des exemples aux Etats-Unis. Je voudrais que l'honorable ministre des Chemins de fer eut lu et étudié l'admirable rapport dont je viens de parler avant d'apposer sa signature et le sceau officiel sur le contrat qui nous est présenté. S'il en avait pris connaissance il n'aurait pas permis qu'on donne à cette compagnie l'immense et gigantesque monopole adjugé par le contrat.

L'auteur de ce rapport signale l'erreur commise par la législature de New-York et par le congrès, erreur que nous

commettons aujourd'hui de propos délibéré,—en accordant ces chartes à de grandes compagnies de chemins de fer sans prendre les précautions voulues pour protéger l'intérêt public, empêcher l'établissement d'un tarif de frot oppressif, et en n'assujettissant pas autant que possible ces corporations aux entraves de la loi afin d'épargner à la population les charges qu'elle doit nécessairement supporter lorsqu'on donne de semblables pouvoirs à des compagnies de ce genre. L'auteur du rapport continue :

“L'erreur provient de ce que les intérêts publics n'ont pas été convenablement sauvegardés et que les compagnies de chemins de fer n'ont pas été astreintes assez sévèrement à rendre compte de leurs transactions. Ainsi, grâce à l'élasticité de nos lois, au manque de contrôle de la part du gouvernement; (excusable jusqu'à un certain point si l'on considère qu'au moment de l'adoption de ces lois on pouvait difficilement prévoir le développement des chemins de fer, mais ne pouvant être pardonné plus longtemps en face de la preuve qui nous est soumise,) on a vu se propager ces abus mentionnés qui ont pris de telles proportions qu'ils tiennent plutôt de la fiction que de l'histoire du jour.”

Et cependant, M. le président, malgré l'expérience que les Américains ont eue de ces monopoles, les exactions et les souffrances qu'a supportées la population des Etats du Nord-Ouest, les difficultés que leur ont suscitées les prétentions excessives et continuées de ces compagnies, n'allons-nous pas créer les mêmes inconvénients si nous ratifions ce contrat? Ceux de nous qui vivront encore dix ou quinze ans s'apercevront que les embarras, les souffrances et l'oppression que ce monopole gigantesque attirera sur notre population du Nord-Ouest, surpasseront de beaucoup tout ce que les Etats-Unis ont eu à supporter. J'espère que les honorables messieurs se convaincront qu'ils peuvent encore prendre des mesures efficaces pour empêcher cette compagnie de pressurer outre mesure la population qui doit se fixer au Nord-Ouest. Quelle protection pouvons-nous lui accorder? La question n'est pas difficile à résoudre. Le Parlement possède le pouvoir, il doit en user pour empêcher cette compagnie de chemin de fer d'établir un tarif exagéré.

Les deux excellents rapports qui ont été présentés au congrès des Etats-Unis sur le transport du fret de l'Ouest contenaient quelques propositions sur les meilleurs moyens à employer pour empêcher l'établissement d'un tarif exagéré. L'une a trait au tarif calculé par mille, l'autre qui a été depuis incorporée dans quelques-unes des lois des Etats consiste à interdire à toute compagnie de chemin de fer de faire des conventions secrètes, d'accorder aucune faveur particulière aux personnes transportant des marchandises sur leur ligne, ou d'accorder à tout individu ou localité un prix spécial ou un rabais. Ce dernier dispositif était devenu d'une nécessité absolue dans quelques-uns des Etats de l'union, quelques expéditeurs ayant fait des conventions avec les compagnies de chemins de fer, par lesquelles ils devaient payer plein tarif et être remboursés ensuite, sous forme de rabais, d'une somme s'élevant à 50 pour cent de celle qu'ils avaient payée.

J'attirerai l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer sur un cas en particulier, c'est celui que signale M. Hepburn dans son excellent rapport dont j'ai déjà cité des extraits. Dans l'espace d'un an et demi le “Standard Oil Company” de Pennsylvanie, a expédié sur différentes lignes de chemins de fer environ 25,000,000 barils d'huile, dont le transport s'est élevé à \$18,555,000; sur cette somme les compagnies de chemins de fer ont remboursé \$10,151,218 et cela dans la courte période de dix-huit mois. Cette compagnie se trouvait ainsi posséder un avantage si considérable sur toutes les autres engagées dans le même genre d'affaires que celles-ci se voyaient dans l'impossibilité de lui faire concurrence.

Ayant connaissance de ces faits, le ministre des Chemins de fer devrait insérer dans ce contrat ou dans la loi à laquelle il doit servir de base, une clause semblable à celle qui a été incorporée dans la loi de l'Etat de New-York, en 1880, afin de prévenir ces arrangements secrets dont l'effet est de détruire la concurrence.

J'aborderai maintenant une autre question. Le ministre des Chemins de fer a déclaré :

“Je ne m'arrêterai pas à discuter la question de l'exemption de taxe accordée au chemin, car messieurs les députés n'ont qu'à jeter un coup d'œil sur les lois des Etats-Unis et celles de tous les pays où l'on a dû construire de grandes lignes de chemins de fer, pour se convaincre que la politique des gouvernements a toujours été d'exempter de taxes ces voies ferrées, le chemin lui-même, ses accessoires, les stations, enfin tout ce que comprend le terme : chemin de fer.”

Je nie l'exactitude de cette déclaration. Je ne vois pas ce qui peut justifier l'honorable ministre des Chemins de fer de l'avoir présentée. Je doute qu'il puisse citer une charte accordée par le gouvernement des Etats-Unis contenant cette exemption. Je n'ai pu en découvrir une seule, et je crois que l'honorable ministre a puisé dans son imagination les faits contenus dans sa déclaration. Je constate au contraire que depuis dix ou quinze ans les compagnies des chemins de fer paient des impôts aux Etats et aux municipalités que traversent leurs lignes. Mais lors même que les allégations de l'honorable monsieur seraient exactes, ce ne serait pas une raison pour exempter cette compagnie du paiement des taxes provinciales ou municipales.

Jamais le gouvernement des Etats-Unis n'a donné des droits et privilèges aussi considérables que ceux que nous voulons accorder à cette compagnie. Mais le ministre des Chemins de fer fait erreur, il n'a pas puisé ses renseignements dans des livres, mais dans son imagination, comme il peut s'en rendre compte en consultant à ce sujet les statistiques des Etats-Unis. Je citerai quelques-unes des principales lignes américaines et j'espère arriver à convaincre la Chambre et l'honorable ministre qu'elles ont payé et paient encore des taxes. Je ne fatiguerais pas la Chambre de ces statistiques, si l'honorable monsieur n'avait pas déclaré que les chemins de fer américains ne payaient pas de taxes. Il a fait cette déclaration devant la Chambre où il pouvait s'attendre à être contredit. Il l'a fait dans des assemblées publiques où il ne pouvait pas rencontrer de contradicteurs.

Le chemin de fer “Southern Pacific” a payé \$38,900 de taxes en 1874. Le chemin de fer “Atlantic and Great Western” a payé dans l'année finissant le 30 juin 1874, \$138,836 de taxes pour 605 milles de chemin et en 1879 le même chemin a payé \$96,000.

M. PLUMB. Où se trouve le chemin de fer “Atlantic and Great Western.”

M. CAMERON. Si l'honorable député veut consulter à la bibliothèque le manuel de Poor, il y trouvera l'information qu'il désire. Le chemin de fer “Union Pacific” qui a excité à un tel point l'admiration de l'honorable monsieur qu'il l'a choisi pour type du chemin de fer du Pacifique canadien, a payé en 1874, pour une longueur de 1,042 milles de chemin, \$255,550 de taxes, et en 1879, \$297,158. Le chemin de fer “Central Pacific,” a payé en 1874, \$462,629 de taxes pour 1,270 milles de chemin. En 1876, les taxes d'état et de municipalité imposées sur ce chemin, s'élevaient à \$378,000, et en 1879, à près d'un demi-million.

M. PLUMB. Combien ces compagnies ont-elles reçu cette année-là?

M. CAMERON. De quelle source?

M. PLUMB. Pour le transport du fret et des voyageurs.

M. CAMERON. Si l'honorable monsieur veut bien m'accompagner à la bibliothèque, après l'ajournement de la Chambre, je lui fournirai ces renseignements. Le “Michigan Central” dont le parcours est de 284 milles, a payé, en 1877, \$269,800 de taxes et en 1879, \$201,681. Le chemin de fer “Chicago, Burlington et Quincy” a payé, en 1867, pour la ligne qu'il exploitait et celle qu'il louait, \$608,000, et nous aurons un chemin de fer de 2,700 milles de longueur qui se trouvera exempté de taxes.

Le “New-York Central,” dont la longueur est de 2,529 milles, partie exploitée par les propriétaires, partie louée, a

payé \$871,797 de taxes en 1879. En 1879, le chemin de fer de Philadelphie a payé \$363,250; pour la même année le "Lake Shore and Michigan Southern" a payé \$437,116; sa longueur est de 1,177 milles, et le "Chicago, Rock Island and Pacific" \$218,000 pour 1,125 milles. Ce sont là les principales lignes de chemin de fer des Etats-Unis. L'honorable ministre des Chemins de fer avait-il donc raison de venir déclarer ici et dans les assemblées publiques que les principales lignes des Etats-Unis ne payaient pas de taxes, et peut-il invoquer des faits pour justifier la partie de son projet relative à l'exemption des taxes? L'honorable monsieur peut-il trouver aux Etats-Unis une seule compagnie, constituée et subventionnée par le Congrès, qui soit exemptée des taxes de l'Etat ou des municipalités? Je n'en connais pas une seule.

Il peut y avoir certains cas exceptionnels, que l'honorable monsieur n'est pas sans connaître, mais en admettant même les exceptions, il n'avait pas droit de parler comme il l'a fait au parlement et de profiter du poids et de l'autorité que donne à sa parole sa position officielle pour dire au pays que cette concession devrait être faite à cette compagnie, parce que le gouvernement des Etats-Unis en avait accordé de semblables aux compagnies de ce pays. L'honorable monsieur a-t-il jamais calculé à combien se montait cette concession? Son honorable ami qui siège en arrière de lui et qui fait entendre à chaque instant des interpellations dont personne ne peut saisir le sens, a-t-il calculé à combien elle se montait en plus des subventions en argent et des octrois de terre?

Si le chemin de fer du "Central Pacific," avec ses 1,222 milles de longueur paie \$327,000, combien devrait payer dans dix ans d'ici — en 1891 — le chemin de fer du Pacifique canadien dont la longueur est de 2,700 milles? C'est une simple question de chiffres. J'invite le bouillant député de Niagara, toujours prêt à interrompre tous les orateurs, à calculer, au moyen d'une règle de trois, à combien se monte cette concession. Qu'il veuille bien essayer. En faisant le calcul, il se convaincra qu'elle s'élève à plus d'un demi-million de dollars, somme qui représenterait \$15,000,000, si elle était capitalisée. Mais l'exemption est perpétuelle. Le parlement ne peut intervenir qu'en payant des dommages considérables à la compagnie, chose que nous ne voudrions être obligés de faire que s'il nous était impossible de nous en dispenser.

Je crois avoir clairement établi qu'en déclarant que toutes ces grandes lignes de chemin de fer étaient exemptées de taxes dans les Etats-Unis d'Amérique, il n'était que juste d'accorder la même faveur à cette compagnie, l'honorable monsieur ne s'appuie pas sur des statistiques, et qu'il n'aurait pas dû avancer en Chambre un fait qu'il ne pouvait prouver.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. CAMERON. Au moment où la séance a été levée, je parlais de l'exemption de la taxe sur ces terres. Je faisais remarquer que l'honorable ministre des Chemins de fer avait commis une grave erreur en affirmant devant le parlement que les grandes lignes de chemin de fer américaines étaient exemptées d'impôts et en faisant servir cette assertion à justifier la proposition qu'il soumet actuellement au parlement. Dans une autre circonstance, en dehors du parlement, l'honorable ministre des Chemins de fer a fait la déclaration suivante :

"Je vois que les lois du Minnesota pourvoient à ce que dès qu'un chemin de fer est établi et que le choix des terres est fait, la compagnie soit exempte de tous impôts ou taxes, exemption qui s'étend au matériel, qu'il appartienne à la compagnie ou à des particuliers, et que toute franchise ou propriété, mobilière ou immobilière, possédée par la compagnie et les octrois de terre qui lui deviendront dus par acte du congrès, soient exempts de toute taxe jusqu'à ce qu'ils soient vendus ou cédés par elle. Ainsi donc les lois du Minnesota sont parfaitement conformes avec

M. CAMERON (Huron)

les clauses que nous avons établies au sujet des taxes. Non-seulement le chemin et son matériel d'exploitation sont exempts des taxes, mais encore les terres durant les vingt années qui suivront leur vente."

Je crois qu'à la même assemblée l'honorable monsieur a déclaré que les chemins de fer du Wisconsin étaient également exempts de taxes. Je le mets au défi de citer un seul cas dans lequel le gouvernement américain ait exempté de taxes le chemin et la propriété d'une compagnie lorsqu'il lui accordait des octrois en argent et en terres. L'honorable monsieur se trompe entièrement en ce qui concerne le Minnesota et le Wisconsin. Dans le Minnesota il y a trente-sept lignes de chemins de fer, quelques-unes très-courtes, d'autres d'une longueur considérable. Sur ce nombre, huit ou neuf appartiennent au chemin de fer "Chicago & North Western," ce qui veut dire qu'elles sont exploitées ou louées par cette compagnie. Sur ces chemins la compagnie a payé en 1879 pour \$357,996 de taxes. Neuf paient des impôts dont le montant varie, sur la ligne, le matériel, etc.; quant aux autres, qui ont reçu leur charte dernièrement, et qui ne sont pas encore donnés à l'entreprise, ils ne sont pas mentionnés dans l'annuaire des statistiques des chemins de fer du Poer.

Le même état de choses existe dans l'Etat du Wisconsin, de sorte que l'honorable ministre des Chemins de fer se trompe entièrement, — sans intention je veux bien le croire, — en disant que ces chemins sont exempts de taxes. Ainsi donc, l'honorable monsieur se justifie d'exempter de taxes pour une durée de vingt ans, les terres que nous concédons au syndicat, sous prétexte que, lorsque les Etats-Unis ont constitué des compagnies semblables et leur ont accordé des octrois de terres, ils leur ont donné le bénéfice d'une exemption de taxes. Il se trompe de nouveau complètement. Le gouvernement des Etats-Unis, agissant comme gouvernement, n'a pas exempté les terres de chemins de fer des taxes des Etats ou des municipalités. Dans une occasion ou deux, le gouvernement des Etats-Unis a accordé l'exemption à des terres de chemins de fer, mais elles se trouvaient dans les territoires et ce privilège a cessé dès que les territoires ont été constitués en Etats. Mon honorable ami se trompe donc entièrement en disant que l'esprit qui a présidé à cette exemption est le même que celui qui inspire l'exemption qu'il se propose de faire en faveur des terres du syndicat. L'honorable monsieur a dit :

"Je le répète, la question d'exemption de taxes pour les terres n'est pas nouvelle. En 1870, un acte fut passé aux Etats-Unis pour venir en aide à la compagnie dite *International Railway*, aujourd'hui fusionnée avec une autre, sous le nom de *International and Great Northern Railroad Company*, lequel acte décréta, comme cela a été fait pour d'autres chemins de fer dans différents Etats de l'Union, que les terres seront exemptes de taxes. Le gouvernement des Etats-Unis a donné aux chemins de fer beaucoup de terres d'après le système appelé *head grant*, et dans un cas une compagnie a été autorisée à choisir dans les terres publiques du Texas, ce pays magnifique qui a excité l'admiration de nos adversaires, les parties les plus belles et les plus fertiles sans être entravée en rien et sans compte à rendre. La compagnie a reçu 20 sections, de 640 milles chacune, des terres non concédées de l'Etat pour chaque mille de chemin de fer construit ou qui pourrait être construit, d'après les conditions posées de l'Acte de 1870. La dite compagnie, ses successeurs et ses ayants-droit, reçut le droit de choisir les terres sans être obligée de laisser des sections alternées au gouvernement, les dites terres et leurs titres étant exemptés de toutes taxes de municipalité, d'Etat, de comté et autres pendant vingt-cinq ans. Ici, dès que nos terres seront vendues, elles seront sujettes aux taxes. D'après cette loi des Etats-Unis elles demeurent exemptes pendant vingt-cinq ans après avoir passé entre les mains des particuliers. Il n'y a rien de semblable ici."

Dans l'extrait que je viens de lire, l'honorable monsieur essaie de convaincre la Chambre et le pays qu'en vertu de la loi des Etats-Unis ces terres sont exemptes de taxes. Tel n'est pas le cas. Dans une occasion ou deux, les Etats-Unis ont accordé des octrois de terre dans les territoires, et ces terres ont été exemptes de taxes, mais cette exemption ne s'est pas prolongée lorsque les territoires ont été constitués en états. Le gouvernement n'a pas le droit d'exempter de la taxe locale les terres des territoires lorsqu'ils deviennent états, et il est douteux que, dans ce cas, le Parlement ait le droit de faire une semblable exemption. L'honorable monsieur fait remarquer que ces grandes corporations qui reçoivent leur existence du Congrès

sont exemptes de taxes. S'il voulait se donner la peine de consulter les rapports, aux sources authentiques, il se convaincrerait que ces terres données comme *boni* aux grandes compagnies de chemins de fer n'ont pas été exemptes de taxes. Ces compagnies reçoivent de l'argent et les octrois de terres, mais elles doivent abandonner cinq pour cent au gouvernement sur leurs profits nets pour liquider leur dette, et comme sorte de compensation de ces *boni*, le gouvernement s'est réservé le droit de faire transporter à moitié prix sur ces chemins l'armée des Etats-Unis et les munitions de guerre.

L'honorable monsieur, pourra se convaincre que le chemin de fer "Union Pacific," qui a charmé à un tel point l'administration qu'il devra servir de type pour la construction de notre chemin,—a payé en 1876-77, 1878 et 1879, pour \$335,023 de taxes sur 10,500,000 arpents de terres; que le Michigan Central a payé en 1879, \$27,127 de taxes sur 451,614 arpents de terre qui représentaient alors tout ce qu'il possédait; que le chemin de fer de Chicago, Burlington et Quincy a payé en 1879, \$206,954 de terres sur ces terres. Il ne restait au chemin de fer de "Chicago, Rock Island and Pacific" que 643,307 arpents de terres non vendus, et en 1876, il a payé \$54,232 de taxes, et en 1879, \$46,397, ce qui constitue une moyenne de quatorze centins par arpent sur les terres qu'il possédait encore.

L'honorable ministre a cité un cas isolé dans lequel les terres d'un chemin de fer ont été exemptes de taxes; c'est celui de la compagnie du "Great Western Railway," mais il n'a pas tenu compte du fait que cette corporation n'a pas reçu sa charte des Etats-Unis, que l'entreprise a un caractère local, qu'elle a reçu son pouvoir et son autorité de l'Etat du Texas seul, qui avant de se joindre à l'Union était souverain et avait le contrôle de ses propres terres. Il n'a pas tenu compte du fait que cette corporation avait été formée des compagnies "Great Western" et "International," qu'à une d'elles, l'Etat du Texas avait donné une subvention de \$10,000 par mille, et à l'autre un octroi de terres.

Ces deux compagnies ayant eu des embarras financiers se fusionnèrent. Désirant être remboursé de ses obligations, le gouvernement du Texas donna un octroi de 50,000,000 arpents et accorda pour les terres une exemption de taxes de 25 ans. Sans doute, l'honorable monsieur n'invoquera pas ce cas pour justifier sa proposition. Les cas ne sont pas analogues car dans un de ceux qu'il a cités et dont j'ai fait l'historique, il s'agissait simplement d'un arrangement particulier entre deux compagnies et l'Etat.

Je mets l'honorable ministre au défi de citer un seul cas à part de ceux que j'ai mentionnés, dans toute la législation des Etats-Unis établissant que le gouvernement de ce pays ait concédé un octroi à une compagnie de chemin de fer et ait accordé une exemption de taxes pour les terres. L'honorable ministre dit que cette exemption se réduit à peu de chose, mais s'il voulait se donner la peine de faire un simple calcul, il verrait que la question a une importance plus grande que celle qu'il y attache. En prenant le chiffre de la taxe du chemin de fer de Chicago et Rock Island, 14 centins par arpent, et en le multipliant par \$25,000,000, nous arrivons à un montant de \$3,500,000 environ. J'ai entre les mains la feuille d'impositions de quelques terres du Manitoba, éloignées de près de cent milles du chemin de fer, et je constate que sur une section de 640 arpents, les taxes pour 1880 sont de \$18.20. Cette compagnie a maintenant 38,665 sections, ce chiffre multiplié par \$18.20 donne \$644,000; si nous prenons \$20 comme moyenne, montant qui a été imposé sur une autre section de la même localité, nous aurons un montant d'autant plus considérable.

Ces terres, comme je l'ai dit, se trouvent à près de cent milles du chemin de fer, mais si nous prenons des terres à vingt milles du chemin elles seront imposées beaucoup plus. En adoptant le chiffre de \$2 l'acre, comme valeur moyenne des terres, nous constatons que les taxes seraient de

\$913,000 sur les 88,863 sections que possède la compagnie. Elle n'est pas tenue de vendre les terres d'ici à vingt ans, mais supposant qu'elle en vende la moitié à l'expiration de dix ans et l'autre moitié dans la suite, en fixant le prix à \$2 l'arpent, le chiffre total des exemptions sur les terres seulement s'élèvera à \$10,000,000 dans les dix années. Les membres des deux côtés de la Chambre admettent que ces terres valent plus de \$2 l'arpent, et supposant qu'elles soient estimées à \$5 l'arpent, ce qui représente leur valeur actuelle, la taxe se montera en dix ans à \$20,000,000.

Cette question, comme on le voit, est de la plus haute importance. Je maintiens que le parlement ne doit pas, lors même qu'il en aurait le pouvoir, priver la population de l'Ouest, qui est appelée à être réunie en provinces, du pouvoir d'exiger des taxes sur les terres que retiendra cette compagnie, dans le but d'en tirer le meilleur parti possible, et forcer les colons à supporter tout le fardeau des améliorations locales. Je n'ai jamais entendu énoncer une aussi monstrueuse proposition, je n'ai pas entendu un seul argument ayant quelque justesse pour la soutenir, et jamais projet de ce genre n'a été soumis à un parlement libre.

Il existe aussi d'autres objections très sérieuses à la ratification du contrat. Je sais qu'il ne pourvoit pas au transport des troupes ou des munitions de guerre, dans le cas où nous aurions besoin de mettre le chemin de fer en réquisition. Le gouvernement des Etats-Unis s'est réservé le privilège de faire transporter à moitié prix les troupes et les munitions de guerre sur toutes les lignes auxquelles il a accordé des subventions. Je m'oppose de plus à ce contrat parce qu'il n'indique pas les conditions dans lesquelles se fera le service postal. Nous ne pouvons ignorer que lorsque ce chemin de fer sera construit, il servira de grande route postale et la compagnie exigera ce qu'elle voudra pour le transport des courriers. Si l'honorable ministre des chemins de fer avait agi avec sa prévoyance ordinaire, lorsque le gouvernement a rédigé ce contrat, il aurait pris des mesures pour que les courriers soient transportés sur ce chemin de fer à des conditions raisonnables; maintenant nous sommes à la merci de la compagnie.

Je m'oppose à ce contrat pour une autre raison que je pourrai peut-être exposer plus longuement dans une autre occasion. Déjà nous avons discuté cette question au point de vue des intérêts généraux du Canada, mais je ne dois pas oublier que j'appartiens à la province d'Ontario qui est appelée à fournir les deux tiers, peut-être les trois quarts de l'argent que la compagnie devra recevoir. L'honorable ministre a-t-il protégé les intérêts d'Ontario? Il sait que lorsqu'il se trouvait à Toronto, il y a quelques jours, il a été entouré et assiégé par les habitants de cette ville qui lui demandaient de veiller à la protection des intérêts de notre province. Il sait qu'il a eu une entrevue avec une nombreuse députation composée de citoyens influents qui lui a présenté une pétition signalant les articles du contrat, nuisibles à l'Ontario et montrant que les intérêts de cette province n'avaient été nullement sauvegardés. Il sait qu'il a été forcé d'admettre que l'on devait faire des concessions dans les intérêts d'Ontario. Il sait qu'il a dû avouer qu'il pouvait s'élever des doutes sur le soin qu'on avait mis à protéger les intérêts de la province et il a été contraint de promettre qu'ils seraient sauvegardés d'une manière plus efficace. Une étude attentive de ce contrat me prouve que les intérêts d'Ontario ne sont pas suffisamment protégés pour ne pas dire aucunement, si l'on considère les sommes considérables que nous aurons à déboursier pour la construction de ce chemin.

Les personnes intéressées dans le chemin de fer qui doit se construire dans notre province pour relier le réseau des chemins de fer d'Ontario au chemin de fer du Pacifique canadien, déclarent que la ratification du contrat aura pour effet direct de priver l'Ontario de toute part dans le trafic entre Montréal et l'Ouest. Puisque l'honorable monsieur a

au si bien protéger les intérêts du syndicat, il n'aurait pas dû former les yeux sur ceux de notre province.

Après avoir discuté les raisons qu'on invoque à l'appui du projet et avoir signalé quelques-unes des dispositions du contrat qui soulèvent des objections, il me sera permis de revenir sur un point qui a déjà été soulevé dans la discussion et de considérer ce que nous donnons à cette compagnie pour construire un chemin dont l'honorable ministre lui-même évalue le coût à \$78,000,000. La première chose que nous donnons à la compagnie est l'argent que nous avons dépensé et celui que nous devons dépenser sur certaines parties du chemin, ainsi que la valeur des études et explorations, etc., en tout \$35,000,000. Nous lui allouons de plus 25,000,000, ce qui fait en tout \$60,000,000 en argent. Nous lui concédons aussi 25,000,000 acres de terres. On a parlé beaucoup de la valeur de ces terres, et les honorables députés de la droite ont traité cette question comme si les terrains ne valaient pas plus aujourd'hui qu'en 1873. Ils n'ont jamais pris en considération que le pays se trouve aujourd'hui dans des circonstances différentes. Ils n'ont jamais tenu compte du fait que ces terres avaient pris une valeur considérable à cause des sommes que nous avons consacrées déjà à la construction de ce chemin, et qu'elles acquièrent chaque jour une valeur nouvelle à cause de l'émigration qui se porte sur ce pays et pour l'encouragement de laquelle nous avons eu à faire des sacrifices considérables dans les anciennes provinces.

Ils prétendent que la valeur des terres, en 1873 et 1874, lorsque l'honorable député de Lambton a soumis sa proposition, était la même qu'aujourd'hui. Cet argument n'est ni juste ni honnête. Ces terres ont pris de la valeur, il nous servirait à rien de fermer les yeux à l'évidence. C'est en vain que les honorables députés de la droite essaieront de convaincre le pays que les propositions faites en 1874 n'étaient pas au si bonnes que celles qui sont soumises aujourd'hui : Nous savons que depuis ce temps les terres ont pris de la valeur. Nous savons que le gouvernement a vendu des terres dans le Nord-Ouest pour plus de \$4 l'arpent. Nous savons que le directeur de la Compagnie de la baie d'Hudson disait il y a quelques jours que la compagnie avait vendu des terres pour plus de \$4 l'arpent. Nous savons que les terres que l'on vendait en 1873, dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest à raison de cinquante centins l'arpent, ne peuvent s'acheter aujourd'hui à moins de \$3 et \$6 l'arpent. Nous savons que les terres achetées au Manitoba, en 1874, de cinquante à soixante-quinze centins l'arpent, se vendent aujourd'hui \$5. Nous savons que les terres, dans le sud du Manitoba, qui se vendaient il y a un an à raison de \$1 l'arpent, s'achètent aujourd'hui de \$4 à \$6.

En calculant ce que nous coûte ce chemin, nous ne devons pas fermer les yeux sur les changements qui se sont produits. Ce que nous avons pu observer aux États-Unis, dans des circonstances analogues, nous prouve que ces terres ont pris de la valeur et que ce n'est pas seulement à \$1 l'arpent qu'il faut les estimer aujourd'hui. Aux États-Unis les compagnies de chemins de fer devaient prendre les terres comme elles se trouvaient, bonnes et mauvaises indifféremment, elles ne pouvaient pas choisir les meilleures terres du pays. Nous donnons à cette compagnie des terres les plus fertiles de tout le Nord-Ouest.

Considérons ce qu'ont fait les Américains, puisque les honorables députés de la droite semblent puiser chez eux toutes leurs inspirations. S'ils construisent le chemin de fer d'après un type américain, s'ils octroient des terres avec exemption de taxes parce que la chose s'est faite aux États-Unis, nous pouvons dire tout aussi bien que c'est d'après la valeur des terres de ce pays que nous pouvons le plus sûrement fixer celle des nôtres.

La compagnie de l'"Union Pacific" qui fait l'objet de la haute admiration de l'honorable ministre, a vendu en 1879, 2,568,438 arpents à un prix moyen de \$4.41, et cependant ces terres étaient de qualité inférieure. En 1870, le "Central Pacific Railway" a vendu des terres à raison

M. CAMERON (Huron)

de \$2.51 l'arpent; jusqu'au mois de décembre 1872, et s'est défilé de ses terres à un prix moyen de \$3.93; de cette époque au 30 juin 1873, la moyenne a été de \$6.41; en 1876 elle était de \$7.54 et en 1877 de \$12.99.

Avant la construction de ce chemin, avant qu'il soit possible d'avoir accès dans le pays, la terre se vendait \$2.21 l'arpent, mais du moment que le pays a commencé à se peupler, elle a atteint le prix de \$12.99.

Et dépendant les honorables députés de la droite nous disent que nous faisons un marché avantageux, que nous ne donnons au syndicat ni trop d'argent ni trop de terres, attendu que les terres ont la même valeur en 1880 qu'en 1873 et 1874. Je dis qu'il n'en est pas ainsi, l'expérience du passé nous prouve qu'à mesure qu'un pays se développe le prix de ses terres augmente dans des proportions considérables. La compagnie du chemin de fer du "Northern Pacific," dont les terres ne peuvent nullement soutenir la comparaison avec celles de notre Nord-Ouest, a vendu le 30 juin 1874 835,960 arpents à un prix moyen de \$5.46 l'arpent, et la compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba a vendu jusqu'en juin 1879, 634,000 arpents à un prix moyen de \$6.83. Dix-sept des principales compagnies de chemin de fer des États-Unis, qui ont reçu des octrois de terres du gouvernement ont, dans le cours des dix dernières années, vendu 11,891,553 arpents, pour lesquels elles ont réalisé \$77,738,090, soit en moyenne \$6.54 l'arpent. Et l'on vient encore nous demander d'estimer nos terres à une piastre l'arpent, parce qu'elles ne valaient que cette somme il y a dix ans. Ces faits doivent convaincre le ministre des Chemins de fer qu'en accordant seulement que des terres à la compagnie il lui donnait \$125,000,000.

M. PLUMB: Ecoutez! Ecoutez!

M. CAMERON. Je donnerai à l'honorable monsieur une autre autorité. Le bouillant député de Niagara (M. Plumb), acceptera sans doute les déclarations du ministre des Chemins de fer. Jamais il ne lui tourne le dos et il ne discutera pas son appréciation. Qu'a-t-il déclaré en 1875? Il a dit en Chambre, dans une discussion qui s'était élevé sur une question de même nature :

"Je puis dire sans crainte \$5 l'arpent si on me laisse le choix des terres."

Comme l'honorable monsieur a bien prophétisé! Il a prévu avec une incroyable lucidité qu'à une époque dont il était séparé par cinq années, ces terres passeraient entre les mains d'une gigantesque corporation qui, en vertu de ce contrat aurait le pouvoir de choisir entre les meilleures de tout le Nord-Ouest.

"Je puis facilement fixer le chiffre de \$5 pourvu que j'aie le choix des terres. En général depuis la limite ouest du Manitoba jusqu'à Fort Pelly, elles valent \$3 l'arpent aussi bien que \$1, et je fixerai donc cette somme."

Si ces terrains valaient \$3 l'arpent en 1875, alors qu'il n'y avait ni chemins ni établissements, combien vaudraient-elles en 1880? En 1877, l'honorable ministre des Chemins de fer a donné aux terres la même valeur. Je répète que si ces terres étaient estimées à \$5 l'arpent en 1875 et en 1877, elles valent aujourd'hui le double. Mais je suis modeste et je me contenterai de l'estimation de \$5 l'arpent donnée par l'honorable ministre des Chemins de fer. En acceptant cette base, la compagnie reçoit donc \$60,000,000 en argent et \$125,000,000 en terres. Que lui donne-t-on encore de plus? On lui accorde l'exemption des taxes sur ces terres, privilège qui, d'après les calculs que j'ai déjà établis, équivaut à \$10,000,000 en dix ans. Son chemin, les stations et entrepôts, le matériel roulant et tout ce qui fait partie de son équipement sont pour toujours exempts d'impôts.

Si nous calculons les taxes qui pourraient être perçues sur les 2,700 milles du chemin de fer du Pacifique canadien d'après celles qui sont prélevées sur 1,100 milles de l'"Union Pacific," et si nous capitalisons la somme, nous verrons que cet exemption équivaut pour la compagnie à

une subvention de \$12,000,000. Cependant elle n'est pas encore satisfaite. On lui concède la voie, sans aucune restriction quant à sa largeur; elle peut être large de 100 pieds comme de 10,000. On lui donne sans conditions l'emplacement des garés et les terrains dont j'ai déjà fait mention, et en vertu des clauses de ce contrat elle a le droit de choisir une quantité illimitée de terrains et les meilleurs du territoire du Nord-Ouest, les endroits ou plus tard s'élèveront des villes magnifiques, et cependant, pour tout cela, l'honorable ministre ne demande pas une piastre de compensation. Nous donnons à cette compagnie, pour un chemin qui doit coûter \$78,000,000, une somme qui d'après les estimations les plus basses s'élèvera à \$200,000,000. Ce n'est pas tout, nous lui donnons un monopole pour la construction des chemins de fer dans le Nord-Ouest qui a une valeur incalculable.

La patience peut échapper à celui qui a à considérer sérieusement les concessions énormes que nous faisons à cette compagnie, en retour de la construction de ce chemin. Mais, que dieu, elle ne le construit pas! Nous en construisons les parties les plus dispendieuses pour lui en faire un don pur et simple. Je m'oppose à ce contrat pour les différentes raisons que je viens d'alléguer et principalement à cause de l'exemption de taxes. Le parlement du Canada aurait tout aussi bien fait de décréter qu'une ferme sur deux, dans la province d'Ontario ou de Québec, serait exempt de taxes, que d'imposer aux colons du Nord-Ouest un fardeau dont il sentiront toujours le poids.

Je suis opposé à cette entreprise, parce que je la considère comme une entreprise américaine. De fait, nous mettons le chemin de fer du Pacifique canadien entre les mains d'une compagnie américaine: celle du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba. Que résultera-t-il de cela? La conséquence première, c'est que toute concurrence disparaîtra pour toujours. Peut-on supposer que le syndicat tolérera qu'il soit fait concurrence au chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba? Chacun sait que les hommes habiles autant qu'intéressés qui en font partie et qui semblent avoir accaparé les sympathies des honorables députés de la droite, n'admireront pas ce chemin de manière à se nuire à eux-mêmes.

Je m'oppose à ce projet, parce qu'il entraîne des concessions qu'aucune compagnie ne devrait obtenir et qu'aucun gouvernement ne devrait accorder. Je m'y oppose parce que nous donnons à la compagnie un véritable monopole pour la construction des chemins de fer dans toute cette partie du pays, — monopole dont la durée est de vingt ans mais qui se prolongera indéfiniment.

Je m'y oppose parce que nous donnons à la compagnie, de propos délibéré, le monopole exclusif du transport du fret du Nord-Ouest. Je m'y oppose pour toutes les raisons que j'ai énoncées, et j'espère, — sans avoir peut-être beaucoup de sujet d'entretenir une semblable espérance, — qu'il y a encore dans cette Chambre un nombre suffisant de députés indépendants qui feront entendre leur voix et qui enregistreront leur vote, si non pour faire rejeter ce projet, du moins pour le modifier afin de changer ou de faire disparaître les clauses défectueuses que j'ai signalées.

Depuis trois-quarts de siècle, ce pays a beaucoup souffert à la suite des concessions faites par les hommes d'état canadiens et ceux de l'empire et je pense que nous n'aurons plus à endurer les mêmes maux pour la même cause. Grand nombre des droits, prérogatives et franchises du Canada ont été foulés aux pieds, troqués ou abandonnés durant cette période. Personne de nous n'ignore, M. le président, qu'en 1842, grâce à la sottise d'un pair anglais qui n'avait jamais compris ni apprécié les devoirs importants que Sa Souveraine l'appelait à remplir, nous avons perdu la moitié d'une de nos plus belles provinces du Canada, qui est échue à nos voisins des États-Unis. En 1846, un territoire vaste et fertile, dont les côtes sont baignées par les eaux du Pacifique, dont les rivières sont suffisamment profondes pour recevoir les flottes réunies de l'univers, dont les limites sont assez étendues

pour renfermer une demi douzaine d'États européens et plus d'une monarchie européenne, — un territoire qui nous appartenait à aussi bon droit que les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, a passé sans protestation de la domination du Canada sous celle des États-Unis et cela à cause de la stupidité d'un commissaire impérial.

Nous savons qu'à une époque de notre histoire plus rapprochée de nous, en 1872, avec une libéralité qui dépasse toute conception, avec une prodigalité sans pareille, nous avons abandonné presque sans protestation la navigation du Saint-Laurent et de nos canaux pour obtenir le privilège fantastique de naviguer dans les eaux de l'Alaska que nous possédions cinquante ans auparavant. Et malgré tout, M. le président, on vient nous demander de commettre une folie devant couronner toutes les autres.

Le très honorable premier ministre a déclaré dans une assemblée publique qu'il considérerait la ratification de ce contrat comme le couronnement de sa longue carrière politique et l'honorable ministre des Chemins de fer a eu la hardiesse de répéter la chose devant cette chambre. Dans mon humble opinion, la ratification de ce contrat sera la folie qui couronnera la carrière politique de l'honorable monsieur: et quelle que soit l'attitude de mes collègues je saurai faire entendre ma voix lorsque la discussion entrera dans une nouvelle phase et enregistrer mon vote contre ces infâmes propositions.

M. PLUMB. J'ai cru qu'après nos vacances, qu'après les fêtes de Noël, époque à laquelle nous célébrons cet anniversaire qui annonce paix et bonne volonté aux hommes, nous devions nous réunir ici pour cette discussion, avec des cœurs un peu adoucis, avec les aigreurs de la guerre et de la lutte des partis tant soit peu tempérées par ce que nous avons dû trouver chez nous, et je suis un peu surpris que le premier discours fait dans cette Chambre, après notre réunion, se soit tant soit peu ressenti de cette aigreur de parti que j'espérais voir en quelque sorte apaisée par la visite des honorables députés dans leurs foyers; mais j'ai lieu de craindre que les vacances n'aient pas radouci le caractère de nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre. Ils s'étaient imaginés qu'en rentrant chez eux, ils allaient trouver que la société toute entière était affectée par l'infection de leurs discours dans cette Chambre, discours qui ont pu être plus ou moins sincères; mais je crains que mes honorables amis n'aient découvert leur erreur en rentrant chez eux. D'après ce que je puis apprendre, les messieurs qui tirent les ficelles dans la province d'Ontario avaient l'intention d'organiser une grande démonstration dans les districts électoraux que ces honorables messieurs contrôlent peut-être pour le moment. J'ai vu annoncer dans le *Globe* la liste des assemblées qu'on devait tenir, et j'ai trouvé que dans l'un des districts électoraux — celui de l'honorable député d'Ontario-Nord, qui a déjà électrisé des auditoires subjugués par son éloquence — cinq assemblées devaient avoir lieu. Je n'ai cependant pas vu de compte-rendu de ces assemblées. Elles étaient par la plupart exclusivement des réunions de partisans. Des assemblées ont été tenues ailleurs, entr'autres une à London. Il n'y a rien de plus facile au monde que d'organiser une réunion politique dans une grande ville comme London. Je sais que cette assemblée a été nombreuse, parce que l'honorable député de Durham-Ouest, en ce moment chef de l'opposition, y a adressé la parole avec cette habileté et cette éloquence qui l'ont rendu célèbre, et dans des termes dont il n'oserait se servir ici où il trouverait quelqu'un pour lui répondre. Quoique l'honorable monsieur ait eu en cet endroit un nombreux auditoire, il faut ajouter que la nuit suivante, une assemblée écrasante par le nombre s'est réunie pour entendre la réponse de l'honorable ministre des Chemins de fer, et mon honorable ami s'est vu forcé de prendre ce moyen parce que, je le dis à regret, mon honorable ami de Durham-Ouest n'a permis à

personne, de lui répondre lors de son discours. Je ne prétends pas dire si mon honorable ami, ayant déjà pris dix-sept heures au moins dans cette Chambre et ailleurs à discuter la question du chemin de fer du Pacifique, a senti qu'il ne pouvait permettre à aucune autre personne d'occuper l'attention d'une assemblée à un jour donné et de partager cette attention avec lui, ou s'il a éprouvé le sentiment qu'il ne lui serait pas tout à fait agréable de se rencontrer face à face avec le ministre des Chemins de fer sur la même estrade. Puis est venu Hamilton. Mon honorable ami a eu là un auditoire et y a fait un discours et il n'a pas réussi à enthousiasmer le peuple; j'imagine donc que la ville de Hamilton est de la même opinion après comme avant son discours.

Sir JOHN A. MACDONALD. Il ne les a nullement enthousiasmés là.

M. PLUMB. Nullement. Puis a eu lieu une assemblée à Toronto, où l'honorable ministre des Chemins de fer était prêt à se mesurer avec l'honorable chef de l'opposition, mais ce dernier a encore refusé. Il a dit qu'il y aurait des inconvénients à ce que deux orateurs, tous les deux ayant besoin d'un temps prolongé pour exprimer leurs idées, parlassent le même soir. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a pu être satisfait de cette réponse quoiqu'il ne l'ait reçue que le soir suivant, et quant à moi, je suis parfaitement disposé à laisser l'effet des discours de l'honorable chef de l'opposition ainsi que les réponses de l'honorable ministre des Chemins de fer, au bon sens de ceux qui les ont entendus ainsi qu'au bon sens du peuple d'Ontario qui en a lu les rapports. D'autres assemblées ont eu lieu. Je comprends, quoique je n'en aie pas le rapport officiel, qu'il a eu une assemblée à Kingston. Je crois que l'assemblée de Kingston n'a pas été pour l'honorable ex-ministre des finances telle qu'elle lui ait fait passer ses vacances de Noël d'une façon agréable ou qu'elle ait augmenté cette amabilité de tempérament qui le caractérise. Puis a eu lieu une assemblée dans Wentworth-Nord, convoquée par l'honorable député de ce district électoral (M. Bain), et je comprends qu'à cette assemblée l'honorable monsieur a vu se diriger contre lui ses propres armes, et que, lui qui venait demander que ses dénonciations du plan du gouvernement fussent ratifiées, il a trouvé que le peuple qu'il avait assemblé pour condamner ce plan l'a au contraire applaudi dans toute son étendue. Puis je crois qu'il y a eu une assemblée dans le Muskoka où l'éloquent député représentant ce district électoral (M. Cockburn) avait espéré renouveler et augmenter son autorité auprès de ses électeurs, et de la sorte se fortifier pour combattre les mesures du gouvernement. Malheureusement la population de Muskoka a envisagé la question d'une façon différente, et mon honorable ami, je n'en doute pas, se verra forcé, lors de son retour, de supporter la mesure du gouvernement, parce que, selon la théorie des honorables messieurs de la gauche les assemblées monstres, irresponsables, les assemblées réunies sans tenir compte qu'elles soient ou non composées d'électeurs, doivent gouverner la conduite du parlement. Donc, les honorables messieurs qui ont convoqué ces assemblées dans le but d'apprendre quelle était la ligne de conduite qu'ils devaient suivre, doivent être tenus à se conformer à la décision de ces assemblées. Je dois dire que ceci n'est pas la théorie constitutionnelle. Nous sommes dans cette Chambre les dépositaires du pouvoir. Il nous est délégué et nous avons à répondre de l'usage que nous en faisons, et aucune assemblée populaire qui puisse avoir lieu, quelque grande que puisse être l'agitation, à moins que nous ne soyons en mesure de savoir au juste la condition de ceux qui en font partie, à moins que nous ne sachions que le peuple parle d'une façon authentique, ne peut avoir d'effet sur les décisions du parlement qui connaît les sujets qu'il discute, qui est supposé comprendre parfaitement les questions qu'il discute; et je crois que c'est une théorie absolument nouvelle que

M. PLUMB

pendant une session du parlement, les députés doivent aller dans les districts électoraux pour en revenir instruits sur la conduite qu'ils ont à tenir par la sorte d'assemblées qui ont été convoquées par les honorables messieurs de la gauche. Mais je dois dire que la trame si soigneusement ourdie, ainsi qu'il est prouvé par les circulaires disséminées par tout le pays, a abouti à un résultat qui n'a pas fait passer aux honorables messieurs de la gauche des vacances de Noël bien amusantes.

Sir JOHN A. MACDONALD. Très-bien, très-bien.

M. PLUMB. Eh bien! nous pouvons dire qu'il est convenable que d'honorables députés aillent voir leurs électeurs pour en conférer avec eux dans de telles circonstances. Je n'ai pas de doute que cela ne soit parfaitement convenable, et j'appelle particulièrement l'attention des honorables messieurs de la gauche, sur la ligne de conduite suivie par l'honorable député de Halton. Cet honorable monsieur a convoqué une assemblée de ses électeurs. Sa ligne de conduite a été approuvée et fortement louée d'avance par le principal organe de l'opposition; mais il est arrivé que l'assemblée qui était composée d'hommes influents des deux partis, n'a pas donné ordre à l'honorable monsieur de proposer aucune modification aux termes du contrat. Il est vrai qu'elle a suggéré qu'il lui serait loisible de demander quelque modification; mais lorsqu'il a insisté pour savoir s'il devait exiger telle modification, ou s'il devait voter contre le contrat, on ne lui a donné aucune instruction d'insister à ce sujet. Je ne sais pas quelle sera la ligne de conduite suivie par l'honorable député, mais je ne doute pas, que puisque ses électeurs lui laissent tant de latitude, il soutiendra qu'en supportant la mesure du gouvernement, il sera appuyé par les deux partis du district qu'il représente si bien.

M. MILLS. Oui, vraiment!

M. PLUMB. J'imagine qu'il y a eu des raisons qui ont poussé mon honorable ami de South Huron (M. Cameron) à prononcer sa harangue d'aujourd'hui. Je ne crois pas que cela vaille la peine pour aucun honorable député de ce côté de la Chambre de suivre un à un tous les raisonnements de l'honorable monsieur. Il a fait valoir certains points sur lesquels il peut être bon de revenir avant d'étudier la question d'une façon générale, et comme son discours est présent en ce moment à l'esprit de la Chambre, je vais relever brièvement quelques-uns de ces points. Les principaux points ont été ceux que l'on discute partout où dans le pays on discute le sujet. Ils ont rapport au syndicat qu'on se propose de constituer, au monopole à lui donner, aux exemptions d'impôt et aux octrois de terre extravagants. L'honorable monsieur a un peu surpassé son chef lorsqu'il a dit que la valeur de la concession, en ce qui concernait l'exemption d'impôt sur les terrains était égale à \$52,000,000. Je ne sais pas sur quelles données l'honorable monsieur base son argument; je ne sais quelles sont ses prémisses et il est fort difficile de lui répondre sur une question dont il n'a pas établi les prémisses. Toutefois on peut en toute sûreté affirmer que l'exemption d'impôt cesse au bout de vingt ans. On peut aussi dire en toute sûreté qu'il n'y a pas lieu de s'attendre à ce que le chemin que la compagnie a l'intention de construire soit achevé avant dix ans; conséquemment elle ne sera exemptée d'impôt que pour dix ans après la construction du chemin. La même affirmation peut s'appliquer au monopole qui lui est octroyé et à la clause ayant rapport aux lignes rivales. Le monopole n'est que pour dix ans, vu qu'une compagnie rivale ne pourrait pas leur enlever leur trafic avant l'achèvement de la ligne, et je crois donc que la clause est raisonnable; et en outre une clause qu'aucune compagnie décidée à exécuter son contrat ne consentirait à voir éliminer. L'honorable monsieur dit que l'exemption d'impôt sur le chemin vaut \$15,000,000; en cela, ses chiffres sont au-dessous de ceux de son chef qui dit que cela vaut \$27,000,000. Je ne connais pas la base sur laquelle ces honorables messieurs établissent leurs

calculs respectifs; mais je puis dire que le "Northern Pacific Railway" qui est sous bien des rapports une ligne du même genre que celle-ci, qui a reçu de forts subsides du gouvernement américain et qui a obtenu des privilèges, somme toute, beaucoup plus étendus qu'on n'a l'intention d'en accorder à cette compagnie-ci, jouit de l'exemption suivante: "La voie sera exempte d'impôt en dedans du territoire des États-Unis." Or, mon honorable ami a essayé, il y a quelque temps, de soutenir que cette exemption cesserait lorsque ces territoires deviendraient des états. Je ne crois pas qu'un argument puisse avoir une base moins solide. Je ne prétends naturellement pas être une autorité constitutionnelle au sujet de ce qui se passe lors de la création des états, mais je pense qu'il doit accepter toutes les obligations imposées par le gouvernement américain aux territoires lorsqu'ils étaient encore à l'état de territoires. J'admets qu'il est fort improbable, que le gouvernement des États-Unis accorde une exemption à ce chemin de fer par exemple à travers l'Etat du Minnesota. Il ne pourrait pas le faire et il ne l'a pas fait; de même notre gouvernement ne pourrait exempter la corporation qui vient de se former d'une exemption d'impôt à travers la province du Manitoba. Il n'a pas le pouvoir de le faire à moins d'accorder une compensation à la province du Manitoba. A présent, quant à la question d'impôt, qui paraît celle qui a plus particulièrement occupé l'attention de mon honorable ami de Huron Sud (M. Cameron), je suis en position de faire une déclaration d'une certaine importance dans cette discussion. On a soulevé la question au sujet du "Northern Pacific," de savoir si le terrain qui avait été cédé au chemin de fer pouvait être légitimement assujéti à un impôt, et voici ce que dit en 1875 le rapport du commissaire des États-Unis, en ce qui concerne la taxation et l'exemption de la taxe:—

"Vu que le chemin de fer est un travail public, qu'il est établi pour le bien du public et qu'il est construit à l'intention du public, que toute la communauté doit en user et qu'il constitue un avantage public," le juge en chef Shaw a basé sa décision rendue en 1842, dans le cas de la corporation du chemin de fer de l'Ouest, décision par laquelle il exemptait de taxe les terres que la corporation avait droit de s'approprier par droit de souveraineté."

Les chemins de fer qui ont à cette époque obtenu des chartes, avaient le droit de passer sur les terrains de propriétaires particuliers et de se saisir de ces terrains—un droit que mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills) connaît fort bien comme étant celui de souveraineté, droit qui est accordé par une loi générale de l'Etat de New-York à toute compagnie qui croit à propos de déposer un certificat auprès du Secrétaire d'Etat et de verser un dépôt, si je ne me trompe, de \$1,000 par mille pour le nombre de milles exhibés sur une carte et par un profil. La compagnie pourrait n'importe où dans l'Etat de New-York aller s'emparer du terrain de n'importe quel individu à ces simples conditions; et cependant nous entendons d'honorables messieurs parler des privilèges énormes que nous donnons à cette compagnie en leur accordant le droit de construire des lignes d'embranchement pour leur permettre d'atteindre ceux de leurs terrains qui ne sont pas situés sur la ligne mère. Nous trouvons du reste que le droit de souveraineté a été exercé dans l'Etat de Massachusetts. Le juge en chef Shaw dit:—

"Nous trouvons que les dits terrains et les constructions y érigées sont raisonnablement nécessaires au maintien du chemin de fer, ou pour son usage propre ou convenable pour le transport des voyageurs et des marchandises. A cette époque une lisière de terrain n'excédant pas cinq rods de large, était tout ce qu'il était permis à une corporation de chemin de fer de prendre sans le consentement du propriétaire et des statuts subséquents ont renfermé cette exemption dans de pareilles limites."

Or, en ce qui concerne la "Great Northern Railway," auquel mon honorable ami a fait allusion, voici la section de l'acte par lequel ce chemin a reçu sa charte:—

"Il est par les présentes accordé à la compagnie mentionnée en dernier lieu, à ses successeurs et à ses ayants-cause, vingt sections chacune de 640 arpents des terres publiques de l'Etat non encore vendues, pour chaque mille de chemin de fer qui a été et qui pourra être construit ci-

après, en vertu du pouvoir conféré par le dit Acte du 5 août 1870; et la dite compagnie, ses successeurs et ayants-cause aura le droit de localiser les dits terrains ainsi qu'on les localisait autrefois en vertu de certificats de tenure en franco-alleu, sans se trouver dans l'obligation de localiser des sections alternatives pour l'Etat. Et les dites terres ainsi que les certificats émis pour icelles, sont par les présentes exemptés et relevés de tout impôt d'Etat, de comté, de ville, de cité, de toute taxe municipale et autre pour une période de 25 ans à dater des certificats émis pour icelles."

Or, dans le cas actuel, du moment où le certificat est émis, du moment où le terrain que nous proposons de donner à cette compagnie est occupé, dès ce moment il est sujet à la taxation. Mais sous la loi de l'Etat du Texas:

"La dite compagnie de chemin de fer, ses successeurs et leur capital-actions, droits, franchises, chemins de fer construits et à être construits conformément à l'Acte du 5 août 1870, et cet acte, matériel roulant et tout autre bien à présent ou ci après la propriété de la dite compagnie ou de ses successeurs d'après le dit acte du 5 août 1870, sont par les présentes exemptés et relevés de tout impôt d'Etat, de comté, de ville, de taxes municipales et autres pour une période de 25 ans à dater du 5 août 1870, excepté toutefois des taxes de comté et de municipalité dans tels comtés, villes et cités qui auront donné leurs obligations pour venir en aide à la construction du dit chemin de fer; mais cette exception ne demeurera pas en vigueur au profit de tel comté, ville ou cité qui ayant ainsi donné ses obligations, fera défaut quant au paiement de l'intérêt ou du principal de telles obligations."

Et dans le Minnesota, la loi dit:

"... La dite compagnie sera exempte à perpétuité de toutes cotisations et taxes d'aucune sorte, prélevées par le territoire ou par l'Etat qui succédera au territoire, ou par tout comté, ville ou village ou autre autorité municipale dans le territoire ou Etat sur tout stock du "Minnesota and Pacific Railway Company," qu'il appartienne soit à la dite compagnie ou à des particuliers, et sur toutes ses franchises ou biens immobiliers, mobiliers et mixtes possédés par telle compagnie, et les dites terres accordées par le dit Acte du Congrès; autorisées par les présentes à être cédées au dit "Minnesota and Pacific Railway Company," seront exemptes de toute taxe jusqu'à ce qu'elles soient vendues et transférées par la dite compagnie."

Dans un autre acte général du Minnesota, il y a la clause suivante:—

"Terrains publics et de chemins de fer vendus, devront être certifiés pour la taxation. L'auditeur de chaque Etat devra, avant ou le 1er jour d'avril de chaque année obtenir des bureaux locaux des terres dans l'Etat et des diverses compagnies de chemins de fer ayant reçu des concessions de terrains, une liste des terrains vendus ou dont le contrat de vente aura été dressé durant l'année précédente, et les certifier pour la taxation, en même temps que les divers terrains de l'Etat vendus durant la même année, pour les remettre aux vérificateurs des divers comtés dans lesquels ces terrains pourront être situés. Il obtiendra en même temps une liste des terrains retournant à la compagnie par droit de réméré par raison de résiliation de contrat, et les certifiera pour exemption de taxe aux vérificateurs des comtés respectifs."

L'effet de l'acte est même rétrospectif après que la vente a été faite, et si la vente n'a pas lieu, la taxation est annulée. Dans les lois du Wisconsin il est décrété que:—

"La voie, le droit de passage, les emplacements des gares et des bâtiments, les ateliers, le matériel roulant et toute autre propriété nécessairement en usage pour exploiter aucun chemin de fer dans cet Etat, appartenant à aucune compagnie de chemin de fer, sont par les présentes exemptés en bloc et individuellement, et sont pour l'avenir exemptés de taxes à toutes fins, et il ne sera pas légal de prélever une cotisation ou une taxe sur aucune propriété ci-avant énoncée."

Les inconvénients qu'il y a à soumettre aucune grande corporation aux exactions des municipalités telles qu'elles pourront surgir, dans le Nord-Ouest, sont démontrés d'une manière frappante par une autorité qui, je n'en doute pas, sera reconnue par le côté de l'opposition de la Chambre, autorité que je cite toujours avec plaisir, et que je peux presque toujours citer à l'appui de n'importe quelle position que je prends relativement aux questions publiques du jour, et que je puis d'ordinaire citer pour la combattre elle-même. Ce monsieur dit:—

Je suppose qu'on nous dira que les personnes achetant le terrain et le gardant dans un but de spéculation dans le Nord-Ouest, seront promptement forcés d'abandonner cette ligne de conduite par l'opération de la taxe sur les non-résidents. Je ne doute pas que lorsque les townships seront organisés dans cette contrée, lorsque 30 ou 40 colons auront procédé à former un township et se trouveront entourés de tous les côtés par les terrains des spéculateurs non-résidents, dont les opérations retardent l'accroissement du pays, les terrains de ces derniers ne soient lourdement taxés. J'ai remarqué cet état de choses dans les Etats Unis. J'ai connu des cas où on avait bâti des écoles lorsqu'il n'y avait pas d'écoliers; j'ai connu des cas où il a été construit des chemins et des ponts aux frais

des contribuables à un prix quatre fois plus grand que le coût réel. J'ai connu des cas où la fraude a été pratiquée et des taxes onéreuses prélevées sur des non-résidents dans le but de les forcer de vendre leurs terrains. Il est probable qu'on aura recours à une taxation pareille dans notre propre cas, mais je sais aussi qu'un tel état de choses produit des conséquences sérieuses. Cela saps les bases de toute la morale politique ; il serait, je maintiens, fort difficile de dire quelle proportion de la mauvaise foi politique qui domine dans l'ouest prend sa source dans cet état de choses même. Les propriétaires résidant souffrent d'une taxation élevée, aussi bien que les propriétaires non-résidant, et je crois que c'est un triste commentaire sur la sagesse du gouvernement qu'il propose d'introduire un mal comme remède à un autre."

L'honorable monsieur qui est tellement opposé à ce que l'on mette quelqu'un à la merci des municipalités, est, je l'ai dit, une autorité qui sera volontiers admise de l'autre côté de la Chambre. J'avais espéré l'entendre sur cette question aujourd'hui ; mais malheureusement il est absent. Je puis cependant, dans un argument de cette sorte, produire une déclaration faite par lui-même, qui contredira probablement celles qu'il aura pu faire au public depuis qu'il a quitté la Chambre des Communes.

Ce monsieur est l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton.) Il ajoute que l'idée d'attribuer une grande valeur aux terres du gouvernement est essentiellement absurde. Il prétend que, depuis 1792, jusqu'à une date récente, les Etats-Unis n'ont retiré de leurs terres qu'une somme tellement insignifiante que je n'oserais le prendre pour autorité, si j'ignorais qu'il est bon calculateur, qu'il fait autorité de l'autre côté de la Chambre, qu'il a fourni au chef de l'opposition les documents à l'aide desquels celui-ci a entassé un amas si énorme de chiffres, et que l'ex-ministre des finances a publiquement exprimé sa gratitude, envers l'honorable monsieur qui lui a fourni ces chiffres. Voici comment il s'exprimait :

" Les Etats-Unis ont assez l'habitude d'évaluer leurs terres à des prix fabuleux, parfois cette évaluation a été portée jusqu'à \$1,000,000,000. Dès 1791, je trouve des statistiques qui donnent une idée fort juste de la valeur en espèces du domaine public. Aux Etats-Unis jusqu'au 30 juin dernier, on avait arpenté 734,501,236 acres de terres, et le domaine public contenait encore plus de 700,000,000 acres, sans compter l'Alaska. Depuis 1796 jusqu'au 30 juin, 1879, le produit des terres vendues représente \$204,517,812. En déduisant les frais d'administration qui s'élèvent probablement à 15 pour cent, — mais mettons, à 10 pour cent — on obtient un revenu annuel de \$2,216,707. Donc \$44,338,120, capitalisés, en 1796, à 5 pour cent, ou \$55,417,650, capitalisés à 4 pour cent, représenteraient ce que les Etats-Unis ont retiré de leur domaine public depuis lors jusqu'à notre époque.

L'honorable député de Norfolk-Nord prétend que toutes les terres appartenant au gouvernement des Etats-Unis, cet immense domaine qui commence dans l'Ohio et se termine au-delà du Mississippi, ce domaine d'un avenir immense, plus fertile qu'aucune autre partie du monde située entre les mêmes parallèles, où l'on peut récolter les produits les plus variés, a rapporté, de 1796 à 1879, l'énorme somme qui, capitalisée à 5 pour cent, aurait donné \$44,338,120, environ le tiers de la somme que, d'après le chef de l'opposition, le syndicat devra retirer de ses octrois de terres. Ainsi donc, au nom du sens commun, à la lumière de la vérité, l'argument à l'effet que les octrois de terres sont trop considérables, tombe à plat et ne mérite pas un instant d'examen. Mais, M. l'Orateur, les honorables messieurs qui ont employé toute l'année dernière et l'année précédente à décrier les ressources du Canada, qui nous ont dit que le Canada était tellement abaissé par la conduite de l'administration actuelle, qu'il ne se relèverait jamais, et que toutes les ressources à la disposition du Canada, pour construire le chemin de fer du Pacifique, ne valaient pas une offre réelle de dix dollars — ces honorables messieurs ont fait une volte-face subite, plus soudaine que celle du rédacteur du *Spectator*, de Hamilton, qui disait en 1847 : " C'est une course un peu rapide, mais nous la ferions." Ces messieurs, avec les mêmes soins et, je suppose, avec la même sincérité, essaient maintenant de prouver que les ressources du Canada sont tellement considérables que le ministère sacrifie cent ou cent cinquante millions.

Sir LEONARD TILLEY. Deux cents millions.

M. PLUMB

M. PLUMB. Ou deux cents millions, comme on voudra, pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Or, M. l'Orateur, un poète américain, parlant de certaines gens qui changent d'opinion, a dit, avec plus de vérité que d'élégance :

" Grâce à la sage Providence,
L'homme est un tube digestif,
Qui, par un mouvement actif,
Absorbe tout en abondance :
Principes vrais, principes faux,
Erreurs, mensonges et défauts." (*)

Nul doute que les honorables messieurs se trouvent dans une position assez pénible ; mais je dois avouer qu'ils avalent la dose sans faire trop de grimaces, et je les félicite de ce que la " sage Providence " les a faits " tubes digestifs," parce que, selon moi, ils en ont beaucoup plus à avaler qu'ils ne pensaient lorsqu'ils se sont enrôlés sous le drapeau de l'honorable député de Durham-Ouest. Cela me rappelle un certain chemin de fer du Texas dont les courbes sont telles que les voyageurs qui vont dans une direction, s'étonnent de voir ceux de leurs amis qui se trouvent dans une autre partie du même convoi, se diriger dans le sens opposé. Ils sont forcés de les suivre pourvu que le convoi ne déraille pas. Or, sur le convoi qu'ont pris les honorables messieurs pour suivre la course erratique de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), je crains bien que plusieurs soient lancés hors de la voie, parce que les liens et les attaches viendront à se briser. Depuis les élections de 1878, ces honorables messieurs ont pris une attitude hostile toutes les fois que l'administration a proposé une mesure avantageuse au pays. Quand l'honorable ministre des Chemins de fer a expliqué à la Chambre les faits et gestes des honorables messieurs de la gauche, il s'est laissé aller, je crois, à cet optimisme dont parfois il fait preuve, en supposant qu'ils se considéreraient liés par leurs antécédents et appuieraient cette mesure. A mon avis, aucune proposition imaginable que le gouvernement pourrait soumettre aux honorables députés de la gauche, ne recouvrera leur approbation. Quelle que puisse être la proposition du gouvernement, ils l'ont condamnée d'avance.

Mon honorable ami chef de l'opposition, avait tellement hâte de condamner le projet qu'il l'a attaqué, par hypothèse, dans le cours du débat sur l'adresse. Il a consacré deux ou trois heures à condamner un contrat des dispositions duquel nous ne savions encore rien. Telles sont les dispositions d'esprit dans lequel ce légiste venait attaquer le contrat. L'honorable monsieur qui siège à côté de lui ne pouvait suivre une autre marche. J'ai déjà stigmatisé, avec une juste indignation, la manière dont l'honorable monsieur a osé parler à la Chambre, quand il s'est levé pour combattre la mesure présentée par l'honorable ministre des Chemins de fer ; et je croyais répondre au sentiment des membres de la droite et de la gauche, à l'exception de l'honorable monsieur lui-même. J'ai dit, avec vérité, que nous désirions seulement voir l'honorable monsieur parcourir le pays et répéter les idées qu'il a exprimées, sans qu'aucun des membres de la droite prit la peine de lui répondre.

Le marché soumis à la Chambre n'est peut-être point une de ces conventions qu'un député quelconque eût faites en tête-à-tête avec une autre personne ; ce n'est peut-être pas un marché que les honorables messieurs feraient tranquillement assis dans leurs bibliothèques ; mais c'est un marché dans lequel on devait envisager les conditions et les faits présents. C'est un marché qu'ils doivent approuver pour se conformer à la position prise par la presse anti-ministé-rielle dans tout le pays ; c'est un marché qu'ils doivent approuver pour répondre aux dénonciations calculées auxquelles les honorables messieurs se sont livrés

(*) Voici les vers du poète américain :

" A merciful Providence fashioned us hollow,
That we might, very easily our principles swallow."

depuis qu'ils sont dans l'opposition. Je puis leur appliquer ce que l'on dit d'un parti aux Etats-Unis : " Lorsque le pays sombre, le parti s'élève ; mais lorsque le pays se relève le parti sombre inévitablement." Ça été le malheur des honorables membres de la gauche—et je plains réellement leur position—que, par la force des événements, ils ont dû combattre toutes les mesures proposées, pour l'avantage du Canada, depuis vingt ou trente ans. Ils se sont opposés au projet du Grand Tronc, à celui de la Confédération, à l'Inter-colonial, à l'acquisition du Nord-Ouest, due à l'habile et prévoyante politique de mon très honorable ami et qui, seule—s'il n'avait d'autres titres—constituerait un monument qui lui donnerait la plus haute place dans la mémoire d'un pays reconnaissant. Ils se sont opposés au premier projet du chemin de fer du Pacifique canadien, à la politique nationale et maintenant ils combattent le projet qui vient de nous être soumis. Dans leur malheureuse position, les honorables députés de la gauche ont été obligés de combattre tous les projets de cette nature ; il faut excepter les réformistes actuels qui ont, à une certaine époque, suivi notre drapeau, mais ont déserté à l'heure du danger. Ces déserteurs se sont signalés pendant un certain temps, mais, en définitive, il leur a fallu sombrer ou se sauver à la nage avec leurs malheureux frères. A la suite d'un accident—et c'était pur accident—ces honorables messieurs sont arrivés au pouvoir ; mais de ce jour, ils firent voir qu'ils n'ont jamais su se conformer aux préceptes de la sagesse. Ils s'imaginent pouvoir créer aujourd'hui une agitation qui les ramènerait à l'administration de la chose publique. Pour employer une comparaison familière, ils sont dans une position analogue à celle d'un joli petit terrier que je possédais. Un jour, il attrappa un rat à la sortie d'un trou, et avec l'instinct particulier à sa race, il guetta pendant sept ans, pour voir si un autre rat ne se montrerait pas au même endroit : je crois même qu'il y est encore.

Mais, je crois qu'il est convenable et parlementaire, de parler plus sérieusement, et je crois que cela n'est nullement contraire à l'ordre, si en examinant les déclarations du chef de l'opposition, j'y réunit aussi les arguments de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), qui est absent, et ceux de l'honorable député d'Ontario Sud (M. Glen), qui était à son siège, il y a quelques minutes, mais qui n'y est plus parce que les principaux membres de l'opposition ont reconnu que ces honorables messieurs leur ont fourni la plupart des chiffres qu'ils ont cités. Nous savons tous que mon honorable ami, le chef de l'opposition, est un éminent casuiste. Nous savons qu'il parle toujours sur des notes. Il a parfaitement le droit d'en agir ainsi ; mais nous avons aussi le droit de mettre en doute les arguments que l'on peut présenter avec une éloquence égale pour ou contre, suivant la nature des honoraires. L'an dernier, l'honorable monsieur était en contradiction avec lui-même. L'an dernier, l'honorable monsieur fit un éloquent discours dans un certain sens ; aujourd'hui, nous l'entendons faire un discours tout aussi éloquent dans le sens contraire. Je ne sais pas exactement ce qui est dû au jeune avocat qui a préparé le dossier, mais en lui adressant la parole, je considère que je parle en même temps à ce jeune et zélé néophyte (M. Glen) qui paraît dans cette Chambre pour la première fois et qui, pour des raisons impenétrables, ne nous a pas honorés de sa présence depuis deux ans, et à ce vétéran, (M. Charlton) qui fait des calculs depuis des années et peut manipuler les chiffres aussi bien dans un sens que dans l'autre.

Sir JOHN A. MACDONALD. Protection ou libre échange.

M. MILLS. L'honorable premier ministre peut en faire tout autant.

M. PLUMB. Cela me rappelle cet homme d'état canadien distingué qui, il y a quarante ans, sous l'administration de Lord Sydenham, alors qu'on discutait la question de

l'union des deux provinces, fit un discours des plus éloquentes contre l'union. Son discours était si fort et si convaincant qu'il lui valut les plus grands éloges dans toute la province d'Ontario. L'année suivante, lord Sydenham étant mort, sir Charles Bagot lui succéda, et le même homme d'état fit un discours dans le sens diamétralement contraire, à la réunion de la législature. Il fit un chaleureux appel en faveur de l'union et ses amis l'en félicitèrent en disant : " C'est le plus beau discours que nous ayons entendu en parlement ; nous n'avons jamais rien entendu d'aussi convaincant."—" Oui, répondit-il, c'est un bon discours, mais si vous aviez entendu mon discours de l'an dernier ! " L'attitude prise par mon honorable ami cette année et l'attitude qu'il avait l'année dernière, le mettent exactement dans la même position que l'homme d'état d'il y a quarante ans passés ; en sorte que l'histoire se répète, mais mon honorable ami prétend qu'il n'est pas lié par ses déclarations de l'année dernière. C'est là tout un nouveau code de morale politique. Nous avons toujours supposé que les chefs de parti ont une sorte de dossier que chacun peut consulter dans la discussion. Mon honorable ami, d'un coup d'éponge, essuie l'ardoise et anéantit le dossier. Or il me semble que le public, en général, et même le parti de l'honorable monsieur n'accepteront pas cette manière de voir. Je dis que plusieurs de ses partisans n'accepteront pas cette théorie parce qu'à ma connaissance, plusieurs préfèrent encore les principes à l'honneur de suivre l'honorable monsieur. Ils préfèrent les principes qui les ont guidés jusqu'à présent, et je crois que, pour plusieurs d'entre eux, les principes passent avant l'intérêt. Je ne crois pas qu'ils acceptent la position prise par l'honorable monsieur et qu'ils le suivent dans toutes les conséquences qu'elle implique logiquement. Or, M. l'Orateur, dans le discours que l'honorable chef de l'opposition a prononcé ici, le 15 du mois dernier, il a clairement déclaré qu'il ne se considérait aucunement engagé par ses déclarations antérieures. Ce sont là, presque textuellement, les paroles dont il s'est servi en cette Chambre ; ensuite il a renversé entièrement sa position et sa tactique,—reniant tous les engagements qu'il avait pris et qu'avaient pris aussi ses partisans dans mainte et mainte occasion, par leurs votes en cette Chambre au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien. Il a prétendu avoir le droit de leur demander de le suivre dans la négation absolue de tout ce dont était convenu l'ancien chef de l'opposition que j'ai plaint du fond de mon cœur. Ce sentiment peut sembler étrange chez moi, et pourtant j'ai sympathisé avec lui, lorsque je l'ai vu siégeant à gauche, pieds et poings liés, baillonné sur cette chaise de laquelle nous l'avions fréquemment entendu formuler les déclarations dignes au moins d'un homme qui savait traiter les grandes questions avec franchise et logique ; et je m'explique aujourd'hui le succès de la cabale organisée contre l'honorable monsieur. Je m'aperçois que l'honorable monsieur qui s'était dévoué à son parti, a été cruellement chassé, le jour où il eut le malheur de perdre une bataille, et cela, me rappelle involontairement ces animaux abjects qui dévorent celui de leur bande qui vient d'être blessé.

J'ai su quelque chose de l'histoire de cette assemblée secrète à laquelle l'honorable monsieur fut invité sans avis préalable et qui l'exécuta politiquement. Toutefois, il refusa après avoir fait un dernier appel à la miséricorde de ses partisans, et c'est ce qui a diminué un peu ma sympathie pour lui, et lui a enlevé une grande partie du respect dont il serait aujourd'hui entouré. Je le vis, dans les corridors de la Chambre, pendant que ce conclave siégeait, et je connus un ou deux de ses amis qui refusèrent d'y assister. Mais, parmi les soldats qui formaient la majorité d'automates organisés pour le suivre partout, qui, de fait, l'auraient ruiné par leur plate servilité, à peine en resta-t-il un seul qui se fit assez humble pour lui témoigner du respect. Jamais l'ingratitude d'un parti envers un des siens ne s'est mani-

festée d'une manière aussi éclatante. Mais aussi j'aperçois, ce soir, les mots sinistres écrits sur la muraille.

Au meilleur de sa connaissance, l'honorable monsieur s'était efforcé de remplir les obligations imposées au pays. Ses efforts avaient été paralysés par l'apathie de ceux qui auraient dû le soutenir. Un de ses partisans avait même fait, avec lui, une coalition immorale d'après laquelle il semblait favoriser un des projets de l'administration auquel il était opposé dès le début. Telles sont les difficultés que l'honorable monsieur eut à surmonter, et il supporta le choc avec un courage qui lui assure le respect qu'il eut toujours lui-même pour un ennemi déclaré mais vaillant, et lui donne certainement droit à la gratitude,—pour ne pas dire plus— du parti qui l'abandonna à l'heure du danger. En face des engagements pris par l'administration renversée en 1873, il se crut lié par les conditions qu'avaient acceptées ses prédécesseurs. Il essaya, à sa manière—je ne dis pas que ce fût la bonne— à remplir les engagements contractés avec la Colombie anglaise, à l'époque de son entrée dans l'Union, et je puis citer, avec le respect dû à parcellité autorité, la déclaration faite par l'honorable monsieur, qui siège maintenant à gauche. Cette déclaration me confirme dans l'idée que les chefs de ce parti, à l'exception d'un seul, comprenaient l'importance de tenir à leurs engagements. L'honorable monsieur (sir Richard Cartwright) disait ici, en 1876, d'après le rapport officiel des *Débats*, page 188 (texte anglais) :—

“ En négociant un emprunt en Angleterre en 1876, les premières questions qui m'ont été posées ont été celles-ci : Quel est votre programme relativement au chemin de fer du Pacifique ? Nous savons parfaitement que vous vous êtes engagés dans une folle entreprise, que vos ressources sont insuffisantes pour remplir les engagements que vous avez contractés vis-à-vis de la Colombie Anglaise.”

Ils ont pris cela dans le discours de l'honorable monsieur en 1874 et le citait contre lui-même.

Sir JOHN A. MACDONALD. Très bien.

M. PLUMB. Ils citaient son discours sur le budget, prononcé en 1874, contre la fameuse circulaire que l'honorable monsieur avait lancée lorsqu'il partit pour l'Angleterre, où il allait négocier son premier emprunt, alors qu'il a cessé d'être d'airain et a essayé de se transmuter en un métal moins vil. L'honorable monsieur ajoutait :

“ Et c'est notre devoir de vous dire que vous êtes exposés à deux dangers : Si je dis que vous devez remplir vos engagements, personne ne vous croira ni ne voudra se fier à vous. Si d'un autre côté vous répudiez ces engagements, vous descendez à la position des Etats répudiateurs de l'Amérique. Et c'est parce que j'ai pu dire que le gouvernement, bien que ne se proposant pas de faire des choses improbables, est cependant prêt à remplir fidèlement et honorablement ses obligations, et qu'il a imposé une taxe additionnelle de \$2,000,000 afin d'atteindre ce but, que j'ai pu réussir dans cette transaction.”

Et cependant les honorables messieurs nous disent que le chemin de fer Pacifique devait être construit sans imposer au peuple des taxes additionnelles. Maintenant, mon honorable ami le chef de l'opposition a prononcé un discours très complet en cette Chambre ; ce discours fait partie d'une série, car il en avait trois ou quatre sur le métier en même temps. Il a trouvé à propos de faire un discours sur chacune des motions, distinctes mais se rapportant au même sujet, afin de se tenir en haleine. Ces trois ou quatre discours auraient pu être condensés en son seul. Semblable à une mitrailleuse, il a tiré quarante à cinquante coups à la fois, et nous avons entendu le grondement de son artillerie, à peu près comme le secrétaire du comte de Bismark entendait le grondement de l'artillerie française, comme le bruit d'un moulin à poivre, pendant qu'il voyageait avec son chef à portée du bruit de la bataille de Sedan. “ Mon honorable ami s'est étendu longuement sur les arguments qu'il a présentés devant la Chambre en réponse aux discours de l'honorable ministre des Chemins de fer sur les résolutions qui nous sont soumises. Cela m'a pris entre six et sept heures de lecture assidue pour repasser ce discours. Il aurait pu être réduit à trois ou quatre propositions. Les propositions sont en résumé comme

M. PLUMB

suit : que les conditions sont excessives, que les terres valent beaucoup plus qu'on ne devrait donner pour la construction du chemin, que les avantages excessifs accordés pour la construction de la section des prairies nuiront à la construction des deux autres bouts—quoique l'honorable monsieur nous dise, en même temps que la construction de ces deux bouts rapporteront d'énormes profits, et je ne crois pas que des hommes puissent être tentés d'abandonner ces sections s'il y a un profit à faire en les construisant. Il a beaucoup à dire à propos du monopole accordé pour la construction des embranchements et de la prétendue prohibition des lignes rivales ; mais après que toutes les objections ont été faites, même une objection aussi pitoyable que celle dirigée contre la clause par laquelle le gouvernement doit donner à la Compagnie quatre pour cent sur tous les dépôts que la Compagnie entre ses mains—l'objection étant que l'argent sera à meilleur marché à l'avenir—et la proposition étant faite de déposer l'argent dans quelque banque—peut-être quelque compagnie de prêt—après avoir fait toutes ces objections, il dit que si le gouvernement adoptait actuellement le plan de la construction du chemin de fer du Sault-Sainte-Marie toutes ses objections s'évanouiraient.

M. BLAKE. Non, je ne l'ai pas dit.

M. PLUMB. Je suis bien aise de voir qu'après avoir réfléchi, l'honorable monsieur ne semble pas très satisfait de sa position. Je vois que cinq ou six pages des *Débats*, dans le rapport de son discours, sont remplies de ses instances pour la construction de la ligne du Sault Sainte-Marie, toute son argumentation tendait vers ce point ; il était prêt à concéder tout ce qui doit être accordé à la compagnie, si nous voulions seulement subventionner une ligne au Sault et donner au chemin de fer Northern Pacific des Etats-Unis, le privilège de transporter notre population de l'autre côté de la frontière, et empêcher ainsi la création d'un monopole. L'honorable monsieur dit : Vous avez une très bonne ligne de vapeurs de Fort William au Sault parce que—et j'imagine que cela ne manquera pas d'étonner les gens—le lac Supérieur est ouvert plus longtemps que les autres lacs. L'honorable monsieur devrait savoir que les havres sur ce lac sont fermés plusieurs semaines avant ceux des lacs inférieurs. Un honorable chevalier qui était assis à côté de lui lorsqu'il a prononcé son discours de Toronto, aurait pu lui apprendre que le trafic du grain du Nord-Ouest ne sera jamais satisfaisant pendant l'été ; que le grain de cette région est si humide, immédiatement après la récolte à cause des particularités du climat, qu'il faut qu'il soit transporté en automne ou en hiver.

L'honorable monsieur dit aussi que bien que le dernier gouvernement ait pu proposer de donner 55,000,000 d'acres de terres et \$30,000,000 de subvention en argent, nous ne devons pas prendre ces faits en considération, qu'ils ne veulent rien dire ; que nous nous proposons par ce contrat de donner \$25,000,000 en argent, \$28,000,000 en chemin de fer construit, ce qui fait \$53,000,000, et 25,000,000 d'acres de terres, qui, à \$2 l'acre porte le total à \$103,000,000. Ou bien, dit l'honorable monsieur, si nous portons la valeur du terrain à \$3.18 l'acre—une évaluation qui a surgi de quelque source mystérieuse—cela fera \$75,000,000 ; ou en chiffres ronds \$4 l'acre, cela reviendra à \$105,000,000. L'honorable député de Huron Sud (M. Cameron) monte encore plus haut. Il évalue les terres à \$5 l'acre, ou un chiffre total de \$125,000,000, ce qui avec la subvention et le chemin fourni porte le montant à \$178,000,000. J'étais sur le point de dire que jusqu'au moment actuel c'est là la somme totale que nous devons être appelés à payer d'après les calculs des honorables messieurs de la gauche ; mais un honorable député me fait ressouvenir d'un élément dans ce problème de mathématiques, que j'avais tout-à-fait oublié. La valeur capitalisée de l'exemption des taxes de ces terres, dit l'honorable député s'élève à \$52,000,000, et l'énorme somme doit être encore augmentée de ce montant.

M. le président, je vous ai dit dès le commencement que vous seriez obligé de vous familiariser avec les chiffres en écoutant la discussion de cette question, et surtout la discussion au point de vue de l'opposition. Ces honorables messieurs, si je me le rappelle bien, ne sont pas arrivés à ces résultats énormes l'an dernier, lorsqu'ils parlaient de la condition du pays. Ils regardaient alors à travers le gros bout de la lunette, mais maintenant ils semblent avoir un verre grossissant de la force de 10,000 chevaux—au moins lorsqu'ils examinent le marché qui doit être conclu avec le syndicat. Ils font une autre objection, savoir : que quatre pour cent d'intérêt est un taux qui ne devrait pas être alloué. Je crois que l'honorable monsieur en faisant cette remarque s'est montré très-sévère vis-à-vis de son voisin (sir Richard J. Cartwright). Lorsque cet honorable monsieur négociait son emprunt pour £3,000,000 en 1876, il consentait à accepter 87½ centins dans la piastre. Il prétendait, et il donnait à entendre au peuple qu'il ne payait que quatre pour cent d'intérêt sur l'emprunt ; mais lorsque j'ai produit les tables qui sont employées aux Etats-Unis et en Angleterre pour calculer la valeur actuel des emprunts portant un taux d'intérêt déterminé, j'ai prouvé qu'il payait cinq pour cent. L'honorable monsieur a dit alors que cette déclaration était digne du député de Niagara, qu'elle ne valait pas le papier sur lequel elle était écrite. J'ai seulement à dire que si l'honorable monsieur ne l'a pas découvert, le peuple a découvert que le taux qu'il payait était bien cinq et non quatre pour cent. Je crois que le marché avec le syndicat, est, sous ce rapport un marché très-sûr ; et qu'on ne nous demandera pas de leur faire de nouvelles concessions sur ce point. Si on nous le demande c'est que le Canada aura atteint un degré de prospérité qu'on n'aurait certainement pas pu espérer lorsque les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir. Le chef de l'opposition a commencé son discours par une remarque facétieuse, qui n'était pas neuve, mais qui a été accueilli très cordialement comme un vieil ami par les députés des deux côtés de la Chambre. Il a dit que le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer était un discours qu'il avait souvent entendu et admiré. Je n'ai pas de doute que ce discours était une répétition de faits et de chiffres qui sont familiers à cette Chambre. Je n'ai pas de doute que la sincérité avec laquelle le ministre des Chemins de fer s'est adressé à la Chambre a dû convaincre tout le monde que c'étaient là des faits et des chiffres qu'il avait l'habitude de manier devant la Chambre. L'attitude prise par l'honorable monsieur n'est pas telle qu'il puisse faire une déclaration cette année et une autre l'année prochaine, et ne pas être lié par la déclaration qu'il aurait faite l'année précédente—et l'honorable monsieur ayant tous les faits devant lui et étant lié par l'exactitude avec laquelle il a été obligé de présenter une grande mesure comme celle-ci, ne pouvant pas embrouiller les faits comme les honorables messieurs de la gauche semblent le pouvoir ; devait nécessairement les présenter dans la forme avec laquelle la Chambre est familiarisée. L'honorable représentant de Richmond et Wolfe (M. Ives) a très-bien répondu aux remarques de l'honorable monsieur, lorsqu'il a parlé de l'apothéose de mon très honorable ami le chef du gouvernement. L'honorable député de Richmond et Wolfe a très bien dit que, tandis que mon très honorable ami pourrait regarder en bas pour voir défilé les convois de chemin de fer, les autres honorables députés qui le critiquent pourraient bien être dans une position telle qu'ils ne pourraient qu'entendre le roulement de ces trains passant au-dessus de leurs têtes, et j'ai trouvé que c'était une bonne riposte à la plaisanterie inconvenante de l'honorable monsieur. Il s'est étendu avec beaucoup d'emphase sur la condition du chemin de fer Union Pacific, comme étant le modèle d'après lequel le gouvernement insiste pour que le chemin de fer du Pacifique canadien soit construit. Il est très facile de comprendre que le chemin tel que construit est le chemin tel qu'il

existe. Un chemin de fer construit n'est pas un chemin de fer en voie de construction. Il est bien connu que lorsque le chemin de fer " Union Pacific " était en voie de construction, il était souvent nécessaire de l'exploiter à la hâte sur une distance de 100 milles afin de se procurer le ballast nécessaire, et de transporter les approvisionnements et les ouvriers, et sa construction était souvent sur un long parcours dans une condition telle qu'il était impossible de transporter des quantités considérables de fret. Mais pendant l'année dont l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron) a parlé ce chemin a gagné \$15,000,000. Il aurait été impossible à un chemin ayant un trafic aussi considérable d'être dans une condition telle qu'il n'aurait pu être exploité. C'aurait été contre les intérêts des constructeurs du chemin, car il aurait été jonché de ruines. L'honorable monsieur sait qu'il est de l'intérêt d'une compagnie de chemin de fer de construire un chemin aussi bon qu'elle le peut, de le fixer sur le meilleur tracé, de lui donner les meilleures rampes, les rayons de courbures les plus avantageux, et si la voie est construite en premier lieu avec de mauvaises courbes, c'est une source de perte pour la compagnie. Si ce chemin est largement subventionné, c'est la meilleure raison du monde pour que ce soit un bon chemin. C'est la meilleure raison du monde pour ceux qui ont à rivaliser avec les chemins de fer en dehors du Canada de construire un bon chemin. Il n'y aura pas de monopole, c'est tout à fait contraire à la nature des choses qu'il puisse y avoir un monopole si les conditions de ce contrat sont remplies. D'autres chemins de fer de l'Ouest, largement subventionnés aux Etats-Unis traversent des districts peuplés. Ce chemin doit peupler les territoires, et il ne peut y arriver qu'en offrant des moyens faciles de communication pour entrer dans cette région, et pour en sortir. Il ne peut faire de bonnes affaires à moins qu'il n'offre à la population des avantages meilleurs ou du moins aussi bons que ceux offerts par les chemins situés plus au sud. Ils rivalisent tous dans le même genre d'affaires, ils veulent tous peupler le pays le long de leurs lignes. Notre syndicat sera obligé d'envoyer des émigrants dans le pays, d'y apporter leurs marchandises et de transporter leurs produits à des prix tels qu'ils lui accorderont leur trafic de préférence au " Northern Pacific " et aux autres lignes. Ce sont des chemins rivaux comme s'ils traversaient tous notre territoire. Ces honorables messieurs se plaignent de ce que le chemin est mis à l'abri de toute concurrence en dedans de nos frontières pendant l'espace de vingt ans. Ils doivent se rappeler que cette immunité ne doit durer que 10 ans après l'époque où le chemin doit être complet, et ce serait folie pour ces messieurs de construire ce chemin pendant que d'autres personnes pourraient en construire un autre le long de leur ligne. Cette sauvegarde est absolument nécessaire à l'existence du chemin. C'est là une condition dont toutes les entreprises de chemin de fer offrent un exemple, et qui est absolument nécessaire dans le cas où la compagnie n'a pas l'intention de tromper le pays avec lequel elle a conclu un contrat. C'est l'une des meilleures preuves de la sincérité du syndicat qu'il ait insisté à établir ces conditions. Ces messieurs sont venus ici avec l'intention de prendre l'entreprise au sérieux. Ils savaient très bien qu'ils s'étaient assurés des avantages et j'espère que ce seront des avantages réels. Chaque député en cette Chambre devrait souhaiter que ces messieurs puissent réaliser des bénéfices avec leur entreprise ; ils le méritent, et je ne leur envie pas un seul chelin des profits qu'ils pourront réaliser, parce que je sais que pour chaque dollar de profit fait par le syndicat le gouvernement aura un dollar de profit sur l'augmentation de la valeur des terres, causée par la construction des chemins. Je n'oublie pas qu'il a été déclaré par le *Globe* et par d'honorables messieurs en cette Chambre qu'il y a de 175,000,000 à 200,000,000 d'acres de terres, dont une partie comparativement minime de 25,000,000 d'acres seulement sera donnée à cette

compagnie, partie dont la valeur augmentera dans la même proportion que les terres du gouvernement. Je suis convaincu que le public appréciera les arguments des honorables messieurs de la gauche à leur juste valeur. Mais je répète que c'est l'intérêt de la compagnie de construire le meilleur chemin possible. Tout ce verbiage à propos du chemin de fer "Union Pacific" est tout simplement scandaleux de la part d'hommes qui devraient comprendre quelque chose dans les principes élémentaires qui gouvernent le mouvement des chemins de fer. Je puis vous montrer une déclaration faite par l'un des statisticiens les plus capables des Etats-Unis, publiée dans une des Revues les plus importantes de l'Angleterre, et qui démontre que le plus grand monopole de chemin de fer des Etats-Unis le New-York Central et ses embranchements, qui non-seulement constitue un monopole mais est sous le dangereux contrôle d'un seul homme, a réduit le prix du transport à des proportions presque incroyables, tout simplement grâce au fait qu'il a entre les mains un capital énorme, et qu'il a posé quatre voies à rails d'acier sur lesquels les trains peuvent se diriger en ligne continue vers l'est ou vers l'ouest. L'écrivain dit qu'il n'y aurait aucun danger lors même que toutes les lignes de chemin de fer des Etats-Unis seraient sous le contrôle d'un seul homme. Cet homme a ses intérêts à protéger, et cela doit être fait en offrant tous les avantages possibles pour l'exploitation à bon marché. Un chemin de fer ne peut rester oisif, et plus vous pourrez y transporter de marchandises, mieux c'est pour le pays. Le but n'est pas d'exiger des prix élevés pour un faible montant d'affaires. C'est comme l'ancien système d'affranchissement des lettres aux Etats-Unis. Lorsqu'on exigeait 18 centins pour le port d'une lettre sur une distance de 150 milles peu de lettres étaient envoyées par la poste, mais dès qu'on eut mis le prix du port à 3 centins, la poste produisit un revenu énorme. Ce principe n'a été reconnu que depuis que Rowland Hill l'a découvert en Angleterre. Il est de l'intérêt de tous les chemins de fer de réduire le prix du fret afin de s'assurer des profits plus considérables. Il n'y a pas de transbordement, ce qui sur les longues routes réalise une économie énorme. Les marchandises lourdes telles que les céréales, ne peuvent supporter le transbordement et c'est là où le chemin de fer aura l'avantage sur des lignes interrompues de communication par eau. M. Edward Atkinson, le monsieur que je cite et dont l'autorité ne sera pas mise en doute par les honorables messieurs de la gauche qui croient au club Cobden, dit :

"Le but de cette étude est de démontrer l'économie de travail qui a été effectuée dans la partie est des Etats-Unis, par l'extension du système de chemins de fer vers l'ouest, est ce qui a fait baisser de plus en plus le prix de la viande et du pain.

"Avant l'emploi du chemin de fer et même plus récemment—avant la consolidation des grands systèmes de chemins de fer du pays, et avant leur exploitation aux bas prix qui dominent actuellement—le peuple de la Nouvelle Angleterre était obligé de travailler arduement pour le pain seul. Le pain noir fait avec le maïs constituait la nourriture chez plusieurs familles de cultivateurs; le pain blanc ou le pain de blé était un mets de luxe...."

Ensuite il procède à démontrer que le premier avantage procuré par les chemins de fer a été d'avoir apporté le charbon anthracite ce qui a permis aux cultivateurs de défricher leurs forêts; un autre avantage, c'est que les fermes dans l'Etat de New-York, qui avaient été jusque-là entièrement consacrées à la culture du blé, ont pu être en conséquence de l'introduction du blé de l'Ouest, employées avec plus de profit à un autre genre de culture. Pour la même raison, le même résultat aura lieu dans les provinces de l'Est. Il continue comme suit :

"Le secret de ces changements dans les sources de nos productions c'est que le chemin de fer a rapproché les distances. Un baril de farine et un baril de lard, ou leur équivalent constituent la substance des produits agricoles de l'Ouest dont chaque adulte de l'Est a besoin. Les deux barils équivalent à 500 lbs ou un quart de tonneau net dont on se sert pour calculer le transport sur nos chemins de fer. Ce poids est maintenant transporté de Chicago à Boston, une distance de mille milles, à un

M. PLUMB

prix moyen de \$1.25, quelquefois à moins, soit au prix de \$5, ou £1 sterling par tonneau de 200lbs.

"On peut donc établir une équation économique dans ces termes :

"Le mouvement du grain et de la viande pour la subsistance d'un ouvrier adulte pendant un an, sur une distance de mille milles est égal à \$1.25 ou 5s., laquelle somme est égale au salaire d'une journée d'un ouvrier ordinaire ou à la moitié du salaire de la journée d'un bon charpentier ou d'un bon maçon.

"Le salaire d'une demi-journée ou d'une journée, mille milles, et le mouvement de la subsistance pour un an sont des termes synonymes. La paie d'une journée place l'artisan du Massachusetts dans le voisinage des prairies de l'ouest à mille milles de distance.

"Les mêmes termes d'équation pourront bientôt s'appliquer aux distances au delà de Chicago, vers le Minnesota, le Dakota, l'Iowa, le Kansas, le Nebraska, parce que les rampes sont plus faciles, le combustible plus abondant et comme la population et le trafic augmentent, deux journées d'un ouvrier ordinaire du Massachusetts, suffiront bientôt pour transporter le pain et la viande nécessaires pour une année de subsistance sur un parcours de quinze cent à deux mille milles depuis le Dakota lointain et les plaines du Nebraska; l'un de ces noms désignant encore un territoire, l'autre l'avant-dernier état admis dans l'Union. Au moment actuel les prix du transport à l'ouest de Chicago sont beaucoup plus élevés qu'entre Chicago et les côtes maritimes.

"Dans le Dakota, sur la rivière Rouge du Nord le blé est fabriqué dans certains champs où l'on prend une journée pour tracer chaque simple sillon de la charrue, on prend une journée sans tourner une seule fois; et de ces vastes champs il nous est expédié des millions de minots de blé qui n'a coûté aucun travail manuel excepté pour conduire les machines depuis l'instant où la semence a été jetée en terre jusqu'à celui où le pain est coupé sur la table de l'employé des manufactures de Lowell.

"En somme on peut dire que le prix du transport du blé depuis la rivière Rouge du Nord jusqu'à Liverpool, a varié pendant la dernière saison de \$17 à \$22 par tonneau de deux mille livres, et qu'il y a lieu d'espérer une amélioration telle que la moyenne du prix sera de \$16 à \$20 ou de 48 centins à 60 centins par minot."

Il établit ensuite que l'effet produit par la construction des chemins de fer de l'ouest, est de diminuer constamment le prix du transport, et je cite ces arguments afin de démontrer que nous sommes à considérer comment produire exactement les mêmes résultats que les chemins de fer des Etats-Unis. Cette compagnie ne peut faire de l'argent avec son chemin, à moins d'avoir un bon chemin, parce qu'on a trop fait l'expérience des chemins qui avaient été construits à la hâte par des entrepreneurs désireux de placer leurs obligations, et il se produirait sur ses obligations une baisse telle que l'opération serait détruite dès son début. Cette compagnie devra lutter avec les autres chemins dans le même genre d'affaires, et je crois que ce fait détourne le danger du monopole. Et lorsque leur ligne se rend à Saint-Paul, elle se trouve enfermée dans un cul de sac.

Elle pourra avoir en arrière un chemin de mille milles, mais il lui faudra un débouché vers les côtes maritimes, et après avoir transporté ses marchandises à Saint-Paul il lui faudra trouver un raccordement à l'est, et elle ne fera pas la folie de se priver de cette condition nécessaire au bénéfice de sa ligne de Saint-Paul, même si l'on pouvait soupçonner sa bonne foi dans l'exécution du contrat. Mais le contenant est toujours plus grand que le contenu; ses propres intérêts sont la garantie de sa bonne foi. Chacun sait qu'il est impossible d'assurer l'exécution d'un contrat comme celui-ci d'aucune manière aussi efficacement que par l'intérêt personnel des parties contractantes. Je suis en conséquence tout-à-fait convaincu que le pays nous appuiera en premier lieu parce que nous plaçons ce projet en dehors des sphères politiques, et ensuite, parce que les messieurs du syndicat sont tenus par toutes les considérations d'intérêt personnel d'exécuter le contrat de la manière convenue entre eux et le gouvernement. Lorsque tout le bruit qu'on a fait dans le pays sera calmé, le peuple reconnaîtra que ce contrat est un monument de la prévoyante sagesse de l'administration actuelle. Je crois que nous pouvons attendre les événements avec la plus grande confiance, et les messieurs qui se sont imaginé qu'ils feraient dans le pays, une agitation qui amènerait un changement de ministère, verront que nous avons trois bonnes années pour pousser la construction de ce chemin de fer et pour développer la politique nationale, et à cette époque, les avantages de ces deux mesures seront assez évidents aux yeux du peuple pour ôter à ces messieurs toute chance de renverser l'une ou l'autre.

M. Atkinson continue :

« On observera que, pendant qu'il donne ainsi de beaux bénéfices à ses propriétaires, le réseau du chemin de fer *New-York Central* ou la ligne consolidée, exécute le plus fort montant de travail, aux prix les plus réduits, et il a probablement transporté dix millions de tonnes en 1879; et que c'est cette voie qui contrôle le mouvement commercial du grain et de la viande de l'ouest à l'est.

« Il s'ensuit que la grande modicité des prix de transport qui a été atteinte n'est pas temporaire mais permanente; et que l'augmentation du trafic, en dedans de certaines limites qu'on n'a pas encore trouvées, est toujours accompagnée de la diminution dans le coût.

« Les statistiques de 1879, qui viennent d'être compilées démontrent que la moyenne des prix exigés pour le transport de toutes les marchandises exp. dites par le chemin de fer *New York Central* et ses embranchements, n'a été que de 0,81 centins par tonneau et par mille.

« Il y a beaucoup de discussion en ce pays au sujet des compagnies de chemin de fer comme élément dans notre politique, et l'on se plaint beaucoup des prétendus monopoles; mais on observera que les grandes lignes, contre lesquelles ces accusations sont portées, savoir les réseaux consolidés, connus et désignés sous les noms de *New York Central*, *Erie*, *Pensylvania* et *Baltimore and Ohio*, sont aussi les lignes sur lesquelles le transport le plus considérable est fait aux prix relativement les plus réduits.

« Il importerait peu que toutes ces lignes fussent consolidées, même si elles étaient sous le contrôle d'un seul homme. La même règle qui les régit toutes actuellement et qui les force à réduire constamment le prix du transport, et à améliorer constamment leur mode d'exploitation, le contrôlerait lui-même. La règle est que ce n'est pas la concurrence d'une ligne contre l'autre qui contrôle ou limite les prix de transport, mais la concurrence de produits contre produits dans les grands marchés du pays et du monde entier. Nul homme, et nulle association d'hommes, ne peut empêcher d'une façon permanente, la concurrence d'amener ces résultats justes et avantageux dans la plus grande distribution des éléments de subsistance, dans la consommation abondante d'où naît la prospérité matérielle.»

Maintenant, je dis que c'est là une réponse aussi complète que possible au cri qui s'élève contre le monopole de toute ligne particulière. L'argument employé est que c'est la concurrence des produits contre les produits et non la concurrence des chemins de fer contre les chemins de fer, mais que les producteurs-mêmes ne peuvent être récoltés que dans des conditions telles qu'ils puissent être expédiés par voie des chemins de fer, et que dans d'autres conditions ils ne seraient pas récoltés du tout. Ces messieurs courraient à leur perte s'ils exigeaient des prix qui nuiraient au transport des produits du Nord-Ouest et obstrueraient ainsi le trafic sur leur propre chemin. Ils feraient encore un acte de folie s'ils essayaient à exploiter, tel que préposé par l'ex-ministre des Finances, une ligne qui rivaliserait avec les 480 milles qui leur sont déjà donnés. Ce monsieur a prétendu qu'ils construiraient un chemin pour rivaliser avec leur propre voie, le long de la rive sud du lac Supérieur. Il oubliait que son honorable chef venait de proposer cette ligne comme la grande panacée qui devait guérir tous les maux du pays. On nous parle beaucoup de la condition des chemins de fer aux Etats-Unis. L'honorable député de *Huron-Sud* a affirmé que nous ne devions pas tant nous occuper des Etats-Unis. Tout en considérant qu'il a le droit indubitable d'employer tous les arguments, au sujet du système américain, qui peuvent servir à appuyer sa thèse, il s'oppose fortement à ce que nous en employions aucun qui puisse servir à justifier notre position en quelque manière que ce soit; mais, comme le système américain est le seul qui ait quelque analogie avec le nôtre vu qu'il découle d'un état de choses que nous espérons voir exister en ce pays, nous avons le droit, — de fait nous aurions tort de ne pas adopter cette ligne de conduite — de comparer ce système au nôtre, de l'examiner dans son ensemble, et d'y puiser tous les renseignements qui peuvent nous être utiles. Nous pouvons rejeter tout ce qui ne nous convient pas.

Voici une liste du coût, etc., de tous ces chemins aux Etats-Unis, dans tous les réseaux qui peuvent se comparer aux nôtres, indiquant le montant des subides du gouvernement, les montants gagnés par ces chemins, le coût par mille, la proportion des gains et les capitaux engagés; et je vais lire à la Chambre ce relevé qui est sous une forme succincte, afin de démontrer que toutes les estimations pour le coût de la construction et de l'exploitation du chemin de fer *Pacifique Canadien*, lorsqu'elles sont comparées avec

celles de tous les chemins des Etats-Unis qui lui sont analogues, prouvent que les subventions que l'on se propose de lui accorder, au lieu d'être d'une extravagance inouïe, ainsi que le prétendent les honorables messieurs de la gauche, ne sont rien de plus qu'une allocation raisonnable pour permettre à la compagnie de construire le chemin et de l'exploiter d'une façon permanente. Le chef de l'opposition estime à \$5,000,000 le coût de l'exploitation de cette ligne, mais l'ingénieur-en-chef le porte à \$8,000,000. Il faudra d'abord retrancher de cette somme le trafic restreint du chemin. Mais si je base mon calcul sur ce chiffre, que je capitalise, je puis arriver à une somme de beaucoup plus considérable que celles auxquelles ces messieurs sont arrivés, si extravagants qu'aient pu être leurs chiffres, pour toutes les concessions accordées au chemin en dehors de la subvention. De fait le chemin sera, sans aucun doute, dès d'abord, un embarras considérable et une source de dépenses pour ceux qui doivent le construire. Ils devront créer le trafic sur leur ligne, l'encourager, faire de fortes dépenses pour le développer, et cela augmentera de beaucoup le coût de l'exploitation de la ligne. Les honorables députés de la gauche disent que ces messieurs construiront toute la ligne avec des traverses de tilleul et de peuplier; mais cela augmenterait de beaucoup les dépenses, et même plus, cela détruirait les profits, et ruinerait le chemin comme moyen avantageux de transport. Le relevé que je vais lire est comme suit:—

CHEMINS DE FER—COUT, PROPORTION PAR MILLE, DÉPENSES ET RESULTATS NETS, 1876.

IOWA.—(Construits) 3,090 milles.

Capital	\$ 53,304,151
Bons	47,495,900
Coût total	106,352,984
Profits nets	2,474,150

Coût par mille, \$34,000; Profits, pour cent., 2,40.

KANSAS.—(Construits) 2,123 milles.

Capital	\$33,736,937
Bons	55,954,000
Coût total	92,523,557
Profits nets	2,531,133

Coût par mille, \$43,100; Profits, pour cent., 2,76.

NEBRASKA.—(Construits) 643 milles.

Capital	\$ 3,954,800
Bons	14,811,948
Coût total	19,578,755
Profits nets	433,169

Coût par mille, \$30,400; Profits, pour cent., 2,22.

MISSOURI.—(Construits) 4,172 milles.

Capital	\$122,640,991
Bons	103,210
Coût total	228,458,579
Profits nets	7,073,604

Coût par mille, \$54,758; Profits, pour cent., 3,10.

DAKOTA.—(Construits) 261 milles.

Capital	\$11,500,000
Bons	1,200
Coût total	12,700,000
Profits nets	62,938

Coût par mille, \$45,000; Profits, pour cent., 1/2.

COLORADO.—(Construits) 763 milles.

Capital	\$17,989,300
Bons	22,615,800
Coût total	40,605,100
Profits nets	534,386

Coût par mille, \$40,000; Profits, pour cent., 1,91.

UTAH.—(Construits) 334 65 milles.

Capital	\$4,156,000
Bons	3,754,000
Coût total	8,217,000
Profits nets	651,051

Coût par mille, \$24,600; Profits, pour cent., 8.

Je puis expliquer cette moyenne considérable en disant que ces chemins sont presque tous à voie étroite aboutissant aux mines et payant des dividendes extraordinaires en proportion de leur coût. Ils sont presque tous de trois pieds de voie :

TEXAS.—(Construits) 2,031 milles.
Capital..... \$28,894,179
Bons..... 49,912,172
Coût total..... 79,037,900
Profits nets..... 3,413,069
Coût par mille, \$39,000; Profits, pour cent., 4.30.

ARKANSAS.—(Construits) 477 milles.
Capital..... \$8,906,900
Bons..... 7,379
Coût total..... 14,881,400
Profits nets..... 245,257
Coût par mille \$31,200; Profits, pour cent., 1.70

CALIFORNIE.—(Construits) 1 172 milles.
Capital..... \$13,469,400
Bons..... 30,584,000
Coût total..... 64,705,668
Profits nets..... 1,474,947
Coût par mille \$57,500; Profits, pour cent., 2.29

OREGON.—(Construits) 259 milles.
Coût total..... \$ 7,361,664
Profits nets..... 205,327
Coût par mille, \$28,400; Profits, pour cent. 2.71.

UNION PACIFIC.—(Construits) 1,149 milles.
Capital..... \$ 38,962,000
Bons..... 78,340,512
Coût total..... 115,214,588
Profits nets..... 7,618,618
Coût par mille, \$102,700; Profits, pour cent 6.62.

Donc ce chemin qui, d'après les honorables messieurs de la gauche avait été construit avec des traverses de tilleul ou de peuplier a rapporté deux ans après sa construction la somme de \$102,700.

CENTRAL PACIFIQUE.—(Construits) 1,491 milles.
Capital..... \$83,312,680
Bons..... 142,630,283
Coût total..... 257,845,871
Profits nets..... 11,761,160
Coût par mille, \$172,000; Profits, pour cent., 4.60.

LOUISIANE.—(Construits) 868 milles.
Capital..... \$21,758,650
Bons..... 27,391,615
Coût total..... 48,198,667
Profits nets..... 1,084,267
Coût par mille, \$55,500; Profits, pour cent., 2.25

MINNESOTA.—(Construits) 1,780 milles.
Capital..... \$39,509,529
Bons..... 45,728,850
Coût total..... 79,754,296
Profits nets..... 1,243,891
Coût par mille, \$45,600; Profits pour cent., 1.55.

WISCONSIN.—(Construits) 3,116 milles.
Capital..... \$52,796,744
Bons..... 60,698,677
Coût total..... 111,728,249
Profits nets..... 3,751,754
Coût par mille, \$35,800; Profits, pour cent., 3.20.

ILLINOIS.—(Construits) 10,340 milles.
Capital-action..... \$220,137,041
Bons..... 184,107,625
Coût total..... \$415,777,140
Profits nets..... 20,908,609
Coût par mille, \$40,000; Profits, pour cent., 5.

Cet Etat a donné une subvention très-considérable en capital et en obligations, \$415,777,140; cependant l'honorable monsieur déclame fortement contre une subvention de \$25,000,000 donnée par le gouvernement du Canada. Les prix du transport sont beaucoup plus réduits dans cet état que dans n'importe quel autre, excepté sur le New-York Central, je crois. Relativement au système de chemin de fer de l'Illinois, je crois savoir que lorsque ce système a été largement développé, tout l'argent pour construire ces chemins de fer a été fourni par des capitalistes de l'est, et il n'y avait pas assez de capital souscrit à Chicago pour donner le droit de vote aux directeurs locaux.

INDIANA.—(Construits) 4,781 milles.
Capital-action..... \$ 89,022,267
Bons..... 100,029,041
Coût total..... 194,409,511
Profits nets..... 4,036,018
Coût par mille, \$40,000; Profits, pour cent., 2.60.

M. PLUMB

MICHIGAN.—(Construits) 3,832 milles.
Capital-action..... \$ 55,638,171
Bons..... 83,206,008
Coût total..... 139,968,083
Profits nets..... 4,737,257
Coût par mille, \$41,800; Profits, pour cent., 2.93.

OHIO.—(Construits) 7,195 milles
Capital-action..... \$213,570,279
Bons..... 194,290,128
Coût total..... 373,944,388
Profits nets..... 14,076,999
Coût par mille, \$52,000; Profits, pour cent., 2.65

Depuis cinq ans une réduction constante s'est opérée dans le prix de transport au Massachusetts, qui peut être raisonnablement pris comme point de comparaison pour les Etats du nord-est, une réduction de \$3 par tonneau par mille en 1871 à \$2.04 en 1876. Les prix de transport de l'Ohio, sont en moyenne, pour les Etats de l'ouest, de \$1.82 à \$1.12. Les prix de transport de New-York pour les Etats du milieu, de \$1.77 à \$1.19. En 1876, tout le capital placé dans les chemins de fer aux Etats-Unis a réalisé un profit net de trois pour cent. Je crois qu'un peu de familiarité avec des chiffres comme ceux-ci, enseignerait probablement aux honorables messieurs qu'il y a beaucoup dans les faits et très peu dans la théorie. J'ai lu des relevés qui démontrent qu'il y a plus de \$200,000,000 de placés dans les chemins de fer dans une très petite partie des Etats de l'ouest, qui sont sillonnés en tous sens par des chemins, et que ces chemins ont coûté une moyenne de près de \$40,000 par mille.

M. MILLS. Avec des valeurs factices.

M. PLUMB. L'honorable monsieur peut probablement nous dire comment le stock a été lancé; cela n'affaiblira pas mon argument. Ces chemins de fer dans la prairie ont coûté en moyenne \$40,000 par mille, et au moment actuel, ils ne rapportent pas plus que de 2½ à 3 pour cent. Des fortunes énormes ont été gagnées par quelques personnes; il y a eu de lourdes pertes qui ont été essayées par la masse de ceux qui avaient placé leur argent dans ces entreprises de chemin de fer, mais les avantages énormes que le public en a retirés ont fait plus que compenser toutes les pertes individuelles qui ont été encourues. Les conditions imposées aux compagnies de chemin de fer sont telles qu'il leur faut faire la besogne et la faire au prix le plus bas auquel elles peuvent transporter les marchandises. C'est là une assertion qui ne saurait être mise en doute par aucun homme dont l'opinion a quelque poids, sur les questions de chemin de fer, et elle fait disparaître toutes les difficultés qui ont été soulevées au sujet de ce contrat, dans le but de jeter de la poudre aux yeux du peuple. On a prétendu que le gouvernement devait construire lui-même le chemin de fer à travers les prairies. Les honorables messieurs ont subitement découvert que c'était là une chose très facile à faire; qu'un grand nombre de capitalistes attendent impatiemment et ont grande envie d'entreprendre les travaux maintenant que des personnes responsables s'en sont chargées de bonne foi. Ils disent que c'est une folie de sacrifier des subventions aussi considérables pour cette entreprise, que le gouvernement devrait se borner tout simplement à construire la section des prairies, à seule fin, si je comprends bien l'argumentation du chef de l'opposition, d'alimenter le chemin de fer *Northern Pacific* et d'arriver finalement à faire transporter le trafic de nos propres territoires dans les territoires des Etats-Unis. Nous avons acquis quelque expérience dans l'exploitation de nos propres chemins de fer. Quelques chiffres indiqueront la condition du chemin de fer Intercolonial alors qu'il était sous le contrôle des honorables messieurs qui sont maintenant si désireux de contrôler les affaires du pays. En 1876, le coût total de ce chemin, y compris l'équipement était de \$35,131,134.25, intérêt à cinq pour cent, \$1,756,556.71. En 1877, le coût était de \$35,682,249, intérêt, \$1,124,112.15. Le coût total en 1880, y compris

l'équipement était de \$38,365,719.60, ce qui avec l'intérêt depuis 1876, s'élevait à \$45,526,327.34. La perte sur l'exploitation du chemin pour l'année expirée le 30 juin 1877, a été de \$507,228.10, et l'intérêt à cinq pour cent pour trois ans a été de \$76,084.23. Pour l'année expirée le 30 juin 1878, la perte sur l'exploitation a été de \$432,326.78; pour l'année expirée le 30 juin 1879, la perte a été de \$716,083.54, et l'intérêt pour un an à cinq pour cent, \$35,804.74. Jusqu'à cette époque, ainsi qu'on peut le voir, les économies des honorables messieurs de la gauche avaient été passablement épuisées, et l'administration extravagante et imprudente du ministre actuel des Chemins de fer, avait commencé à produire ses effets dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. La conséquence a été que la perte pour l'année expirée le 30 juin 1880, a été de \$17,131.23 contre \$716,083, pour l'année d'au paravant, \$438,000 pour l'année avant celle-là et \$57,000 pour l'année qui avait précédé cette dernière.

De peur que ces chiffres soient mis en doute, je vais citer une autorité qui ne sera pas contredite par les honorables messieurs de la gauche, celle d'un homme dont les antécédents sont bien connus, et qu'on ne soupçonnera pas d'avoir fourni un état plus favorable à notre parti qu'à l'autre. Le rapport de l'auditeur-général pour 1880 contient les chiffres suivants : Les recettes de l'Intercolonial, du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et de l'embranchement de Windsor pour 1880, ont été de \$1,739,137.25; les dépenses d'exploitation de \$1,851,489.26, laissant une perte de \$112,352.01. Augmentation des recettes en 1880, \$319,181; diminution des dépenses pendant la même année, \$382,007.08. La dépense totale de l'exploitation des chemins de fer fédéraux en 1879 ont excédé le montant des recettes de \$112,352, et en 1874, sous l'administration économique de l'honorable monsieur de la gauche, elles étaient de \$813,540, laissant en faveur de 1879-80, comparée à 1873-74, \$701,088.73, somme qui doit être portée au crédit du gouvernement imprudent, extravagant et imprévoyant qui a succédé à l'administration économique de l'honorable monsieur. J'ai ici un mémoire qui jettera quelque lumière sur la manière dont le gouvernement des États-Unis a agi relativement aux concessions de terres et aux privilèges et immunités qu'il a accordés aux chemins auxquels il est venu en aide. Il y a au Texas un chemin appelé le chemin de fer Corpus Christi, Santiago et de la Rivière-Rouge, et vu que cet État a été recommandé à l'attention du public par l'honorable chef de la gauche, je vais commencer par démontrer la grande libéralité avec laquelle cet État agit vis-à-vis des compagnies de chemin de fer. L'état du Texas a accordé à ce chemin qui est un chemin à voie étroite, 16 sections de 640 acres chacune, quelque chose comme 10,000 acres par mille. Le chemin de fer de Flint et du Père Marquette dans le Michigan a reçu 3,840 acres comme subvention supplémentaire seulement sur 283 milles d'une ligne locale. C'était tout simplement un don gratuit vu que ce n'est pas une ligne à parcours total, et qu'elle n'a pas de droit particulier à la libéralité publique. Le chemin de fer de Grand Rapids et-Indiana, a reçu 1,160,000 de terres pour 446 milles de chemin de fer. Le chemin de fer Missouri et Pacific, pour 425 milles a reçu de l'État un bonus de \$2,000,000. Le chemin de fer de Nouvelle-Orléans et Mobile, long de 141 milles, a reçu de l'État de la Louisiane 3,000,000 d'acres de terres, tandis que le gouvernement a souscrit \$2,500,000 et a endossé des obligations de seconde hypothèque au montant de \$12,500 par mille, et la ville de la Nouvelle-Orléans a accordé à perpétuité, l'usage du terrain de la gare, valant \$1,000,000. Le Mississippi et l'Alabama l'ont exempté de toute taxe, pour toujours. Ce sont-là des octrois pour un seul chemin de fer. Le chemin de fer Orléans, Baton-Rouge et Vicksburg au terminus oriental du Texas Pacific a reçu 20 sections de terres par mille avec le privilège de les choisir sur 40 milles de chaque côté de la ligne. Il avait un capi-

tal de \$5,000,000 avec des obligations au montant de \$30,000 par mille. Le chemin de fer American Fork de Deer Creek à l'Utah, a reçu une forte subvention de cet État, quoique les rampes fussent de 297 pieds par mille et les rayons de courbure de 129 pieds par mille. Ils ne regardent pas les rampes et les courbes de la même manière que les honorables messieurs de la gauche, qui ne connaissent réellement pas grand-chose relativement à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. Le chemin de fer West Wisconsin, long de 177 milles, a reçu 6,400 acres par mille et a été exempté de taxe pendant 20 ans. Le Wisconsin Central, 325 milles, a reçu 800,000 acres. Le chemin de fer du lac Supérieur et Mississippi, 160 milles, a reçu 920,000 acres. Le chemin de fer de Sioux City et Saint-Paul, 121 milles, a reçu 727,000 acres de terres. Le Southern Minnesota a reçu 368,274 acres. L'Illinois Central, 455 milles a reçu 2,595,000 acres et l'État lui a accordé cette concession à condition que le chemin de fer paierait 7 pour cent sur ses profits bruts. C'était dans le centre d'un état peuplé, et il n'y avait pas de risques à courir pour y attirer une population, et le chemin a été prospère dès le commencement, cependant il a reçu de l'État cette étendue considérable de terres, qui avait été cédée à l'État par les États-Unis. Le paiement de sept pour cent sur les profits bruts a été le prix payé à la législature d'État pour la concession. Le chemin Atchison, Santa Fé et Topeka, 470 milles, a reçu 6,400 acres par mille. L'Orégon et Californie, 200 milles, a reçu 35,000 acres par mille. Le chemin Houston et Texas, 50 milles, a reçu, 10,210 acres par mille. Le Gulf, Colorado et Santa Fé, 45 milles, a reçu 16 sections d'environ 11,000 acres par mille. Le Burlington Missouri et Nebraska, 239 milles, a reçu 2,462,208 acres. Le Saint-Joseph et Occidental, 227 milles a reçu 599,000 acres. Le Mobile et Ohio, 472 milles, a reçu 856 sections par mille. Le Texas et Pacific, de Shreveport à San Diego, 1515 milles, qui est un nouveau chemin à travers les Montagnes Rocheuses, a reçu du gouvernement des États-Unis 9,520,000 acres de terres, et du Texas 18,000,000 d'acres. Le Missouri, Kansas et Texas, 786 milles, a reçu 6,817,742 acres. Le St. Louis et Iron Mountain, 604 milles a reçu 1,800,948 acres. Le chemin International et Great Northern, 236 milles de la ligne-mère et 283 milles d'embranchements, a reçu 5,000,000 d'acres de terres exemptes de taxes pendant 25 ans. L'honorable monsieur en a dit bien long à propos des rampes et des rayons de courbure des chemins de fer. Le chemin de Denver et Rio Grande, largement subventionné, a des rampes de 369 pieds au mille et atteint une élévation de 9,339 pieds au-dessus du niveau de la mer. Les États-Unis ont accordé aux chemins de fer du Pacifique, 20,000 acres par mille et ces chemins de fer ont reçu des États-Unis des secours pécuniaires, s'élevant, y compris l'intérêt à \$91,637,928. Aux autres chemins de fer américains il a été accordé en tout 37,504,087 acres de terres jusqu'en 1876, et au chemin de fer du Pacifique 150,281,766 acres. Je crois que les conditions de ce contrat qui ont été représentées comme excessivement monstrueuses peuvent être comparées très avantagusement avec les conditions accordées aux chemins de fer américains. Tous les chiffres employés par les honorables messieurs de la gauche au sujet de la valeur des terres sont employés d'après le principe de l'échelle mobile. Je crois que nous pouvons dire en toute sûreté que nous accepterons ces chiffres ou tous les autres chiffres qu'il leur plaira de nommer, comme la valeur de nos terres; mais nous devons insister pour que, lorsqu'ils citent leurs chiffres, ils nous permettent d'y joindre l'assertion suivante : Si nous donnons 25 millions d'acres, ils ont offert de donner 50,000,000 d'acres, et si nous donnons \$25,000,000, ils ont offert \$10,500 par mille, ou, y compris la demande au bout de vingt-cinq ans, dont l'enchère, Foster nous donne un exemple, \$17,500 par mille, et chaque député qui siègeait à la Chambre de 1874 à 1878 comme partisan de l'ancienne

administration a accepté ces conditions. Le gouvernement d'alors a demandé des soumissions à ces conditions et il aurait été obligé de conclure un contrat et d'entreprendre de construire le chemin à ces conditions si elles eussent été offertes comme la soumission sérieuse la plus basse. Aucun député qui siégeait à droite, de 1874 à 1878, ne peut échapper à cette responsabilité. Quels que soient ses efforts pour avaler ses principes, le public ne lui permettra pas de les digérer. Je crois avoir prouvé que les messieurs qui occupent actuellement les banquettes de l'opposition, étaient sincères dans leur intention de construire le chemin de fer, conformément aux conditions stipulées avec la Colombie anglaise. Cela est démontré par les paroles de l'ex-ministre des Finances lorsqu'il a essayé de négocier son emprunt en Angleterre, et lorsqu'il a assuré au public anglais que le pays remplirait ses engagements, et qu'en conséquence son crédit n'était pas ruiné. L'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), en 1875, je crois que c'est vers l'époque où l'honorable monsieur qui est maintenant le chef de l'opposition, après avoir poursuivi une carrière très vagabonde dans l'appui qu'il donnait à cet honorable monsieur était sur le point d'entrer de nouveau dans le ministère, s'est servi du langage suivant qui n'a pas encore été cité :

“ L'année dernière nous avons fait voter un crédit se montant comme on le verra, à environ deux millions et demi de piastres. A cette époque nous étions très incertains sur la question de savoir quels arrangements seraient faits avec la Colombie anglaise. Nous nous proposons alors si nous pouvions conclure un arrangement satisfaisant avec cette province pour une prolongation du délai, conformément aux négociations entamées, de procéder immédiatement à la construction du chemin depuis Esquimaux jusqu'à Nanaïmo, et dans ce cas une forte dépense aurait été nécessaire, vu que nous aurions exécuté une grande partie des travaux, y compris la pose des rails sur cette partie du chemin pendant l'année fiscale. Ces arrangements, toutefois, ne furent jamais conclus, et quoiqu'un arrangement ultérieur ait été fait, en vertu duquel cette entreprise sera continuée, à cette époque il n'y avait rien pour nous justifier de notre part le refus de faire tous les préparatifs qui pourraient être nécessaires dans le cas où l'on en serait arrivé à une entente quelconque avec cette province.”

Qu'a-t-il fait ensuite ? Il a expédié des rails sur l'île et plus tard, à la veille des élections de 1878, il a fait transporter ces rails sur la terre ferme. Pourquoi a-t-il fait cela ? Ses partisans peuvent-ils affirmer qu'il s'est abaissé jusqu'à transporter ces rails sur la terre ferme dans le but d'influencer l'élection dans la Colombie anglaise. Je crois qu'il a agi de bonne foi à ce sujet, et qu'il avait l'intention de remplir ses engagements vis-à-vis de la Colombie anglaise. Mais la question qui est maintenant devant nous est une question de l'avenir, une question de la plus haute importance. Nous sommes appelés ici à une autre date qu'à l'époque ordinaire des sessions, pour considérer la question la plus importante et la plus grave, qui puisse être présentée en une seule mesure au peuple du Canada, une question qui doit affecter ses destinées pendant tous les temps à venir, et je regrette de dire que les députés de la gauche ont entrepris la considération de cette question, remplis de préjugés et d'esprit de parti, qu'ils sont venus ici décidés à condamner le contrat en s'appuyant sur des déclarations qu'on a fait circuler pendant les quelques mois qui viennent de s'écouler, et sans savoir le moins du monde quelles étaient les conditions de cette convention. Quels renseignements pouvaient alors avoir ces assemblées dont les opinions ont été citées et doivent être citées ; dont les pétitions doivent être présentées ici, pétitions qui ont été rédigées par le caucus de l'opposition dans l'enceinte du parlement même, et qui ont été répandues à profusion, exactement comme les résolutions qui ont été faites et mises entre les mains d'hommes qui ont spontanément assisté à ces assemblées et ont spontanément présentées ces résolutions qui avaient été coupées et séchées avant de quitter le capitale ? Que devons-nous penser du jugement porté par ceux qui avaient été d'avance poussés par la force aveugle de l'opposition à s'engager à préjuger cette question. Je dis que nous sommes ici pour un but plus noble que celui qui con-

M. PLUMB

siste à discuter des questions de parti ou à fomenter des divisions de parti, et j'ai été peiné de voir le chef de l'opposition donner le ton aux arguments que nous devons entendre de la part des députés de la gauche. Chacun d'eux s'est levé de son siège et a récité comme un perroquet la leçon qui lui avait été enseignée par le chef de l'opposition. Chaque argument a été répété avec monotonie. Les mêmes assertions ont été faites par l'honorable monsieur, sur les hustings pendant l'agitation inoffensive qui a été faite dans l'ouest de l'Ontario. Nul d'entre eux n'a traité la question, avec cette impartialité que son importance demande, et dans un esprit de patriotisme. Il me semble, et il doit sembler au public, que le patriotisme est noyé dans l'esprit de parti. Je regrette de dire que ce spectacle nous a été offert chaque année, car ces messieurs ont été rélégués par les événements de 1878, dans l'humiliante position qu'ils occupent maintenant : celle d'un parti ruiné, conduit à sa destruction surtout par les hommes qui l'entraînent encore plus avant dans le bourbier de l'abâtardissement ; et je ne vois pour ce parti, ni régénération, ni espoir possible tant qu'il se cramponnera, aveuglément, obstinément, avec persistance et maladresse à la ligne de conduite qu'il a suivie et qui l'a conduit à la ruine qu'il mérite. Quelle est l'alternative ? Nous devons accepter cette proposition que je considère comme très raisonnable ; mais qui n'est pas exactement tout ce qu'un homme pourrait faire, s'il avait le pouvoir de conduire un marché tout seul et tout à son avantage sans qu'il y ait personne de l'autre côté pour lui nuire ; mais c'est un marché que je crois avoir été fait consciencieusement par les chefs de notre parti, dans l'intérêt du pays, et qui, je crois se recommandera de plus en plus, à mesure qu'il sera étudié et discuté par la Chambre, au jugement calme et exempt de préjugé du peuple du Canada. Je dis que nous devons l'accepter. Sinon, que ferons-nous ? Nous voterions non confiance dans les hommes qui dirigent la grande majorité de la Chambre des Communes et nous nous jetterions dans les bras de nos amis de la gauche ; nous aurions une répétition des bêtises qui ont augmenté d'année en année durant les années 1874, 75, 76, 77 et 78 jusqu'à ce que l'aurore de la régénération commençât à luire, des bêtises désastreuses qui ont jeté le pays dans des difficultés dont il se débarrasse lentement, et nous serions rejetés en arrière, nous ferions machine en arrière, nous nous remettrions au pouvoir du maître-à-déficits, nous nous remettrions entre les mains des messieurs qui ont donné les entreprises de chemin de fer avant d'avoir étudié un seul pied de la ligne ainsi donnée à l'entreprise ; nous nous remettrions entre les mains d'hommes qui se sont présentés au pays et ont demandé le renouvellement du mandat que le peuple leur avait aveuglément confié dans l'espoir qu'ils construiraient la partie occidentale du chemin de fer du Pacifique à raison de \$24,500 par mille, lorsque les archives du département des travaux publics prouvaient à l'évidence qu'elle coûtait de \$37,000 à \$40,000 par mille, et encore était-elle mal construite ; nous nous remettrions entre les mains des messieurs qui sont restés les bras croisés et qui ont dit qu'ils étaient la mouche du coche, et qu'il fallait que le Canada courût à sa ruine, parce qu'ils ne pouvaient pas tendre la main à nos industries périllicieuses. C'est là l'alternative.

D'un côté, nous croyons que nous remplissons nos devoirs vis-à-vis de notre pays lorsque nous employons tous les moyens en notre pouvoir pour faire accepter ce contrat ; et pour ma part, je crois que je puis justifier ma conduite auprès de mes commettants et du peuple de l'Ontario. Je suis prêt dès aujourd'hui, à discuter ce contrat clause par clause, et à rencontrer sur les hustings publics, tout membre de l'opposition qui voudra m'inviter à le rencontrer, et je ne crois pas qu'il y en ait un grand nombre qui désireront le faire. Je le défendrai clause par clause, et ligne par ligne sous la forme où il est actuellement présenté à la Chambre, et je crois que ces messieurs qui nous combattent, se trompent aussi grossièrement lorsqu'ils croient que le peuple est avec eux,

qu'ils se trompaient en 1878, lorsqu'ils se sont jetés les yeux fermés en bas du précipice, et qu'ils prétendaient la veille de l'élection qu'ils gagneraient 13 sièges dans l'Ontario où ils en ont perdu 38.

Je crois que la reconnaissance du peuple de l'Ontario est due aux efforts infatigables de mon très honorable ami, (Sir John A. Macdonald) depuis le jour où l'acte du grand homme d'état qui nous a donné les grands territoires du Nord-Ouest, pour une simple chanson—£300,000 sterling, un ou deux centins par acre.—Depuis ce jour nous lui sommes reconnaissants pour sa prévoyance, et pour le plan qu'il a mûri et qu'il nous soumet aujourd'hui. Je crois qu'il a raison de dire qu'il consent volontiers à ce que ce chemin soit son monument. Je crois que le peuple du Canada répondra à son appel lorsqu'il comprendra quel sera le résultat de l'arrangement qu'il a fait, il répondra à son appel et l'appuiera comme il y a répondu et comme il l'a appuyé en 1873.

Les honorables messieurs n'ont pas besoin de se féliciter de ce que leur temps approche. Je sais très bien que lorsqu'ils ont changé de chevaux au milieu de la rivière, et qu'ils ont donné un petit galloway écossais à poils quelque peu rudes et passablement dur de bouche, peut-être, et qui clochait bien parfois, mais qui en somme faisait sa besogne avec courage et fermeté, pour un irlandais pur sang, prêt à prendre le mors aux dents et à refuser sa première barrière, ils croyaient être sur le point de réussir, mais ils se trompaient.

Il fait déjà de l'œil à nos crèches et geint pour avoir son picotin. Il y a du froment en Egypte mais ce n'est pas lui qui l'aura, et il lui faudra attendre à la barrière pendant plus que la durée du parlement actuel et plus que la durée d'un autre parlement, parce que lorsque trois années se seront écoulées, que nous aurons vu les effets de cet arrangement, que le peuple aura appris à le comprendre, qu'il aura répudié tous les sophismes dont l'honorable monsieur s'est servi avec une habileté qui lui permet de faire prendre les pires raisonnements pour les meilleurs; lorsque les échos qui ont été réveillés dans le pays sous son patronage et sous sa direction, auront cessé de se faire entendre aux oreilles du peuple—il y aura ce second mouvement de réflexion dont on a tant parlé, dont les honorables messieurs ont parlé pendant l'année qui a suivi les élections générales, et dont nous avons eu des exemples dans chaque élection partielle qui a eu lieu depuis.

J'aimerais à voir ces messieurs me démontrer par les rapports de ces élections qu'il s'est opéré une réaction; cette réaction est encore à venir et elle sera à notre avantage. Je crois que le malheur de ces messieurs, c'est d'avoir été obligés de jouer le rôle d'étoignois, forcés qu'ils étaient de combattre notre parti; c'est ce malheur qui a causé leur ruine, et c'est un malheur qu'ils ne peuvent éviter à moins qu'ils n'acceptent le pavillon parlementaire que l'honorable ministre des Chemins de fer leur a présenté, qu'ils reviennent au dernier moment, qu'ils se rangent avec nous en phalange compacte, votent pour ce contrat, et prouvent à l'univers, qu'au moins sur une question comme celle-ci, ils peuvent oublier les intérêts de parti. J'espère qu'à mesure que cette discussion se continuera, chacune des objections qui ont été soulevées sera expliquée. Ces objections ont sans doute rencontré quelques adhésions dans l'esprit de quelques-uns de nos amis, car nous ne prétendons pas être une majorité composée d'automates.

M. MILLS. Vous l'êtes cependant.

M. PLUMB. Nous prétendons être des hommes qui peuvent penser et raisonner sur des questions de ce genre, et nous avons l'intention de penser et de raisonner sur ces questions. Lorsque nous accordons notre appui à une mesure comme celle-ci, nous comptons l'accorder en hommes intelligents, et je crois que chaque point dans ce contrat peut être justifié dans ce pays et à notre propre satisfaction.

Je crois de plus que les honorables messieurs qui s'imaginent qu'il y aura la moindre différence de ce côté de la Chambre, dans l'appui que nous accorderons au programme de mon honorable ami, comptent sans leur hôte. Ils s'apercevront dans quelle erreur insigne ils sont tombés en essayant à se tromper eux-mêmes, et jusqu'à quel point ils ont échoué dans leur vaine tentative pour tromper le public.

M. MILLS se lève pour prendre la parole.

M. BLAKE fait remarquer que la chambre devrait s'ajourner vu qu'il est minuit.

Sir JOHN A. MACDONALD. Ce ne serait pas rendre justice à un homme occupant la position de l'honorable député de Bothwell (M. Mills), que d'insister pour qu'il prononce son discours à cette heure avancée, et en conséquence, je me rends à la demande du chef de l'opposition. en même temps je dois dire que ceci est une question qui demande à être décidée le plus promptement qu'il est possible de le faire sans empêcher que la question soit convenablement et complètement discutée. Si cette mesure doit devenir loi, qu'elle soit bonne ou mauvaise, le plus tôt elle deviendra loi, le mieux ce sera. J'ai donné avis ce soir qu'après les affaires de routine, la discussion sera continuée *de die in diem*. Mais je consens volontiers à la proposition qui donnera à l'honorable député de Bothwell l'occasion d'exprimer pleinement ses vues sur la question.

M. MILLS propose l'ajournement du débat.

Le comité s'ajourne et rapporte progrès.

La chambre reprend sa séance, et elle s'ajourne à 11:35 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, 5 janvier 1881.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRÈRE.

PÉTITIONS POUR BILLS PRIVÉS.

M. DREW propose que le délai fixé pour la présentation des bills privés étant expiré soit prolongé jusqu'à jeudi le 15 février.

Motion adoptée.

BILLS PRÉSENTÉS.

M. McCARTHY présente un bill (No. 10) à l'effet de faire disparaître les doutes quant à la véritable interprétation de la clause 12 de l'Acte du chemin de fer du Nord, de 1877.

Le bill est lu la première fois.

M. BEATY présente un bill (No. 11,) pour constituer légalement le chemin de fer des rivières Saskatchewan et de la Paix.

Le bill est lu la première fois.

COUR DE COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER.

M. McCarthy présente un bill (No. 12) à l'effet d'instituer une cour de commissaires des chemins de fer et de modifier l'acte refondu des chemins de fer de 1879.

M. BLAKE. Est-ce que ce bill doit s'appliquer au chemin de fer Pacifique?

M. McCARTHY. S'il a la bonne fortune d'être adopté par la Chambre, je suppose qu'il s'appliquera au chemin de fer qui doit être construit par le syndicat, comme aux autres. Le bill est le même, à quelques modifications près, que j'ai présenté pendant la dernière session. Je n'ai pas alors

demandé sa seconde lecture, parce que je considérais que, vu l'importance des intérêts qu'il affecte, il était prudent de donner au pays le temps d'étudier la loi projetée.

En somme, je crois que le bill a été assez bien accueilli. J'ai reçu plusieurs lettres me pressant de soumettre le bill à la Chambre pendant la session actuelle. Il a pour but de constituer une cour de commissaires de chemins de fer devant être nommés par le Gouverneur en conseil. La cour devra être composée de trois hommes dont l'un sera expert dans les questions de chemins de fer, un autre sera versé dans la connaissance de la loi, et les aptitudes du troisième ne sont pas déterminées. Ces commissaires auront le pouvoir de régler toutes les questions relatives au trafic, aux difficultés qui pourront survenir entre les compagnies de chemins de fer, et entre ces dernières et les municipalités ou les individus. L'intention est de transférer à la commission presque tous les pouvoirs que possède actuellement le comité des chemins de fer du Conseil Privé. Le bill est copié en grande partie dans le statut anglais qui est en vigueur depuis 1872 et qui, je crois, a donné satisfaction à tous, excepté aux compagnies de chemins de fer, quoique sans doute on a dû trouver à redire contre ses dispositions.

Je maintiens ici l'assertion faite par le vicomte de Sandon, tout récemment commissaire du bureau des travaux, qui a déclaré, comme membre du gouvernement de lord Beaconsfield, qu'il croyait que la loi avait donné satisfaction, et que le gouvernement se proposait prochainement, non-seulement d'étendre les dispositions de cette loi, mais de conférer des pouvoirs additionnels aux commissaires des chemins de fer. Voici ses paroles :—

“ Je dois rappeler à mon noble ami que nous avons déjà donné à entendre que le gouvernement attache une grande importance à la continuation des pouvoirs des commissaires des chemins de fer, lesquels, dans son opinion, sont très favorablement appréciés par la classe commerciale.”

Dans les états voisins, on s'est aussi beaucoup occupé de cette question. Un rapport précieux a été présenté à l'Assemblée de l'Etat de New-York, et les renseignements obtenus quant au système actuel et au besoin d'une loi à ce sujet y sont brièvement résumés. Entre autres sujets indiqués par ce comité comme ayant besoin de l'intervention de la législature, étaient ceux-ci :

“ Une unité convenable des prix de transport devrait être fixée. La pratique qui consiste à exiger plus pour une courte distance que pour un long parcours, devrait être défendue; l'établissement de prix inégaux de transport ou prix de faveur devrait être défendu; on devrait défendre de faire des prix secrets ou d'accorder des remises et des réductions à cet effet; et votre comité est d'opinion que la législature peut sans crainte aller jusque là sans empiéter sur la latitude d'administration que les gérants de chemin de fer doivent nécessairement posséder, et sans le moins du monde empiéter sur les droits acquis des compagnies de chemins de fer et sans compromettre ces droits.”

Et plus loin :

“ Il semble à votre comité que les torts qui existent peuvent être diminués sinon redressés, en introduisant dans la décision de ces questions un élément public qui apporterait aux intérêts publics une attention qu'ils ne reçoivent pas maintenant ainsi que la preuve le démontre; et à cette fin nous recommandons la nomination d'une commission qui devra être composée de trois individus ayant le pouvoir d'examiner les faits et de faire rapport.”

Ces extraits démontrent que les bills rapportés par ce comité, l'un en faveur d'une commission de chemins de fer et l'autre amendant la loi relative aux arrangements du trafic, ont été trouvés dignes d'être pris en considération. Vers le même temps, un bill semblable a été présenté au congrès et déferé à un comité. Je crois pouvoir dire que les inconvénients qui existent en ce pays relativement aux préférences indues exercées par les compagnies de chemin de fer, les arrangements injustes du trafic et les marchés secrets, sont moins considérables qu'aux Etats-Unis.

La Chambre se rappelle que l'année dernière, les compagnies étaient singulièrement empressées de pétitionner contre ce bill, et d'écrire contre ce projet de loi dans les journaux. J'ai lu plusieurs de ces articles, et je ne crois pas que les raisons invoquées contre ce bill aient beaucoup

M. MCCARTHY

de poids. Je ne prétends pas dire qu'il devrait y avoir dans ce bill rien qui fût de nature à confisquer la propriété des chemins de fer, mais nous devons nous rappeler que les chemins de fer sont aujourd'hui devenus les grandes artères du commerce. Ils ont remplacé les grands chemins de la reine, les anciens grands chemins qui étaient sous le contrôle de la couronne et du gouvernement; et il est absurde de dire que, parce que des individus ont construit ces chemins, ils doivent être au dessus et hors de l'atteinte de la législation et hors du contrôle du parlement.

Je crois que nous devons reconnaître que les droits qui ont été conférés aux compagnies de chemin de fer, sont exercés, comme tous ces privilèges devraient l'être principalement dans l'intérêt du public. C'est pour cela que je présente ce bill. Je dois dire que les questions qui, à mon avis requièrent l'intervention de la législature peuvent être résumées sous les chefs suivants: Il n'y a pas de doute que, dans un grand nombre de cas, les compagnies de chemin de fer exigent des prix exorbitants, et il n'y a pas de doute qu'elles le font contrairement aux lois existantes; mais nous n'avons aucun pouvoir pour faire exécuter la loi. Nous avons copié dans notre Acte des chemins de fer une disposition trouvée dans l'acte anglais à une date aussi reculée que 1845; mais par cet acte le gouvernement anglais donnait à la Cour des Plaids Communs, le pouvoir de mettre en vigueur les dispositions de la clause appelée la clause de l'égalité. Nous avons la clause de l'égalité en substance, mais nous n'avons aucun moyen de la mettre en vigueur. C'est là un fait qu'il suffit de constater je crois pour nous engager à agir à ce sujet. Ensuite, quant aux préférences indues, la plupart des honorables députés savent probablement que les compagnies de chemin de fer cherchent à faire tort, sinon à des individus du moins à certaines villes et villages, en accordant à d'autres villes et villages des prix de transport qu'ils refusent à d'autres qui y ont également droit.

Un exemple de ce fait est venu à ma connaissance personnelle. Une compagnie de chemin de fer entreprit de nuire à une compagnie rivale, qui transportait les marchandises par eaux, et menaça les promoteurs de l'entreprise rivale de nuire à la localité qui devait bénéficier de la baisse des prix de transport pendant l'été. Il n'est pas juste que les voituriers publics aient le pouvoir d'établir un tarif différentiel contre une ville et de le baisser en faveur d'une autre. Le montant énorme d'argent placé dans les compagnies de chemin de fer, pourrait être invoqué, peut-être, comme une raison pour que nous n'agissions pas envers elles de la manière que je propose. Traitons-les avec toute la tendresse possible.

Je ne crois pas que nous devions rien faire pour détruire leurs intérêts, mais je vois par les dernières statistiques des chemins de fer que sur \$360,000,000 ou environ, placés dans les chemins de fer ou les entreprises de chemins de fer, la population du Canada a fourni \$90,000,000, sous forme de subvention du gouvernement fédéral, des gouvernements des provinces ou des municipalités, et il me semble que nous devrions veiller à ce que cet argent ne soit pas employé de manière à nuire aux intérêts de ceux qui l'ont avancé. Les compagnies de chemins de fer peuvent léser considérablement les intérêts du public, soit en négligeant de prendre des arrangements convenables pour la prompte expédition du fret, soit en établissant un tarif trop élevé. A l'heure qu'il est, le public se trouve entièrement à leur merci; elles peuvent transporter le fret qui leur convient aux prix qu'il leur plaît de fixer, et on est obligé d'accepter leurs conditions.

L'opposition qu'elles dirigent contre les compagnies nouvelles et rivales est aussi une des raisons qui m'a engagé à soumettre ce projet de loi. Je demande à la Chambre de vouloir bien consentir à ce qu'il soit lu la première fois. Je ne doute pas que, lors de sa seconde lecture, les membres de cette Chambre représentant les intérêts des chemins de fer,

feront connaître leurs vues et j'aurai alors à dire quelque chose de plus pour soutenir ma proposition.

M. CASGRAIN. Ce bill affecte-t-il les arbitres officiels; dans ce cas comment seraient-ils remplacés ?

M. McCARTHY. Ce projet de loi n'a trait aucunement aux arbitres officiels. Son but est de transporter le pouvoir que possèdent maintenant les arbitres officiels au comité des chemins de fer du Conseil Privé.

Le bill est lu la première fois.

FONDS DE RETRAITE.

M. KEELER. Le gouvernement se propose-t-il de nommer un comité spécial pour s'enquérir de la situation du fonds des pensions de retraite et du fonctionnement de l'acte à ce sujet, comme cela a été proposé l'an dernier.

Sir JOHN A. MACDONALD. Le gouvernement n'a pas l'intention de nommer un comité spécial, car nous avons une commission royale qui terminera bientôt ses travaux sur la question de réforme du service civil ainsi que sur celle de la mise à la retraite. Le gouvernement doit attendre le rapport de la commission avant de pouvoir indiquer la ligne de conduite qu'il se propose d'adopter.

CANAL WILLIAMSBURG.

M. MACDONNELL (Lanark) présente une motion demandant copie du rapport de l'ingénieur établissant ce que coûterait l'augmentation de capacité du canal de Williamsburg.

Motion adoptée.

MOUTURE DU BLÉ EN ENTREPOT

M. WHEELER.

Motion :

“ Copie de tous les arrêtés du conseil et règlements officiels concernant la mouture du blé en entrepôt au Canada depuis le 14 mars 1879 ”

Le but que je me propose en présentant cette motion est d'obtenir des informations sur une question à laquelle les cultivateurs et les meuniers d'Ontario attachent la plus grande importance. Je désirerais obtenir des rapports exacts établissant quelle a été la quantité de blé importé au Canada seulement pour y être moulu, dans le cours de la période que j'ai mentionnée. Jusqu'à la dernière session aucun arrêté du conseil ne régissait l'importation du blé qui devait être moulu au Canada, c'est-à-dire que les meuniers pouvaient substituer et moudre d'autre blé, pour se mettre en règle avec la loi relative aux entrepôts de douane. Un ordre fut délivré enjoignant que le blé importé devait être exporté après avoir été moulu; il porte la date du 24 avril dernier. Je désirerais savoir de l'honorable ministre des douanes quels sont les moyens qu'il a adoptés pour s'assurer que le blé ainsi importé était converti en farine et exporté. On me dit que depuis que cet arrêté est en vigueur on peu importer le blé et le vendre, contrairement aux dispositions et aux intentions de l'arrêté du conseil. S'il en est ainsi, cet arrêté devrait être amendé car il porte un tort considérable à nos cultivateurs et meuniers de l'intérieur.

Les meuniers de la frontière peuvent profiter de cette importation de blé étranger et réaliser des profits au détriment de leurs concurrents de l'intérieur. Les meuniers de l'intérieur ne peuvent profiter des avantages de cet arrêté puisqu'ils ont à payer le transport par chemin de fer pour la réception du blé et ensuite pour l'expédition sur les marchés. Par exemple un meunier de Port Hope peut importer du blé et vendre avec bénéfice soit le blé lui-même, soit la farine qu'il en retire, ou bien l'exporter avec profits, tandis qu'un meunier de Peterborough aurait à payer cinq centins par minot pour amener le blé à son moulin et cinq

centins pour expédier la farine à la frontière, pour pouvoir faire concurrence au meunier de Port Hope. Ainsi donc le meunier de Peterborough se trouve entièrement privé des avantages de cet arrêté du conseil qui est injuste puisqu'il favorise spécialement les meuniers de la frontière.

En 1878, lorsque la question de l'imposition d'un droit sur le grain venant des États-Unis a été discutée pendant la campagne électorale, grand nombre de cultivateurs ont voté en faveur des candidats qui prétendaient que ce droit serait avantageux pour le pays; du reste l'appui qui leur a été donné a été suffisant pour les faire élire en grand nombre et changer l'administration. Le changement qui a placé le gouvernement actuel au pouvoir s'est produit immédiatement après les élections. La nouvelle administration a soumis son programme qui a été étudié par la Chambre, et c'est alors que grand nombre de meuniers de la frontière se sont rendus en députation auprès du ministre des douanes et ont obtenu cet arrêté leur permettant l'importation du grain. Les règlements ont subi quelques modifications, mais je ne puis les considérer comme parfaits, car je suis sous l'impression que le système actuel donne lieu à une grande injustice.

J'espère que l'honorable ministre des Douanes voudra bien faire connaître à la Chambre les moyens qu'il possède pour s'assurer que le blé importé est moulu et exporté.

On nous dit qu'on exige simplement un certificat de l'importateur. Les règlements devraient être plus sévères, on devrait exiger une obligation du propriétaire du moulin, comme garantie additionnelle. Il est presque impossible pour ces industriels de faire une déclaration établissant si leur farine est faite ou non avec du blé importé. Il faut donc de toute nécessité changer la loi afin de supprimer tous les doutes. Il n'y a que quelques meuniers sur la frontière qui aient profité du crédit de douze mois pour le droit de quinze centins par minot sur le blé importé. Avant de pouvoir obtenir livraison de ses marchandises, un marchand doit payer les droits comptant, tandis que les meuniers peuvent importer leur blé et le garder douze mois dans leurs moulins, en attendant qu'il se produise une hausse sur les marchés. On devrait introduire un changement de nature à placer tous les marchands sur un pied d'égalité. De plus la quantité de blé importé est calculée au taux de cinq minots par baril de farine. C'est ce qu'a avancé du moins mon adversaire aux dernières élections. Je puis me tromper, dans ce cas je serais prêt à me rétracter.

M. BOWELL—L'honorable député fait erreur en disant que l'arrêté du conseil exige cinq minots de blé par baril de farine, il n'en demande que quatre minots et trente-cinq livres.

M. WHEELER.—M. Gibbs, mon adversaire aux dernières élections dans le comté que je représente, a prétendu qu'on devait rendre un baril de farine par chaque cinq minots. Si tel était le cas un tiers du blé importé est entré en franchise et a remplacé les grains à bon marché, avoine, pois maïs, etc., des cultivateurs du Canada. Cela, je crois, est très injuste. La grande majorité des fermiers ont compris qu'un tarif était imposé sur tous les grains venant des États-Unis afin de leur permettre d'obtenir des prix plus élevés pour leurs céréales. Aujourd'hui les meuniers canadiens importent du blé américain, ce qu'ils n'avaient pas fait avant l'imposition de ce droit. Si l'arrêté du conseil était mis en force comme il devrait l'être, je pourrais comprendre les privilèges qui poussent aujourd'hui ces meuniers à importer du blé.

Durant les élections de 1878, et même aux dernières élections, les honorables députés de la droite ont prétendu que le droit sur le blé interdirait l'entrée du Canada au blé américain et que les meuniers seraient obligés de se fournir ici. On a cité le nom de M. Ogilvie, de Goderich, et d'autres meuniers, comme devant acheter du blé canadien en quantité considérable, ce qui aurait créé des marchés dans toutes les

villes et villages de cette province. Jusqu'à ces derniers temps nos cultivateurs étaient sous l'impression qu'on ne pouvait pas importer de blé au Canada sans payer les droits.

J'espère que l'honorable ministre des Douanes sera en mesure de donner à la Chambre des informations de nature à la convaincre qu'on ne peut pas importer de blé pour le vendre sur nos marchés sans acquitter les droits.

M. BOWELL. J'ai la conviction que la Chambre, et plus particulièrement les électeurs du comté d'Ontario-nord apprendront avec plaisir qu'il y a un nouveau converti aux principes de la politique nationale. L'honorable député aurait pu obtenir la plupart des informations qu'il demande s'il s'était donné la peine de lire les arrêtés du conseil publiés dans la *Gazette Officielle*. Je n'ai toutefois nulle objection à soumettre ces documents à la Chambre, afin de montrer les mesures prises par le gouvernement, relativement au blé en entrepôt.

Lors de l'introduction du tarif, la clause relative au blé entreposé pour être converti en farine et expédié sur les marchés étrangers a été acceptée, si j'ai bonne mémoire, par la droite et la gauche de la Chambre. Cette clause avait pour but d'aider les meuniers à se procurer du blé destiné à être converti en farine et ensuite exporté, afin que leurs moulins soient constamment en activité, comme auparavant.

L'arrêté du conseil pourvoyait à ce que tout le blé destiné à être moulu soit admis en entrepôt, et que la farine qu'il aurait produit ou son équivalent soit exportée. Pendant un certain temps, le blé était beaucoup plus cher dans les États de l'Ouest qu'au Canada, les meuniers de l'intérieur ou les cultivateurs d'Ontario n'eurent pas à se plaindre, mais dès que la baisse se produisit sur les marchés de l'ouest on représenta au gouvernement que lorsque le blé américain était transporté dans le pays et, dans certains cas, conservé longtemps,—dans d'autres il est immédiatement mis en vente,—jusqu'à la fin de l'année, époque à laquelle s'opère le règlement de l'entrepôt soit par le paiement des droits, soit par la production d'une pièce établissant que le produit de ce blé ou son équivalent a été exporté,—les meuniers profitent de cette concession pour exporter la farine fait avec le blé canadien au lieu de celle qui provient du blé américain. L'arrêté fut donc modifié et il pourvoit maintenant à ce que la farine provenant du blé importé soit exportée, et le meunier qui a fait l'importation doit présenter une déclaration établissant que la farine exportée est bien le produit du blé étranger.

Mais il s'est élevé quelque difficulté relativement à la farine expédiée en transit, par Boston ou Portland, pour les provinces maritimes, et nous avons jugé nécessaire d'exiger un certificat de l'expéditeur ou de l'agent à Boston établissant que la farine qui a été amenée au port et qui a été expédiée dans les provinces maritimes est celle reçue des moulins du Canada. Je ne vois pas que nous puissions adopter d'autres moyens pour nous assurer que la farine provient du blé importé, et si on enfreint l'arrêté du conseil, ce n'est qu'en faisant une fausse déclaration.

L'honorable député se plaint de ce que les meuniers de l'intérieur n'ont pas les mêmes avantages que ceux dont les moulins sont établis près des canaux, sur les bords des lacs ou sur les frontières. Avec un peu de réflexion, il se convaincra que le gouvernement ne peut dresser un arrêté qui soit de nature à faire disparaître la position désavantageuse dans laquelle les meuniers de l'intérieur se trouvent sous ce rapport. Il s'agit de facilités de transports et non de règlements de douane. Il est évident que si un commerçant se rend à Chicago ou à New-York pour acheter du grain qu'il fait moudre sur les bords du lac Huron, il n'aura pas à payer des frais de transport aussi considérables que les meuniers du comté d'Ontario-nord par exemple.

Si j'ai bien compris l'honorable député, il a dit également que les personnes important du blé, devraient se trouver dans la même position que le négociant qui importe des

M. WHEELER

marchandises et les met en entrepôt, et qu'il possède un avantage sur l'épicier ou le marchand de tissus. L'honorable monsieur fait erreur sur ce point. La loi permet au négociant qui importe des marchandises de les laisser deux ans en entrepôt, et si un article particulier n'est pas demandé sur le marché, il peut en s'adressant au gouvernement, qui refuse rarement des demandes de ce genre, obtenir l'autorisation de le laisser plus longtemps en entrepôt. L'importateur de blé n'a qu'un délai d'un an et l'on peut se demander s'il le serait pas à propos de le réduire à trois ou six mois. Le plus, si un commerçant a des marchandises en entrepôt, il lui est loisible de les exporter dans aucun temps, on en faisant la demande, sans avoir à payer de droits, tandis que l'importateur de grains n'a qu'un an pour acquitter les droits d'entrepôt.

L'honorable député dit qu'il y a des personnes qui n'avaient jamais importé de blé et qui en importent aujourd'hui. Je ne doute pas en effet, qu'il y ait aujourd'hui dans le pays un plus grand nombre de personnes lancées dans les affaires qu'il y a deux ou trois ans, et j'espère que cet état de choses se continuera dans l'avenir. Je ne vois nullement de quelle façon le gouvernement peut ou doit intervenir dans une question de ce genre. Les meuniers étendent le cercle de leurs affaires, d'autres entreprennent cette industrie, je ne vois là qu'un des nombreux bienfaits de la politique nationale.

M. WHEELER. J'ai voulu parler d'un des plus anciens meuniers de la province d'Ontario.

M. BOWELL. Très probablement ce monsieur qui, comme beaucoup d'autres commerçants, ne faisait que le commerce local, a réalisé des bénéfices assez considérables pour lui permettre d'entreprendre l'exportation en grand et il achète maintenant son grain dans les États de l'ouest. C'est là un cas que ne peut prévoir aucun tarif, aucun gouvernement, ni l'honorable député lui-même. J'espère que cet état de choses continuera, que les anciens meuniers, protégés par cette politique, étendront le cercle de leurs affaires et importeront assez de blé des États-Unis pour entretenir leurs moulins d'un bout de l'année à l'autre. S'ils le font, le tarif aura atteint un des buts pour lesquels il a été établi, et j'espère que les honorables députés de l'opposition ne diront pas que, dans ce cas, il a failli à ses promesses. En consultant les règlements, on se convaincra que le blé importé en ce pays doit être converti en farine et que ce doit être le produit de ce blé lui-même qui est exporté. S'il y a quelqu'infraction à ce règlement, et si le blé américain ou la farine fabriquée avec du blé américain sont mis en vente sur le marché canadien, le droit doit être payé à moins que l'importateur ne fasse une fausse déclaration.

M. MILLS.—L'honorable ministre dit qu'il y a certaines choses que le gouvernement se trouve dans l'impossibilité d'accomplir. Il est surprenant que, lors des dernières élections, les honorables messieurs n'aient pas admis cette incapacité. Ils ont prétendu que tout gouvernement qui ne corrigeait pas des effets de cette nature, qui n'assurait pas au cultivateur des prix rémunérateurs, remplissait le rôle de la mouche du coche.

M. BOWELL. Faites disparaître la distance entre Chicago et Toronto.

M. MILLS. Ce sont là des choses que l'honorable monsieur a promis d'accomplir. Les députés de la droite ont prétendu que leur politique aurait un effet rétroactif et que le programme conservateur recelait le secret qui pouvait régler toutes ces questions importantes. Ils semblent ne pas être à la hauteur de la tâche. L'honorable ministre admet qu'il y a des griefs que le gouvernement pourrait faire disparaître, des défauts qu'il pourrait faire disparaître, des défauts qu'il pourrait atténuer et que lui et ses collègues remplissent le rôle de la mouche du coche et sont au-dessous de la tâche.

Il prétend que le discours de l'honorable député d'Ontario Nord (M. Wheler) fournit la meilleure preuve possible que la politique nationale est encore populaire. Je ne crois pas que ce discours soit à l'appui de la politique nationale. Les honorables messieurs de la droite ont dit au peuple que les droits imposés sur les produits importés en Canada, étaient payés par le producteur étranger; si cela est vrai, ce droit de 15 centins par minot est payé par les agriculteurs de l'Ouest qui produisent ce grain dans l'Ouest. Pourquoi donc l'honorable monsieur essaie-t-il de soulager le meunier de droits qu'il ne paie pas? L'honorable monsieur a admis que la politique nationale ne s'appliquait point dans ce cas, puisqu'elle exige que s'il y a une exportation équivalente de blé canadien, il faut tenir compte des droits au producteur canadien. Mais la population canadienne ne peut consommer qu'une certaine quantité de blé, de même que certains messieurs ne peuvent manger qu'une certaine quantité d'ordures, et son appétit n'augmente pas proportionnellement à la quantité de blé importée en Canada. Nul doute qu'une partie considérable du blé importé de l'ouest est converti en farine, mais si cette farine entre dans la consommation, elle déplace une certaine quantité de blé récolté dans le pays, et la remplace au mépris de tout arrêté du conseil et de tout règlement de l'administration. Toutefois, ayant constaté que cette fraude a été pratiquée au détriment de la population du pays, l'honorable monsieur est disposé à modifier son arrêté du Conseil, et prescrit maintenant que le blé moulu sera exporté. Je suis heureux de voir que les honorables messieurs de la droite ne veulent plus rester stationnaires, mais qu'ils entrent dans la voie du progrès, parce que la population n'est pas satisfaite des règlements établis, et je crois qu'ils ne parviendront pas à donner satisfaction générale, tant que les dispositions nuisibles, adoptées par l'honorable monsieur et ses collègues, relativement aux droits sur les céréales,—n'auront pas été biffées de nos statuts.

M. ORTON. L'honorable député de Bothwell attribue fort mal à propos, au parti conservateur, un programme qu'il n'a jamais adopté. Quand ce parti en a appelé au pays, il n'a jamais prétendu pouvoir régler le prix du blé et empêcher le marché de Liverpool d'exercer une certaine influence sur le prix du grain en Canada; mais il a prétendu qu'il pouvait conserver aux cultivateurs canadiens le marché canadien pour leur blé et leurs grains. Je crois pouvoir clairement prouver que le programme du gouvernement actuel a eu le résultat que nous en attendions. Pour la première fois dans l'histoire du Canada, le blé de printemps commande un plus haut prix que le blé d'automne. Toutes les personnes qui ont suivi les cotes du marché, savent que le prix du blé de printemps s'est maintenu à 10 ou 15 centins au-dessus de celui du blé d'automne, depuis le mois de mai dernier, époque à laquelle les effets de la politique nationale se sont réellement fait sentir.

Et pourquoi les cultivateurs du Canada profitent-ils de cette hausse des prix? Simplement, parce qu'il y a un droit de 15 pour cent sur le blé importé au Canada. Nous savons très bien que la farine consommée en Canada est de la farine de blé de printemps, que nos meuniers qui désirent se maintenir sur le marché local, doivent se procurer du blé de printemps, et que ce tarif a eu pour résultat de leur assurer l'approvisionnement de farine de toute la population du Canada. Quand nous n'en avons pas assez, il nous faut, il est vrai, en importer des États-Unis, et nul doute qu'il en a été importé une grande quantité qui a payé les droits. Mais le fait que le blé du printemps commande un plus haut prix que le blé d'automne, est une preuve concluante que nos cultivateurs ont tous les profits du marché local.

M. KILLAM. Depuis 1878, je n'ai jamais entendu les ministres expliquer d'une manière satisfaisante, les avantages que produisent les droits imposés sur les blés d'importation. L'honorable préopinant semble croire que les culti-

vateurs en ont profité d'une certaine manière; mais les honorables ministres ne nous ont jamais donné aucune raison logique ou commerciale de l'imposition de ces droits. L'honorable ministre des douanes a pris à partie l'honorable député d'Ontario Nord, à l'occasion des observations que ce dernier a faites. J'ai compris qu'il se plaignait de l'injustice du tarif à l'égard des commerçants de grain, qu'il trouve mauvais que les meuniers d'une certaine section du pays ne jouissent pas des mêmes avantages que ceux d'une autre section. Ma faible intelligence ne saurait comprendre quels avantages les meuniers peuvent, en thèse générale, retirer des droits sur le grain. Avant l'inauguration de la politique nationale, nous avions parfaitement le droit d'importer du grain des États-Unis, de le mouler ici et de l'exporter sans aucune restriction. Comment se fait-il que, tout en essayant d'induire les commerçants des États-Unis à transporter du grain en passant sur notre territoire, le gouvernement, agissant d'après des notions tout-à-fait incompréhensibles aux commerçants, mette des restrictions à ce commerce? C'est ce que je voudrais bien entendre expliquer. Je crois à l'avenir du pays, je crois à la prospérité dont le pays est déjà redevable et devra encore au commerce de transport des grains de l'ouest, et c'est pour cela que je voudrais voir toutes ces restrictions enlevées. Je crois aussi que le parti qui montrera le plus de patriotisme est celui qui donnera la plus grande latitude à cette industrie et à toutes les autres.

M. BOWELL. L'honorable monsieur voudrait-il dire à la Chambre quelles sont les restrictions au commerce de transport qui empêchent les Américains d'expédier leur blé par la voie du Saint-Laurent.

M. KILLAM. Je dis que les restrictions imposées par l'honorable monsieur suffisent pour empêcher que le grain soit moulu en entrepôt.

M. BOWELL. C'est une autre question.

M. KILLAM. Je prie l'honorable monsieur de nous faire voir quel bénéfice le pays peut retirer des droits imposés sur le blé américain. Je prétends que les droits sur le grain n'ont aucune raison d'être. Sans profiter aux cultivateurs, ils constituent un obstacle au commerce. En voici un exemple: Deux navires chargés de grains venant de l'ouest ont subi des avaries sur le Saint-Laurent; ces avaries étaient dues à notre climat ou, peut-être, à quelque négligence de notre part. Quelle compensation a donné le tarif aux marchands qui expédiaient ainsi leur grain par voie du Canada? Ils ont perdu les trois quarts de leurs cargaisons par des causes naturelles, et ce paternel gouvernement, agissant d'après la politique nationale, a confisqué le reste. Je ne veux pas entrer dans la discussion du tarif pour le moment; mais je veux en appeler aux honorables ministres pendant qu'il est encore temps de faire disparaître ces droits inopportuns sur les grains pour permettre, sans restrictions, l'envoi des grains de l'ouest en Europe par le territoire canadien.

M. BOWELL. Je ne discuterai pas les droits sur les grains. Mais je veux dire à l'honorable monsieur qu'à l'époque où il n'y avait pas de droits sur le blé et le maïs, on imposait plus de restrictions qu'aujourd'hui aux marchands qui faisaient le transport de ces grains par voie du Saint-Laurent. On n'exige plus que le grain soit mis en entrepôt à Kingston, puis à Montréal, avant qu'il soit chargé sur les vapeurs océaniques. Sitôt que les marchands engagés dans ce commerce, eurent signalé ces inconvénients au département des douanes, le gouvernement s'est empressé de leur épargner tous les tracés et tous les ennuis en exigeant une entrée simple pour toute l'année, en sorte qu'ils ne sont plus forcés d'avoir un agent à Kingston et un autre à Montréal. L'honorable monsieur (M. Killam) parle des restrictions qui entravent le commerce de transport de l'ouest par le Saint-Laurent; mais je dois lui dire à cet égard, sans la moindre intention de l'offenser, qu'il n'a pas

lu les règlements et parle de choses pour lui parfaitement inconnues.

M. KRANZ. Les honorables messieurs de la gauche essaient encore de démontrer que la protection est illusoire pour les cultivateurs. J'ai des intérêts dans une minoterie d'Ontario, et je puis dire que nous payons toujours 3 ou 4 centins de plus par minot de blé canadien, comparativement à ce que nous payons pour le blé américain de même qualité. Ces 3 ou 4 centins constituent un profit extra pour les cultivateurs de nos environs, profit qu'ils n'auraient point si les droits sur le blé n'existaient pas. La farine manufacturée en entrepôt avec le blé américain, nous l'expéditions en Angleterre, et pour approvisionner nos pratiques sur le marché local, dans notre propre ville et dans les provinces maritimes, il nous faut acheter du blé canadien à un prix plus élevé, et le cultivateur canadien profite de cette augmentation de prix.

M. McLENNAN. L'honorable député de la gauche qui a parlé en dernier lieu, (M. Killam) a prétendu prouver que le trafic du Saint-Laurent est considérablement entravé pour le tarif. Il serait déplorable que ces règlements pussent porter préjudice aux cultivateurs ou au trafic. Cet honorable monsieur sera heureux d'apprendre ce que je vais lui communiquer d'après un état qui m'a été envoyé, il y a quelques jours, du bureau de la commission du havre de Montréal, relativement aux revenus de ce port durant l'année qui vient de finir. Je suis heureux de constater que les droits perçus à Montréal sous l'opération du tarif de l'an dernier—et j'espère que l'honorable monsieur tiendra compte de tout—sont de \$60,000 plus élevés que l'année précédente. En 1879, les perceptions s'élevaient à \$265,000 et, en 1880, elles ont atteint \$325,000. L'augmentation s'est manifestée dans le commerce de transport maritime. En 1879, le trafic local a produit \$55,000 et, en 1880, il a donné \$51,000 seulement. En sorte qu'aux \$60,000, brut, il faut ajouter \$4,000, soit une augmentation de \$4,000 sur le trafic d'entier parcours. Je n'ai pas l'état comparatif de la quantité de fret transportée, mais j'oserais dire que, si j'avais les chiffres, ils feraient voir que l'augmentation se répartit comme suit : \$20,763 pour les perceptions sur le blé, et \$17,913 pour le maïs que l'on exporte en grande quantité des États de l'ouest par cette voie. L'augmentation a été énorme. Je ne fais pas cet exposé pour montrer que le port de Montréal jouit de très grands avantages sous l'opération du tarif actuel. Je crois, au contraire, qu'on aurait beaucoup à dire des difficultés que le tarif occasionne dans ce port, et de l'embargo mis sur le trafic du Saint-Laurent. C'est là une autre question ; mais nul doute que sous l'opération des règlements actuels le trafic par voie du Saint-Laurent a augmenté énormément l'année dernière, de plus de 25 pour cent sur celui d'aucune autre année antérieure.

Motion adoptée.

IMPORTATION DU BLÉ EN ENTREPOT POUR MOUTURE.

M. WHEELER demande un état indiquant les noms de tous les marchands qui ont importé du blé pour le faire moudre en entrepôt, la quantité importée par chaque marchand, avec les dates et ports d'entrée ; aussi, un état de la quantité de farine exportée par chaque marchand, et les dates, depuis le 1er mars dernier.

Je voudrais, dit-il, remplacer la date du 21 mars par celle du 21 avril, et aussi ajouter les mots suivants : " Les dates de toutes obligations données et les dates auxquelles elles ont été annulées, enfin, comment elles ont été annulées, soit par le fait de l'exportation du blé ou de la farine, ou par le paiement des droits."

La motion, tel qu'amendée, est adoptée.

M. BOWELL

AJOURNEMENT POUR LES FÊTES.

Sir JOHN A. MACDONALD. Domain étant jour de fête légale, je propose : " que quand la Chambre s'ajournera, aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à vendredi prochain, à 3 heures."

Motion adoptée.

BOSTON PORT CANADIEN, EN HIVER.

M. RICHEY. La motion que je vais présenter complète celle que j'ai proposée l'autre jour, et je n'ai pas besoin de faire de nouvelles observations à ce sujet. Je demande copie de toute correspondance échangée entre le maître-général des postes, ou aucun officier de son département et les propriétaires, ou les agents des steamers de la ligne *Allan*, concernant le choix qu'ils ont fait de Boston pour leur port d'hiver, ou s'y rapportant de quelque manière.

Motion adoptée.

GRAIN AVARIÉ.

M. KIRKPATRICK demande un état mentionnant la quantité et la valeur de toutes céréales ou autres articles assujétis à des droits spécifiques, importés en Canada, ou des céréales ou autres articles avariés pendant qu'ils étaient en entrepôt, et qui ont été détruits, ou dont on a ordonné la ré-exportation à défaut de paiement du plein montant des droits imposés sur les dites céréales ou articles, et désignant les ports où les dites céréales ou articles ont été ainsi déclarés en douane.

La quantité de grain avarié et ré-exporté, sous l'opération des règlements de la douane, est très-considérable ; mais, jusqu'à l'été dernier, les quantités isolées étaient faibles, jusqu'au moment où eut lieu la rupture que l'on sait, sur le canal Lachine. A la suite de cet accident, des quantités considérables de grain furent endommagés. Survint alors la difficulté de savoir quels droits l'on paierait sur ce grain avarié. Bien qu'impropre à l'exportation ou à la mouture et, par suite, ne pouvant faire concurrence au blé canadien, il demeura sujet au droit de 15 centins par minot. L'autre jour, quand le navire *Boyne* a échoué dans le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, et que 50,000 ou 60,000 minots de blé furent ainsi rendus impropres à l'exportation, la même question s'est présentée. Le département a exigé les droits en entier, 15 centins par minot, ce qui laissait un demi-centin par minot aux assurances. Cet incident a tellement préoccupé l'administration que, l'autre soir, l'honorable ministre des Finances annonçait l'intention du gouvernement de faire quelq' autre échelle de droits sur les grains avariés. Sous l'opération des règlements actuels, il y a là double préjudice : de 100 à 1,000 minots de grain ont été détruits sans nécessité—comme la chose arrive fréquemment à Kingston,—parce que le grain avarié n'avait plus assez de valeur pour que la vente eût couvert les droits et qu'il a fallu le ré-exporter ou le jeter dans le havre ; autrement, on aurait pu le vendre de cinq à six centins le minot, en sorte que, sans raison, \$500 valant de grain ont été jetés à l'eau. Il y a une autre objection plus sérieuse à ces règlements : Si on ne laisse pas débarquer ou vendre le grain dans le pays, l'expéditeur doit le détruire ou signer des obligations à l'effet qu'il le ré-exportera, de sorte qu'il perd son fret, et ce sont des pertes pareilles que l'on fait valoir contre la route de Saint-Laurent. J'espère que, pendant la session, l'acte des douanes sera amendé de manière à remédier à cette difficulté. On pourrait établir un droit *ad valorem*. Si le blé valant un dollar, paie quinze centins, le blé avarié de devrait pas payer plus de quinze pour cent de sa valeur.

M. McCUAIG. Dans mon propre comté, un navire de fort tonnage, ayant un chargement de 20,000 minots de blé, s'est brisé sur les rochers, et actuellement 5,000 minots sont encore dans la cale, parce qu'ils valent moins que les droits à payer. On devrait modifier la loi dans un cassem-

blable. Le gouvernement devrait établir une distinction dans les cas où des navires sont jetés à la côte par une tempête, et ceux où les navires subissent des avaries grâce à quelque vice de leur construction. Dans les premiers cas, l'habileté humaine ne peut rien ; mais dans le second, les avaries sont dues au manque d'habileté, à une construction défectueuse, à ce que l'on n'emploie pas des navires solides. Dans le cas dont il s'agit, le vaisseau s'est brisé sur les rochers, vis-à-vis Wellington, sur la côte du lac Ontario, pendant une violente tempête, et il me semble immoral de laisser perdre la cargaison parce que nos lois de douane sont défectueuses.

J'ai attiré l'attention de l'honorable ministre des Douanes sur ce cas. Il m'a renvoyé à l'honorable ministre de la Justice, mais tous deux ont trouvé que les droits sur une portion quelconque ne pouvait être remboursés d'après la loi. J'espère que l'honorable ministre des Douanes adoptera quelque mesure pour faire face aux cas de cette sorte.

M. McCALLUM. Si un homme expédie du grain il peut le faire assurer ainsi que le fret et l'affaire n'affecte alors que les assureurs. L'honorable député a parlé du gouvernement comme devant décider si le grain ou les marchandises avaient été endommagés par manque de soins, ou par l'acte de Dieu, mais je voudrais savoir comment le département peut agir dans un cas pareil ? Le gouvernement devrait avoir à l'esprit que le blé dans un état endommagé entre en concurrence avec les gros grains cultivés par les fermiers du Canada, et pour cette raison, il faudrait dans ce cas-ci imposer un droit *ad valorem* et non un droit spécifique.

M. GAULT. J'ai cru comprendre, l'autre soir, que le ministre des Finances, avait l'intention d'introduire une mesure pour remédier au mal dont je me suis plaint alors. Dans ce cas, j'espère que les droits déjà payés au département seront remboursés aux expéditeurs ou aux assureurs.

M. KILLAM. Je suis heureux de voir que les honorables messieurs de l'autre côté qui ont parlé sur cette question, appuient si chaleureusement la position que j'ai prise en ce qui concerne les droits sur les grains, et j'ai confiance que leurs efforts, pour faire reconnaître au gouvernement l'absurdité de ces impôts, aboutiront à leur abrogation.

M. BOWELL. Je crois que la motion va plus loin que ne le désire même le député de Frontenac. La loi pourvoit déjà au cas de marchandises endommagées qui paient un droit *ad valorem*, et il n'y a aucune objection soulevée à cette clause de la loi. La seule objection qui ait été soulevée, est que les articles qui sont importés dans le pays et deviennent endommagés par une cause ou l'autre, et payant un droit spécifique, ne doivent jouir d'aucune réduction à cause de la diminution de leur valeur. Je ne veux pas à présent discuter s'il est convenable ou non de percevoir des droits sur du grain endommagé, mais je n'ai aucune objection à la motion si mon honorable ami veut y ajouter les mots : "passibles d'un droit spécifique" après les mots "marchandises endommagées." Je désire dire que le département de la douane n'a pas fait de règlements concernant cette branche particulière de la perception des droits. Lorsqu'il a été fait application au département pour une réduction de droits, basée sur la réduction dans la valeur estimée de grains ou autres marchandises, il a été répondu aux parties qu'il n'y a aucune loi qui justifiait une telle réduction, et qu'il leur était loisible de détruire les marchandises ou de les ré-exporter. On leur a aussi répondu que le département de la douane n'avait aucun droit sur les marchandises avant leur déclaration en douane ou avant leur mise à terre.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

L'ÉMIGRATION AUX ETATS-UNIS.

M. WHITE (Cardwell), demande un état, autant qu'il peut être fourni, du nombre de personnes qui ont passé du Canada aux Etats-Unis, par voie de Sarnia à Windsor, depuis le 1^{er} janvier, 1880, le nombre ayant l'intention de s'établir dans ce pays à être séparé du total, s'il y a possibilité ; de plus, un état donnant, autant que possible, le nombre de personnes qui sont, dans la même période, venues au Canada des Etats-Unis par voie de Windsor et de Sarnia, en établissant, s'il y a possibilité, le nombre ayant l'intention de se domicilier au Canada ; ainsi que toute correspondance qui a pu avoir lieu à ce sujet, et tous rapports faits à ce sujet.

La Chambre, dit-il, se souviendra qu'il y a eu beaucoup de discussion quant au nombre de personnes qui sont parties de ce pays par voie de Port-Huron, pour prendre domicile dans les Etats-Unis. La déclaration faite par un honorable député de cette Chambre devant une assemblée tenue dans l'ouest, et, je crois, répétée par lui dans ce Parlement, était à l'effet qu'à peu près 94,000 personnes avaient traversé de ce pays par voie de Port-Huron pendant la présente année pour se domicilier dans les Etats-Unis. Cette déclaration a été faite sur l'autorité de statistiques américaines, et le député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright), qui est l'honorable monsieur dont je parle, a fait allusion au fait qu'il avait été en correspondance avec le chef du bureau des statistiques à Washington et avait appris de lui que la méthode suivie par lui pour obtenir cette information était telle qu'elle ne pouvait laisser aucun doute sur son exactitude entière. Je crois que tout le monde se sentira disposé à féliciter l'honorable monsieur de son zèle à obtenir de fonctionnaires américains des renseignements par lesquels il pouvait faire du tort à l'avenir de son propre pays. C'est une besogne qui sied parfaitement à l'honorable député de Huron Centre et je suis sûr que tout le monde sentira qu'une haute considération lui est due de ce qu'il a accompli cette tâche. Mais je crois que si l'honorable monsieur s'était donné la peine de considérer les chiffres pour un instant, il aurait vu qu'il était physiquement impossible que ce nombre de personnes aient traversé à ce point particulier et se soient domiciliés dans les Etats-Unis. L'exactitude de ces chiffres entraîne le passage de pas moins de huit chars de voyageurs de seconde classe remplis journellement, et je suis certain que l'honorable monsieur aurait pu apprendre sans difficulté de personnes dans le voisinage de Port-Huron et de Sarnia, que le mouvement des voyageurs n'a pas été aussi grand de ce pays aux Etats-Unis, durant l'année passée. Le fait est, monsieur, que les affirmations de l'espèce que j'ai mentionnée sont quelquefois tellement extravagantes qu'elles se contredisent d'elles-mêmes sans qu'on cherche d'autre réponse à leur opposer. Je crois que l'on découvrira en examinant avec soin l'affaire, que bien loin que ce grand nombre de personnes aient passé aux Etats-Unis par voie de Port-Huron, pour se domicilier sur le sol américain, le nombre total de personnes ayant traversé à Port-Huron dans un but quelconque, ne s'est pas élevé à ce chiffre, qui nous est sérieusement donné par un honorable monsieur qui a autrefois occupé la position de ministre des Finances, et qui devrait donc être passablement familier avec les chiffres et les calculs de cette sorte, comme représentant l'émigration collective du Canada aux Etats-Unis dans le but de se domicilier dans ce dernier pays. J'ose dire que lorsque nous aurons devant nous les chiffres actuels, on verra que le nombre entier de personnes qui ont traversé à Port-Huron dans des chars de première classe et de seconde classe, au lieu de s'élever à 94,000 personnes, qui, on nous demande de le croire ont traversé pour se domicilier aux Etats-Unis, ne s'élève pas à 60 pour cent de ce nombre ; bien plus que cela, que le nombre de personnes de toute sorte ayant passé de Port-Huron au Canada, est presque

aussi grand que le nombre de personnes qui sont allées de ce pays aux États-Unis. Il me paraît que l'une ou l'autre des deux choses doit être la vraie. Si les personnes venant des États-Unis dans ce pays n'étaient que des voyageurs de passage, le nombre doit en être déduit du nombre total de personnes ayant passé pour aller dans l'autre direction, afin d'arriver au nombre total de ceux allant s'y établir. Et j'ai lieu de croire qu'il sera trouvé d'après nos statistiques qui doivent être tout aussi bonnes et peut-être meilleures que celles du chef du bureau des statistiques à Washington, qui ne peut avoir aucune connaissance personnelle de l'affaire, que le nombre total qui peut, en toute possibilité, être entré dans les États-Unis, déduction faite du nombre de ceux qui sont venus ici, du nombre de ceux qui sont allés là-bas dans cette période, n'atteindra pas 10 pour cent du nombre de ceux qui sont censés avoir traversé pour s'y domicilier. Il est important que nous ayons ces chiffres. Je sais qu'un tort sérieux est fait à ce pays par les affirmations que la population le quitte en masse.

Le fait est que le nombre de 99,000 personnes passant par ce point signifie pratiquement le dépeuplement du Canada dans un laps de temps comparativement court. C'est donc un sujet de la plus haute importance qu'on obtienne les faits réels. S'il est vrai que ce nombre a passé la frontière, alors c'est un fait qui doit être fort regrettable pour tout homme voulant sincèrement le bien de son pays. Mais, je crois que nous trouverons que cela n'a pas eu lieu ainsi, et j'ai confiance que la réponse à l'ordre de la Chambre, que je demande par la motion présente, démontrera qu'il n'y a aucune possibilité qu'un tel nombre ait existé, et qu'on effectue le nombre actuel de personnes qui ont passé aux États-Unis à cet endroit, est beaucoup inférieur à dix pour cent du chiffre nommé par l'honorable monsieur de la gauche.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Ce n'est pas un fait nouveau pour cette Chambre d'entendre l'honorable député de Cardwell, jeter du doute sur le patriotisme des honorables messieurs qui présentent des faits à l'observation de la Chambre, lorsqu'un de ces faits déplaît à lui ou à ses amis. Peu lui importe en outre que cela soit ou que cela ne soit pas de la moindre importance pour bien comprendre la question qui nous est soumise, de la moindre importance pour comprendre la mise à exécution d'un programme particulier, que ces faits soient ou ne soient pas présentés à la considération du peuple de ce pays. Or, d'abord, je n'ai pas affirmé que 99,000 personnes avaient traversé à Port Huron. J'ai dit que les statistiques américaines établissaient qu'à tous les points de par les États-Unis, environ 99,000 personnes s'étaient fait inscrire et avaient fait une déclaration de leurs biens à la douane, en signifiant leur intention de s'établir dans les États. Je dis donc, si ces faits sont vrais, tels que les rapportent les autorités des États-Unis, ils ont une haute signification et on ne peut y attacher une trop grande importance. J'ajoute que ceux qui ont voyagé dans la partie est du Canada, qui savent jusqu'à quel degré énorme le dépeuplement de plusieurs townships et comtés importants a eu lieu dans le cours des derniers dix-huit mois, conviendront qu'il est du devoir impérieux du peuple et du parlement de ce pays de considérer quelle est la cause de cette émigration et quelles sont les mesures à prendre pour l'arrêter. En ce qui concerne l'émigration à Port Huron, ce port, dans les rapports des États-Unis sur l'émigration comprend bon nombre d'endroits tout-à-fait indépendants de la ville connue sous le nom de Port-Huron, telles que Fort Gratiot, Algoma, Marine City, Sandbeach, Fort Austin et autres villes. Le fait vrai c'est que non-seulement le chemin de fer du Grand-Tronc, mais le Canada Southern, le Great Western et autres chemins de fer versent leur voyageurs dans les États-Unis par les ports qui envoient leurs rapports à ce port particulier. Certes je n'ai aucun intérêt à ajouter une seule âme au nombre de personnes qui quittent ce pays. Je déplore cette émigration et je crois qu'elle est

M. WHITE (Cardwell)

fort à regretter. Je me rappelle bien que lorsque nous occupions l'autre côté de cette Chambre, les honorables messieurs assis en face de moi aujourd'hui, ne trouvaient pas de paroles assez fortes, de langage assez mordant, pour signaler le mal provenant de l'émigration qui ne se montait pas alors au quart de celle qui vient d'avoir lieu récemment. Je crois que ce sujet devrait occuper notre attention d'une façon grave et sérieuse. Et j'ai bien peur que lorsque les faits réels seront connus, que l'on s'aperçoive que les statistiques dont les autorités américaines garantissent l'authenticité, ne sont que trop exactes. Mais, selon mon opinion, il n'y a rien à gagner en se livrant à des récriminations futiles et insensées à ce sujet. C'est une chose, ainsi que je l'ai déjà dit, qui doit être examinée à fond. Lorsque cette question a surgi pour la première fois, j'ai fait la remarque spéciale, que je croyais qu'on ne pouvait faire rien de mieux que de référer le sujet au comité de la Chambre qui devrait être occupé à s'enquérir d'un pareil sujet. J'ai à ajouter cependant que tous ces arguments, toutes ces raisons, toutes ces affirmations qui ont été faits par les partisans du ministère, quant à l'inexactitude des statistiques américaines, ont à plusieurs reprises été soumises aux officiers de ce gouvernement. Ceux-ci ont nié d'une façon formelle tous ces arguments et ils ajoutent que toutes les affirmations mises en avant étaient fausses; que leur coutume et leur pratique est de questionner chaque émigrant; qu'ils ne comptent pas le grand nombre de voyageurs qui se rendent dans leur pays sans bagages. Ils disent que ces gens se représentent comme étant des émigrants et font passer leurs biens à la douane sous prétexte qu'ils ont l'intention de se domicilier dans les États-Unis. Si cette déclaration faite par un officier accrédité des États-Unis est fausse, c'est une chose honteuse et qui devrait être exposée, et je compte sincèrement qu'elle le sera. En attendant, je crois qu'on devrait aller un peu plus loin et afin d'établir une comparaison on devrait demander les rapports des sept ou huit dernières années. Je désire donc faire un amendement à la motion de manière à ce qu'elle porte "du premier janvier 1870."

M. WHITE. Je n'ai pas d'autre objection à un amendement de cette sorte, si ce n'est qu'il retardera la préparation du rapport demandé. Nous désirons un état particulier concernant une époque déterminée, relativement à laquelle il a été fait des affirmations dans cette Chambre. Cela n'est pas d'accord avec le vif désir prétendu de l'honorable monsieur d'arriver à la connaissance des faits par le moyen d'un comité de cette Chambre, quo de faire une demande d'ajouter à la motion un amendement qui empêchera qu'il soit possible de recevoir ces rapports durant la présente session, de sorte qu'il lui sera permis d'aller de par le pays répéter ce qu'il a déjà affirmé à ce sujet. L'honorable monsieur est libre d'insérer sa demande aux ordres du jour et de se procurer ainsi les renseignements dont il a besoin. Je n'ai aucune intention de refuser cet amendement, mais comme il a été fait des affirmations relativement à une période déterminée, nous désirons obtenir le rapport pour cette période au plus tôt.

M. CASGRAIN. Je désire, pour ma part, réprover les observations faites par l'honorable député de Cardwell. Tout ce que nous avons à dire de ce côté de la Chambre, nous le disons parce que nous le croyons et parce que nous croyons que nous faisons de notre mieux dans les intérêts du pays. Il est inutile d'insinuer des motifs indignes contre les députés de ce côté de la Chambre, car nous ne nous y soumettrons pas. Je ne suis pas ici pour obéir aux ordres du gouvernement et je n'y suis pas non plus pour donner des coups d'encensoir aux ministres. Lorsque nous exposons une faute, ce n'est pas parce que nous nous en réjouissons, mais parce que nous voulons montrer les choses telles qu'elles sont. Nous aurons bientôt un état complet, par le recensement américain, des chiffres de l'émigra-

tion du Canada aux États-Unis et je suis sûr que nous seront effrayés de voir le nombre de Canadiens et surtout de Canadiens-français qui ont établi leur domicile de l'autre côté de la frontière. C'est chose douloureuse que de voir la jeunesse du pays le quitter en si grand nombre, mais nous devons appeler l'attention du gouvernement sur le fait et voir si quelque remède ne peut y être apporté.

M. MILLS. L'honorable ministre de l'Agriculture a, je crois, dit à la Chambre au commencement de cette session que les renseignements demandés par l'honorable député de Cardwell (M. White) n'étaient pas en sa possession. Il n'est pas facile de voir comment l'honorable monsieur va s'y prendre pour les donner aujourd'hui. J'appellerai l'attention de la Chambre sur le fait que les statistiques aujourd'hui répudiées d'une façon si énergique par l'honorable député de Cardwell, sont précisément les mêmes dont se sont servis les honorables messieurs de la droite, lorsqu'ils ont discuté la question de ce côté de la Chambre. Les états de Port Huron, qui établissent l'émigration du Canada aux États-Unis pour l'année passée de 70,000 à 80,000 mille, à tort ou à raison, sont dressés de la même manière que les années précédentes. Le nombre de personnes passant et repassant la rivière est à peu près le même une année que l'autre, et si on les comparait dans les états demandés, les statistiques montreraient la même proportion entre les différentes années qu'à présent. Si l'on examine les statistiques de Détroit, on trouvera que l'émigration du Canada à ce point est de moins de 5,000 par an.

Or, il est parfaitement évident que ces états n'ont pas été faits par les officiers de la douane aux divers points de la manière affirmée par les journaux conservateurs et les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre. Le fait même qu'à Détroit l'émigration est moins de 5,000; tandis qu'à Port Huron elle est de presque 80,000 démontre que les personnes mentionnées par l'honorable monsieur n'y ont pas été comprises. Or, il est inutile de démontrer ces faits. C'est un fait incontestable que les honorables messieurs siégeant sur les banquettes ministérielles, lorsqu'ils siégeaient de ce côté de la Chambre ont assuré le pays que s'ils étaient au pouvoir; l'émigration qui n'avait atteint que le chiffre de 30,000, cesserait; et l'honorable ministre des Chemins de fer, lorsqu'on lui a demandé comment le gouvernement agirait en cette affaire a répondu que si le gouvernement ne pouvait donner un tel essor à l'industrie qu'il encourageât le peuple à rester dans le pays, il n'aurait pas le droit de rester à pouvoir. Et! bien, monsieur, ces honorables messieurs ont été deux ans au pouvoir; leur patente a été en opération depuis deux ans; le résultat en a été que le peuple a fui le pays comme s'il était aux prises avec la peste. Si les honorables messieurs disent que le mode pour dresser les rapports, suivi aux États-Unis est imparfait, que l'émigration est moins forte qu'autrefois, et si vous réduisez les chiffres pour l'année passée d'après une règle non expliquée, vous aurez à les réduire dans la même proportion pour les années précédentes. Le fait reste que l'émigration durant l'année passée a été presque aussi forte que celle qui a eu lieu pendant les cinq années du gouvernement précédent. Or qu'est-ce qui a poussé le peuple à quitter le pays dans une proportion si considérable durant la période que ces honorables messieurs ont été au pouvoir? C'est parce que le gouvernement n'a pas rempli ses promesses. C'est parce que les brillantes espérances qu'on lui a fait espérer n'ont pas été réalisées, parce que le peuple en a été désabusé; et le résultat en est que le peuple, désappointé et dégoûté, cherchant du travail et ne le trouvant pas, s'attendant à des temps plus favorables et ne les voyant pas venir.....

Sir JOHN A. MACDONALD. Vraiment!

M. MILLS. Eh! bien, monsieur, si les temps ont éprouvé quelque amélioration, c'est à la suite de celle qui s'est fait sentir dans d'autres parties du monde.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je demanderais, peu m'importe la cause, comment la population pourrait être dégoûtée par le manque de meilleurs temps, si vraiment ces temps sont meilleurs?

M. MILLS. Les temps meilleurs ne datent que des trois ou quatre derniers mois et ils sont dus à l'amélioration des affaires dans d'autres parties du monde. L'honorable monsieur ne prétendra pas qu'il a amené la population de Philadelphie à faire plus de constructions et à acheter notre bois. Il ne dira pas que c'est lui qui a augmenté le commerce du Buenos-Ayres et de cette manière causé une demande croissante pour le bois provenant du Canada. De quelle manière cette demande croissante a-t-elle été produite dans les pays étrangers? Quelle a été la cause de ce changement de condition? L'honorable monsieur a-t-il été cause que la récolte de blé ait manqué en Russie, et que par conséquent il y ait eu une hausse dans le prix des blés canadiens? L'honorable monsieur affirme qu'il en est ainsi, me dit-on; nous savons à présent quelle valeur nous devons attacher pour l'avenir à son témoignage sur cette question. Or, il est parfaitement évident que le peuple de ce pays n'est pas satisfait, ou qu'il a cru qu'il pouvait améliorer sa condition en allant ailleurs, et il est parti en nombre toujours croissant. On me dit que ces gens sont allés d'un pays où règne la protection dans un pays où la protection est plus forte encore. Mais ils sont allés dans un pays où il y a le libre échange entre 40,000,000 d'âmes, où on ne peut mettre aucune entrave au commerce, où les différences de climat, de productions, et le cours ordinaire des choses produisent un fort commerce local tel qu'il n'en existera jamais dans ce pays. Il est très évident que l'honorable monsieur ne peut améliorer la position du gouvernement par des explosions d'indignation feinte, telles que celles contenues dans la motion.

M. HESSON. Je suis fort content que l'honorable député de Cardwell (M. White) ait amené cette question devant la Chambre, surtout à cause des observations faites par les membres de l'opposition pendant les premiers discours sur le chemin de fer du Pacifique canadien. Lorsque le chef de l'opposition a dit que durant l'année passée 99,000 Canadiens avaient quitté ce pays pour les États-Unis, j'ai souffert des applaudissements qui ont suivi ses observations, de son côté de la Chambre, parce que cela m'a fait sentir que les honorables messieurs de l'opposition, s'ils ajoutent foi à son affirmation, se réjouissent de ce que la politique nationale ait échoué, et désirent condamner le ministère et surtout le ministre des Finances pour avoir introduit cette politique. J'ai été porté à examiner cette question, et à moins que les honorables messieurs de la gauche ne puissent prouver qu'ils ont un état fidèle de l'émigration, je leur dirai que j'ai constaté, après une enquête diligente, qu'aucun rapport officiel ou digne de foi n'a été publié en 1880; du moins aucun rapport n'est parvenu à cette Chambre ni à la bibliothèque.

PLUSIEURS DÉPUTÉS. Si; il y a des rapports à la bibliothèque.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Vous trouverez ces rapports dans les résumés publiés par le gouvernement américain.

M. HESSON. Je ne connais pas de rapports pour 1880; mais dans le "American Statesman's Annual," à la page 302, on trouve qu'en 1879, le chiffre des personnes ayant quitté le Canada, de divers endroits, pour aller aux États-Unis est de 31,286; en 1878, de 29,568. Admettant que l'augmentation pour les années suivantes a été dans la même proportion que celle pour 1879, le chiffre pour 1880 aurait probablement atteint 35,000 au lieu de 99,210. On se plaint avec raison que l'opposition n'ait pas apporté des preuves devant la Chambre à l'appui de leur affirmation, et cette affirmation doit donc être reçue sous toutes réserves. J'ai la confiance que lorsque le rapport définitif

et exact sera déposé par le ministre de l'agriculture, les honorables messieurs de la gauche ne se réjouiront pas si le chiffre des émigrants du Canada était par hasard plus élevé que celui donné par quelques-uns du côté ministériel, car cela indiquerait un sentiment peu patriotique. Nous regrettons qu'il y ait eu une émigration du Canada ou qu'il y ait eu augmentation d'émigration. Mais on a prétendu qu'elle était le résultat de l'échec de la politique nationale; il paraîtrait donc que l'on quitte le Canada pour un pays où la protection règne d'une façon plus suprême encore. Les applaudissements de l'opposition à l'affirmation de son chef, qu'en 1880, 99,500 personnes avaient quitté le Canada pour les Etats-Unis, et 37,799 durant les trois derniers mois, sont un signe d'un manque de patriotisme vraiment déplorable. J'ai été peiné d'une façon particulière quand j'ai entendu applaudir cette affirmation. Je le regrette surtout parce qu'elle a été faite sans production de chiffres authentiques à la portée du peuple. Il ne m'a pas été possible dans le Parlement ou en dehors de son enceinte de mettre les mains sur de tels rapports ou états provenant des autorités des Etats-Unis; si donc les honorables messieurs de la gauche possèdent de telles données, ils devraient déclarer leur autorité et ne pas se contenter de parler d'après des conjectures.

M. POPE et M. BLAKE se lèvent ensemble.

M. POPE. Je me suis déjà levé une première fois, et s'il n'était pas près de six heures, je céderais la parole à l'honorable monsieur, mais je verrais à regret les observations faites sur ce sujet par les honorables députés de l'opposition, se répandre dans le pays sans que réponse y ait été faite. J'ai dit à un honorable député de la gauche, l'autre jour, lorsqu'il me répondait assez brusquement et je le crois même fort impertinemment que ses chiffres étaient tout erronés, que pas un tiers des Canadiens qu'il supposait n'étaient allés dans les Etats-Unis. J'étudiais alors cette question ainsi que les affirmations faites au sujet du district de Port-Huron, lorsqu'il a dit qu'il savait qu'il n'y avait qu'une douzaine de petits ports d'où partaient les émigrants, outre Port-Huron et Sarnia, et si j'ai bonne mémoire, il a déclaré que 125,000 Canadiens avaient quitté le pays pour les Etats-Unis.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Dans un espace de quinze mois.

M. POPE. Quels sont les faits? Y compris les ports que l'honorable député mentionne, j'affirme que tout homme, femme ou enfant qui est parti par ces ports,—chaque billet vendu par le chemin de fer,—chaque individu qui a passé par ces points durant l'année, n'excédait pas un total de 53,060.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. En quelle année?

M. POPE. L'année passée. Je dis aussi à l'honorable député qu'il s'est tristement trompé,—quoique je ne sois pas prêt à en produire les preuves aujourd'hui, ou de discuter l'amendement proposé,—dans ses affirmations sur d'autres points de cette question. Je lui démontrerai, lorsque j'en aurai le temps, que les personnes émigrant de ce pays et les personnes achetant des terrains dans l'ouest en 1877 et en 1878 étaient en plus grand nombre qu'aujourd'hui. De quoi sont composés les chiffres de l'honorable député? Si vous examinez ce rapport vous verrez que neuf Cartwright ont émigré l'année passée et neuf sont revenus. Il y a eu une bande d'émigrants avec leurs sacs de nuit qui, on l'a prétendu, s'en allaient dans l'ouest; de ces 165 personnes classées comme émigrants canadiens, invités à aller dans l'ouest et à acheter des terrains, combien sont restés loin du Canada? Trois Canadiens et deux Anglais; tout le reste est revenu au Canada. Je vais lire aux honorables députés de la gauche quelques-uns des états dont il est question. Je suis sûr qu'ils seront heureux d'apprendre que certaines affirmations faites à ce sujet sont

M. HESSE

fausses et que notre population ne quitte pas le pays comme on a voulu le leur faire croire. On a allégué que 94,000 personnes avaient quitté le Canada pendant l'année se terminant le 30 juin dernier et que de ce nombre 75,000 étaient Canadiens. Or, quel est le fait? Le nombre total des voyageurs de toutes les parties de l'Europe, des Etats de l'Est et du Canada se rendant dans l'ouest, y compris le Manitoba n'a été que de 53,627 par le chemin de fer du Grand Tronc. Les chiffres sont comme suit:

(Par le chemin de fer du Grand Tronc.)

Nombre total des voyageurs de toutes les parties de l'Europe, des Etats de l'Est et du Canada se rendant dans l'ouest y compris le Manitoba	53,627
Total de l'ouest à l'Est au même point.....	45,676
Différence	7,951

(Par le chemin de fer du Grand Tronc.)

Total des voyageurs du Canada se rendant dans l'ouest, y compris le Manitoba	30,626
Total des voyageurs des Etats de l'ouest au Canada.....	24,739
Différence.....	5,887

(Par le Great Western—Embranchement de Sarnia.)

Total de voyageurs allant du Canada aux Etats de l'ouest	1,719
Total des Etats de l'ouest au Canada.....	1,262
Différence	457

(Du Consul des Etats-Unis à Sarnia.)

Nombre total d'émigrants munis de certificats consulaires, d'après l'évaluation du Consul à Sarnia, 700 certificats à raison de 4½ personnes par certificat.....	3,050
--	-------

(Du percepteur des Douanes du Canada à Sarnia.)

Total des déclarations de sortie, à Sarnia et ses ports qui en dépendent, 858, ou à 4½ personnes par déclaration, pour les 12 mois échéant le 30 juin.....	3,861
--	-------

En Angleterre, en conséquence des affirmations répandues partout par ces honorables messieurs, on m'a dit, lorsque j'y ai tenu une assemblée: Mais votre pays se dépeuple, votre population se dirige toute entière vers les Etats de l'ouest; comment pouvez-vous demander à notre population d'aller au Canada, lorsque les Canadiens ne veulent pas y rester. Mais, l'émigration du Canada est de 77,000." Voilà ce que l'on me jetait à la face partout où j'allais. Voilà ce à quoi j'avais à répondre et ce que j'avais à confondre. Je suis certain que les honorables disputeront l'exactitude des chiffres que je viens de citer.

M. CASGRAIN. Nous les vérifierons.

M. POPE (Compton). Ces chiffres m'ont été donnés par les vérificateurs du Grand-Tronc et du Great Western. Ils ne peuvent être mis en doute. Je les oppose aux affirmations de l'honorable monsieur. Je les oppose à tous les chiffres pouvant provenir des Etats-Unis. L'honorable monsieur dit que les fonctionnaires des Etats-Unis comptent ces émigrants. D'après le propre témoignage de ces fonctionnaires ils ne les comptent jamais. Ils jettent un regard dans les chars et comptent d'une façon vague qu'il y a tant de personnes et que c'est un char de 2e classe, mais il n'existe aucun cas où ils aient fait un dénombrement exact. Ils m'ont dit eux-mêmes que vingt hommes ne pourraient compter tout ce monde et, savoir au juste si ce sont des émigrants ou non. Le temps est trop court. Et cependant l'honorable monsieur nous dit qu'ils examinent chaque char et qu'on ne peut trouver d'erreur dans leurs états. Je préfère prendre le témoignage d'hommes qui n'ont aucun intérêt à nous donner de faux états, et leurs états prouvent que notre pays au lieu de se dépeupler, voit accroître sa population par l'immigration et si un nombre de personnes vont du Canada aux Etats de l'ouest, un nombre égal se rend de ces Etats au Canada. Nous avons entendu dire quelque chose au sujet du dernier trimestre échéant le 30 septembre. On a dit qu'à Port-Huron, pendant ce trimestre, 43,957 personnes étaient parties pour l'ouest. Or, quels sont les faits?

Le fait est que le nombre total de voyageurs se dirigeant vers l'ouest de tous les points à l'est, vers tous les points à l'ouest, y compris le Manitoba, était de 567 par le Great Western, et celui des voyageurs allant à l'est, 573. Ceci donne une balance en faveur de l'est. Le nombre total de voyageurs allant à l'ouest, par voie du Grand-Tronc, de tous les pays d'Europe, des Etats de l'est et du Canada, se rendant dans l'ouest, y compris le Manitoba, est de 16,699. Et le total allant de l'ouest à l'est, 16,003, soit une différence de 600. Ainsi, durant les trois mois il y a eu très peu de différence entre le nombre de personnes allant à l'ouest et de celle allant à l'est. Cela ne fait que prouver que l'on voyage beaucoup plus dans les deux sens. Si je cherchais la raison pour laquelle il y a, en ce moment, un plus grand nombre de personnes se rendant dans l'ouest ou en venant à présent que sous l'administration du dernier gouvernement, c'est parce que le peuple a à présent de quoi voyager, ce qu'il n'avait pas auparavant. Je vous donnerai des preuves irréfutables, qu'il n'y a pas aujourd'hui d'émigration considérable du Canada aux Etats Unis.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

EXCHANGE BANK OF CANADA.

M. DESJARDENS propose la seconde lecture du bill (No. 8) pour réduire le capital-actions de l'Exchange Bank of Canada, et pour amender autrement l'acte concernant la dite banque.

Bill lu une seconde fois.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur certaines résolutions proposées pour accorder et approprier \$25,000,000 et 25,000,000 d'arpents de terres dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux termes du contrat relatif au chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre par S. E. le gouverneur-général, par son message daté le 10 décembre.

M. MILLS. M. le Président, je partage l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer lorsqu'il dit que la question du contrat actuel pour la construction du chemin de fer Pacifique est l'une des plus importantes qui est jamais été soumise au parlement. Je regrette que le pays ait été pendant si longtemps privé de renseignements sur cette question, et que l'on juge à propos de ne pas nous communiquer certains détails importants. Nous sommes pour la première fois en face d'une proposition telle que si nous la sanctionnons, il nous sera impossible de revenir sur nos pas sans avoir recours à des mesures révolutionnaires. Il est donc de notre devoir d'examiner sans passion le projet que les honorables ministres ont gracieusement daigné nous soumettre, de considérer ses diverses dispositions et de voir quel sera l'effet qu'elles produiront dans la vaste région qu'elles doivent affecter. J'avoue que j'apprécie hautement, non-seulement la gravité du sujet, mais aussi la position particulière occupée par ceux qui appuient ordinairement l'administration. Tout notre système de gouvernement représentatif fonctionne par l'action des partis. Il est juste et convenable que ceux qui appartiennent aux partis soient fidèles aux chefs sur toutes les questions de simple procédure. Il y a de grands principes constitutifs, historiques et pratiques, sur lesquels l'organisation des partis est basée et à moins d'en arriver à un compromis au sujet des différences d'opinions sur les questions de détails qui ne sont pas incompatibles avec ces principes constitutifs, le gouvernement représentatif deviendrait impossible.

Mais il se présente parfois dans le sein d'un parti des questions qui priment l'allégeance due aux chefs. Je puis rap-

peler à ce sujet quelques exemples tirés de l'histoire d'Angleterre. Le parti tory était opposé à l'émancipation des catholiques. Il considérait le gouvernement anglais comme un gouvernement protestant. Il savait que le monarque avait juré de soutenir l'hérédité protestante. Il maintenait que c'était là un des principes fondamentaux de la constitution. Ce principe formait partie de la base même de leur organisation de parti et s'ils concédaient ce point, leur utilité, leurs fonctions supposées comme parti disparaissaient. Cependant, le temps vint où, grâce aux efforts d'O'Connell, la population catholique prit la résolution de réclamer sa part des avantages politiques de la constitution. Un gouvernement conservateur, sous le duc de Wellington, vit qu'il avait à choisir entre la guerre civile et l'émancipation des catholiques. Il choisit la dernière. Les simples soldats de l'armée conservatrice avaient à choisir entre l'abandon de leurs principes et l'abandon de leur chef. La majorité, à regret sans doute, abandonna ses principes et se rallia autour de son chef, parce qu'elle comprit comme lui que les calamités qui, dans son opinion, devaient naître de l'admission des catholiques, seraient moindres que les maux qui auraient résulté de la guerre civile; mais il y en eut qui ne partagèrent pas cette opinion, et ces derniers refusèrent de suivre leur chef pour appuyer ce qu'ils avaient combattu jusque là.

En 1846 le parti conservateur atteignit encore un endroit où la route indiquée par ses principes se détournait de celle que leur chef avait pris la résolution de suivre. Il y avait dépression dans le commerce, et disette des vivres. Il y avait la banqueroute en haut et les émeutes (*bread riots*) au fond du système industriel. Les ouvriers étaient sans emploi et sans pain. La misérable condition du pays eut pour effet de convertir sir Robert Peel aux vues de Richard Cobden. Il devint libre-échangiste, mais la grande majorité de son parti resta protectionniste. Sir Robert Peel fut dénoncé comme un traître par sir George Bentinck et par M. Disraeli. Sir Robert Peel disait on cette occasion :

" Mon nom sera détesté par tous les monopoles qui, pour des motifs moins avouables, réclament une protection qui leur rapporte d'énormes profits; mais je laisserai peut-être un nom qui sera prononcé quelques fois avec reconnaissance par ceux dont le sort ici-bas est de travailler, qui mangent leur pain quotidien à la sueur de leur front, et qui pourront se souvenir de moi lorsqu'ils restaureront leurs forces par une nourriture à la fois abondante et non taxée, qui sera d'autant plus agréable au goût qu'elle ne sera plus accompagnée de l'amertume causée par le sentiment de l'injustice commise contre le consommateur."

M. Disraeli déclara que le libre-échange pourrait être tout à fait juste et la protection tout à fait injuste; mais que ce n'était pas à l'aide de ce raisonnement que sir Robert Peel avait recherché et obtenu la confiance du pays. On lui avait confié un mandat et il était sur le point de trahir son mandat. Personne ne peut blâmer les protectionnistes pour n'avoir pas suivi sir Robert Peel dans sa volte-face. Ils l'avaient reconnu comme leur chef, comme l'homme le plus capable de leur parti; ils l'avaient élu chef pour atteindre un but déterminé, et ce but était de soutenir et de faire triompher certains principes que le parti désirait soutenir. Lorsqu'il se plaça à un point de vue plus éclairé, et qu'il se décida à adopter un nouveau programme, du moment où il ne put envisager la question de la même manière que son parti, il ne pouvait se plaindre de ce que ce que ce dernier eut refusé de le suivre. Lorsque ses partisans furent obligés de choisir entre le respect qu'ils avaient pour leur chef et leur devoir vis-à-vis du public, ils n'avaient aucune raison d'hésiter.

Je pourrais aussi citer un fait dans l'histoire de l'ancien Canada. Le parti conservateur d'ici s'était prononcé en faveur de l'union entre l'Eglise et l'Etat. Le parti réformiste était en faveur de leur séparation et de la sécularisation des réserves du clergé; la question fut agitée pendant longtemps. Le parti réformiste en appela au peuple en 1847, promettant entre autres choses, de s'occuper de cette question s'il avait la majorité. Il remporta les élections,

Un ministère fut formé sous M. Baldwin et M. Lafontaine. Une pétition fut envoyée au secrétaire colonial, lui demandant la permission de légiférer sur cette question. Cette demande e-suya un refus sous le gouvernement de lord Derby, mais fut accordée sous ses successeurs. Vers le même temps la législature du Canada avait modifié le système de la représentation au parlement. Elle avait pourvu à l'augmentation du nombre des députés, et porté le nombre de quatre-vingt-deux à cent trente. MM. Baldwin et Lafontaine, se retirèrent de la vie politique, et M. Hincks et M. Morin leur succédèrent. M. Hincks proposa de s'occuper de la sécularisation des réserves du clergé. Lord Elgin, alors gouverneur du Canada—refusa de consentir à cette mesure. Il lui dit : " Vous avez modifié la représentation du peuple dans le parlement. En faisant cela, vous avez admis qu'il n'était pas convenablement représenté auparavant. Je ne crois pas que sur une question aussi importante que la séparation de l'église et de l'état, vous deviez agir d'après une expression de l'opinion publique, obtenue sous un système de représentation dont l'imperfection est admise par vous." Ses conseillers se rangèrent plus tard à cet avis; une autre élection eut lieu. Le parti de la réforme était divisé. Les chefs du parti conservateur en firent une question ouverte. Ils revinrent au parlement avec des partisans peu nombreux. Ils se coalisèrent avec une faction du parti réformiste et ils formèrent ensemble une administration. Ils adoptèrent le programme du ministère battu parce que le pays s'était prononcé en faveur de ce programme. Mais ceux de leurs amis qui s'étaient prononcés en faveur de l'union de l'église et de l'état, restèrent fidèles à leurs convictions. M. Hillyard Cameron, M. Larwill, M. Murney et M. Benjamin votèrent contre les deux grandes mesures du gouvernement. Ils ne furent pas considérés comme ayant agi d'une façon déloyale vis-à-vis du parti, mais comme étant restés fidèles à leurs convictions et à leurs devoirs publics, en continuant à suivre la route dans laquelle le parti tory avait marché jusque-là.

Je cite ces exemples de divergences d'opinion entre les chefs d'un parti et leurs partisans, afin de démontrer et de définir le principe de l'allégeance envers le parti, lequel doit toujours être subordonné aux convictions personnelles au sujet des devoirs publics. Il est possible au chef d'un parti de se tromper, et il serait vraiment malheureux pour le pays que la soumission aux chefs de parti devint plus servile que dans les exemples que je viens de citer. Lorsque l'honorable député de Lambton a proposé de construire un chemin de fer dans l'île de Vancouver, je n'ai pas appuyé cette mesure. En considérant toutes les circonstances et surtout l'attitude singulière prise par le gouvernement de la Colombie anglaise, j'étais convaincu qu'il serait inopportun de construire ce chemin de fer et j'ai voté contre la mesure de l'honorable député. Ce n'était certainement pas un plaisir pour moi que de voter contre le gouvernement que j'appuyais ordinairement, et d'assumer la responsabilité de combattre une mesure que ce gouvernement avait soumise au parlement.

Dans mon opinion, et je crois que cette opinion est partagée par la grande majorité de la Chambre, la mesure qui nous est soumise est une mesure beaucoup plus condamnable, et je demande aux honorables messieurs de la droite de bien considérer les objections soulevées à son endroit. Je leur demande de considérer les obligations financières qu'elle nous impose, le monopole qu'elle crée et les fardeaux qu'elle fait peser sur le commerce de la population du Nord-Ouest. Je leur demande de traiter la question tel que les intérêts du public l'exigent.

Une grande erreur a été commise, cela est trop évident pour être discuté et les votes des partisans du gouvernement sont nécessaires contre le gouvernement, afin d'empêcher cette erreur de causer un désastre au pays. C'est une des occasions où le public a droit d'attendre cela de leur part. Les honorables messieurs de la droite qui sont les partisans

M. MILLS

les plus outrés, parlent souvent de s'élever au-dessus des liens de parti. Voici une occasion qui s'offre à eux. C'est une de ces occasions qui rendent l'expression intelligible, où l'avis est praticable, où le devoir est clairement tracé, où la nécessité est urgente. Je n'ai pas besoin de faire l'historique de cette discussion. Diverses propositions ont été soumises, divers projets ont été ébauchés par les messieurs qui occupent les banquettes ministérielles, pour être abandonnés les uns après les autres. Lorsque ces messieurs sont allés en Europe l'été dernier, nous avons eu constamment des rumeurs de leur succès, rumeurs qui étaient dénuées de fondement, nous en sommes passablement sûrs aujourd'hui.

L'impression générale à l'étranger, parmi les financiers de l'Angleterre, est qu'il ne savaient pas au juste ce qu'ils voulaient. D'après la rumeur, ils sont entrés en négociation tantôt avec les uns, tantôt avec les autres. Des négociations ont été entamées et subitement abandonnées; et ni le capitaliste ni l'agent ne savait pourquoi, ils ont inspiré le dégoût et la méfiance au lieu d'avoir inspiré la confiance. On disait que les ministres étaient pleins de prétentions et de mystère. Ceux qui avaient d'abord été attirés par la grandeur de l'entreprise, l'énormité supposée de la subvention du gouvernement, ont cessé plus tard de s'intéresser à la question, parce qu'ils ne croyaient pas qu'on avait l'intention de mener les négociations à bonne fin. Je dis que ces rumeurs ont cours et qu'elles ont sans doute produit des impressions de cette nature.

Nous avons été tenus dans l'ignorance au sujet de ces négociations, sous prétexte qu'il eût été contraire à la dignité du parlement de les dévoiler ailleurs que dans le parlement, et maintenant que le parlement est en session, on ne nous soumet rien autre chose que le résultat définitif de ces négociations. Les ministres ne nous disent rien des circonstances qui ont accompagné la marche progressive de ces négociations. Nous ne savons s'ils ont accepté les meilleures ou les pires propositions qui leur ont été faites. Nous ignorons si la raison pour laquelle ils n'ont pu obtenir des conditions meilleures et plus avantageuses ne réside pas dans le fait qu'ils ont commis quelque acte de folie qu'ils ont honte de dévoiler.

Les ministres qui ne sont qu'un comité de cette Chambre; conseillers de la couronne, par la grâce de la Chambre, agissant dans cette question comme agents du parlement, viennent trouver ceux dont ils sont les agents, ceux qui de fait sont leurs maîtres, et leur disent : " Nous, vos ministres, vos serviteurs, nous refusons de dire ce que nous avons fait en votre nom. Nous ne vous donnerons que des détails partiels, et nous refusons de vous donner l'occasion de juger si un aussi piètre résultat n'aurait pas pu être meilleur.

Je nie, pour ma part, que les ministres aient le droit de nous cacher tous les renseignements à ce sujet.

Le premier ministre a parlé au pays des difficultés qu'ils ont rencontrées, des lions imaginaires qui se sont trouvés sur leur chemin; mais n'est-il pas étrange que ceux qui, il n'y a pas bien longtemps, ont annoncé à leurs amis leur intention de combattre les bêtes d'Ephèse; nous donnent à entendre que, dans le cas actuel, sans avoir eu à combattre les bêtes ils ont néanmoins été terrassés. Le premier ministre nous a donné à entendre que les sentiments délicats des diverses personnes avec lesquelles ses collègues et lui ont été en communication, doivent être respectés. J'admets qu'il vaut mieux ne pas froisser inutilement les susceptibilités des hommes, mais je ne crois pas qu'il y ait une question de ce genre dans le cas actuel. C'était une question d'affaires publiques.

Les hommes avec lesquels les ministres sont entrés en négociations savaient que ces derniers étaient responsables à la Chambre. Ils ont négocié avec ce fait en vue, et je n'hésite pas à dire que la raison invoquée, pour tenir la Chambre dans l'ignorance, est une insulte à la Chambre. Les ministres disent en substance : Nous, vos agents, nous avons été en communication avec des capitalistes aux senti-

ments excessivement délicats, qui n'ont pas pu fournir des garanties suffisantes. Ils en ont été très froissés, et il nous faut supprimer la correspondance afin de leur épargner la nouvelle humiliation, qu'ils subiraient si nous exhibions cette correspondance devant des bouffons comme vous, nos maîtres de la Chambre des Communes. Les ministres sont allés en Angleterre pour voir à quelles conditions ils pourraient donner l'entreprise de la construction d'un chemin de fer transcontinental. Ils se sont mis en communication avec plusieurs personnes. Quelle a été la nature de ces communications? Où en sont-ils arrivés? Ont-ils, en certains cas, poussé les négociations au point où il ne manquait plus que les cautionnements pour l'entreprise? L'impression à l'étranger c'est qu'il n'ont pas atteint ce point. L'impression que l'honorable premier ministre veut laisser, c'est qu'ils l'ont atteint. C'est là une question sur laquelle la Chambre a le droit d'être informée. Nul ministre n'a le droit de demander à la Chambre de prendre sa simple parole là-dessus. Ce n'est pas une question qui est indifférente au ministère, et en conséquence ce n'est pas une question au sujet de laquelle il doit substituer sa propre affirmation ou sa propre dénégation, aux documents nécessaires pour permettre à la Chambre de juger sainement la question. Si une telle conduite était permise, il suffirait aux ministres, lorsqu'une ténue aurait été commise, de substituer aux documents, une déclaration de leur cru, pour se protéger contre la censure. Je n'hésite pas à dire que si cette manière d'agir est approuvée, c'en est fait du gouvernement responsable.

Nous savons que le premier ministre a fait, à Montréal, une déclaration que les faits n'ont pas confirmée. Le très-honorable monsieur a parlé de choses qui n'existaient pas comme si elles eussent existé. Par cette déclaration il s'est mis à la merci du syndicat. Il a déclaré qu'il avait réussi à négocier un contrat, tandis que jusqu'alors il n'y avait eu qu'une vague proposition. Il n'est que trop évident que la mission en Angleterre a été un fiasco; que toutes les propositions faites par le gouvernement ont été rejetées par les capitalistes et que les ministres éconduits ont été obligés de se rabattre sur la proposition de M. Stephens, qui leur avait été faite avant leur départ du Canada.

Les trois ministres qui sont allés en Angleterre ont-ils dit à chacun de ceux qu'ils ont rencontrés dans les rues de Londres: Nous avons à l'étude une proposition, pour la construction du chemin de fer du Pacifique, plus favorable que toutes celles qui nous ont été faites jusqu'à présent? Ont-ils considéré d'abord que la proposition de M. Stephens, du moment où elle a été acceptée est devenue un contrat et non une simple base pour les négociations? S'ils l'ont cru c'était une folie et une supercherie que de négocier avec d'autres sur des bases moins avantageuses. Pourquoi cela a-t-il été fait? Pourquoi ont-ils entamé des négociations avec M. Puleston et avec d'autres, alors qu'ils avaient par-devers eux cette proposition plus favorable? Ils ont échoué en Angleterre, et je ne doute pas qu'après leur échec ils étaient prêts à négocier avec M. Stephens et ses amis. Je ne doute pas qu'ils le lui ont dit. Je n'ai pas de doute que ces négociations devaient être conduites de ce côté-ci de l'Atlantique, où les communications avec les autres ne pouvaient être renouées aussi facilement dans le cas où un obstacle se serait présenté; mais peut-on croire qu'ils ont passé des mois à négocier avec des personnes en Angleterre sur des bases moins favorables que celles contenues dans la proposition faite au gouvernement avant qu'un seul ministre eût quitté le Canada? Le projet adopté en dernier lieu par le ministre n'est-il pas moins avantageux pour le pays que la proposition primitive?

Est-il juste que, sans nous faire connaître toute la vérité, on nous pousse à avancer dans l'ombre? Je n'ai pas de doute que lors du retour du ministre il n'y avait pas de contrat, rien qui puisse engager les capitalistes composant le syndicat. Lorsque le premier ministre arriva à Hoche-

laga, malheureusement pour lui et son parti, ses amis se portèrent à sa rencontre et lui arrachèrent un discours qui a été pour lui une source d'infortune et qui amènera un désastre pour le pays si le contrat est ratifié. Par ce discours, le premier ministre s'est livré au pouvoir du syndicat. Il a exposé un état de choses qui n'existait pas en réalité, et qu'il doit justifier à n'importe quel prix, dût-il sacrifier le pays aux exigences du syndicat.

Dans cette occasion, je le répète, le premier ministre a manqué de franchise vis-à-vis du parlement et du pays. Il est clair, par son discours de Montréal, qu'il ne voulait pas cacher au pays les conditions du contrat. Il espérait peut-être que la conclusion des négociations ne serait qu'un travail de quelques heures, mais ce travail a employé des jours. Il a été poussé à faire concessions sur concessions, ne cédant qu'à regret,—comme le prouve la longueur du temps qui s'est écoulé,—jusqu'au moment où ses collègues ont apposé son nom sur un document qui l'a épouvané et qu'il s'est gardé de rendre public. Considérons les faits. Le premier ministre avait promis de faire connaître au public les conditions du contrat, non pas au moment de la réunion des chambres, mais dès qu'elles auraient reçu la sanction du gouverneur-général. Je suppose qu'il n'a pas obtenu cette sanction. Nous savons que la promesse n'a pas été tenue; elle ne l'a pas été et pourquoi? Est-ce parce qu'il n'était pas opportun de faire connaître, avant la session, les conditions du contrat? Pourquoi a-t-il promis de faire connaître ces conditions? L'honorable premier ministre a-t-il oublié son catéchisme constitutionnel? Et n'est-ce qu'après avoir bien réfléchi qu'il s'est aperçu qu'il avait commis une faute et qu'il ne devait pas faire la communication qu'il avait promise? Pas du tout. Ce contrat a été tenu secret parce qu'il était plus désavantageux que la proposition originale, parce que les ministres redoutaient les conséquences de cette communication, parce qu'ils savaient parfaitement que le public ne s'attendait pas à ce qu'ils signent un semblable document et qu'ils n'ignoraient pas que, dès qu'il serait communiqué, il soulèverait le plus vif mécontentement.

On a donc essayé de cacher la vérité au public. On tente maintenant de laisser le parlement dans l'ignorance de tout ce qu'il a le droit de connaître. Il est évident que les honorables membres du cabinet comprennent que cet engagement n'est pas susceptible de défense. Si telle n'est pas leur idée, pourquoi se cachent-ils du pays, laissent-ils ignorer à la Chambre les négociations qui ont eu lieu? Depuis que le parlement s'est assemblé, les ministres ne cessent de répéter la prière du *Critic*: "Aidez-nous, oh! Dieu, pour arriver à nos fins, sanctifiez les moyens que nous employons pour y parvenir."

Examinez les clauses du contrat et dites si jamais conquérant a composé des conditions plus dures à un état conquis. Le bonus accordé couvre deux fois les frais de la construction du chemin, et si la section de l'est est abandonnée il les couvrira quatre fois. Les restrictions relatives à la concurrence permettront à la compagnie, d'imposer aux colons du Nord-Ouest un tarif de fret tellement élevé qu'il équivaudra pour eux au droit que les tenanciers ordinaires paient à un seigneur raisonnable. S'il n'y avait pas d'autres empêchements, la seule exemption de taxes rendrait toute concurrence impossible.

Le gouvernement accorde à la compagnie un bonus suffisant pour construire non-seulement la ligne qu'elle a entreprise, mais pour établir de plus 3,000 milles de lignes tributaires pour lesquelles elle a droit aux mêmes privilèges que pour la ligne principale. Aucune compagnie ne pourra faire d'autres chemins, au sud ou à l'est. C'est un avantage qui n'est dévolu à aucune ligne. Elle possède ainsi les seuls moyens d'entrée, et de sortie d'un territoire aussi vaste que la moitié de l'Europe. Bien plus, aucun chemin allant à l'ouest ou au sud-ouest, construit par une compagnie, ne pourra passer dans un rayon de quinze milles de la frontière.

Je dirai aux ministres : Vous donnez à la compagnie les moyens de construire un chemin et vous la laissez entièrement libre de fixer son tarif de fret. Vous nous proposez de plus de lui donner un *bonus* considérable, d'exempter de taxes tout son matériel, d'exempter pour toujours de taxes la propriété du chemin de fer en sa possession. Non contents de lui accorder tous ces avantages, vous ne permettez pas la construction d'une ligne directe qui pourrait lui faire concurrence. Non contents encore, vous ne permettez pas à une ligne allant dans une direction opposée de s'approcher de la frontière, de peur que par de longs circuits le fret lui soit envoyé pour échapper à l'oppression et aux extorsions.

J'avoue que je suis surpris de voir soumettre à la sanction du parlement une proposition si nuisible, si opposée à la justice nationale. Y a-t-il quelques députés à la droite de la Chambre, à part de ceux qui siègent sur les bancs du trésor, qui puissent dire qu'un projet si nouveau, accordant des pouvoirs si étendus, imposant des restrictions si extraordinaires et si rigoureuses et accordant un *bonus* si considérable et si peu en rapport avec le travail qu'il s'agit d'exécuter, puisse être sanctionné par la Chambre sans que le pays se soit prononcé auparavant ? Je n'hésite pas à déclarer que jamais depuis un demi-siècle, aucun gouvernement, aucun parti du Royaume-Uni n'aurait osé s'engager de la sorte.

Qu'il me soit permis de citer un exemple que j'emprunte à l'histoire parlementaire contemporaine du Royaume-Uni. Dans le cours de la session de 1868, M. Maguire soumit à la Chambre des Communes une proposition ayant pour effet de déclarer que l'église d'Irlande ne serait plus église d'état, non pas avec l'intention de la faire adopter par le parlement, mais avec la détermination de placer la question devant le pays et d'obtenir un verdict populaire. M. Disraëli était premier ministre à cette époque. Il fit remarquer d'abord que le parlement siégeant avait été élu sous les auspices de lord Palmerton, que la question de la séparation de l'église d'Irlande de l'état n'avait pas été soumise, au pays et il déclara qu'il serait inconvenant que la Chambre des Communes rendît une décision sur une question d'une si grande importance sans l'avoir auparavant soumise au peuple. M. Disraëli s'est exprimé ainsi :

« C'est une des plus graves questions qui puissent être soumises à la considération d'hommes publics. Vous êtes des hommes publics, vous êtes tous des hommes de haute intelligence, plusieurs d'entre vous sont des personnages éminents. Vous formez un sénat dont le monde parle avec orgueil ; il reconnaît vos attributs avec la conscience que votre conduite élève le caractère général de la nature humaine. Mais souvenez-vous que vous êtes plus que des sénateurs. Vous êtes les représentants d'une nation, d'une ancienne nation, et je déclare qu'il est hors de votre compétence morale de prendre une décision du genre de celle que vous recommandez l'honorable représentant de Birmingham et de celle que le très honorable député de Lancashire sud est prêt à faire adopter. Je nie que vous ayez la compétence morale pour faire cela sans en appeler à la nation. Je le dis, c'est une question que le pays seul peut décider, principalement dans les circonstances où nous nous trouvons placés maintenant. Vous ne pouvez pas prendre brusquement une décision, sans que le pays soit informé de vos intentions, ce serait altérer le caractère de l'Angleterre et de ses institutions. Vous ne pouvez pas adopter à la légère une semblable décision. Réfléchissez à ce que vous faites, on nous demande ce soir d'adopter une mesure qui causera une révolution dans ce pays. Je parle maintenant du résultat limité auquel l'honorable a su se borner avec raison. J'accepte les conclusions les plus larges posées par le grand maître de la question et sur lesquelles l'Angleterre et l'Irlande auront probablement à se prononcer bientôt. Comment avez-vous été amenés à cette discussion ? Le parti libéral est resté au pouvoir pendant plus d'un quart de siècle, a-t-il préparé l'opinion publique en Angleterre sur cette question ? Leurs chefs se sont-ils levés pour dire au peuple que les grands principes sur lesquels repose la société et même la position politique du pays sont erronés. Vous et vos pères et avant eux les générations qui se sont succédées depuis des siècles, avez bâti ce royaume d'Angleterre. Vous avez reconnu, vous avez encouragé, vous avez stimulé les dotations ecclésiastiques, vous avez vécu et agi sous leur influence, et durant tout ce temps avez-vous en aucune façon conduit l'opinion publique à douter de l'avantage et de la sagesse de ce système sous lequel vous êtes nés et qu'ont établi vos ancêtres. Vous n'avez pas prononcé une syllabe dans ce sens. Vous vous êtes occupés beaucoup d'économie politique, de traités de commerce avec la France, du rapport de lois restrictives, vous avez fait des efforts et des efforts heureux pour améliorer la condition du peuple, mais pas un mot n'a été prononcé pendant les vingt dernières années par le parti qui semble avoir joui du monopole du pouvoir en ce pays, pour former l'opi-

M. MILLS

nion publique sur cette grande question sur laquelle on ne doit pas rendre une décision à la légère comme on le demande ce soir.

« A la dernière élection générale, le parti libéral avait occupé sept ans le pouvoir et pas une parole ne fut prononcée par une personne ayant quelque autorité, — et certainement pas par l'honorable député de Lancashire-Sud, — pour éveiller un doute sur la sagesse du principe fondamental sur lequel repose tout notre système social. Vous étiez conduits par un premier ministre qui, comme moi, avait l'avantage d'être membre de cette Chambre, ce qui constitue certainement un avantage parce qu'on peut s'assurer de l'opinion publique et interpréter les rumeurs populaires qui sont de nature à l'influencer. »

Après quelques autres observations, M. Disraëli termine cette partie de son argument en faisant allusion au silence de lord Palmerston à ce sujet, aux dernières élections. Il s'exprime en ces termes :

« Je ferai remarquer que lord Palmerston n'a pas intimé au peuple anglais qu'une révolution était imminente et que les dotations ecclésiastiques devaient être abolies. Je dis donc qu'il serait inconvenant que la Chambre des Communes prit une décision sur cette importante question à moins de la soumettre au pays. »

La motion sur laquelle ces observations étaient faites a été retirée, mais la question de l'abolition des bénéfices ecclésiastiques fut soumise aux élections. Le gouvernement de M. Disraëli fut défait. M. Gladstone forma une nouvelle administration et la question fut de nouveau soumise sur la motion suivante de M. Gladstone :

« Que le président reçoive instruction de présenter une motion à la Chambre, demandant l'autorisation de présenter un bill, pour mettre fin à l'établissement de l'église en Irlande et pour disposer de ses revenus temporels. »

M. Disraëli s'exprima ainsi sur cette motion :

« Voici la juste interprétation de la décision rendue à l'élection générale : que c'est l'opinion du pays que le très honorable monsieur devrait avoir l'occasion de traiter la question de l'église d'Irlande. Je n'ai pas compris que le pays se soit engagé à soutenir une mesure en particulier. Aucune mesure particulière ne lui était soumise alors, mais il déclara et décida d'une manière non équivoque que le très honorable monsieur devait avoir pleine et entière opportunité de traiter la question de l'église d'Irlande. Je ne puis toutefois saisir cette occasion, qui autrement aurait été bien choisie, pour empêcher le très honorable monsieur d'exposer sa politique devant le pays et je ne conseillerai à aucun de ceux sur lesquels je puis avoir de l'influence, de s'opposer à la motion qui vient d'être faite. Cette motion, si ce n'était les sages habitudes parlementaires, que je serai toujours le premier à défendre, équivaudrait à la présentation d'un bill par l'honorable monsieur avec demande de la première lecture. Je pense que l'honorable monsieur pourrait exposer sa politique au pays sans délais inutiles et il est important que le parlement prenne aussi une décision sur la question sans délais inutiles. Je pense que d'un côté de la Chambre comme de l'autre, on reconnaît qu'il est utile d'avoir un débat sérieux et proportionné à l'importance de la question, mais il me semble qu'il n'est nullement à propos de perdre du temps et qu'on doit abandonner à la considération de la Chambre le programme que l'honorable monsieur a amplement fait connaître. Je pense que le très honorable monsieur donnera tout le temps voulu à la Chambre et au pays, pour la considération de cette question, avant de demander une décision. »

M. Disraëli demanda au moins trois semaines de délai, afin que la Chambre et le pays aient le temps nécessaire pour étudier tous les détails de la question. M. Gladstone dit :

« Rien ne peut me donner plus de confiance que la déclaration du très honorable monsieur au sujet de sa manière de voir relativement à la question du temps. »

Dix-huit jours se passèrent avant que le bill fut appelé pour la seconde lecture. Nous avons ici la déclaration de lord Beaconsfield allant à dire que le parlement ne devait pas traiter une grande question sans qu'elle soit soumise au verdict populaire ; et lorsque ce verdict est enregistré, il ne doit pas hâter l'adoption de la loi qui doit mettre à effet la volonté populaire, sans donner également au pays le temps nécessaire pour étudier les détails et les clauses de la loi. Le très honorable monsieur donne le nom de plébiscite à cette manière de procéder. Cette Chambre est un corps électif. Elle doit se présenter fréquemment devant le pays. Elle doit être rajeunie tous les cinq ans au moins, mais elle peut être renouvelée plus souvent par le peuple. Mais que les élections générales soient rares ou fréquentes, elle subsiste dans un atmosphère populaire et elle est supposée devoir être sujette à ces influences et ces considérations qui impressionnent l'opinion publique dont la Chambre n'est que le

reflot. Si nous commettons une faute ici, le pays supporte les conséquences de notre folie. C'est une saine maxime que celle qui demande que le pouvoir et la responsabilité soient proportionnés et si dans cette occasion les libertés du peuple sont menacées, ses obligations augmentées, sa prospérité mise en danger, il a le droit moral et constitutionnel, de savoir ce qui doit se faire et d'obtenir du temps afin de pouvoir se faire entendre.

Cela est bien différent d'un gouvernement reposant sur le plébiscite. C'est un gouvernement représentatif, dans le sens le plus élevé du mot. C'est une législation basée sur l'opinion publique et soutenue par elle. Nous ne voulons pas nous défaire de la responsabilité qui nous incombe. Ici nous prenons l'initiative, mais nous donnons au peuple le temps d'étudier les changements qui pourraient être nécessaires, le temps de protester, le temps d'approuver, et si nous croyons qu'il est contre nous, nous ne devons pas aller plus loin car c'est sur lui que retombe le bien ou le mal de l'action et de l'inaction.

Nous avons deux grandes forces dans le gouvernement moderne : l'opinion publique et la force militaire. Jouissant des institutions représentatives, nous avons choisi la première. Un gouvernement arbitraire serait obligé de choisir la seconde. Un homme d'état français distingué disait : " On peut faire ce qu'on veut avec les baïonnettes, si ce n'est de s'asseoir dessus." Je voudrais savoir combien de temps encore il pourrait y avoir une opinion publique intelligente et forte en même temps, sur laquelle le parlement puisse s'appuyer pour soutenir la loi et la faire respecter si les projets exposés par le premier ministre et le ministre des Chemins de fer étaient généralement reconnus et mis à exécution ?

Considérons plus attentivement quelques unes des clauses de ce contrat afin de ne pas nous lancer dans les ténèbres. Le gouvernement a construit 85 milles de chemin de fer de Pembina à Selkirk qui lui ont coûté \$1,556,900. Je prends l'estimation des ministres pour cette année. Il aura bientôt complété 406 milles de chemin de fer de Fort William à Selkirk qui devaient coûter \$17,000,000 nous disait-on en avril dernier, mais qui ne coûteront que \$14,705,000, d'après les informations qu'on nous donne maintenant. Ils ont aussi donné à l'entreprise 125 milles de chemin de fer de Kamloops à Emory's Bar, qui étaient estimés, l'an dernier, à \$10,340,000 mais qui ne le sont cette année qu'à \$8,431,800 ; quatre-vingt-dix milles d'Emory's Bar à Port Moody estimés l'an dernier à \$2,620,000 et cette année à \$3,306,300. L'estimation totale de l'an dernier, pour l'achèvement de ces sections de la ligne était de \$32,715,000, somme à laquelle nous devons ajouter \$3,119,618, coût des explorations et de l'arpentage de la ligne. Cette somme de \$35,834,618 représente l'estimation du coût de ces sections, faite en avril dernier.

Cette année le gouvernement nous a informés qu'il espérait terminer ces sections pour \$28,000,000, somme qui s'élèvera à \$31,119,618, y compris les explorations. De sorte qu'en vertu des conditions du contrat le gouvernement doit construire 706 milles de chemin de fer qu'il consent à abandonner en toute propriété à la compagnie et qui auront coûté au pays, y compris les explorations \$31,119,618. C'est là notre première contribution en argent au chemin de fer. On se propose de donner de plus à la compagnie une subvention de \$25,000,000 en argent, soit en tout \$56,119,618 ; telle est la somme qui doit sortir du coffre public. On consent aussi à abandonner à la compagnie, à des conditions qui ne peuvent qu'en augmenter considérablement la valeur, 25,000,000 d'arpents de terre. On applique 13,750,000 arpents de ces terres à la construction d'un chemin qui en avril dernier mesurait 1,335 milles mais qui aujourd'hui a quinze milles de plus.

En avril dernier, le ministre des Chemins de fer informa la Chambre que les premiers mille milles de cette section coûteraient \$13,000,000, et les 335 qui restent, à travers les

montagnes, \$15,500,000, soit un total de \$28,500,000. Depuis lors, il est devenu clair que le gouvernement se propose d'abaisser le type de la ligne. Sur la section du lac Supérieur, ils l'ont abaissé de manière à ce que la construction coûtera \$1,385,000 de moins. De Kamloops à Emory, la diminution équivalente est de \$1,663,200, et d'Emory à Port Moody, \$133,700, soit, sur 621 milles de la ligne, une réduction de \$3,181,900, réduction obtenue en rétrécissant la chaussée, augmentant les pentes et donnant un moindre rayon aux courbes. Or la Chambre se rappelle que cette réduction a dû être effectuée, non sur les 621 milles, mais sur les 300 milles en voie de construction ou qui ne sont pas encore donnés à l'entreprise. Si, dès le début, le gouvernement eût adopté le plan actuel, il eût opéré une réduction beaucoup plus considérable, peut-être le double de la somme indiquée comme différence entre les évaluations d'avril dernier et celles d'aujourd'hui. L' " Union Pacific," tel que construit d'abord, a été pris pour type de la section du milieu. Les pentes y sont très fortes ; dans plusieurs endroits, elles atteignent quatre-vingts pieds au mille, dans un autre, quatre-vingt-dix pieds et, sur un parcours de neuf milles et demi, cent seize pieds par mille. Il serait difficile de calculer l'économie que l'on peut réaliser sur cette section du milieu en comparant une ligne dont la construction n'est pas commencée, avec une autre que l'on achèvera bientôt. Je veux donc comparer les évaluations réduites de la section de la Colombie anglaise, sur laquelle on n'a encore exécuté que peu de travaux, avec le coût de la section du centre que doit construire la compagnie. Le gouvernement est convenu d'achever les 215 milles à la Colombie anglaise. Cette année, il évalue la construction à \$1,790,000 de moins qu'en avril dernier. Or la même réduction sur les 1,335 milles que doit construire la compagnie, mettrait à \$17,342,531 les frais de construction de la section du centre, ou si nous établissons la proportion des dépenses, la construction coûterait \$24,500,000, en chiffres ronds. Or, pour ces travaux la compagnie recevra \$15,000,000 en espèces et 13,750,000 acres de terres. Si nous donnons aux terres la valeur que le ministre de l'Intérieur leur attribuait l'an dernier, la compagnie recevrait, pour cette section, des terres de la valeur de \$59,625,000, soit, en terres et en espèces, \$74,625,000. En calculant d'après le type abaissé, la construction coûtera \$24,500,000.

Pourquoi donc la compagnie reçoit-elle cet excédant de \$50,125,000 ? D'après la déclaration de l'honorable ministre des travaux publics, elle devra fournir du matériel roulant pour la section du Lac Supérieur, jusqu'à concurrence d'une valeur de \$745,000 ; sur les sections de la Colombie anglaise, du matériel roulant pour une valeur de \$430,000, et sur l'embranchement de Pembina, pour une valeur de \$183,100, soit un total de \$1,358,100. Tout cela est assez clair ; mais pourquoi cet énorme excédant ? Est-ce pour couvrir les pertes qu'entraînera l'exploitation des sections de l'est et de l'ouest de la ligne ? Est-ce pour permettre à la compagnie de construire un réseau de chemins de fer dans le Territoire du Nord-Ouest ? Les ministres doivent avoir étudié ce sujet, et cet excédant doit avoir un but que les ministres n'ont pas la franchise d'avouer à la Chambre. Depuis que ce débat est commencé, il est visible que les ministres déprécient les terres du Nord-Ouest, de propos délibéré. Mais, M. le président, nous ne sommes pas tout-à-fait dans les ténèbres à cet égard ; nous pouvons nous former une idée assez exacte de ce que rapporteront des terres choisies, les seules que la compagnie soit forcée d'accepter. Lorsque le public s'occupait de la question, à propos du contrat Allan, j'adressai au *Canadian Monthly* un article dans lequel je disais :—

" L'Illinois Central est une des premières lignes qui aient été subventionnées au moyen d'octrois de terrains. Par acte du congrès, passé en 1850, 2,595,000 acres de terres étaient concédés pour aider à la construction de la ligne de Cairo à Chicago et, de là, jusqu'à Dunleith, soit un parcours total de 707½ milles. Jusqu'à cette date, (nombre, 1872,) la compagnie a vendu 2,179,397 acres, sur lesquels elle a réalisé \$25,000,000 l'on évalue à \$12.50 l'acre les 415,910 acres qui restent. Il est probable

que la compagnie retirera de la vente de ces terres plus que la construction de la ligne a coûté. Le congrès a accordé au chemin de fer Pacifique du Kansas, 6,000,000 d'acres de terres, au Kansas et au Colorado. Dans trois ans, la compagnie a vendu 115,625 acres, moyennant \$1,676,459, et hypothéqué 3,000,000 d'acres de plus pour \$5,500,000. * * * Chaque année, le prix des terres cédées aux compagnies, augmente et dès qu'une population éparsée est établie, les compagnies de chemins de fer ne se pressent plus de vendre, à moins que l'état de leurs finances les oblige à offrir leurs terres en vente. Ainsi donc, nul doute qu'un octroi de 50,000,000 d'acres ne forme une subvention immense pour la construction d'un chemin de fer. Supposons qu'un quart seulement de cette immense étendue soit propre à la colonisation, ces 12,500,000 acres, au prix où se vendaient les terres des écoles dans le Minnesota, il y a sept ans, produirait \$87,500,000.

Je ferai observer au ministre des Chemins de fer que j'écrivais cet article il y a huit ans. Mes conclusions n'étaient point basées sur des évaluations vagues et incertaines des terres inoccupées dans le voisinage des chemins de fer, mais sur un examen minutieux des faits. Depuis lors, ce qui s'est passé, dans la république voisine, n'a aucunement modifié les conclusions auxquelles j'étais arrivé antérieurement.

Que l'honorable ministre me permette de lui signaler les rapports de l'an dernier, indiquant le prix moyen des terres vendues par les diverses compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis. Je parlerai d'abord du Texas, ce pays dont la seule mention a donné un tel cauchemar aux ministres depuis deux ans. Voici l'état des ventes de terres sur les lignes suivantes :—

Chemins de fer du Missouri, Kansas et Texas...	\$2.11 l'acre
“ “ Texas Pacific ”	2.16 “
“ “ St. Louis, Iron Mountains and Southern ”	3.66 “
“ “ Iowa Falls & Sioux City ”	3.36 “
“ “ St. Louis & San Francisco ”	3.81 “
“ “ Winona & St. Peters ”	3.00 “
“ “ Southern Minnesota ”	3.34 “
“ “ Burlington & Missouri River ”	4.30 “
“ “ Still water & St. Paul's ”	4.55 “
“ “ St. Paul's & Pacific Branch ”	4.29 “
“ “ Cedar Rapids & Minnesota ”	4.70 “
“ “ St. Paul & Sioux ”	5.26 “
“ “ Sioux City & St. Paul ”	5.84 “
“ “ St. Paul & Pacific ”	6.83 “
“ “ Hannibal & St. Joseph ”	7.00 “

Ces ventes représentent une moyenne de plus de \$5 l'acre. Je puis ajouter qu'aucune de ces compagnies n'a les privilèges que le contrat actuel accorde au syndicat. Cette compagnie est autorisée à choisir chaque section alternative de vingt-quatre milles, de chaque côté de la ligne. Elle peut rejeter toute section impropre à la colonisation, elle peut choisir des terres qu'elle ne trouvera pas sur le parcours de la ligne, sur toute une région de cinq cents milles de large et de mille milles de long. On peut dire, en somme, que la lisière du chemin de fer représente mille milles dans la région des prairies, dont cent milles sont déjà occupés. Le reste de la lisière de quarante-huit milles de profondeur contiendra 43,200 milles carrés dont un neuvième peut être considéré comme représentant les terres réservées pour les écoles et celles qui appartiennent à la compagnie de la baie d'Hudson, ce qui laisse 38,400 milles. On peut regarder comme stérile un cinquième de ces terres. Cela laisse 15,360 milles carrés, ou 9,830,400 acres, à la disposition de la compagnie; en sorte qu'elle pourra choisir, n'importe où, 15,169,600 acres. Qui peut douter qu'elle ne choisisse les meilleures parties des territoires du Nord-Ouest? Si elle ne trouve pas de terres qui lui conviennent au sud de la Saskatchewan, elle pourra choisir dans le district de la rivière la Paix. Le contrat spécifie que si elle choisit des terres dans un district où le titre des sauvages n'est pas éteint, le gouvernement devra l'éteindre. Cette disposition indique clairement ce district. Que valent donc ces terres? Non, pas actuellement qu'elles sont inaccessibles, mais quand elles auront été rendues accessibles aux frais de la nation, valent-elles moins que les terres des chemins de fer des Etats-

M. MILLS

Unis? Sont-elles moins fertiles? Donneront-elles moins de produits à la population active qui les occupera? Les ministres n'osent l'affirmer. Par cette proposition, nous n'allons pas dire à des capitalistes: “ Nos terres sont fertiles mais inaccessibles; venez avec vos capitaux, construisez un chemin de fer et rendez-les accessibles, et nous vous les céderons à un prix nominal.” Ce ne sont point les capitaux de la compagnie, mais les capitaux du Canada qui serviront à construire la ligne. La compagnie reçoit du trésor public une somme suffisante pour construire plus de deux mille milles, au prix de construction indiqué par le gouvernement. La valeur que la construction de la ligne donnera à ces terres devrait profiter au public. En 1875, le ministre des Chemins de fer disait :

“ Le comité se rappelle que lorsque nous étions au pouvoir, nous évaluons les terres du Nord-Ouest que l'on devait réserver pour aider à la construction du chemin de fer du Pacifique, au prix minimum de \$2.50 l'acre. Mais pour éloigner tous les doutes, je suppose que ces terres soient évaluées à \$2 l'acre, et je puis dire que si la construction du chemin de fer du Pacifique canadien n'a point pour résultat de donner cette valeur à nos magnifiques terres du Nord-Ouest, décrites en termes si pompeux par le premier ministre, il n'est pas un membre de cette assemblée qui n'admette qu'il est parfaitement inutile de construire la ligne. Quand j'évalue ces terres à \$2 l'acre, je leur attribue une valeur trop faible, plutôt que trop élevée.”

Après quelques autres observations du Dr Tupper, dans le même sens—M. Holton demande à l'honorable monsieur : “ Pourquoi ne les évaluez-vous pas à \$5 l'acre ? ” Le Dr Tupper répondit :—

“ Je pourrais fort bien les évaluer à \$5 l'acre, pourvu que l'on me donne le choix des terres. De la limite Est du Manitoba jusqu'au Fort Pelly, elles valent aussi bien \$5 qu'elles valent \$1. Si la construction du chemin de fer du Pacifique canadien ne donne pas une valeur de \$2 à ces terres du Nord-Ouest, dont plus de 100,000,000 d'acres sont de magnifiques terres de prairie et de terres à bois, alors ces terres ne valent rien. Personne ne prétendra que ces terres n'ont pas cette valeur—ou, alors, pourquoi construire la ligne? L'honorable monsieur n'ignore pas que les terres situées le long de la ligne “ Northern Pacific,” se vendent de \$4 à \$10 l'acre, \$4 étant le prix minimum.”

J'en ai dit assez pour faire voir à la Chambre qu'en attribuant aux terres la valeur mentionnée par le ministre de l'Intérieur, nous agissons avec parfaite justice envers le gouvernement. Nous adoptons une valeur moindre que celle que leur attribue le ministre des Chemins de fer, une valeur moindre que celle que nous aurions droit de leur attribuer en nous guidant sur les ventes de terres faites par les compagnies américaines de chemins de fer, puisque ces compagnies retirent des sommes plus fortes de terres que les honorables ministres ont déclarées, à maintes et maintes reprises, inférieures aux nôtres. Puisque le gouvernement fournit une somme suffisante pour construire la ligne, nous ne sommes plus aucunement dans le cas où une compagnie reçoit simplement un octroi de terres inaccessibles à la colonisation, mais qui devient accessible grâce à une ligne construite aux frais de la compagnie. En pareil cas, la terre acquiert une grande partie de sa valeur du fait que la compagnie y a dépensé un certain capital; mais ce n'est point le cas ici. Le pays fournit, en espèces, près de soixante millions de dollars, et c'est grâce à l'emploi de ce capital que les terres acquièrent du prix. Si l'on avait épargné ce fardeau au peuple, si la compagnie avait fourni les capitaux, elle pourrait fort bien réclamer les terres à un prix nominal; mais au point où en sont les choses, c'est frauder le pays que d'évaluer les terres à un prix moindre que celui que le premier ministre a mentionné l'an dernier.

Je sais très bien qu'on nous parlera encore de l'étendue offerte par l'ancienne administration. Mais les honorables messieurs de la droite semblent oublier que ces terres devaient être prises le long de la ligne du lac Nipissingue au havre des Anglais. Les trois cinquièmes de la ligne se trouvent dans la région à l'est du Manitoba et à l'ouest des Montagnes Rocheuses, et ne valent pas la moitié de l'étendue de terres choisies qui seront prises dans la zone fertile du Nord-Ouest. Lorsqu'en 1875, le ministre des Chemins de fer évaluait les terres à \$5 l'acre, et quand,

l'année dernière, le premier ministre les estimait à un peu plus de \$4, leurs partisans déclarèrent qu'ils avaient raison dans les deux cas. Si désavantageuse que la chose soit pour un pays, il n'est pas moins agréable à un ministre d'avoir des partisans si dociles.

"Quelle heure est-il ?" demandait Louis XIV à l'un de ses courtisans.

"L'heure que Votre Majesté voudra," répondit le docile courtisan.

L'honorable député de Richmond et Wolfe est également flexible quand il s'agit d'accommoder ses vues aux exigences du gouvernement. Nul doute que, dans cette assemblée ou dans un caucus, il restera fidèle à ses choix. Quand ils disent \$5 il répond \$5 ; quand ils disent \$3, il répète \$3. Et quand ils ajoutent que cette région s'améliore rapidement et vaut beaucoup mieux qu'aucun territoire au sud ; que, par suite, on ne doit fixer qu'à \$1 la valeur des terres, il proclame, avec enthousiasme, qu'elles valent \$1. L'honorable monsieur est un véritable Polonius. Hamlet dit à son courtisan :

Vois-tu, là-bas, ce nuage ? Il a presque la forme d'un chameau !

OLONIUS.—Quant à la masse, il ressemble vraiment bien à un chameau.

HAMLET.—Je crois qu'il ressemble à une lelette.

OLONIUS.—Il a bien le dos fait comme une belette.

HAMLET.—Peut-être ressemble-t-il à une baleine ?

OLONIUS.—Et oui, vraiment ! il ressemble beaucoup à une baleine.

Le ministre des Travaux Publics déclare que le contrat ne crée pas de monopole. Rien, dans ce contrat, n'empêche la construction d'autres chemins de fer ; mais qu'on me permette de lire au comité la clause 15 de ce contrat. En voici le texte :

"Pendant l'espace de vingt ans de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du Pacifique canadien, partant d'un endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique canadien, excepté telle ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest ni en dedans de quinze milles de la latitude 49. Et s'il était établi aucune province dans les territoires du Nord-Ouest des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement, jusqu'à l'expiration de la dite période."

Si cette clause ne crée pas un monopole, les parties contractantes auront bien manqué le but qu'elles se proposent d'atteindre. Le commerce du Nord-Ouest cherchera une issue vers l'océan Atlantique, et ce contrat spécifie qu'il n'y en aura pas d'autres que les issues contrôlées par cette compagnie. Le contrat va plus loin. Ce contrat suppose un tarif si énorme que le trafic de la région fera plutôt un détour d'une centaine de milles, dans la direction de l'ouest, pour atteindre la frontière des États-Unis et s'échapper vers l'est à travers le territoire des États-Unis ; mais ce contrat spécifie que pareille chose ne pourra avoir lieu, parce qu'aucune ligne construite dans la direction de l'ouest, ne pourra approcher de la frontière qu'à une distance de quinze milles. Peut-on concevoir un arrangement plus atroce ? N'est-il pas clair comme le jour que vous proposez de mettre toutes les avenues du commerce, à la merci de la compagnie qu'elle pourra exiger le tarif qu'elle voudra, tant qu'elle n'anéantira pas le commerce que vous l'autorisez à piller ?

Le ministre des Chemins de fer a dit que l'ancienne administration était allée plus loin ; qu'elle proposait d'accorder autorisation à toute personne qui voudrait construire un chemin de fer sur un point quelconque. Oui, M. l'Orateur, nous sommes allés plus loin, mais nous allions dans la direction opposée. Je ne prétends pas que la concurrence puisse régler parfaitement le tarif du transport ; mais elle peut avoir un bon effet dans ce sens. Nous proposons un moyen que l'expérience recommande comme sûr. Nous proposons de laisser aux capitalistes qui désireraient engager des fonds dans des entreprises de chemins de fer, le soin de juger si la ligne qu'ils projetaient offrait un placement avantageux ou non. Nous prescrivons que lorsqu'un certain nombre de personnes, pas moins de quinze, voudraient se former en compagnie pour construire une ligne de chemin de fer, elles pourraient signer les articles de société, et lorsqu'elles

auraient fait souscrire cinquante pour cent du capital et payé dix pour cent au ministre des Finances, elles deviendraient corporation de chemin de fer en faisant enregistrer ces articles au bureau du ministre des Travaux publics ou au ministère de l'Intérieur. Elles pourraient construire des chemins de fer dans toute direction où elles croiraient pouvoir le faire avec prudence, et le gouvernement prenait sur lui de les aider au moyen d'octrois limités de terres, le tout sujet à l'approbation de la Chambre. C'est tout le contraire du plan que l'on nous propose aujourd'hui. Nous n'imposons aucune restriction aux personnes qui désireraient ouvrir le pays en y construisant des chemins de fer. Selon moi, la meilleure manière de construire des voies ferrées est de les laisser à l'entreprise particulière.

Nous savons que l'on demande parfois des chartes pour faire chanter des lignes rivales déjà établies. Nous savons que, si nécessaire que puisse être une voie ferrée, si elle doit faire concurrence à une ligne déjà établie, ceux qui veulent en entreprendre la construction devront disputer le terrain pouce par pouce en parlement, à l'encontre de grandes difficultés et parfois au prix de grands sacrifices pécuniaires. On dit que lorsqu'un projet de chemin de fer est bien lancé, il rencontre beaucoup d'adhérents parmi les ingénieurs, les constructeurs de wagons et de locomotives, les propriétaires de laminoirs, les entrepreneurs quand même et les courtiers d'actions de chemins de fer, tous gens qui accueillent bien l'entreprise parce qu'ils espèrent en retirer des profits. Or, en accordant librement des chartes, on pare à un grand nombre des abus. Le gouvernement exige un dépôt considérable avant d'accorder une charte. Ce dépôt est une preuve que les entrepreneurs sont sérieux. Les compagnies de chemins de fer n'ont généralement en vue que des considérations commerciales dans l'établissement de leurs lignes. Les tracés les plus directs sont généralement choisis comme protection contre de futurs désastres causés par de nouvelles lignes rivales. Par ce moyen on évite entièrement, ou l'on réduit à leur plus simple expression les inconvénients qui résultent certainement, comme le prouve l'expérience, des lois concernant les chemins de fer. Mû par ces considérations et, comme faisant partie de l'ancien cabinet, j'ai appuyé le bill de chemin de fer de colonisation que nous soumîmes au parlement. Je sais qu'il y a bien des raisons contre, mais il y a aussi beaucoup de raisons pour la théorie d'après laquelle le gouvernement doit devenir propriétaire des voies ferrées, tellement que, selon moi, dans une grande entreprise comme celle-ci, nous commettrions une grande imprudence en ne nous réservant pas le pouvoir de reprendre possession de la ligne à des conditions raisonnables. Si nous nous réservions ce pouvoir et si le rachat de la ligne avait lieu, nous aurions seulement à rembourser la compagnie de ses avances ; mais avec l'arrangement actuel, nous aurions à payer la valeur absolue de la ligne à l'époque du rachat.

J'ai dit que, de l'avis général, il vaut mieux confier la construction d'un chemin de fer à une compagnie qu'au gouvernement. Je ne donnerai pas toutes les raisons qui militent en faveur de cette opinion. Entr'autres, il y a les nominations politiques d'employés sur la ligne, et la pression que l'on exerce sur le gouvernement pour lui faire adopter un tarif insuffisant. Il y a aussi le danger que la surveillance ne soit pas assez stricte. Mais, jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas définitivement réglé la question ; dans les cas de lignes transférées à des compagnies particulières, il s'est réservé le droit de les racheter toutes les fois que ce rachat sera dans l'intérêt public. La question de possession devrait donc être réglée plus tard, et je crois qu'il est de la plus haute importance de s'en occuper. Le public ne peut pas traiter les compagnies de chemins de fer, comme les autres corporations particulières. Les compagnies de chemins de fer possèdent plusieurs pouvoirs et privilèges qui appartiennent à l'État même. Elles peuvent occuper la propriété d'autrui pour leur propre usage. En

dépôt de la concurrence la plus active, sur plusieurs points du pays, elles deviennent en réalité des monopoles. Quand le gouvernement du pays désire augmenter légèrement le tarif, pour répondre aux exigences publiques, il doit, au préalable, obtenir le consentement des représentants du peuple. Mais les compagnies de chemins de fer ont des franchises politiques considérables, entr'autres le droit de souveraineté, et elles peuvent, à leur discrétion, fixer le prix de transport des produits et articles qui leur sont confiés dans ce but. Nous savons parfaitement qu'elles exigent des prix beaucoup plus que suffisants pour payer un dividende raisonnable sur le capital engagé dans l'entreprise. On dit que, pendant la dernière saison, les chemins de fer qui relient Chicago à New-York ont exigé, sur les marchandises en transit, \$45,000,000 de plus que leur tarif précédent aurait produit sur la même quantité de marchandises. En 1844, la question de la propriété des chemins de fer fut mûrement considérée par le gouvernement de sir Robert Peel qui n'arriva pas à d'autre conclusion que celle-ci :— Il prescrit qu'à l'expiration de vingt-un ans, la Couronne pourrait, avec la sanction du parlement, acheter les chemins de fer du Royaume-Uni, et jusqu'à présent, le parlement anglais a toujours réservé ce droit à la Couronne.

J'ai déjà dit que je trouvais d'énormes inconvénients au maintien de notre système actuel, d'après lequel le parlement accorde des chartes à des compagnies particulières. Les compagnies en existence leur font la guerre. Elles doivent encourir des frais énormes pour obtenir leurs chartes, et elles s'indemnisent aux dépens de leur clientèle. Plusieurs chemins de fer, comme celui qu'on nous propose de construire, ont un monopole reconnu par la loi. Leur monopole est dû à la supériorité et à la rapidité de leurs moyens de transport. Sous plusieurs rapports, elle remplace les rivières et les canaux. Leurs seuls concurrents sont les autres compagnies. Une compagnie particulière de chemin de fer, constitue bientôt un pouvoir despotique, quand on ne lui fait pas une concurrence active. Elle fait payer l'entretien de la ligne à ses clients, ainsi que l'intérêt sur son capital, les dépenses additionnelles résultant de ses extravagances, et enfin tous les sacrifices que lui imposent les lignes rivales. Lorsqu'on vous demande des prix exorbitants et que vous protestez, on vous répond que vous n'êtes pas forcés de voyager par cette ligne ; que la ligne est propriété particulière, et qu'elle doit être administrée à l'avantage de ses propriétaires. Cela serait parfaitement vrai si une compagnie de chemin de fer pouvait être comparée à une corporation ordinaire ; mais tel n'est point le cas. Une compagnie de chemin de fer peut forcer un particulier à lui céder une partie de ces terres en lui offrant une compensation raisonnable. Ce pouvoir lui est conféré pour des raisons d'intérêt public. Or, cette compagnie ayant ainsi des pouvoirs extraordinaires, est sujette, de droit, à des restrictions spéciales. L'imposition de tarifs élevés dispose le parlement à autoriser la concurrence sans restriction, et le public est fort disposé lui-même à ne tenir aucun cas des intérêts des compagnies en existence.

Nous savons que la concurrence, sur les points où elle existe, exclut les tarifs trop élevés ; mais, dans plusieurs endroits, il n'y a pas de concurrents, dans d'autres où la concurrence est possible, il se forme des coalitions. Nul doute que l'on gaspille un capital considérable pour construire deux lignes, quand une seule suffirait au trafic. Un chemin de fer à la disposition du gouvernement est chose bien différente d'un chemin de fer sous le contrôle d'une compagnie particulière ; les monopoles établis par le gouvernement, sous le système électif, visent à bien d'autres choses que les monopoles établis par les compagnies particulières. Certains États établissent des monopoles dans l'intérêt public. Le service de la poste est un monopole du gouvernement. Pense-t-on que le public serait mieux servi si le gouvernement abandonnait le service de la poste qui deviendrait alors une entreprise particulière ? Le service

M. MILLS

des postes n'est aucunement organisé d'après un principe commercial ; mais personne ne songe pour cela à le rendre libre, à l'abandonner à la concurrence commerciale.

Le monopole et le libre-échange ont chacun leur sphère d'action, et quand il s'agit d'une entreprise importante, il faut s'assurer à qui il convient le mieux d'en confier l'exécution. L'honorable député qui entreprendrait de prouver que c'est évidemment la tâche du gouvernement de faire transporter les journaux et les lettres, mais qu'il ne doit point transporter du charbon ou du blé, aurait de la difficulté à établir sa proposition. Le monopole établi par l'Etat pour faire un service public, est tout à fait différent du monopole attribué à des particuliers pour faire le même service. Nous savons que la liberté entière du commerce peut créer un monopole qui impose des charges énormes au commerce d'un pays. Les lignes de chemins de fer ne sont touchées qu'à très peu de points par des lignes rivales. Partout ailleurs elles créent une tendance à l'établissement de monopoles. Il y a un grand avantage à ce que le gouvernement soit propriétaire de voies ferrées, c'est qu'il peut rendre uniformes les prix de transport dans tout le pays. Si les chemins de fer étaient de grands chemins et que les différents convois parcourant la même voie, fussent la propriété de diverses corporations, il pourrait y avoir alors une concurrence générale.

Avec le système actuel, les prix de transport des voyageurs et des marchandises ne sont pas fixes ; ils varient avec les localités ; ils varient, à diverses époques, dans la même localité. C'est l'intérêt du public de pouvoir faire exécuter le maximum d'ouvrage au prix minimum. Le contraire est de l'intérêt d'une compagnie particulière de chemin de fer. Pour ces raisons, je prétends que les chemins de fer n'ont pas, relativement à l'Etat, la même position que les corporations particulières. Ce sont des grandes voies de commerce, comme les canaux, les lacs, les fleuves et l'océan même. C'est aussi une grande erreur, selon moi, de supposer que de pareils travaux possèdent nécessairement une influence plus pernicieuse entre les mains d'une administration que dans celles d'un particulier. J'avais espéré que, si le gouvernement ne voulait pas octroyer librement des chartes de chemins de fer, il aurait, du moins, fait étudier minutieusement cette région, en vue des tracés de lignes de commerce, et aurait favorisé l'organisation de quelque compagnie dont l'intérêt eût été de développer, dans une région aussi avantageusement située que le Nord-Ouest, le trafic, les voies de communications faciles et la colonisation. Je n'ai pas fait ces observations en faveur de l'achat des chemins de fer par l'Etat, pour prouver qu'après avoir convenablement protégé les intérêts du public, le gouvernement ne devait pas, pour le moment du moins, confier la construction et l'exploitation des voies ferrées à des compagnies particulières. Je veux seulement prouver que, pour des raisons commerciales, la question de l'achat des chemins de fer reste, au mérite, une question ouverte. C'est ainsi qu'on la considère en Angleterre. C'est ainsi qu'on l'a considérée chez nous, jusqu'à présent, et l'on devrait persister dans cette opinion.

Mais, en dehors des considérations commerciales, il y en a d'autres. On devrait soigneusement éviter de créer une corporation puissante qui a toutes les chances, non-seulement d'acquérir la ligne, mais de contrôler le gouvernement.

Nous savons que les gouvernements modernes ont tous une tendance à la démocratie. Nous savons que les Stuarts ont entièrement échoué dans leurs efforts pour établir la féodalité sur le continent. Dans les régions glaciales de notre continent, la compagnie de la baie d'Hudson sut se maintenir, mais elle dégénéra et devint une grande corporation mercantile qui a dominé sur les côtes de la baie pendant 150 ans, et sur près de la moitié de notre continent pendant cinquante ans environ. Partout où la féodalité est venue en contact avec les institutions modernes, elle a dû céder le

pas. La législation de caste, les privilèges spéciaux, les lois de primogéniture, qui sont nécessaires au maintien de la féodalité, cèdent graduellement aux influences de notre siècle. Je n'examine pas si cette transformation sera avantageuse ou préjudiciable, je mentionne simplement les faits. Nul doute que, malgré tous ses inconvénients, la féodalité avait ses avantages; mais je ne me propose pas de décider ce qu'elle a produit de bien et de mal. Nous sommes saisis d'une proposition beaucoup plus dangereuse que la création d'une classe privilégiée; on nous propose de créer une corporation privilégiée sur laquelle le temps n'aura aucun effet.

Malgré les vues particulières exprimées par le premier ministre, le gouvernement représentatif doit son influence au peuple et au peuple seul; et, nous, membres de l'opposition, à la Chambre des Communes, représentants du peuple et du gouvernement populaire, nous devons faire tous nos efforts pour le maintenir. Or, on vient nous présenter un document qui porte en lui-même des éléments de danger pour tout gouvernement honnête et pour la liberté du peuple.

Nous savons que les compagnies particulières de chemins de fer peuvent se transformer en nouvelles forces politiques. Nous savons par l'histoire du chemin de l'Erié, dans l'Etat de New-York, et dans celle du Grand-Tronc, en Canada, qu'elles peuvent même soumettre la législature aux exigences de ses intérêts. Nous sommes saisis d'un projet beaucoup plus considérable que ceux que je viens de mentionner, un projet impliquant des pouvoirs et des franchises beaucoup plus considérables que ceux du duc de Bourgogne ou du comte de Warwick. Cette corporation ne pourra peut-être pas faire un roi; mais elle deviendra, en réalité, le gouvernement du Canada. En définitive, on lui confère le pouvoir de nommer et de destituer les ministres. En vertu des dispositions de ce contrat, elle pourra forcer l'industrie à payer un tribut qu'autrefois la force armée exigeait d'elle. Je répète et nous savons tous que les grandes corporations de chemins de fer sont les ennemis les plus dangereux du gouvernement représentatif moderne, et qu'un gouvernement manque à son devoir envers le peuple, s'il ne se met pas en mesure d'obtenir les garanties et précautions nécessaires pour définir clairement les limites que les grandes corporations, comme celle-ci, ne sauraient dépasser. Nous savons que l'opinion publique n'a aucune influence sur de pareilles corporations. Elles ne sont aucunement influencées par les considérations qui régissent les actions des hommes. Nous savons qu'ailleurs, elles sont intervenues dans l'administration de la justice; qu'elles ont porté atteinte à la liberté des élections, qu'elles ont miné l'autorité des ministres, et que, pour plusieurs autres considérations politiques, il est extrêmement douteux que la formation d'une compagnie aussi puissante soit acceptable. En disant cela, je ne veux point blâmer le gouvernement, parce qu'il essaie de faire construire et exploiter le chemin du Pacifique par une compagnie particulière, mais je veux signaler les maux qui peuvent résulter de la formation de cette compagnie, au point de vue politique et commercial. Non-seulement je ne veux pas que nous agissions à l'aveugle, mais je m'oppose encore plus à ce que nous nous jetions, tête baissée, dans un danger clairement visible, sans prendre une seule garantie pour éviter des maux incalculables. Je vois que le contrat impose des restrictions au commerce. Je vois qu'il impose des fardeaux énormes à l'industrie. Je vois des prohibitions ou des empêchements sur la voie des améliorations. Je vois toute la population du pays soumise à une corporation puissante, dans des questions vitales pour son avenir. Je vois le véritable siège du gouvernement transféré d'Ottawa à Saint-Paul, tandis que le simulacre de l'autorité demeure ici. En dressant ce contrat, on a parfaitement tenu compte des intérêts des actionnaires et de ceux des porteurs de bons; mais les intérêts des voyageurs et des expéditeurs par cette ligne, ont été négligés, et c'est encore une raison pour laquelle le parlement devrait se réserver le droit de racheter la ligne,

moyennant une compensation raisonnable. L'honorable ministre de Travaux publics s'est fort indigné de ce que l'on ait osé dire, que les termes de ce contrat ne sauraient être maintenus et il nous a accusés d'agir d'après la maxime de Proudhon: "La propriété, c'est le vol." L'honorable monsieur semblait oublier—ou peut-être devrais-je dire qu'il semblait considérer qu'à ce moment il proposait une mesure par laquelle, d'après sa propre évaluation, il s'empare de quatre-vingts millions appartenant au peuple—parce que chaque dollar des deniers publics est propriété particulière tant que l'Etat n'en a point fait l'application.—je dis donc qu'il s'empare de quatre-vingts millions, de beaucoup plus, selon moi, et, par Acte du parlement, abandonne cette somme à quelques particuliers, parmi lesquels des citoyens de la république voisine. Or, comment désigne-t-on l'acte par lequel, sans fournir aucune compensation, vous vous emparez de la propriété d'un particulier pour la donner à un autre?

Ne voit-il pas, lorsqu'un tel acte est accompagné de pouvoirs oppressifs et d'immunités déraisonnables, les hommes pourraient par des mesures révolutionnaires, reprendre ce qui leur appartient? Le ministre des Travaux publics, refuse de raisonner maintenant; mais je puis lui dire que ce qu'il refuse de considérer aujourd'hui, sera très assurément cédé à la force à quelque époque subséquente. Nous avons eu un grand nombre de projets depuis la Confédération pour la construction d'un chemin de fer transcontinental. Nous en avons eu deux de la part de ministres pendant les deux dernières années, qui ne promettaient rien de bon au Nord-Ouest, mais celui-ci, qui semble avoir été basé sur la maxime de Jack Cade: "La bonne vieille règle, le bon vieux plan en vertu duquel celui qui peut prendre doit prendre et celui qui peut conserver, doit conserver," est le pire de tous, si c'est possible. Et puisque nous en sommes arrivés à adopter ses sentiments dans la législation, il nous faut cesser de l'appeler Jack et lui donner un nom plus respectueux à l'avenir.

L'honorable ministre des Travaux publics a parlé du chef de l'opposition comme d'un "fin renard." Mon honorable ami l'a informé que ces digressions ou ses incursions dans l'histoire naturelle pour y puiser des exemples à la fois élégants et appropriés ne le troublaient pas le moins du monde. Le ministre est le bienvenu à prendre tout le plaisir qu'il peut tirer de ce mode de discussion. Le ministre des Travaux publics semblait très ennuyé en songeant que l'honorable chef de l'opposition ne s'était pas montré blessé de ce que le ministre avait dit d'un ton si badin. Tandis que le ministre des Travaux publics a fait une demi-apologie pour ce qu'il considérerait évidemment comme des gracieuses et lumineuses pointes d'esprit et de sarcasme, il était loin d'être flatté de découvrir que ses lardons n'étaient pas sentis.

L'honorable ministre me rappelle un incident arrivé à un meeting religieux parmi les gens de couleur de Boston. Un pénitent se lève pour déclarer quel terrible pécheur il a été. Un voisin ami se lève immédiatement après pour corroborer tout ce qui vient d'être dit. Le pénitent, tout en étant très disposé à parler en termes très énergiques de ses propres fautes, ne voulait pas qu'elles fussent discutées avec le même sans-gêne par un ami. Il sèche aussitôt ses larmes, ôte son paletot et invite son ami à aller sur la commune en arrière de l'église afin qu'il pût justifier sa piété. L'honorable ministre des Travaux Publics, tout en déclarant qu'il n'y mettait pas de malice, était très mécontent de voir que ses paroles n'avaient pas blessé celui contre lequel elles étaient dirigées.

Le ministre des Chemins de fer nous a dit quel plaisir il éprouvait à appuyer ce contrat. Je crois que le ministre est dans l'erreur. Peut-être y a-t-il si longtemps qu'il a été appelé à agir conformément à l'idée qu'il se forme de ses devoirs publics qu'il a complètement oublié les plaisirs qui découlent de cette source, et qu'il n'est pas bien sûr de reconnaître cette délicieuse sensation. Lord Beaconsfield a peint dans *Endymion* le portrait d'un individu—St. Barbe—que je

me suis rappelé en entendant cette remarque de la part du ministre des Chemins de fer. St. Barbe raconte qu'il "a senti autour du cœur un feu qui, s'il ne provient pas d'une indigestion, doit être de la graille." Je suis très certain que le plaisir du ministre devait être d'une ambiguïté à peu près semblable.

L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a parlé du pacte de l'union avec la Colombie anglaise et du programme de l'ancienne administration. Qu'il me permette de lui dire ceci: Si l'ancien ministre s'est trompé c'est en faisant trop et non en ne faisant pas assez. Permettez-moi de citer un ou deux faits relatifs à ces conditions de l'union, que l'ardeur patriotique de l'honorable député l'a empêché de voir. La Colombie anglaise n'a pas, d'abord, demandé à faire construire un chemin de fer. Il n'a jamais été convenu que le chemin serait construit dans son seul intérêt. C'était une convention mutuelle pour atteindre un but commun, un avantage mutuel. La Colombie anglaise devait fournir pour l'exécution de l'entreprise, une lisière de territoire large de quarante milles, le long d'une ligne de chemin de fer depuis sa limite est jusqu'à sa frontière ouest. Les terres étaient pour aider la construction du chemin de fer, et devaient presque suffire à construire le chemin à l'ouest des Montagnes. Pour ce terrain, la Colombie anglaise devait recevoir cent mille piastres par année, ce que l'on calculait être la différence entre l'octroi considérable de la Colombie anglaise et la valeur réelle de ces terrains. On assurait au parlement que les terres valaient plus de \$15,000,000; que la subvention annuelle devant être payée à la Colombie anglaise, capitalisée représentait \$2,000,000, laissant plus de \$13,000,000 comme contribution de la province au chemin de fer. Je le demande, était-ce là une transaction honnête? Était-ce une transaction tellement sacrée, tellement inviolable que les résolutions du parlement doivent compter pour rien?

Permettez-moi d'attirer l'attention du comité sur ce qui a été dit à ce sujet, à cette époque par les ministres de la couronne. Je suppose qu'ils parlaient d'après les informations reçues des délégués de la Colombie anglaise pendant les négociations. Je le fais parce que cela démontre en quoi consistent les obligations morales des deux parties à cette entreprise à la fois gigantesque et désastreuse pour le pays. Sir Geo. E. Cartier, en appuyant la résolution pour l'admission de la Colombie anglaise dans l'Union canadienne, disait :

"Ce n'est pas l'intention du gouvernement de construire le chemin, mais le chemin sera entrepris par des compagnies qui devront être aidées surtout par des concessions de terrain. Ce n'est pas l'intention du gouvernement d'obérer le trésor public pour avoir ce chemin. Pendant la discussion de cette clause entre le gouvernement et les délégués, il a été proposé par le gouvernement fédéral que la colonie cédât une lisière de quarante milles de terrain pour la construction du chemin de fer. Cela ferait 24,000 milles carrés de terrain ou 50,360,000 acres, non seulement des terrains agricoles mais encore des terrains miniers. En calculant ce terrain \$1, cela égalerait à \$50,360,000, pour la construction du chemin de fer. On se propose de donner à la compagnie \$100,000, par année, ce qui à cinq pour cent, serait l'intérêt annuel sur la valeur de 2,000,000 d'acres de terres, laissant le reste à la disposition du gouvernement."

Il n'y a pas de doute que les 50,000,000 d'acres et les \$50,000,000 sont une erreur du sténographe. L'étendue du terrain était évaluée à 15,360,000; mais après avoir fait cette correction, Sir George Cartier mettait ses partisans sous l'impression que la Colombie anglaise contribuait suffisamment pour construire le chemin dans cette province. La représentation faite par les délégués de la Colombie anglaise quant à la nature de ces terres, ne repose pas seulement sur la déclaration de Sir George Cartier. Le sénateur Campbell, qui était aussi membre du gouvernement, en faisant allusion à cette partie de l'arrangement relatif à la concession de terrain de la Colombie anglaise, disait :

"Dans l'Ontario, on espère que les sections alternatives de vingt milles seront données pour la construction du chemin, tandis que la Colombie anglaise donne une concession continue de 20 milles de chaque côté. Donc, la quantité de terres donnée par cette colonie est du double de celle donnée par l'Ontario et le Manitoba."

M. MILLS

Et au sujet de la construction du chemin, le sénateur Campbell disait :—

"Ces résolutions ne veulent pas dire que le gouvernement construira le chemin lui-même, mais que le Canada en assure la construction."

Il est hors de doute que la section de la Colombie anglaise, devant être construite principalement au moyen de la concession considérable de terres très fertiles que cette province avait placées à la disposition du gouvernement fédéral pour cette fin.

M. DECOSMOS. J'aimerais à entendre l'honorable monsieur continuer à lire le discours du sénateur Campbell, afin que nous puissions entendre ce qu'il dit de plus à ce sujet.

M. MILLS. Il faut que je lise ce que j'avais l'intention de lire afin de donner une idée exacte de la condition des choses et des déclarations sur lesquelles le parlement comptait lorsqu'il a doté cette partie de l'Union Canadienne.

M. DECOSMOS. Il serait très à propos que l'honorable monsieur rendit justice à la Chambre et au pays en lisant toute la déclaration faite par l'honorable M. Campbell, lorsqu'il a présenté l'adresse relativement à la Colombie anglaise. La déclaration qu'il expose maintenant tend à produire une fausse impression. Elle est tronquée et inexacte.

M. MILLS. Il faut qu'on me permette de présenter cette cause à ma manière. Mon honorable ami aura l'occasion de la présenter de la façon qui lui conviendra. J'ai beaucoup à dire sur cette question, et je sens que c'est tout ce que je pourrai faire que de le dire sans être obligé de faire un discours pour l'honorable monsieur. Il aura l'occasion d'en faire un et sera plus capable de présenter sa cause que moi. M. Chapais, alors ministre, comptant sur les représentations des délégués de la Colombie anglaise, disait :—

"Par la construction immédiate du chemin de fer, la valeur des terres sera augmentée, et par ce moyen, elles suffiront d'elles-mêmes à pourvoir à sa construction. La Colombie anglaise a consenti à accorder 15,000,000 d'acres de terres le long de la ligne et cela suffira, ou à peu près, à la construction de cette partie du chemin."

M. Chapais continuait à exposer ses vues en citant le chemin de fer Illinois Central qui n'avait reçu pour construire plus de 700 milles de chemin, que 2,595,000 acres de prairies sans arbres et sans eau, terres dont la compagnie avait déjà vendu une partie pour \$23,723,255, et elle avait encore en sa possession 526,690 acres. M. Chapais disait de plus :

"Quant au climat et à la nature du sol dans la Colombie anglaise, je puis prouver qu'ils sont très favorables à la colonisation..... La même ligne isotherme traverse Chicago, Cleveland, Harrisburg et la Pensylvanie sur le continent et traverse le midi de la France, la Lombardie, et les grandes régions agricoles de la Russie. Ces riches territoires canadiens, qui, faute de renseignements suffisants ont été considérés jusqu'ici comme ne possédant aucune valeur, sont destinés, dans un avenir assez rapproché à jouer un rôle important dans le progrès de l'agriculture et dans le commerce de ce continent."

Les délégués de la Colombie anglaise étaient à Ottawa lorsque cette discussion eut lieu; les renseignements complets donnés par les ministres avaient été fournis par eux. Les représentations sûres et désintéressées des délégués de cette province éloignée furent acceptées avec confiance, et le parlement fut convaincu qu'il était sur le point d'acquiescer une contrée plus délicieuse que la Vallée de Rasselas, ou que l'Eden cherché par M. Chuzzlewit. M. le sénateur Mitchell, un autre membre du cabinet et l'un de négociateurs avec la Colombie anglaise, disait :

"Le gouvernement ne s'est pas engagé dans cette voie sans avoir les meilleurs renseignements qui puissent être obtenus, et il a l'assurance d'un ingénieur émérite maintenant à portée d'entendre, qui connaît très bien la Colombie anglaise, et qui a fait lui-même l'exploration de la ligne du chemin de fer à travers nos possessions du Nord-Ouest.... Ce monsieur déclare de plus que sur un parcours de 213 milles, les terres qu'elle traverse sont d'excellente qualité, et une bonne partie de ces terres surpassent de beaucoup la moyenne des terres cultivées du Canada."

C'est sur de tels renseignements et sur de telles assurances que le parlement consentit à l'admission de la Colombie anglaise dans la confédération et à la construction du chemin de fer du Pacifique. Il est évident pour chacun que

l'impression qu'on voulait faire naître, c'est que les terres qui devaient être cédées par la Colombie anglaise au Canada suffiraient, ou à peu près, à couvrir les frais de construction d'un chemin de fer à travers cette province. Maintenant nous sommes amenés à cette conclusion, ou que les ministres ont été grossièrement trompés par les délégués de la Colombie anglaise ou qu'ils ont conspiré avec eux pour induire le parlement en erreur, afin de lui faire sanctionner le onzième article des conditions de l'admission dans l'union.

Dans les transactions privées, lorsqu'une des parties compte sur les représentations de l'autre et qu'elle est trompée, elle n'est pas liée par la convention, et nous ne manquerions pas à nos engagements, en interprétant cet article au point de vue le plus favorable à la Colombie anglaise, si nous lui disions: Vos terres ne sont pas ce que vous les avez représentées. Elles ne sont pas propres à la colonisation. Elles ne forment pas une contribution considérable pour la construction du chemin. Nous refusons de les accepter, et cette partie du pacte est annulée.

Je n'admets pas que la Colombie anglaise ait quelque raison de se plaindre. Nous savons maintenant que sa population n'est pas animée de sentiments bien amicaux vis-à-vis du reste de la Confédération canadienne. Je regrette qu'il en soit ainsi, mais le fait n'en existe pas moins. Elle semble être mue par le sentiment exprimé par ce créancier à qui on avait beaucoup pardonné mais qui insistait pour se faire payer jusqu'au dernier son. Il n'y a pas de véritable union entre la Colombie anglaise et les autres parties du Canada, et une union véritable est impossible dans l'état actuel des choses. Les voisins les plus près de la Colombie anglaise sont les établissements sur la côte du Pacifique et il en sera ainsi pendant un grand nombre d'années à venir.

Le temps peut arriver où il se fera un peu de commerce à travers les montagnes. Il y en aura plus cependant qui se dirigera vers l'ouest du côté des rives du Pacifique que dans la direction opposée. Le thé, le café, le sucre, les étoffes, tissus et nouveautés consommés dans la région de la rivière de la Paix, lorsque cette région deviendra habitée, si les communications de chemins de fer ne sont pas établies de façon à l'empêcher, seront transportés vers cette région à travers la Colombie anglaise, et ses produits trouveront un débouché sur la côte du Pacifique. Ils peuvent atteindre l'Europe par mer aussi facilement qu'ils peuvent atteindre Montréal par chemin de fer. Mais ce district est encore inhabité, et les grandes plaines de la rivière de la Paix courent le risque de rester un pays désert pendant plus que le reste du siècle actuel. Il me semble donc que c'est un acte de suprême folie de notre part que de nous charger d'un fardeau aujourd'hui pour une population qui n'existera pas d'ici à ce que deux ou trois générations se soient écoulées, tandis que les grands besoins et les nécessités du jour sont négligés.

Les honorables messieurs des banquettes ministérielles et leurs partisans semblent cependant voués à cette politique de gaspillage et de folie. La Colombie anglaise est une province de l'union, et devrait être traitée comme telle. Ses besoins devraient être consultés. Ses intérêts comme partie intégrante de l'union doivent être loyalement considérés. Si elle est aussi bien traitée que les autres provinces; si l'on fait plus pour elle qu'elle n'aurait pu faire elle-même, elle n'a aucune raison valide de se plaindre.

L'honorable député de Victoria nous a souvent rappelé que l'union est un pacte, que l'obligation de construire un chemin de fer est une obligation de traité. Mais, que dit l'honorable député au sujet de la qualité des terres et des représentations des délégués. Je dois aussi faire observer que tous les traités qui sont perpétuels dans la forme ne le sont pas de fait. L'honorable monsieur et ceux qui partagent ses vues me permettront de leur faire remarquer comment les traités sont violés lorsqu'ils sont contraires aux intérêts d'une nation, embarrassent ses finances ou donnent lieu à des dangers imprévus. Comment la France a-t-elle

observé le traité de Vienne? Comment la Russie a-t-elle observé le traité de Paris relativement à sa force navale dans la mer Noire? Comment l'Angleterre a-t-elle observé son traité avec l'émir de l'Afghanistan, lorsqu'elle voulut avoir une frontière plus scientifique à l'ouest de l'Inde? Elle a demandé un résident européen pour la représenter à Caboul. Elle était tenue par le traité à ne pas le demander et elle l'a demandé. Elle s'attendait à un refus. L'émir était sur le point de céder à sa demande, et les négociations furent rompues pour empêcher qu'il acceptât les conditions qu'on lui imposait, parce que le but véritable était de changer la frontière. De sorte que les traités ne possèdent pas le caractère durable et immuable que quelques honorables messieurs leur supposent.

Dans le cas d'une union fédérale, les pouvoirs et les droits retenus par chaque partie individuelle sont sans doute perpétuels. On ne les a pas cédés. Quant à ces droits, chaque province conserve après l'union son autonomie comme auparavant. Mais quant à ce qui doit être fait à l'avenir par le Parlement fédéral, c'est au parlement fédéral ou au gouvernement à le décider.

Dans le cas de l'union entre l'Angleterre et l'Ecosse, plusieurs choses qui avaient été stipulées par le parlement écossais ont été modifiées par le parlement de Westminster. Lord Campbell a fait remarquer que tout inviolable que puisse avoir été le pacte entre les deux royaumes, le parlement du Royaume-Uni peut faire tout ce qui, avant l'union, aurait paru être fait par l'un ou l'autre des parlements.

En 1876, le député de Victoria proposa une résolution dans laquelle il exposait entre autres choses :

"Que la bonne foi et l'honneur du Canada se trouvent engagés de la manière la plus solennelle, vis-à-vis la Colombie anglaise, à assurer le commencement simultané, dans un délai de deux ans calculé de la date de l'Union, d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et d'un point quelconque qui pourrait être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses du côté du Pacifique pour relier les rives de la Colombie anglaise avec le réseau de chemins de fer du Canada, et d'assurer de plus, dans un délai de dix ans, calculé de la date de l'Union, l'achèvement de ce chemin de fer."

Le très honorable monsieur, qui est aujourd'hui premier ministre, répudia catégoriquement l'exposé de faits contenu dans la résolution. Il nia que la construction d'un chemin de fer dût être entrepris au profit de la Colombie anglaise. Il s'exprima en ces termes :

"Ce n'est pas en vertu d'un simple arrangement que la Colombie anglaise a consenti à s'unir au Canada. Il y a eu une convention mutuelle, un acte de société, par lesquels le Canada et la Colombie anglaise se sont donnés la main pour former un seul pays. La Colombie anglaise se trouvait engagée vis-à-vis du reste du pays pour la construction de ce chemin de fer de la même manière que le reste du Canada vis-à-vis d'elle. Ce chemin de fer n'est pas destiné au bénéfice de la Colombie anglaise en particulier, mais à l'avantage de tous. S'il en était autrement, une convention de cette nature n'aurait pu être conclue. Tous les partis ont reconnu qu'il constituait une nécessité politique pour les deux colonies. Une esprit de parfaite égalité a présidé à l'entente. Ce chemin de fer n'a pas été entrepris dans le seul but de dépenser de l'argent dans la Colombie anglaise, mais dans le but de faire de l'Union une réalité. Ainsi donc il fut décidé que le chemin de fer serait construit simultanément dans la Colombie anglaise et les autres parties du Canada."

Je recommande les opinions exprimées dans cette citation à la considération de l'honorable représentant de Richmond et Wolfe. Je les accepte comme généralement justes et la question constitutionnelle est présentée de manière à s'accorder parfaitement avec les opinions du Lord chancelier Campbell sur une mesure affirmant exactement le même principe. Je n'ai plus qu'une observation à présenter sur cette partie de la question. On a dit fréquemment que si nous n'avions pas de chemin de fer, nous ne posséderions de l'Union que le nom. Cette prétention est tout à fait de nature à induire en erreur. S'il était possible d'établir un commerce important entre les provinces et que son développement fût arrêté seulement par le manque de facilités de communication par chemin de fer, la construction d'une ligne deviendrait alors une nécessité et le commerce qui s'établirait ne ferait que fortifier les liens de

l'union. Mais puisqu'il y a peu ou rien à faire, puisqu'on ne peut établir qu'un commerce restreint, s'il est possible toutefois d'en établir un, à travers les montagnes, puisque la population qui est supposée devoir alimenter ce commerce manque des deux côtés, il me semble prématuré de parler de hâter la construction de ce chemin de fer à travers les montagnes afin de changer une union de nom en une union de fait.

Les honorables députés de la droite ont parlé de l'aide qu'on se proposait d'accorder pour la construction du chemin de fer du Pacifique en vertu du projet de 1872 et en vertu de l'acte de 1874, et ils ont établi les comparaisons les plus injustes entre ce contrat et les projets antérieurs en faveur de l'arrangement actuel. Par le contrat de Sir Hugh Allan et la loi de 1874, les terres devaient être prises sur toute la longueur de la ligne en lots alternatifs. 550 milles de la ligne actuelle se trouvent à l'ouest de Jasper House et plus de mille milles à l'est de la rivière Rouge. Plus des trois cinquièmes du chemin de fer se trouvent en dehors des territoires du Nord-Ouest. Sur ces trois cinquièmes de son étendue, le chemin de fer traverse de vastes terres entièrement impropres à la colonisation et dont les meilleures d'entre elles sont de qualité inférieure. La quantité de terres dont on avait besoin, en outre de la lisière réservée au chemin de fer, ne devait pas être composée de terres choisies, mais seulement de qualité moyenne, de sorte que je n'hésite pas à dire qu'on donne à ce syndicat une plus grande étendue de terres arables que celle qui serait échue à une compagnie, en vertu de la loi de 1874, pour la construction entière de la ligne.

La partie la plus onéreuse de cet arrangement n'est pas autant l'élevation du chiffre du bonus que nous accordons, que les empêchements apportés au commerce, la prohibition de construire des chemins de fer, et les pouvoirs formidables et sans restrictions accordés sur tout le commerce du pays, des grands lacs au Pacifique. Les honorables députés de la droite semblent oublier ce que nous a coûté le Nord-Ouest. Nous avons d'abord payé \$1,500,000 à la compagnie de la baie d'Hudson et avons converti un permis précaire de faire le commerce en la propriété d'un vingtième du pays. Nous avons payé \$1,760,000 pour établir des communications avec le Nord-Ouest. Nous avons éteint le titre des sauvages sur une partie des terres fertiles ce qui, avec l'entretien de la police, représente la somme capitalisée de \$18,200,000. Les explorations ont coûté depuis neuf ans environ \$1,800,000 et représentent une somme capitalisée de \$4,168,000, — en tout \$23,628,000. Nous avons dépensé, ou sommes à la veille de dépenser pour construction de chemin de fer, environ \$17,250,000. Nous accordons à cette compagnie \$25,000,000 en argent, de sorte que, sans tenir compte de la subvention en terres, le Nord-Ouest nous coûtera, si le contrat est approuvé, \$67,878,000 en argent. C'est là la somme que nous avons à dépenser, pour le moment, afin d'ouvrir le pays à la colonisation. Je ne m'arrête pas à considérer si cette dépense est faite bien à propos. Dans tous les cas, il n'y a pas de doute à entretenir sur son importance. Elle représente une somme de \$85 par chaque famille du Canada.

Mais après tout le pays n'est pas libre, il n'est pas ouvert à la colonisation. Une vingtième des terres se trouve entre les mains d'une corporation étrangère et vous proposez de placer un tiers des meilleures terres entre les mains d'une autre compagnie. La dépense de ces \$69,878,000 donne à ces terres une valeur d'au moins \$75,000,000. Au lieu d'ouvrir le pays, vous proposez de le rendre inaccessible en le livrant à un puissant monopole, et pour cela le pays aura à payer \$143,000,000. La dépense est énorme et ses résultats seront aussi déplorables que désastreux. Pour la somme que vous proposez de donner pour soixante milles de la section est, vous pouvez terminer vos embranchements avec le Nord-Ouest et amener le commerce des grains des Etats du nord dans la vallée de

M. MILLS

l'Ottawa. Pour un cinquième des terres, pour la moitié du subside que vous proposez de donner en argent, vous pouvez prolonger votre chemin jusqu'aux Montagnes Rocheuses, et le devoir et la prudence ne nous permettent pas d'aller au-delà avant plusieurs années. Nous devons nous arrêter là et employer nos ressources à donner de la valeur au pays, au nord et au sud, en encourageant la construction de chemins de fer et en aidant à la colonisation. Nous ne devons pas nous écarter de ce programme, afin de ménager nos ressources et d'acquérir une vigueur nouvelle. En dépensant une petite somme d'argent, nous aurons fait beaucoup pour assurer la colonisation des terres de la lisière fertile.

Nous avons fait, en entreprises stériles, des dépenses aussi fortes que peut en supporter pendant bien des années un pays aussi pauvre que le nôtre. Lorsque ce pays sera peuplé, nous pourrions sans crainte étendre nos chemins de fer. Nous ne devons pas le faire auparavant, ni même l'essayer. L'honorable député de Niagara (M. Plumb) se fait le défenseur de l'exemption de taxe perpétuelle. Il cite des cas qui se sont produits aux Etats-Unis. Mais l'honorable député se trompe, de même que s'est peut-être trompé aussi l'honorable ministre des Chemins de fer. Les cas que l'honorable député a cités à la Chambre, comme s'étant passés dans les Etats du Wisconsin et du Minnesota, sont des cas dans lesquels les gouvernements de ces Etats perçoivent une retenue au lieu de taxes. Ils ont exempté ces chemins de fer du paiement des taxes parce qu'ils prélèvent une part sur les recettes brutes au lieu de percevoir des impôts; c'est peut-être le moyen le plus sûr de prélever des taxes sur le capital placé dans les chemins de fer. Le système adopté pour ce chemin devrait être appliqué à toute les autres compagnies.

Une charte a été accordée à un chemin de fer devant aller de Winnipeg à la rivière Souris; il n'a pas été exempté de taxe. Comment peut-il faire concurrence avec succès à un chemin qui n'a pas de taxes à payer? Avec quelle chance de réussite une compagnie peut-elle construire une ligne dans les directions permises si elle est sujette aux taxes, tandis que les embranchements de la compagnie en seront exemptés? L'honorable député de Niagara a fait lecture d'une longue liste de chemins de fer américains, indiquant le capital souscrit et le montant de l'émission des obligations et il a additionné ces deux sommes pour établir quel est le capital placé dans les chemins de fer. Il nous a donné le coût par mille qu'il a établi au moyen du même mode de calcul. Bien entendu, il a trouvé le capital placé très-considérable et le coût par mille très-élevé. L'honorable député semblait n'avoir jamais entendu parler de la manipulation des valeurs des chemins de fer, ni du capital des compagnies augmenté par des moyens factices.

Qu'il me soit permis de lui citer quelques exemples pour son information. La compagnie du chemin de fer Erié, de New-York, d'après l'arithmétique de l'honorable député, avait placé dans l'entreprise un capital de \$153,000,000, mais il a été démontré, devant le comité de M. Hepburns, qu'un chemin comme celui de l'Erié pouvait être construit et équipé de la même manière pour \$40,000,000, soit \$113,000,000 de moins que le disait l'honorable député. Il a été démontré que son capital avait été porté, par des moyens factices, à \$70,000,000. Le "New York Central" est un très-beau chemin, mais il est loin de représenter la valeur de ses obligations. Son trafic est très-considérable, mais au lieu d'attendre que les actions haussent d'elles-mêmes, la compagnie les a fait monter à un moment donné, au moyen de la spéculation, à plus de \$44,000,000.

L'honorable député parle du coût, par mille, de l'"Union Pacific." Il dit qu'il coûte \$102,700 par mille et que le coût total du chemin est de \$115,214,588. L'honorable monsieur n'a-t-il jamais entendu parler de l'enquête ordonnée par le Congrès? N'a-t-il pas vu les fraudes qui avaient été découvertes? Connait-il l'affaire du crédit mobilier? Nous savons

que le coût du chemin de s'élève pas à la moitié de la somme mentionnée par l'honorable député.

Les chemins de fer du Minnesota ont été construits pour une somme la moitié moins considérable que celle qu'il donne. Ce n'est pas au moyen d'une liste de statistiques exactes et insignifiantes qu'on peut défendre ce funeste et dangereux contrat. L'honorable député a parlé de l'état des esprits dans ce pays. Il est tel qu'il l'a représenté, que le gouvernement et ses amis consultent le pays par la voie la plus constitutionnelle. Il a parlé du succès des amis du gouvernement aux dernières assemblées et il a prédit le succès de ses amis s'il survenait une élection. Nous ne pouvons que lui dire que nous acceptons l'essai. L'honorable député aurait tort de trop se vanter; un seul cas de maladie parmi ses amis lui aurait coûté son élection. Il a déployé toutes ses ressources pour maintenir le courage de ceux qui l'entouraient, mais il s'apercevra qu'il a fait ces efforts en pure perte. Les conditions du contrat sont trop bien comprises pour que le pays se laisse abuser.

L'honorable député, à l'exemple de ses chefs, a grand'hâte d'en finir avec cette désagréable besogne; comme Macbeth, il voudrait voir le crime s'accomplir. Etant bien décidés, ils veulent à toute force en finir, mais tout ne se terminera pas avec le vote que donnera le parlement. Les conséquences ne peuvent être arrêtées par le vote que la Chambre pourra enregistrer en faveur du contrat. L'ère des malheurs ne s'ouvrira que lorsque la Chambre aura terminé ses travaux, et les honorables députés s'apercevront de la vérité de cette prophétie, car lors même que le peuple n'aurait pas l'occasion de se prononcer, il se souviendra des auteurs de ses maux.

Je n'ai rien à dire contre les membres du syndicat. Ce sont des hommes capables, entreprenants et dignes de confiance. Je crois qu'il s'efforceront de mener à bien ce qu'ils entreprennent. Il n'y a pas d'hommes entre les mains desquels je serais plus heureux de voir tomber l'entreprise, mais ces messieurs travaillent pour eux-mêmes. Ils ont en vue leur propre intérêt et je ne puis les blâmer pour cela. Ce n'est pas à eux que sont confiés les intérêts publics, mais bien aux honorables membres du ministère. Entre les mains de ceux-ci les intérêts du pays ont souffert et tout membre de cette Chambre qui les soutiendra de son vote, qui sacrifiera les intérêts publics pour aider les ministres à sortir de leur triste position sera mal venu s'il se présente devant les électeurs pour réclamer leurs suffrages.

Il est impossible de servir le pays et de soutenir en même temps le gouvernement dans cette transaction, les honorables députés de la droite doivent choisir entre ces deux alternatives. La conviction des membres des deux partis de cette Chambre est que les ministres ont commis une faute et que le marché qu'il proposent est désastreux. C'est là l'opinion du pays et s'il est vrai que le printemps suit l'hiver, il est aussi vrai que les auteurs de ce malheur seront chassés du pouvoir.

M. McCALLUM. Vu l'heure avancée, je ne me propose pas d'occuper longtemps l'attention de la Chambre. Cette question n'est pas nouvelle pour moi. J'avais l'honneur de siéger dans cette Chambre lorsque la Colombie anglaise fut admise dans l'union et j'étais alors partisan du projet consistant à confier à une compagnie la construction et l'exploitation du chemin. Je suis donc en faveur du nouveau plan et de la construction d'une ligne de chemin de fer non interrompue de l'Atlantique au Pacifique. Depuis, je me suis présenté plusieurs fois devant mes électeurs, et j'ai tenté de leur exposer cette question. Je crois aujourd'hui que le chemin de fer peut se construire et être exploité permanamment sans ajouter beaucoup aux charges du pays.

Je crois que nous avons assez de terres au Nord-Ouest pour construire ce chemin. Trois projets différents ont été soumis au pays. D'abord le contrat de sir Hugh Allan, l'offre du dernier gouvernement faite au monde entier pour

la construction du chemin, et ensuite la politique des honorables messieurs de la gauche de faire le chemin comme entreprise du gouvernement. Je crois pouvoir dire ce soir,—et je pense que mon opinion est partagée par la grande majorité du pays,—qu'il est regrettable que sir Hugh Allan n'ait pu réunir le capital nécessaire pour se charger de l'entreprise. S'il avait pu réussir, le chemin serait construit aujourd'hui. Je dirai aux honorables députés de la gauche que les électeurs de ce pays les tiennent responsables de ce qu'ils ont fait pour ruiner le projet.

En 1874, lorsque l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) eut pris les rênes du pouvoir, il annonça qu'il se chargeait de l'entreprise comme travail du gouvernement et que de la sorte le pays profiterait des bénéfices qu'une compagnie aurait réalisés sur le contrat. Considérons un-pou quels sont les profits que le pays a retirés jusqu'ici de cette manière de conduire l'entreprise. Nous savons les bénéfices que le pays a retirés de l'embranchement de la baie Georgienne et des étendues navigables. Sir Hugh Allan a offert de construire ce chemin pour trente millions en argent et cinquante millions d'arpents de terre. Il n'a pu réussir. Lorsque mon honorable ami, le député de Lambton, s'aperçut en 1876 qu'il ne pouvait pas faire le travail comme entreprise du gouvernement, il fit annoncer dans le monde entier qu'il donnerait \$10,000 et 20,000 arpents de terres par mille pour la construction de la totalité du chemin, à part de la garantie du paiement de l'intérêt sur les obligations.

Si nous prenons en considération ces différents arrangements, je considère que le contrat qui nous est soumis ce soir est l'offre la plus avantageuse que le pays ait jamais reçue, même en estimant les terres à \$1 l'arpent et plus haut vous estimerez les terres, plus l'offre doit paraître belle. Si vous évaluez la terre à \$2 l'arpent, il y a une différence de \$32,000,000 en faveur du contrat, si on le compare à la proposition du député de Lambton, de \$55,000,000 si on évalue les terres à \$3 l'arpent et de \$90,000,000 si on les évalue à \$4. C'est là une manière simple de montrer quel est le véritable état de la question.

L'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake) disait l'autre jour que c'était une grande injustice que la voie du chemin de fer du Pacifique canadien soit exemptée de taxes, que cette exemption serait ruineuse pour le pays et qu'elle empêcherait la colonisation du Nord-Ouest. Je demeure dans une localité traversée par le Grand-Tronc. Nous donnons un bonus de \$20,000 à cette compagnie, et quelle taxe supposez-vous que nous prélevions sur le chemin? Lorsque le chemin traverse la municipalité sur un espace de huit milles, nous en retirons la somme magnifique de \$12. Je suppose que les townships du nord-ouest ont une superficie de six mille carrés. Supposons que la compagnie prenne pour sa voie une lisière de six perches, elle a par là même 72 arpents et en évaluant le terrain à \$10 l'arpent et en fixant l'impôt à dix millièmes de dollar, nous voyons que chaque township recevra la somme magnifique de \$7.20. Je ne crois pas que les townships aient à souffrir beaucoup de cette exemption. J'aimerais voir cette compagnie payer des taxes comme tous les autres colons du Nord-Ouest, mais si nous ne leur accordions pas ce privilège d'exemption, nous serions obligés de lui donner autre chose, et rendrions nous justice aux anciennes provinces en les taxant pour cela.

J'ai suivi attentivement les débats sur cette question, et je considère qu'il est de la plus grande importance que nous ayons un chemin de fer à travers ce pays, de l'Atlantique au Pacifique. L'honorable chef de l'opposition disait l'autre soir, que le chemin de fer du Sault-Sainte-Marie était la clef d'une grande position. Je veux faire connaître à tout le monde ce soir, dans quelle position nous nous trouverions si la politique de l'honorable député était adoptée. Il n'y a pas encore longtemps que nous étions obligés d'envoyer des troupes au Nord-Ouest. Qui avait alors la clef? L'avions-

nous à cette époque? Non, M. le président, Frère Jonathan l'avait. Frère Jonathan aurait la clef de la ligne du Sault Sainte-Marie, et voilà la raison qui me fait préférer le chemin au nord du lac Supérieur, et une voie ferrée continuée à travers notre propre pays. Eh bien! supposons qu'à l'expiration du Traité de Washington, le gouvernement des États-Unis veuille interdire le commerce en transit, j'aimerais à savoir dans quel état nous nous trouverions. Dans une année, en y comprenant comme de raison la période de la clôture de la navigation, nous n'aurions pas d'arrangements semblables à ce qui existe actuellement, nous aurions plus à souffrir, que de tous les frais du chemin de fer du Pacifique. Ceci est la plus importante question qui soit jamais venue devant le Parlement. Nous sommes à poser les bases d'un empire, et ne devons pas craindre la dépense de quelques piastres. Sans doute, que j'ai différé d'opinion sur cette question, avec quelques uns de mes amis qui sont ici, et j'ai dit que je voulais du délai, et que je désirais que le peuple du pays sut à qui s'en tenir. Je ne veux pas maintenant d'un appel au peuple, parce qu'il a déjà sanctionné le plan, et qu'il a décidé que le chemin de fer serait construit comme un ouvrage du gouvernement, tout en approuvant le contrat Allan. Et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de consulter encore le pays sur cette question. Je suis pleinement convaincu que le peuple dirait qu'il est favorable à cet arrangement, non-seulement les conservateurs, mais aussi les réformistes.

Le député de Durham-Ouest, (M. Blake) l'autre soir a voté pour un nouveau délai; j'ai voté avec lui; Mais dans une autre circonstance se rapportant à une question de chemin de fer, il a procédé avec une rapidité extraordinaire. Lorsque j'ai demandé du délai, il lui était impossible de s'arrêter. J'ai eu l'honneur de siéger avec lui dans une autre législature lorsqu'il renversa le gouvernement de Sandfield MacDonald avec la majorité d'une voix. A cette époque on avait résolu de venir au secours des chemins de fer dans les districts peu peuplés d'Ontario, en affectant une aussi forte somme que celle de \$1,500,000 de l'argent public à cet effet. Il soutint alors que chaque octroi devrait être soumis à un vote du Parlement, mais après avoir renversé le gouvernement Sandfield MacDonald, qu'a-t-il fait! Eh bien! il a pris \$1,900,000 dont il n'avait pas besoin, si ce n'est pour contrôler la Chambre; pour l'acheter, je pourrais dire, si ce n'était contraire aux règles parlementaires—certainement pour démoraliser toute la Chambre en portant la majorité d'une voix à trente en peu de jours. Mais il n'a pas seulement démoralisé la Chambre, mais aussi un des membres du gouvernement sortant du pouvoir. Il envoya même un billet l'autre côté pour enjoindre ceci à un des ministres: "Vous faites mieux de parler au présent." Je désire en rappelant ces événements, démontrer qui a été le plus conséquent, ce député de Durham-Ouest, ou de moi en cette occasion. Il demande du délai aujourd'hui, il ne voulait pas en accorder alors. Il produisit des ordres en conseil, accordant \$3,900,000 pour venir en aide aux chemins de fer d'Ontario et donna quatre heures à la Chambre pour les considérer. A diverses reprises la Chambre se divisa contre lui, jusqu'à ce qu'enfin il n'y eut plus que trois de nous dans l'opposition. D'autant qu'il s'agit de cela, je vous démontrerai que je dis la vérité. Un amendement fut proposé par M. (maintenant le juge) Cameron secondé par M. Rykert, comme suit:

"Que bien que cette Chambre désire venir en aide aux chemins de fer, et consente à la dite résolution, elle se sent obligée d'exprimer l'opinion, que le dit ordre en conseil avec neuf autres ordres en conseil comprenant un montant d'un million et demi de piastres, ayant été déposés sur le bureau de cette Chambre seulement à sa séance d'hier, et le gouvernement après maintes sollicitations, ayant refusé de faire connaître les entreprises en faveur desquelles il a décréto ces ordres en conseil, jusqu'à ce que la Chambre eut voté un subsidé additionnel de quatre cent mille piastres et une autre allocation de cent mille piastres par an, pour vingt ans, le gouvernement n'a pas donné à cette chambre le temps suffisant pour la considération de l'ordre en conseil, pour la mettre en état de rendre un jugement juste et sensé sur les droits

M. McCALLUM

des diverses entreprises, et que les ordres en conseil, à l'avenir, demandant la ratification de cette Chambre devraient être soumis à une époque moins avancée de la session, et ne devraient pas être pris en considération par cette Chambre à moins d'avoir été devant cette Chambre, pendant au moins cinq jours."

Eh! bien, les seuls députés qui ont voté pour l'amendement furent M.M. Cameron, Gifford, Hamilton, Lauder, McCallum, Macdonald (Leeds) Merrick, Richards et Rykert. Tous les autres étaient démoralisés, et maintenant j'accuse l'honorable député de Durham-Ouest d'avoir voulu saper le gouvernement constitutionnel en sanctionnant cette mesure, en ne donnant pas assez de temps à la Chambre—elle n'avait eu que quatre heures—pour considérer cette proposition, et la preuve au sujet des chemins de fer et des ordres en conseil auraient ensemble formé un volume plus gros que la Bible. La Chambre à son appel, vota le crédit. Chacun avait une part. Eh! bien, supposons, qu'aucune ou qu'une grande partie de l'argent aurait été mal appropriée. Lorsque les membres revinrent au Parlement, qui aurait été tenu responsable? Le gouvernement l'était-il? Non, mais les membres de la Chambre l'étaient? Ces membres-là auraient-ils voté non-confiance en eux-mêmes? Certainement non. Le député de Durham-Ouest, a été, je le sais, bien puissant en faisant voter le trésorier d'Ontario non-confiance en lui-même au moyen de cette lettre lui disant: "parlez maintenant." Comme de raison, j'aurais été très heureux si on avait tenu compte du peuple à ce sujet; En effet j'aimerais à consulter mes électeurs. Mais je pense d'un autre côté que si je ne supportais pas le plan actuel, ils me diraient "mêlez-vous de vos affaires." J'apprends qu'une assemblée aura lieu demain à Montréal, pour laquelle je dois l'avouer je n'ai pas encore reçu de billet d'admission. Ceci est l'indice certainement d'un sentiment auquel je ne me serais pas attendu de la part de l'honorable chef de l'Opposition libérale, qui est annoncé comme devant y parler. Peut-être que considérant les droits que me donnent mon appui passé, il aura la bonté de m'envoyer un billet,—je puis en attendre un jusqu'à demain matin. Mon honorable ami de Norfolk-Nord (M. Charlton), quo je respecte beaucoup, dit que c'est très-bien et de continuer; c'est bien aimable de voir l'honorable député passer de l'autre côté et dire mettez les freins. Pour vous montrer son inconséquence, je ne puis faire mieux que de vous lire ce que l'honorable monsieur disait relativement à ce sujet en 1873. L'honorable monsieur, très-souvent se réfute lui-même, il fait un discours aujourd'hui rien que pour contredire ce qu'il a dit précédemment. Le 28 mars 1873, l'honorable député de Bothwell (M. Mills), introduisit son bill des chemins de fer, octroyant des terres pour construire des chemins de fer dans le Nord-Ouest. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) dit alors:

"Il regardait que cette mesure, malgré les violentes dénonciations qu'elle avait reçues de la part de l'honorable député de Northumberland, comme le fait d'un homme d'état et comme étant d'un sage politique. Il était essentiel au développement du Nord-Ouest que ce pays fût traversé par des chemins de fer, les rivières qui sillonnent cette région coulent vers le Nord, de sorte que cette région n'avait aucune grande route naturelle pour les marchés, comme les Etats de l'ouest, par le Mississippi et les grands lacs, et si les chemins de fer sont essentiels au développement des Etats de l'ouest, ils sont dix fois plus essentiels au développement du Nord-Ouest. Il est inutile de songer à ouvrir et établir ce pays sans lui fournir les facilités des chemins de fer. On a dit que les chemins de fer américains étaient subventionnés plus qu'il ne le fallait; peut-être cela a-t-il eu lieu en quelques cas. On a fait allusion au chemin de fer Central de l'Illinois. A l'époque du projet du chemin de fer, toute la partie intérieure de l'Etat était déserte; les fermiers qui demeuraient à cinquante milles de Chicago avaient coutume de charroyer le blé au marché souvent lorsque les chemins étaient mauvais, au prix de la valeur du blé. Le pays n'avait que quelques établissements dans l'intérieur, mais il n'y avait pas de population un peu considérable. Le pays n'aurait jamais été ouvert et établi comme il l'a été, si ce n'eût été la construction d'un système de chemins de fer dont le Central fut le principal. Ce chemin de fer a peuplé la vaste région de prairie dans le centre de l'Etat et a contribué dans un degré remarquable à rendre l'Illinois le troisième Etat de l'Union américaine, avec une population de plus de trois millions. Il se rappelle avoir visité l'Iowa il y a près de trente ans passés. Alors cet Etat n'avait que quelques milles de chemin de fer et qu'une population éparsée, principalement établie le long de la ligne du Mississippi. Cependant au moyen d'une

politique libérale de chemins de fer, en subventionnant plusieurs lignes traversant l'Etat de l'est à l'ouest; cet Etat était tout à coup devenu important avec une population de près, sinon, de 1,500,000. Quelques-uns des chemins de fer avaient peut-être reçu des subventions plus que nécessaires, peut-être y eût-il plus de terres de données qu'il était à propos, mais ils n'auraient pas exposé leur argent, s'ils n'eussent entrevu l'aspect d'un bon bénéfice, et c'eût été folie de marchander avec eux sur une différence sans importance lorsque des intérêts importants étaient en jeu."

Sir LEONARD TILLEY. Ecoutez ! écoutez !

M. McCALLUM. Que font aujourd'hui les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, si ce n'est d'agir contrairement à la politique défendue dans ce discours. Il disait encore :

"Le gouvernement des Etats-Unis, gardait les sections alternes qui étaient mises à part dans les limites des terres données au double du prix, des terres en dehors des limites des terres accordées au chemin. Ces terres furent regardées comme valant le double des autres et vendues aussi facilement à \$2.50 l'acre que d'autres à \$1.25, et le résultat des concessions des terres aux chemins de fer, en tant que les ventes de terres étaient concernées, c'est que le gouvernement avait reçu autant pour ses terres qu'il aurait probablement reçu si elles avaient été vendues aux prix ordinaires du gouvernement. Dans le Nord-Ouest, il y a des millions d'acres de terres dont on n'a pas encore parlé. L'honorable député de Northumberland nous a dit que ces terres étaient l'héritage du Canada, héritage acheté avec l'argent du peuple; mais dans la condition actuelle de quelle valeur était pour nous cette terre immense, déserte et isolée? La question était de savoir comment utiliser ce territoire, et à cet effet le ministre de l'Intérieur avait préparé un bill, qui était admirablement conçu et qui dans son opinion, s'il est adopté, activerait la colonisation de ce vaste pays. Le bill pourvoit à ce que les chemins reçoivent dix sections au mille, à l'est d'un certain point, douze sections au mille à l'ouest de ce point et vingt sections au mille dans la région de la rivière la Paix. Le taux maximum ne dépasse que bien peu le minimum des octrois de terre des chemins de fer des Etats-Unis, mais il faut bien qu'on se rappelle, que si les chemins de fer ont été essentiels à la colonisation de l'Illinois, l'Iowa, et le Wisconsin, ils sont encore bien plus essentiels à l'ouverture du territoire des vallées de la Saskatchewan ou dans la région de la rivière la Paix—et le gouvernement ne pourrait jamais convenablement utiliser ce pays, pour se rembourser de l'argent qu'il avait dépensé, sans adopter une politique de ce genre. Ils s'étaient engagés à la construction d'un chemin principal à travers le pays. Allait-il le faire et ne pas pouvoir aux tributaires qui amèneraient le trafic à cette ligne. Ce bill propose d'ouvrir des chemins de fer dans le Nord-Ouest, et le gouvernement ne s'occupe pas si ces chemins vont à l'est ou à l'ouest au nord ou au sud—ils iront où les besoins du pays l'exigent. S'il était nécessaire de construire des lignes à travers la vallée de la rivière de la Paix, la vallée Mackenzie, de la Saskatchewan ou toute autre vallée, ces lignes y seraient construites si l'aide offerte par le gouvernement est un encouragement suffisant pour décider les capitalistes à se risquer dans ces différentes entreprises. L'honorable député de Northumberland nous a dit que ce bill était injuste. Que le gouvernement avait troqué l'héritage et les droits de ce pays. Mais, par ce bill le gouvernement pourvoit à l'accroissement du Canada comme une nation—il pourvoit aux moyens de peupler cette vaste région qui est là dans son état de nature et attend le développement de ses ressources. Il a déjà perdu bien du temps à développer les ressources du Canada. Sous l'administration des honorables membres de l'opposition le pays était resté comme un bâtiment à l'ancre, sans faire de progrès."

Eh, bien ! un bâtiment à l'ancre n'est pas dans une trop mauvaise position, elle est sûre. Mais aussitôt que la barque fut montée par l'équipage composé des honorables messieurs de l'opposition, elle alla à la dérive vers les rochers jusqu'à ce que le peuple de ce pays dit à son équipage : "Sortez d'ici, et faites place à des hommes plus compétents," et maintenant le navire avance encore voiles au vent. L'honorable député de Norfolk-Nord, continuait :

"Tandis que la population des Etats-Unis s'était accrue de près de vingt-cinq pour cent dans la dernière décade, ce pays n'avait augmenté seulement que de douze pour cent durant la même période. La vigueur de ce pays fut arrêté tant que les honorables messieurs ont été au pouvoir, et maintenant il appartient au gouvernement actuel de peupler et développer le pays avec la plus grande célérité. S'il veut augmenter la prospérité de ce pays, il doit augmenter le nombre de ses habitants.— Dans le Nord-Ouest il y a assez de terres pour nourrir quinze ou vingt millions d'âmes. Qu'il trouve des habitants aussitôt que possible—s'il peut y diriger 50 000 colons par an, ces colons paieront au coffre public sous forme de droits de douanes \$250,000 par année, et le gouvernement aura un bien plus grand revenu par ce moyen que par la vente des terres."

Maintenant, M. le président, nous voulons coloniser ce pays; si nous pouvons doubler la population, nous pouvons facilement payer la dette nationale et avoir, je crois, une marge après la construction de ce chemin de fer; si je ne me trompe pas trop, l'honorable chef de l'opposition, répéta

à son assemblée de Toronto, en réponse à une interruption qu'il aimerait être lui-même membre du syndicat. J'aimerais bien à savoir de l'honorable monsieur, si je dis vrai en rapportant ces paroles. Eh ! bien, qui ne dit mot consent, et puisqu'il malheureusement il ne peut avoir une part dans le présent syndicat, je suis heureux de lui dire qu'il y a un syndicat auquel il lui est donné de se joindre, je fais allusion au syndicat du Sault Sainte-Marie, qui, j'en suis sûr, lui conviendra entièrement. Voici quelques résolutions de la chambre de commerce de Duluth qui, je pense, intéresseront l'honorable monsieur. A une assemblée spéciale de la chambre de commerce de Duluth, Minn., tenue le 29 décembre 1880, le préambule et les résolutions suivantes furent unanimement adoptées :

"Attendu que nous apprenons, par les rapports des débats du parlement du Canada, qu'il a été proposé d'accorder le futur contrôle du chemin de fer du Pacifique, et tous ses embranchements, à un syndicat et d'aider ainsi tel syndicat à monopoliser le trafic et le commerce du Nord-Ouest, qui cherchent un débouché à travers le Canada, et attendu qu'il est très-désirable pour nous de faire aucune suggestion sur la conduite que le gouvernement se propose de tenir, à l'égard de tel contrat avec le syndicat, nous pensons que les avantages des grandes routes transcontinentales, devraient être libres et ouverts à tous les chemins, au Canada comme aux Etats-Unis, et que c'est contraire à l'esprit éclairé du siècle que les intérêts de deux grandes nations entravées par des lignes de frontière. Et attendu que la compagnie du Northern Pacific, et autres corporations, ont déjà fait des plans, et construisent actuellement une ligne de chemin de fer terminus actuel du Pacifique du Nord, le long du côté sud du lac Supérieur au Sault-Sainte-Marie, là pour rejoindre le réseau des chemins de fer canadiens, et attirer l'immense trafic du nouveau Nord-Ouest de l'océan Pacifique au lac Supérieur, à travers le territoire canadien et Montréal, jusqu'aux bords de l'Atlantique et des marchés européens. En conséquence, il est résolu : Que nous remarquons avec regret que le gouvernement canadien a eu vue un projet, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, qui s'il était approuvé par le parlement, priverait une grande partie du Nord-Ouest des bénéfices qui résulteraient de l'exploitation de cette grande route transcontinentale comme une grande ligne en concurrence, et nous exprimons notre conviction profonde, que ce devrait être le but de faire un chemin de la longueur et du genre du chemin de fer du Pacifique canadien, un chemin d'une importance internationale, et d'inviter et assurer une compétition active sur toutes ses lignes, pour le transport de tout le trafic du Nord-Ouest, depuis les grands lacs jusqu'à l'océan Pacifique. Résolu : Que le projet du chemin de fer du "Northern Pacific" et d'autres compagnies, de construire une ligne de chemin de fer, sur le côté sud du lac Supérieur pour communiquer avec le système du chemin de fer du Canada au Sault, et former ainsi une grande ligne internationale de chemin de fer, jusqu'aux bords de l'Atlantique par une route d'au moins cent soixante-quinze milles plus courte qu'aucune autre proposée, demande et devrait recevoir la coopération active du peuple du Nord-Ouest du Canada, et l'appui le plus ardent et le plus zélé du gouvernement canadien et des gouvernements d'Etat des différents Etats à travers lesquels le chemin projeté doit passer. Et qu'il soit de plus résolu : Que le peuple du Nord-Ouest sympathise très-cordialement avec l'opposition qui est faite dans le parlement, par ce parti opposé à l'adoption et à la ratification du contrat proposé avec le syndicat, et conseille ardemment qu'une telle opposition soit continuée jusqu'à ce que les termes de tel contrat soient ainsi modifiés, que le chemin de fer du Pacifique canadien, soit pour toujours ouvert à la compétition libre, par tous les chemins qui peuvent se joindre soit au Canada ou aux Etats-Unis, et ajouter ainsi à ses propres ressources, et à son importance comme agent dans l'accroissement et le développement de tout le Nord-Ouest sans égard aux lignes de frontière."

Ainsi l'on voit que ces honorables messieurs désirent faire disparaître les lignes de démarcation, et peut-être il y a des membres de cette Chambre qui aimeraient à voir ces lignes de frontière effacées, mais je puis les assurer que moi, pour un, je ne le veux pas. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) a dit qu'en adoptant cette mesure nous transporterions le siège du gouvernement d'Ottawa à Saint-Paul. J'attache généralement beaucoup d'importance à ce que dit l'honorable député, mais j'ai vu qu'il souriait lorsqu'il faisait cette remarque, et il est possible que certains messieurs seraient satisfaits si ce changement s'opérait. On dit que la ratification de ce contrat devra créer une corporation puissante dans le pays, indubitablement; mais le pouvoir de cette corporation, en tant que le système politique du pays y est concerné, doit être entièrement en rapport à la façon dont elle agira envers ceux avec qui elle devait avoir affaires. Si elle essaie de harasser le peuple du Nord-Ouest, quelle influence pourra-t-elle espérer d'obtenir en Canada, mais si d'un autre côté elle donne le plus de facilités pos-

sible au peuple en transportant leurs produits au marché, si elle leur vient en aide dans l'établissement du pays, elle acquerra cet intérêt dans le bien-être du pays que tout honnête homme devrait avoir. Il y a deux ou trois clauses de ce contrat qui, je l'admets bien volontiers, peuvent produire une différence d'opinion ; spécialement la 16^{me} concernant l'exemption de taxes, quoiqu'elles puissent être très-justes. Elles peuvent l'être ou ne pas l'être, mais j'ai toute confiance dans le gouvernement, et si je ne vote pas pour le contrat, que ferai-je ? J'aiderai à renverser le gouvernement et à retarder les affaires du pays pour vingt-cinq années. J'en ai certainement pas l'intention de faire cela. Je n'aurais pas besoin de retourner dans mon comté et de rencontrer mes électeurs si j'agissais ainsi ; mais à propos de la corporation du syndicat, je ne sais trop comment cela tournerait si l'honorable député de Durham-Ouest, avait l'administration du contrat ; je ne veux pas me permettre d'insinuations, mais je dois dire que je n'ai pas confiance en lui, et je suis entièrement convaincu que le peuple de ce pays n'a aucune confiance en lui. Il l'a pesé, mais l'a trouvé trop léger. Considérez la dépense que ce pays encourrait si Son Excellence ordonnait une nouvelle élection, et cela en face du fait que le peuple du pays a de plus profondes affections pour ce gouvernement qu'elle n'en a jamais eu pour aucun autre gouvernement, une administration qui a tenu chaque promesse faite au sujet de la politique nationale, et même à propos de ce chemin de fer du Pacifique, le gouvernement se propose de construire ce chemin sur un plan entièrement étranger à la politique. J'avais toute confiance dans la manière dont les travaux de chemins de fer étaient conduits sous la direction de l'honorable ministre des Chemins de fer. Je sais combien le pays lui doit pour son administration des autres chemins de fer du gouvernement—la réduction des dépenses sur l'Intercolonial, par exemple. Je pense que les neuf-dixièmes du peuple de ce pays désirent voir cette entreprise aux mains d'un syndicat, et notre responsabilité bien définie, nous saurons alors ce que nous aurons à payer. Il y a beaucoup d'avantages à le donner à un syndicat. Je suis persuadé que cela nous aidera à coloniser ce pays. J'en sais quelque chose dans ma localité. Les agents du chemin de fer de Saint-Paul et Minneapolis sont même venus dans mon comté, et ont engagé les habitants d'aller s'établir dans le Minnesota. Je suis convaincu dorénavant le syndicat emploiera son influence à envoyer des émigrés vers le Nord-Ouest canadien. Je pense que si ce n'est au prochain Parlement du moins au suivant, je pourrai serrer la main à mon honorable ami de Norfolk-Nord et le féliciter sur le succès de cette entreprise. Il a été beaucoup question de l'exemption de droits sur les rails, je ne vois pas que l'on puisse rien dire à propos de cela, parce qu'il n'y a aucuns droits sur les lisses d'acier actuellement. Aucun homme de bon sens pourrait-il supposer que ces hommes viendront dans ce pays et dépenseront des millions d'argent pour construire un chemin sur des piquets ? D'abord, il est vrai qu'ils peuvent, en quelques cas, poser un chemin à bon marché avec des courbes à petits rayons et des rampes trop fortes pour transporter de la terre pour le terrassement, mais après cela il sera de leur intérêt de faire un bon chemin permanent avec des rampes aussi douces, et des courbes aussi faibles que possible. Il sera autant de leur intérêt de faire un bon chemin, qu'il serait de l'intérêt d'un constructeur de vaisseaux de bâtir un bon navire qui portera le plus de fret possible. Je demande au peuple de ce pays de considérer cela comme question d'affaires. Supposons qu'un homme ait \$1,000,000, est-ce qu'il y a quelqu'un qui pense qu'il voudrait placer son argent dans une entreprise éloignée comme celui-ci, à moins d'avoir la sûreté raisonnable d'un bon bénéfice ? Outre cela, ils auront à attendre bien longtemps avant d'avoir aucun bénéfice de ce chemin. Ces hommes sont bien bons, je n'en doute pas, mais ils n'aiment pas assez notre pays pour venir en Canada et construire le chemin de fer, sans espoir d'y faire de l'argent.

M. McCALLUM

Je puis dire aux honorables messieurs que s'ils pensent qu'il y a quelque réaction dans le pays sur cette question, ils ne se sont jamais plus trompés dans leur vie—ils se trompent encore plus qu'en 1878 sur la question du commerce. En terminant, je dois dire à mon honorable ami de Durham-Ouest (M. Blake), que s'il veut être assez généreux de m'envoyer un billet j'irai à Montréal, et l'entendrai parler sur la question du syndicat.

M. COURSOL. Propose l'ajournement du débat.

Le comité se lève et fait rapport.

L'Orateur reprend le fauteuil ; et à 11.45 heures p. m. la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, 7 janvier 1881.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

COMPTES PUBLICS.

Sir LEONARD TILLEY, dépose sur le bureau de la Chambre, les comptes publics pour l'année finissant le 30 juin 1880.

DÉBAT SUR LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Sir JOHN A. MACDONALD fait motion que de et après ce jour, l'ordre du 21 décembre pour la considération de deux résolutions accordant certaines sommes d'argent et des terres pour venir en aide à la construction du chemin de fer du Pacifique, aura la préséance immédiatement après les affaires de routine. Il ajoute : J'ai déjà donné à la Chambre les raisons pourquoi ces propositions, si elles doivent être adoptées, devraient l'être le plus tôt possible, et je désire avec le consentement de la Chambre, que ce sujet ait la priorité sur tous autres après les affaires de routine. La Chambre a été convoquée à bonne heure, dans le but de considérer ce sujet, et toute la question dépend beaucoup de la volonté du parlement à cet égard. Il est évident qu'il ne devra pas y avoir un système d'immigration que le gouvernement encouragerait, et un autre adopté par le syndicat, s'il doit être constitué. Il est donc nécessaire qu'il y ait une action commune de la part du gouvernement et de la compagnie, sur la question de l'immigration. Je pense que l'établissement du Nord-Ouest sera grandement retardé par le délai, et je pense que, accordant comme de raison, l'occasion pleine et entière de discuter ce sujet, on devrait le faire à l'exclusion de tout autre, jusqu'à ce qu'il soit finalement décidé, et que la politique du gouvernement soit adoptée ou repoussée par le parlement.

M. BLAKE. Je regrette beaucoup que l'honorable député ait jugé à propos de faire cette motion ; comme je l'ai dit lors du débat sur l'adresse, mon opinion était que notre premier devoir sur ce sujet, serait d'accorder un temps suffisant pour délibérer et de permettre à l'opinion publique et dans cette Chambre de se fixer sur cette question. Les règlements de cette Chambre ont été bien et sagement mûris en vue de prévenir en règle générale, une décision trop hâtive sur les questions publiques. Ils fixent des intervalles qui doivent être consacrés à d'autres affaires, et ainsi accorder le temps, qui je le pense, dans ce cas-ci, est plus essentiel que dans tout autre, pour la délibération et la discussion devant la Chambre et devant le pays, avant d'en venir à une conclusion. Je vois que la Législature du Royaume-Uni vient d'être convoquée et que le premier ministre a donné avis d'une motion semblable à celle de l'honorable monsieur, J'admets volontiers qu'il y a des

circonstances qui justifieraient un tel avis, et ces circonstances existent dans le Royaume-Uni, dont une partie se trouve dans des conditions qui exigent une action immédiate, où des mesures répressives et qui puissent remédier immédiatement à cet état de choses doivent être soumises à la considération du parlement, et où la société est presque dans un état d'anarchie. Mais ceci est une occasion bien différente et nous n'en sommes pas là. L'honorable monsieur, propose aujourd'hui, d'introduire dans ce pays la cet état de chose qui a produit ce que nous voyons aujourd'hui en Irlande. Nous avons, en conséquence, devant nous une proposition tendant à produire, par pression immédiate, un état de choses que l'on cherche à détruire par une pression immédiate en Angleterre. Naturellement, je sais parfaitement que l'honorable monsieur, peut faire adopter sa motion, au mépris des droits ordinaires d'une discussion sur ses propositions, et la demande de documents et autres informations auxquels la Chambre a droit aujourd'hui. Je désire faire enregistrer, dans les circonstances, mon protest et mon dissentiment. Je me permettrai donc de proposer à l'honorable monsieur, puisque la fidélité de ses partisans m'est connue sur ce sujet, sans préjudice à ses projets, de nous accorder quelque repos; nous serions mieux si on accordait chaque jour quelques minutes, durant lesquelles nous pourrions faire telles demandes et recevoir telles réponses que l'honorable monsieur daignera faire. Je suis aussi d'opinion que les avis de motion devrait être faits en temps convenable, afin que l'on puisse disposer de temps en temps de ces motions qui peuvent être soumises sans débat, que le gouvernement serait disposé à recevoir. Ces propositions sont évidemment à l'avantage de la Chambre et ne sont aucunement en désaccord pratique avec les vus de l'honorable monsieur, et j'espère qu'il verra la convenance d'y consentir.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je suis très heureux que mon honorable ami ait fait allusion au discours de la Reine, qui nous est parvenu aujourd'hui, car il me semble que si l'on veut avoir un appui à la motion que j'ai faite, on le trouverait dans le précédent que l'on vient d'établir en Angleterre. L'honorable député dit qu'il y a des occasions où un tel procédé peut être permis; mais que la présente n'en est pas une. Eh! quoi, M. le président, s'il y a une question plus importante qu'une autre, dans un pays libre, c'est celle de savoir si le droit d'*habeas corpus* peut être suspendu, si la liberté personnelle du sujet peut-être attaquée par le gouvernement du jour—et je crois qu'il y aurait une plus forte opposition à la proposition de hâter une décision sur cette question, que celle que l'honorable député fait à l'heure qu'il est. Il n'y a ici aucun sujet nouveau. C'en est un d'une grande importance je l'admets, qui a captivé l'attention du pays depuis 1872. La grande question de savoir si nous aurons ou non un chemin de fer du Pacifique, et s'il devra être construit par le gouvernement ou par un syndicat pourrait être soumise, à la considération du peuple; mais il a été consulté sur cette question; qui a été pendant huit années une question brûlante et nous sommes tous revenus ici chargés de la mission de construire le chemin de fer du Pacifique. Mais les détails doivent être réglés par un corps compétent tel que cette Chambre, choisie par le peuple du Canada pour cet objet. Quant à la suggestion de l'honorable député, d'accorder l'occasion de poser des questions, après les affaires de routine, je consentirai à cela, et je dirai que le droit d'aucun membre privé ne se trouve affecté par cette résolution. Elle pourvoit simplement à ce que cette question étant d'une très grande importance, exigeant une décision immédiate, devrait être discutée la première. Lorsque l'on en aura disposé, le parlement aura le temps convenable pour discuter et décider de toute question qui sera soumise à sa considération.

M. CASGRAIN suggère que tous les documents se rapportant directement au sujet en question, devraient

être mis devant la Chambre aussitôt que possible, afin de pouvoir s'en servir pendant la discussion.

Sir JOHN A. MACDONALD. Le gouvernement donnera le temps convenable, non pour retarder cette question, mais à la fin de chaque séance, pour faire des motions. Je pense, que je puis m'entendre avec mon honorable ami le chef de l'opposition pour qu'immédiatement avant l'ajournement, ces motions qui ne demandent aucune discussion soient présentées avant l'ajournement.

La motion amendée, en y ajoutant les mots: "Réponses aux questions faites par les membres" est adoptée sur division.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour examiner une résolution à l'effet d'accorder une somme de vingt-cinq millions de dollars et une subvention de vingt-cinq millions d'acres de terres, dans les Territoires du Nord-Ouest, conformément aux conditions du contrat relatif au chemin de fer du Pacifique canadien transmis à la Chambre par un message de Son Excellence le gouverneur-général, en date du 10 décembre dernier.

M. COURSOL. Il y a bientôt 10 ans, M. le président, que le pays est saisi de la grande question qui occupe en ce moment la Chambre. Cette question a été l'objet des études et des réflexions de tous nos hommes publics les plus éminents; l'esprit national a pour ainsi dire concentré son énergie sur ce projet du chemin du Pacifique, on l'a soumis à toutes espèces d'épreuves, on a tenté toutes sortes de moyens pour l'exécuter. Après dix ans d'études et d'expériences de tout genre, on en revient pour l'exécution de l'entreprise au plan formulé et présenté par sir George Cartier en 1871, à savoir que cette entreprise, soit exécutée au moyen de subsides et de concessions de terres du gouvernement. Ce retour à l'ancien plan, après tous les tâtonnements, les hésitations, les expériences coûteuses des dernières années, nous fait voir combien sir George et ses collègues, promoteurs de l'entreprise, avaient mûri leur plan avant de le soumettre au public. Cela montre jusqu'à quel point ils étaient maîtres de la grande idée qu'ils avaient conçue, et que pour arriver à un plan si vaste dans ses détails, et à une exécution si sûre et à un mode d'exécution si simple, ils devaient être animés par les grandes considérations d'intérêt public, d'intérêt nationale, et n'être pas sous l'empire d'idées étroites de parti. Le pays qui a payé la façon des expériences des dernières années, le public qui a passé par toutes espèces de phases, d'anxiétés, peut aujourd'hui librement approuver ce plan, il est satisfait, car on lui rend justice.

La Chambre aujourd'hui, le pays entier, est obligé de revenir à cette même mesure, et la fera adopter. Les idées sont aujourd'hui aux grandes voies de communication. Nous avons l'exemple de l'Europe qui est à faire, ou du moins, qui va commencer un tunnel entre Douvres et Calais. Nous avons celui de toute la France qui, après avoir donné au monde la route de Suez, va percer l'isthme de Panama; et nous serions indignes de vivre au dix-neuvième siècle, comme nation, si nous ne pouvions imiter les autres. Nous devons comme ces nations-là prendre les devants, parce que nous sommes plus près de l'endroit sur lequel eux-mêmes ont jeté les yeux. Nous allons adopter les moyens de pouvoir réussir et de pouvoir faire une grande route, une route qui rivalisera avec la grande ligne américaine, et le Canada aura son Pacifique, car, grâce à Dieu, il n'y a plus maintenant comme autrefois, de journaux dans le genre du *National*; il n'y a plus de feuilles libérales publiées aujourd'hui comme alors, qui combattaient la grande entreprise, et qui déclaraient que physiquement et financièrement l'entreprise était impossible. Si bien que nos adversaires ont adopté notre plan, et que s'il n'y avait pas

l'esprit de parti qui divise, et si l'esprit de parti pouvait cesser un instant, l'opposition elle-même se rallierait à nous, et prendrait les moyens de sanctionner ce contrat; l'opposition elle-même trouverait les moyens d'encourager le Pacifique, et de le faire compléter, parce que pas un de nos adversaires n'a contesté son importance absolue, mais au contraire, ils ont tous admis la nécessité de bâtir ce grand chemin sur le territoire canadien.

Maintenant, M. le président, je conçois que sur certains détails du contrat, on peut trouver à redire, mais au moins, nous avons la satisfaction de voir que le plan proposé en 1871, et qui a toujours été le plan du parti conservateur, est aujourd'hui le plan adopté par le pays entier. On peut y faire des objections, on peut lui faire la guerre de temps à autres, mais de la petite guerre; on peut tâcher de jeter du discrédit sur l'entreprise; on peut faire de petites réunions; on peut se rendre à Montréal pour faire des assemblées et admettre des auditeurs choisis. Je comprends tout cela. Mais nous, nous n'avons pas besoin, dans les assemblées publiques, d'inviter nos gens avec des billets; nous faisons nos assemblées en plein air, nous faisons nos assemblées publiquement. Il n'y a pas de billets d'entrée chez nous. La discussion qui a eu lieu hier soir à Montréal, arrangée comme elle l'était, pour permettre au chef de l'opposition de faire un discours, n'est pas la manière ordinaire dont les assemblées, surtout sous le drapeau britannique, ont l'habitude d'être conduites. Ceux qui, comme l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) sont si fiers et si jaloux des libertés de la couronne britannique, devraient être les premiers à dire que sous le régime où nous vivons, sous le régime constitutionnel, il ne doit pas y avoir de petites choses ou de petites assemblées où on entre avec des billets. On peut acheter des billets pour entendre Sarah Bernhardt, mais payer des sommes considérables pour entendre l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), ça me surprend. Samedi prochain, l'avis en est donné, samedi prochain, demain soir, il y aura une assemblée des citoyens de la ville de Montréal, favorables ou défavorables au chemin de fer et au contrat; ils y seront tous admis; ils y sont tous conviés, et je regrette que l'honorable député de Durham-Ouest n'y vienne pas demain soir; il y aura un char à son service s'il le faut. Nous l'entendrons avec plaisir, mais au moins, il donnera aussi à notre chef, au président du comité des chemins de fer, une occasion de faire entendre sa voix comme elle a été entendue dans la province d'Ontario, et Montréal, demain soir, présentera le spectacle d'une assemblée libre, où tout le monde entendra les raisons qui ont été données en faveur du contrat, et qui ont engagé la Chambre, et qui l'engageront à voter en faveur du contrat.

On a essayé bien des plans depuis 1871. Après la motion présentée par sir George E. Cartier, après ce qui a été dit en Chambre, après le plan mis devant le pays, il est arrivé ce soit-disant scandale du Pacifique. Un moment de surprise, un moment de faiblesse, un moment de stupeur dans nos rangs a fait que le drapeau conservateur a passé aux rangs de l'opposition, et, dans le moment actuel, ceux qui désirent et qui espéraient, il y a quelques jours faire un nouveau scandale du Pacifique, ceux qui espéraient encore surprendre la bonne foi, ceux qui croyaient nous intimider en nous menaçant d'élections prochaines seront grandement trompés. Nous voterons le contrat, nous rendrons justice à celui qui l'a proposé d'abord, nous vengerons sa réputation, nous vengerons son caractère, et nous vengerons celui de ses collègues, que vient d'attaquer l'honorable député de Huron-Centre. L'ex-honorable ministre des finances (M. Cartwright), avec un cynisme incroyable qui atteste le dépit, mais qui ne prouve pas le courage, est venu en pleine Chambre insulter ce que nous avons de plus respectable; il est venu insulter le caractère de notre chef, il a insulté le caractère, sans reproches, de l'honorable député des Trois-Rivières (M. Langevin), mais il ne peut nous empêcher de le respecter, et nous le

M. COURSOL

respectons; toutes les injures qui pourraient tomber de la bouche du ci-devant ministre des finances, tombent dans la poussière et elles y resteront. Quant à la mémoire de sir George Cartier, qui se trouve également attaquée par de semblables paroles, l'opinion publique l'a vengée, et le vote de cette Chambre le vengera, et son nom restera inscrit dans l'histoire comme un des plus grands patriotes, et comme un des grands bienfaiteurs de son pays.

Maintenant, M. le président, voyons les objections que l'opposition semble faire au projet: l'opposition n'est pas hostile à la construction du chemin. L'opposition désire que le Pacifique soit construit, mais que nous dit-on? On nous dit: si vous aviez poussé la ligne jusqu'au Sault Sainte-Marie, et abandonné la ligne du lac Supérieur, nous aurions été satisfaits; nous n'aurions plus rien à dire. Je comprends que ces messieurs voudraient nous annexer de suite aux Etats-Unis, c'est leur politique. Quand nos amis ont abandonné cette voie-là, c'était pour former le grand chemin de fer national qui doit partir du Pacifique et se rendre jusqu'à l'Atlantique; c'était alors notre politique, et cette politique là est la même aujourd'hui; et en construisant le chemin de fer au nord du lac Supérieur, nos amis ont prouvé qu'ils comprennent l'intérêt du pays.

A quoi nous aurait servi dans l'avenir un chemin de fer surtout utile aux Etats-Unis? Je comprends que pour les intérêts de Montréal auxquels je suis vivement attaché, et pour les intérêts de la province de Québec en général la construction du chemin de fer au Sault Sainte-Marie est indispensable et qu'il se fera. Il y a la province d'Ontario qui ne peut pas s'en passer. Je souhaite à la province d'Ontario, et nous lui souhaitons tous, tout le succès possible; le plan actuel lui fait la part très large et je ne comprends pas comment les députés d'Ontario de l'autre côté de la Chambre peuvent s'opposer si fortement à la construction du chemin de fer du lac Supérieur; le pays leur construit 1200 milles de chemin de fer pour lesquels ils ne donnent pas un seul acre de terre, ne souscrivent pas un seul centin, au milieu d'une population qui deviendra forte et puissante, si toute la voie passe sur leur propre territoire depuis le Nipissingue jusqu'aux frontières du Manitoba.

Le but premier et l'un des principaux, lorsqu'il s'est agi de construire la grande voie nationale, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, c'était de bâtir sur notre propre territoire, un chemin qui pouvait franchement être appelé un chemin canadien. Eh! bien, c'est ce chemin-là que nous voulons toujours bâtir.

Il y a aussi une autre raison, et cette autre raison c'est que ceux qui, comme l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), sont fiers d'être sujets britanniques, et qui seraient fiers, comme il l'a dit, de mourir dans les plis glorieux de son drapeau, ceux-là doivent être contents de voir un chemin nécessaire à l'empire se bâtir sur le territoire canadien. Nous avons des devoirs à remplir aussi vis-à-vis de la métropole; si nous voulons former un grand empire au nord des Etats-Unis, il nous faut aussi penser à l'empire de la Grande-Bretagne. Notre chemin lui sera d'une grande utilité. Sans doute, ce n'est pas à ce point de vue que nous devons nous placer pour juger la valeur de l'entreprise, mais du moment où nous l'avons jugée nécessaire à vos intérêts, cette considération des intérêts britanniques devient puissante.

Adviene une guerre entre la Grande Bretagne et une puissance continentale, la nécessité de ravitailler une flotte dans les eaux du Pacifique peut se présenter d'un moment à l'autre, et il suffit d'énoncer les propositions que je viens de faire connaître à la chambre pour que l'on convienne sans contester qu'à ce dernier point de vue notre route par le nord est d'un avantage incalculable pour la Grande Bretagne, et la sympathie dont le gouvernement libéral anglais semble entourer notre grand projet national, n'est-elle pas au moins un indice que ce point de vue a frappé le cabinet Gladstone?

Maintenant je sais que de l'autre côté de la Chambre on trouve que nous n'avons pas fait suffisamment pour le chemin du Sault Sainte-Marie. Je comprends que l'opposition parle souvent du chemin du Sault Sainte-Marie, qu'elle dise : si nous avions le pouvoir en mains, nous bâtirions cet embranchement, si nous avions le pouvoir en mains, le chemin de fer ne coûterait pas la moitié autant, si nous avions le pouvoir en mains nous ferions bien des choses ! Mais nous connaissons l'histoire de ces messieurs. Nous savons qu'ils ont été au pouvoir pendant cinq années que la province a trouvé trop longues, et nous savons que s'ils avaient le pouvoir en mains leurs grandes protestations d'amitié en faveur de la province de Québec disparaîtraient bientôt. Faut-il rappeler aux députés de la gauche ce que leurs amis politiques ont dit dans la discussion sur le budget à la dernière session de la province d'Ontario ? Ils disaient qu'aucun gouvernement et que le gouvernement de la puissance ne devait pas donner un sou d'assistance pour le chemin de fer du Nord, ni pour la province de Québec. Nous de notre côté ne sommes pas jaloux des progrès de la province d'Ontario, au contraire, nous désirons que la province d'Ontario profite du chemin de fer du Pacifique, car partout où le commerce prospère, chacune des autres provinces en particulier doit en profiter.

La province de Québec a donné l'exemple d'un patriotisme sans bornes et peut être trop exagéré en construisant une ligne de chemin de fer jusqu'à Hull. Cette ligne-là se reliera au Canada Central ; elle se rendra jusqu'à Pembroke et au lac Nipissingue et par là nous viendra le commerce du lac Supérieur. Le nord du lac Supérieur n'est pas connu, et ceux qui en parlent ne le connaissent pas plus que moi ; les rapports des ingénieurs là-dessus sont tellement vagues, sont si peu nombreux qu'on ne sait pas ce qu'il y a, excepté par les voyageurs, et surtout par les missionnaires. On sait qu'il y a des milliers et des milliers d'arpents de terres qui sont bien boisés, et qui feront plus tard vivre une immense population, car il faut remarquer que ce chemin de fer n'est pas bâti pour quinze ans, ou vingt ans, mais qu'il doit servir à perpétuité de voie de communication.

Maintenant on dit : mais le gouvernement ne s'est pas même réservé le droit de mines ; il y a de l'or peut-être, du cuivre ou de l'argent. D'après les explorateurs on trouvera des mines considérables du côté du lac Supérieur ; ces mines seront exploitées, la population s'y rendra, et le fret qui sera transporté par ce chemin devra nécessairement donner des bénéfices. Nous aurons aussi plus tard le commerce de poisson et de viande. Il est à présumer qu'il y aura des marchands d'animaux de boucherie de toutes espèces qui viendront de la province du Manitoba, et que ce sera un commerce considérable dans l'avenir. Eh bien, M. le Président, est-ce que nous pouvons sacrifier les intérêts du pays en refusant de voter en faveur du contrat ? La question est importante pour nous, je l'ai étudiée autant que mes moyens me le permettent et j'y ai d'abord trouvé comme les autres, biens des objections. Mais en les étudiant davantage, j'ai trouvé qu'elles diminuaient.

Je comprends que si nos chefs, et que si les délégués qui sont allés en Angleterre, avaient pu prendre une plume ou un crayon, rédiger eux-mêmes le contrat, mettre les conditions qu'ils auraient voulues et dire ensuite à un syndicat : signez et acceptez nos conditions, je comprends que le gouvernement aurait pu avoir des termes plus avantageux. Mais ils n'étaient pas seuls à faire le contrat ; il fallait trouver une compagnie, des hommes assez riches, assez puissants, assez hardis pour entreprendre une grande opération comme celle de construire ce chemin. On nous dit : ces gens-là feront une fortune. Tant mieux. Les messieurs de l'autre côté de la Chambre n'auront pas à s'en plaindre, ce sont de leurs amis. On ne se lance pas dans de grandes entreprises sans risquer beaucoup, et

je dois l'avouer, pour moi, je ne sais pas quelle sera la solution de l'entreprise. Le temps seul pourra le dire. Ceux qui aujourd'hui peuvent paraître millionnaires parce qu'ils doivent avoir vingt-cinq millions d'acres de terre et vingt-cinq millions en argent, peuvent demain être sans fortune. Si l'émigration ne se porte pas de ce côté, ils en seront peut-être les victimes, et la puissance elle-même y perdra. Mais comment prévoir l'avenir ? On doit le prendre tel que le présent nous le met devant les yeux, et nous devons espérer que l'Amérique et surtout l'Amérique du Nord prospérera.

Quant aux détails du contrat, on nous dit : Vous avez trop donné au syndicat vous lui donnez une voie de cent pieds de large jusqu'au Pacifique exempté de taxes vous lui permettez d'avoir des dépôts sans rien payer. C'est vrai. Mais est-ce que le contrat fait plus que de simples individus font dans les affaires ? Dans la province de Québec, dans la province d'Ontario, dans toutes les provinces maritimes, partout où il y a des chemins de fer, comment ces chemins de fer ont-ils été construits ? Ils n'ont pas été bâtis aux dépens des entrepreneurs ; ils ont été construits parce que les municipalités leur fournissaient tous les moyens de les construire, partout on l'a fait ; on l'a fait dans la province de Québec ; des millions ont été votés, même par la ville de Montréal, on l'a fait dans les townships de l'est ; partout on a donné des *boni*. On vient d'en voter un ces jours dernier à Ottawa ; on vient d'en voter un il y a quelques jours pour avoir un chemin à Toronto. Eh bien, le gouvernement a des terres, il donne une partie de ces terres, c'est naturel—un particulier qui a dix arpents de terre sait bien qu'il en perdra un tiers du moment qu'il voudra bâtir. Cependant il est obligé de faire des sacrifices pour augmenter la valeur de ce qui lui appartient. Le gouvernement fait la même chose, il donne une ligne de cent pieds de large qui augmentera la valeur de ses propriétés tout en augmentant la valeur de la propriété du syndicat.

Il faut remarquer que si l'augmentation de la valeur des terres est considérable pour le syndicat, elle doit naturellement devenir bien plus considérable pour le pays. Nous avons un chemin à faire, mais ce chemin ne se fait pas sans dépenses et sans travaux ; le drainage seul du chemin donnera une plus-value considérable à nos terres. Quand le chemin de fer aura fait son drainage, et il faut qu'il le fasse, on ne peut pas bâtir un chemin sans faire un drainage, ce drainage donnera de la valeur aux terres.

Je crois, M. le Président, qu'il est d'une sage politique pour le gouvernement canadien de tâcher de favoriser l'émigration qui devra se porter vers l'ouest, vers le nord, et le nord-ouest de notre province et de la faire passer sur notre territoire autant que possible. On sait que l'émigration passe par les Etats-Unis et que là, elle est arrêtée à chaque instant ; on sait qu'on y fait toutes espèces de promesses ; qu'on trompe les immigrants de toute manière. Eh bien, quand on aura la voie ferrée, on pourra débarquer les immigrants à Montréal ou ailleurs, et les transporter directement dans les provinces de l'ouest, où ils devraient aller se fixer sans passer par les lignes américaines.

Pourquoi les canadiens-français passent-ils en si grand nombre aux Etats-Unis ? On a dit que c'était à cause de la politique nationale. La politique nationale contre laquelle les libéraux ont tant parlé, depuis trois ans, et que le peuple a voulu prendre sous son égide comme il a pris ceux qui défendaient sa politique, a été pour les Canadiens-français une source d'abondance qui les retient chez eux en faisant surgir un grand nombre de manufactures. Les libéraux ont toujours la mauvaise habitude de vanter trop les Etats-Unis, ils en parlent comme d'un pays où l'on a toutes les libertés ; ils en parlent comme si le Canada était un pays de despotisme. Eh bien, le Canada n'est pas un pays de despotisme. Dans son administration, qu'elle ait été libérale, avec l'honorable député de Lambton comme chef, ou qu'elle ait été

conservatrice, il n'y a pas eu de despotisme, et jamais les canadiens, ni les immigrés au pays ne se sont plaints que l'administration les avait opprimés en aucune façon.

Maintenant, M. le président, je crois que heureusement, nous sommes sortis de l'époque des incertitudes. Nous en avons donc enfin fini avec le régime passé. Autrefois nous entendions parler d'un chemin ici et d'un chemin là. On commençait un chemin de fer, on avait les *water stretches*, on avait les *all rail routes*, et ensuite de cela on changeait de nouveau, pendant cinq années le public a été tenu dans l'excitation, les débats ont toujours roulé sur cette malheureuse question du Pacifique. Maintenant l'heure des hésitations est passée. Nous savons où nous en sommes. Nous savons ce que nous aurons à payer. Nous savons dans combien de temps le contrat sera rempli et nous savons que dans dix années d'ici, ceux qui vivront, remercieront peut-être les députés de la droite d'avoir soutenu le contrat.

Malgré ce que l'on dit de l'autre côté de la Chambre, je suis prêt à rencontrer les électeurs, de même que je crois que tous les membres de ce côté-ci de la Chambre, seraient prêts à les rencontrer. On parle à Montréal, que dans une assemblée, on a proposé de soumettre la question au vote. C'étaient deux échevins qui avaient proposé la chose; ils s'imaginaient que c'était encore la question du chemin de fer de Québec. La question a été soumise au vote populaire dans deux élections différentes; les mêmes principes ont été affirmés, et le même succès a toujours suivi l'entreprise. Les dernières élections ne se sont pas faites seulement sur la question de la protection; nous avions sur notre drapeau, protection; et nous y avions aussi, le Pacifique.

Maintenant, dire que le peuple n'a pas été consulté, dire que le peuple ne connaît pas la question du Pacifique, il faut pour cela véritablement que ces messieurs trouvent des électeurs bien ignorants. Le peuple est plus avancé sur cette question qu'ils ne le croient; il sait qu'il faut le chemin de fer du Pacifique et le peuple est prêt à faire des sacrifices, et le peuple en fera. Les représentants qui ont été envoyés ici, ont été envoyés pour cela; les représentants ont pleine permission de la part de leurs commettants de voter sur cette question.

Eh! bien, M. le président, je crois devoir terminer en disant que je suis convaincu que le gouvernement fera tout ce qu'il doit faire. Je suis convaincu que le gouvernement protégera les intérêts de la province de Québec, et que plus tard, lorsqu'il s'agira de parler des intérêts de la province de Québec et du chemin de fer du Nord, le gouvernement, par le chef reconnu de la province de Québec, l'honorable député des Trois-Rivières, sera à son poste comme il l'a toujours été; nous avons confiance qu'il fera son devoir, et la province de Québec a confiance en lui.

Maintenant, M. le président, j'espère que plus tard se présentera une autre occasion, après avoir entendu toutes les raisons et les arguments qui seront donnés de part et d'autre, il se présentera peut-être une occasion, pour moi, d'exprimer plus au long mes vœux, mais avant que ce moment-là arrive il me sera permis de remercier cette Chambre de l'attention qu'elle a bien voulu me donner.

M. CHARLTON. Cette question devrait être discutée avec impartialité, non avec le désir de servir les intérêts de l'un ou de l'autre des deux partis politiques, mais avec le désir d'assurer le choix du meilleur projet possible pour la construction d'un chemin de fer à travers le continent. Le parti réformiste a été accusé, dans l'enceinte parlementaire et dans la presse conservatrice du pays, d'avoir condamné le projet actuel avant qu'il ne fût connu, d'avoir, d'avance, signifié son intention de s'opposer à ce projet de quelque nature qu'il pût être. Ceci est non-seulement injuste, c'est de plus inexact. La presse et les hommes du parti réformiste n'ont fait que critiquer les particularités du projet que le gouvernement a jugé à propos de rendre publiques

M. COURSOI,

avant la réunion de la Chambre de Communes. Ce que le projet dans son ensemble pouvait être, nous l'ignorions naturellement; et je crois pouvoir dire au nom des membres du parti de la réforme, qu'ils sont venus ici avec l'intention de juger la question d'après son mérite. Pour ma part, j'aurais été très-heureux si le projet eût été tel que j'eusse pu lui donner mon appui.

J'aurais été très-heureux si cette question des arrangements pour la construction du chemin de fer du Pacifique, avait pu être placée sur une base telle que j'aurais pu l'appuyer. Un tel projet, aurait certainement été plus satisfaisant, à mon point de vue, que celui qui a été proposé par le gouvernement. Ce dernier ne manquera pas d'être ruineux pour le pays, et pour cette raison il ne manquera pas d'amener la chute du parti qui en est responsable. J'aurais préféré sacrifier les intérêts de mon parti que de sacrifier les intérêts de mon pays. En traitant cette question aujourd'hui, je vais essayer de le faire avec modération. Je la discuterai sans aucun doute, avec conviction, car j'ai des opinions très arrêtées, et bien tranchées quant à la nature de la question à débattre. Il y a dans cette discussion, un fait très significatif, c'est que les honorables messieurs qui ont parlé du côté ministériel ont essayé de démontrer que le parti réformiste s'était prononcé en faveur d'un projet aussi désavantageux que celui-ci, et que, s'il est logique, il ne peut condamner ce projet. Cette attitude a été prise par l'honorable ministre des Chemins de fer, et par ses partisans. Que le parti réformiste se soit engagé ou non, dans le passé, à mettre à exécution des projets aussi désavantageux que celui-ci, ce n'est pas là le point important. Que le parti de la réforme se soit déjà engagé à mettre à exécution des projets désavantageux, cela ne justifie certainement pas le gouvernement actuel d'exposer et d'appuyer un projet mauvais en lui-même. Son projet devrait être jugé non d'après les précédents de l'un ou de l'autre parti mais d'après son mérite intrinsèque. Si le projet est bon en lui-même il devrait recevoir l'appui de tous les honorables membres de cette Chambre; si au contraire, il est mauvais, il devrait être rejeté à l'unanimité.

La discussion de la question du chemin de fer du Pacifique canadien entraîne nécessairement, si elle est complète, une considération de l'ensemble des principaux points qui s'y rattachent, dans l'histoire de ces dernières années; et je puis ajouter que l'histoire de cette agitation relative au chemin de fer Pacifique canadien, sera sans doute considérée comme très-singulière par les générations futures. Il semble que nous ayons été imbus d'une espèce de fatuité qui nous a décidés à avoir une ligne transcontinentale, sans nous occuper si elle pourrait ou non donner des profits et ajouter à la grandeur du Canada.

Le parti réformiste ne peut certainement pas être accusé d'avoir contribué au pacte avec la Colombie anglaise. Il a protesté contre les conditions désavantageuses qui ont accompagné l'admission de la Colombie anglaise dans la Confédération. Ce sont les clauses mêmes de cette convention qui ont donné naissance à la plupart des difficultés que nous avons éprouvées de temps à autres. Mais, même l'Acte de la Colombie anglaise, contenait une disposition fixant certaines limites aux dépenses qui devaient être faites pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Cet acte contenait une disposition déterminant l'étendue des besoins du pays. Cette disposition était une résolution présentée le 12 avril 1871, par sir George Étienne Cartier, appuyée par l'honorable monsieur devenu sir Leonard Tilley, laquelle résolution se lit comme suit, dans les journaux de la Chambre de la Chambre de la même année :

« Que la construction et l'exploitation du chemin de fer mentionné dans l'adresse à Sa Majesté, concernant l'Union de la Colombie Britannique avec le Canada, adopté par cette Chambre, samedi le 1er avril dernier, devraient être confiés à des compagnies privées et non au gouvernement du Canada; et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de l'entreprise devrait consister en octrois libéraux de terres et en une subvention en argent, ou autre espèce de subvention sans aug-

menter la proportion actuelle des impôts tel que le parlement du Canada le déterminera plus tard."

Ce principe fut également affirmé dans le préambule de la loi adoptée en 1872, pourvoyant à la construction de ce chemin de fer. Ce préambule contient le passage suivant :

" Et que l'aide publique qui sera accordée pour assurer l'exécution de cette entreprise, etc., etc., devra consister en concessions libérales, de terres et en une subvention pécuniaire, ou autre subvention sans augmenter le chiffre actuel, des impôts tel que le parlement du Canada devait le déterminer plus tard."

Le même principe a été réaffirmé dans l'acte passé en 1874, sous l'administration de l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie.) Les termes que l'on a employés dans le préambule de cet acte sont les suivants :

" Considérant que la Chambre des Communes du Canada a résolu durant la session de l'année mil huit cent soixante et onze, que la construction et l'exploitation du dit chemin de fer devraient être confiées à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devait consister en concessions libérales de terres et une subvention pécuniaire ou autre subvention sans augmenter le chiffre des impôts alors existants, tel que le parlement du Canada devrait le déterminer plus tard."

Le même principe fut réaffirmé à nouveau par cette Chambre, en 1876, sur motion de l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross.) La Chambre a affirmé ce principe dans quatre circonstances différentes. Dans son discours prononcé le 25 février 1876, l'honorable ministre des Chemins de fer s'est servi des termes suivants :

" Un autre acte du ministère qui mérite d'être désapprouvé a été de prendre l'engagement de construire le chemin de fer du Pacifique en quinze ans, sans être certain que les ressources du pays permettraient l'exécution de cette entreprise sans augmenter les impôts. Il ne nous reste plus que quatorze ans pour accomplir le contrat qui nous lie à la construction de ce chemin, entreprise sans aucun égard pour les ressources du Canada, et pour le fardeau d'impôts qu'elle mettra sur nos épaules. "Voilà qu'elle a été l'autre mesure,—mesure capable d'ébranler la confiance que le peuple canadien pouvait avoir dans l'habileté de ceux qui administraient ses affaires."

J'aurais voulu que l'honorable ministre des Chemins de fer eût été, en 1880, aussi prudent et aussi effrayé qu'il paraît l'avoir été en 1876, des conséquences qui résulteraient, pour le Canada, de l'adoption d'une loi destinée à augmenter les impôts. Ainsi, nous pouvons, je crois, affirmer sans crainte que le programme arrêté de la Chambre, de ce gouvernement, tant du parti au pouvoir que de l'opposition, est clairement défini dans ces résolutions que je viens de citer, savoir qu'il importe pour la Colombie anglaise que ce chemin soit construit aussi rapidement que les ressources du pays le permettront, sans toutefois augmenter le fardeau des impôts.

Plus tard, on fut naturellement obligé de modifier cette manière d'envisager la question. Le fait que les dispositions de l'Acte de la Colombie anglaise passé en 1871 stipulent que ce chemin devra être commencé dans les trois années et terminé dans les dix ans qui suivront cette date, prouve jusqu'à l'évidence que les habitants de ce pays ne possédaient qu'une bien faible connaissance de la nature de la région que devait traverser ce chemin, et, à mesure que cette région fut mieux connue, les difficultés que présentait l'entreprise devinrent plus apparentes. A mesure que l'on connut davantage le tracé, il devint de plus en plus évident que l'entreprise à laquelle le ministère de 1871 s'était engagé ne pourrait pas être exécutée. On vit que trois années ne suffiraient pas pour faire le choix du tracé le plus praticable; et, de fait, nous ne savons pas, même aujourd'hui, d'une manière certaine, quelle serait la meilleure route à suivre entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique. L'idée que nous pouvions construire ce chemin dans une période de dix années était absurde, et par la suite on comprit mieux les difficultés qu'on aurait à surmonter.

En 1874 on connaissait jusqu'à un certain point ces obstacles, et il fut en conséquence impossible d'organiser une compagnie pour la construction de ce chemin. Ceux à qui on a proposé de se charger de cette entreprise, savaient que les terres du Nord-Ouest étaient inaccessibles et n'avaient que peu de valeur. Il n'était pas certain que l'on pût

diriger vers ce pays un fort courant d'immigration, et l'on n'était pas même fixé sur la nature du sol, car on ne savait pas au juste si le climat était favorable à la culture des céréales. D'année en année, on a acquis une connaissance plus étendue et plus satisfaisante de ces choses. Le pays est devenu accessible, on a appris que le Nord-Ouest contient une vaste étendue de terres arables propres à la colonisation, et les conditions sont changées de manière à rendre plus facile la construction d'un chemin de fer. L'administration actuelle aurait dû tenir compte de ces changements, et du fait que nous connaissons beaucoup mieux la nature des territoires du Nord-Ouest, et qu'aujourd'hui ce pays a une valeur beaucoup plus tangible que celle qu'il avait en 1874 ou en 1872.

Si nous comparons ce qu'était la condition de ces territoires en 1874 avec ce qu'elle était en 1880, que trouvons-nous ? En 1874 ce pays était le centre d'une vaste solitude. On ne s'y rendait par Saint-Paul qu'en voiture traînée par des bœufs, et ce trajet était long et ennuyeux. De fait, c'était un pays dont l'entrée était interdite au reste du monde. Ces habitants ne pouvaient avoir accès aux marchés du continent. Mais aujourd'hui le gouvernement a dépensé l'argent nécessaire pour mettre cette région ou du moins les sections colonisées, en communication avec les autres pays. Il a fait construire une voie ferrée qui part de Selkirk et se relie au réseau des chemins de fer du Minnesota, et il est à parachever une ligne qui s'étendra de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge. Tout cela change entièrement la condition des choses. La région qui, en 1874, n'avait relativement aucune valeur commerciale, a, aujourd'hui, accès aux marchés du monde, et offre des avantages aux habitants des autres parties de l'univers qui voudraient s'y établir.

Il se peut que nous ayons autrefois commis des erreurs; il serait surprenant que nous n'en eussions pas faites; mais ce serait folie de notre part que de nous considérer comme liés par ces erreurs. Il serait absurde de prétendre que nous ne dussions jamais modifier nos opinions.

QUELQUES VOIX. Vraiment.

M. CHARLTON. Quelques honorables messieurs disent "Vraiment," mais il n'y a que l'insensé qui refuse de profiter des leçons de l'expérience. Si, en 1874, nous croyions que le Nord-Ouest valait peu de chose et qu'en 1880 nous découvrons que nous nous étions trompés, qu'il y a beaucoup plus de bonnes terres que nous ne le supposions alors, et que cette région est maintenant accessible aux marchés du monde; et si, en conséquence de ces changements survenus dans la condition de cette région, nous croyons que celle-ci a aujourd'hui une valeur que nous ne lui supposions pas en 1874, nous devrions tous nous entendre pour réparer les erreurs que nous avons pu commettre dans le passé. Si nous n'agissions pas d'après ce que nous a appris l'expérience, et si nous refusions de réparer ces erreurs, nous serions malhonnêtes; et ceux qui prétendent qu'il faut ne pas modifier ses opinions, et qui demande notre concours pour approuver un marché qui est, dans tous les cas, aussi désavantageux que l'était la proposition de 1874 ou celle de 1872, ceux-là ne remplissent pas bien leurs devoirs vis-à-vis de leur pays. Le parti ministériel a très-fortement appuyé sur la prétendue similitude qu'il dit exister entre le programme de 1874 et celui de 1880, et affirmé que nous sommes tenus d'approuver ce projet parce que nous avons appuyé celui de 1874. Je comparerai, en peu de mots, le programme de 1874 avec celui de 1880, afin de démontrer que le projet qui est maintenant soumis à la Chambre des Communes est infiniment plus désavantageux, et imposera au pays un fardeau beaucoup plus lourd, en proportion des déboursés qu'il entraînera, que celui de 1874. En premier lieu, examinons la concession de terres. La proposition de 1874 pourvoyait à ce que 20,000 acres de terres par mille, fussent accordés à une compagnie qui construirait une voie ferrée à partir du lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique. Cette

proposition comportait une concession de terres dans la Colombie anglaise, à travers la zone fertile, et dans la province d'Ontario, dans les limites d'une lisière profonde de 20 milles de chaque côté de ce chemin, à partir du lac Nipissingue jusqu'au Pacifique. On avait estimé que la concession des terres dans la Colombie anglaise, comprendrait 13,250,000 d'acres de cette région stérile et rocheuse. Ces terres n'auraient certainement eu quo peu de valeur. De plus, 18,000,000 à 20,000,000 d'acres devaient être concédés dans la section comprise entre le lac Nipissingue et la zone fertile. Ces terres devaient également avoir peu de valeur. Cela formait de 31,000,000 à 33,000,000 d'acres de terres, et la concession entière de terres devait être environ 54,000,000. En retranchant de ce dernier chiffre 31,000,000 à 33,000,000 d'acres de terres sans valeur, il restait 21,000,000 à 23,000,000 d'acres qu'il aurait fallu prendre dans la zone fertile. Je prétends que, vue la manière dont ces terres seront choisies, d'après les termes du présent contrat, la concession de ces 25,000,000 d'acres est égale en valeur à celle des 54,000,000 d'acres qui, en vertu de l'acte de 1874, devaient être concédés le long de la ligne, depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique.

QUELQUES VOIX : Vraiment !

M. CHARLTON. Quelques honorables messieurs disent : "Vraiment", mais, je dirai que ceci peut être démontré aussi sûrement qu'un problème mathématique. S'il y avait dans la Colombie anglaise, et entre le lac Nipissingue et la zone fertile, l'étendue de terre dont j'ai parlé, et s'il n'avait fallu prendre dans le Nord-Ouest que 21,000,000 à 23,000,000 d'acres, une bonne partie de cette dernière concession aurait été composée de savanes et de terres alcalines, car la compagnie était forcée d'accepter les mauvaises comme les bonnes terres - si ces prétentions sont exactes, la concession de terres de 1880, comprenant 25,000,000 d'acres choisis dans la zone fertile, équivalait à la concession projetée de 1874, laquelle aurait été concédée entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique et aurait compris sur toute la ligne les mauvaises comme les bonnes terres. Maintenant, quant à la manière de choisir les terres concédées, le contrat maintenant soumis à la Chambre stipule que la compagnie devra prendre les sections alternatives, mais qu'elle aura le privilège de refuser celles qui ne seront pas propres à la culture, ou dans lesquelles il y aura des étendues d'eau, etc. Ceci donne virtuellement à la compagnie le droit de prendre les terres qu'il lui plaira de choisir. Elle est juge en la matière.

La loi de 1874 pourvoyait à ce que la décision des terres se fasse par lots alternants de vingt milles carrés. De la sorte il se serait groupé dans chaque établissement une population assez nombreuse pour subvenir à l'entretien d'une église, former un village possédant un atelier de forgeron, des écoles, et en un mot les choses les plus essentielles aux besoins de la civilisation. Sous tous ces rapports le projet était bien supérieur à celui qui nous est soumis aujourd'hui. Si l'on considère que les réserves de la compagnie de la baie d'Hudson, qui représente vingt-deux quarantièmes du terrain, ne sont ouvertes à la colonisation que par un acte de vente consenti par la compagnie de la baie d'Hudson ou le syndicat, et que les dix-huit quarantièmes retenus par le gouvernement sont séparés de telle sorte que les colons se fixant sur ces terres se trouvent entièrement isolés les uns des autres, je maintiens que les mesures prises par mon honorable ami, qui se trouvait à la tête du gouvernement en 1874, relativement à la disposition des lots, sont bien plus avantageuses pour les colons que les dispositions contenues dans le contrat qui nous est soumis.

Il y a encore une autre disposition qui prouve avec quel soin mon honorable ami sauvegardait les intérêts de la population. En vertu de l'arrangement de 1874, les terres ne devaient pas être transportées à cette compagnie de chemin de fer, sans que le gouvernement se réservât un contrôle pour l'empêcher d'exiger des colons des prix trop élevés.

M. CHARLTON

Le gouvernement retenait les deux tiers des terres, déterminait leur valeur, les vendait et transportait à la compagnie, non pas les terres, mais le produit de leur vente. Cela constituait donc une sauvegarde qui mettait à l'abri les droits du public et empêchait la compagnie d'exiger des prix déraisonnables. Il est d'importance secondaire de considérer s'il serait à propos d'adopter aujourd'hui le projet de 1874 dont j'ai démontré les avantages sur celui de 1880. Toutefois je me propose de poursuivre le contraste qui existe entre ces deux projets.

Je crois avoir démontré que l'octroi de terres de 1880, vu les clauses relatives au choix de leur emplacement, est égal en valeur à l'octroi qu'accordait le projet de 1874, qui pourvoyait que les terres fussent réparties en lots alternants, du lac Nipissingue à l'océan Pacifique. Je me propose maintenant d'établir un contraste entre les avantages financiers de ces deux plans, et d'établir que le projet de 1880, pour ce qui concerne la subvention en argent, est beaucoup plus préjudiciable au pays que celui de 1874. Je citerai quelques chiffres qui pourront paraître surprenants; mais avant de commencer je dois dire qu'ils ont été compilés avec soin, qu'ils sont soumis à la Chambre dans l'attente qu'ils seront discutés, et que s'ils ne sont pas corrects leur inexactitude sera mise au jour. Si ces chiffres sont exacts et si un auditeur impartial déclare qu'ils sont de nature à établir une comparaison entre les deux projets, il ne sera pas nécessaire d'invoquer d'autres raisons pour obtenir un verdict contre ce plan.

Avant tout il est à propos de faire remarquer à ce sujet que le projet de 1874 se rapportait à la construction d'un chemin de fer de premier ordre, qui devant coûter \$120,000,000. Le projet de 1880 se rapporte à la construction d'un chemin de fer d'un type inférieur, ayant des rampes et des courbes plus prononcées que celui à la construction duquel pourvoyait le plan de 1874. Si nous prenons pour base de notre calcul les estimations de 1874 pour un chemin de fer de premier ordre, et celles de 1880 pour une ligne de type inférieur, nous verrons quel sera le résultat que nous obtiendrons. Je demanderai à ce sujet s'il y a quelque membre de cette Chambre disposé à mettre en doute l'équité de cette base de comparaison. Peut-on nier le fait que le chemin de fer de 1874, estimé à \$120,000,000 devait être d'un type supérieur? Peut-on ne pas admettre que le chemin de fer de 1880, dont le coût est estimé à \$78,000,000 n'est autre chose qu'un chemin de colonisation, une ligne très inférieure.

M. PLUMB. L'assertion peut-être mise en doute.

M. CHARLTON. Mon honorable ami du comté de Niagara repousse cette assertion.

M. PLUMB. Non, mais je dis qu'elle peut être mise en doute.

M. CHARLTON. Mon honorable ami n'est pas ordinairement en conflit avec ses collègues, toutefois il se trouve en contradiction avec le ministre des Chemins de fer qui désigne ce chemin comme "un chemin de seconde classe, un chemin à bon marché, une route de colonisation devant être construite rapidement et à peu de frais pour faire face aux besoins présents."

M. MACKENZIE. Un tramway.

M. CHARLTON. D'après ce tableau, le chiffre le plus bas qu'on puisse poser, pour le coût d'un chemin de fer de premier ordre, du lac Nipissingue au Pacifique, tel que celui mentionné dans le projet de 1874, est de \$120,000,000. L'honorable ministre des Chemins de fer, en établissant ses calculs a considéré le chemin que le gouvernement a projeté de construire en 1880, comme un chemin de fer de second ordre, devant coûter \$78,000,000. Le montant que doit dépenser le syndicat, pour la construction de ce chemin est de \$50,000,000. Le gouvernement a dépensé ou devra dépenser \$28,000,000, non compris les frais d'exploration; ces deux sommes réunies donnent un total de \$78,000,000. Mainte-

nant, si nous prenons comme base de comparaison les \$120,000,000 que devaient dépenser les entrepreneurs en 1874, et les \$50,000,000 que doit dépenser le syndicat, à quel résultat arrivons-nous? Nous constatons qu'un bonus de \$25,000,000, en 1880, sur une dépense de \$50,000,000, équivaut, si l'on établit une comparaison avec les conditions de 1874, à un bonus en argent de \$60,000,000 sur une dépense de \$120,000,000. Mon honorable ami, le représentant de Niagara admet-il ces chiffres.

M. PLUMB. Ils seront tous discutés.

M. CHARTON. L'honorable député dit qu'ils seront tous discutés; ces chiffres peuvent soutenir l'examen le plus sévère. Nous avons un chemin qui coûtera \$50,000,000 et pour lequel les entrepreneurs recevront un bonus de \$25,000,000, qui équivaut à une subvention de \$60,000,000 sur un chemin coûtant \$120,000,000. Je soumetts ces chiffres à la Chambre et je défie qui que ce soit de nier leur exactitude. Ainsi donc le syndicat reçoit une subvention équivalente à celle de \$60,000,000 mentionnée dans le projet de M. Mackenzie, en 1874, et comme je l'ai démontré un octroi de terres de valeur égale à celui qui était accordé au chemin en 1874, si l'on considère qu'il a le droit de choisir les terrains. En adoptant la même base de calcul, un octroi de 25,000,000 d'arpents, pour un chemin devant coûter \$50,000,000 équivaut à celui de 60,000,000 d'arpents donné en 1874 pour une ligne dont le coût était évalué à \$120,000,000. Est-il possible de repousser ces chiffres? Ainsi donc ce chemin obtient une subvention égale à celle qu'aurait reçu la ligne de 1874, en admettant qu'elle ait reçu \$60,000,000 et un octroi de terres de 60,000,000 d'arpents dans le territoire fertile du Nord-Ouest, à des conditions semblables, relativement au choix des terres, que celles qui sont prévues par le contrat de 1880.

J'établirai maintenant d'autres comparaisons. C'est une belle occasion d'établir des comparaisons entre les deux projets. Il en est comme du contrat, plus vous l'étudiez, plus vous y découvrez des points nouveaux. J'établirai une comparaison sur la base du coût total de cette ligne et de la ligne de 1874. Le coût total du chemin d'après l'estimation du ministre des Chemins de fer, est de \$78,000,000. L'octroi en argent est de \$25,000,000. Les travaux entrepris par le gouvernement et qui doivent être transportés à la compagnie sont évalués,—toujours d'après l'estimation du ministre des Chemins de fer,—à \$28,000,000. Le syndicat reçoit donc ainsi un bonus de \$53,000,000. Ainsi cette subvention pour une ligne devant coûter \$78,000,000 équivaut au bonus de \$81,538,000 pour un chemin de premier ordre devant coûter \$120,000,000. Et pourtant on essaie de justifier ce projet en disant que, s'il soulève des objections, celui de 1874 n'est pas moins blâmable.

Je ferai maintenant une autre comparaison. Les dépenses d'explorations faites pour ce chemin devraient être comprise dans le coût total. En admettant que le chemin coûte \$78,000,000,—chiffre fixé par les dernières estimations,—cette somme se trouve portée à \$81,000,000, si l'on y ajoute les \$3,000,000 des explorations; nous établirons une estimation sur cette base et sur la base des \$120,000,000 pour le chemin de 1874.

Le bonus en argent accordé au syndicat est de \$25,000,000, la somme dépensée sur le chemin de fer pour travaux qui retourneront au syndicat s'élève à \$28,000,000, les explorations ont coûté \$3,000,000, cette subvention de \$56,000,000 équivaut donc à une prime de \$82,963,000 en 1874 pour un chemin devant coûter \$120,000,000. Si mon honorable ami, le député de Lambton, lorsqu'il se trouvait à la tête du gouvernement, avait demandé pour le chemin une subvention de \$82,963,000 et 60,000,000 arpents de terres, choisis dans le Nord-Ouest aux mêmes conditions que celles qui sont posées dans le contrat qui nous est soumis, les deux projets se vaudraient exactement, c'est-à-dire que l'un serait aussi mauvais que l'autre. Mais tout nous porte à croire

que ce contrat est encore plus préjudiciable. Nous avons lieu de penser que le cas est encore plus grave qu'on nous le présente, que ces sections du chemin qui doivent être cédées à la compagnie dépasseront le devis estimatif de \$28,000,000, et si nous additionnons le coût des différentes sections, nous nous convaincrions que le syndicat recevra un bonus plus considérable. Supposons que le syndicat reçoive la somme fixée de \$25,000,000. Que le chemin de fer, de la Baie du Tonnerre coûte \$15,500,000, non compris le matériel, l'embranchement de Pembina \$500,000, la section de Yale à Kamloops, 127 milles, \$9,000,000; la section de Kamloops à Port Moody, \$3,500,000, les frais d'explorations \$3,100,000, nous voyons que le chemin qui est estimé à \$82,600,000 recevra un bonus de \$57,600,000.

Ainsi donc, d'après cette base de comparaison, les deux projets se vaudraient exactement, si l'honorable député de Lambton avait proposé de donner au chemin, en 1874, un bonus de \$83,600,000. Je me résume en disant que si l'on compare les dépenses que le syndicat doit faire à celles qu'aurait dû entreprendre la compagnie en 1874, on accorde à ce chemin une subvention égale à celle qu'aurait reçu l'ancienne compagnie si on lui avait donné une subvention de \$60,000,000 et 60,000,000 d'arpents de terre. Si nous prenons le coût total du chemin, non compris les explorations, pour établir une comparaison, nous constatons qu'il aurait fallu donner à la ligne projetée en 1874, une subvention de \$82,963,000, pour qu'elle se trouve dans des conditions égales à celles qui sont accordées au syndicat.

J'attirerai maintenant l'attention de la Chambre sur la différence de valeur qui existe entre un chemin de fer de premier ordre, tel que celui que le gouvernement voulait construire en 1874 et un autre de seconde ou troisième ordre, tel que le demande le projet soumis à la chambre. Nous savons tous que les rampes raides, et les courbes à petit rayon augmentent les frais de transport. Tous, nous savons qu'il est de l'intérêt du pays d'avoir un chemin de premier ordre convenablement équipé, afin que le trafic puisse se faire avec plus de rapidité et, en même temps, à moins de frais.

J'ai été frappé, l'autre jour, d'une comparaison entre ce que peuvent rapporter les locomotives sur deux lignes des États-Unis, l'une avec des rampes à pentes douces et des courbes faciles, l'autre quoique de premier ordre sur tous les autres rapports, avec des rampes raides sur les monts Alleghany. J'entends parler des chemins du New-York Central et de Baltimore et Ohio. Sur le New-York Central, une locomotive peut rapporter \$57,000 par année, tandis qu'une locomotive du Baltimore et Chicago, ne rapporte que \$33,000,000. Le tarif du transport du fret est le même sur les deux lignes. Cet exemple établit la différence qui existe entre un chemin de fer ayant des pentes faibles et un autre des rampes fortes. L'honorable député de Lambton savait bien qu'une ligne, telle que celle qui était projetée, avec des pentes douces, principalement du côté de l'est, rendrait de plus grands services au pays et au Nord-Ouest en particulier que celle qu'on se propose maintenant de construire. J'ai établi un contraste entre ces deux projets, non parce qu'il était absolument nécessaire d'établir que le projet de 1874 était relativement meilleur que celui de 1880, comme il l'est en effet, mais pour prendre la défense de la réputation et du jugement d'un homme public, attaqué dans la discussion de cette question.

Je crois avoir réussi, au moyen des arguments et des chiffres que j'ai soumis à cette Chambre, à prouver, à la satisfaction de tous, que le projet de 1874 était meilleur que celui que nous considérons aujourd'hui; que le chemin de 1874 recevait une subvention légère en argent et en terres, si on la compare à celle qui sera accordée au syndicat, et que pour les intérêts du Canada le projet de 1874 aurait été bien préférable à celui de 1880.

La construction d'un chemin de fer devrait être comme une entreprise commerciale. Il est malheureux, comme je

J'ai déclaré au début de mes remarques, qu'on ait fait intervenir la politique dans cette question; il est déplorable qu'on fasse servir aux besoins de la politique une question purement commerciale. Il est déplorable que les honorables membres du gouvernement invoquent la question de parti et mettent tout en œuvre pour rallier leurs amis et les pousser à voter en faveur d'un projet que beaucoup d'entre eux désavouent, j'en ai la conviction. Si nous traitons cette question comme une affaire commerciale, si nous ne la discutons pas en Chambre comme projet de loi présenté par le gouvernement, si le gouvernement n'en faisait pas une affaire de vie ou de mort, les intérêts du pays se trouveraient bien mieux sauvegardés, actuellement comme dans l'avenir. Je dois dire que les membres du ministère méritent le blâme le plus sévère pour la manière dont ils se sont conduits en cette occasion; cette question aurait dû rester ouverte afin que la discussion que le projet a soulevée en Chambre ait eu son poids et son effet véritable. Au point où nous en sommes rendus, le résultat de la discussion est prévu d'avance. On peut établir, comme on l'a déjà fait, que ce projet est non-seulement absurde, mais encore hostile aux intérêts du pays, mais, quelle que soit la clarté de la démonstration, la réputation des honorables messieurs se trouve engagée sur le résultat et ils ne reculeront pas, que les conséquences soient ou non ruineuses pour le pays.

Mes discours sont souvent cités en Chambre; c'est un passe-temps que je ne me permets pas fréquemment moi-même. Je me propose toute fois d'assumer en cette occasion le rôle de mon honorable ami le représentant de Niagara, (M. Plumb,) et de citer un passage d'un des discours du député de Norfolk Nord. Je le relisais l'autre jour et il me semble s'appliquer si bien au cas présent, il exprime si bien les vues que j'entretiens aujourd'hui, que je prends la liberté d'en lire un court extrait. Dans ce discours que j'ai prononcé le 26 mars 1876, je m'exprimais ainsi :

" Si aujourd'hui nous étions au début de cette grande entreprise et que nous ayons à la mener suivant que nous dicteraient la raison et la considération de notre condition et de nos ressources, que ferions-nous? D'abord, suivant moi, nous bâtirions un bout de chemin depuis le lac Supérieur jusqu'au lac Winnipeg. Après cela nous ferions une pause. Nous aurions fait communiquer le bassin de Winnipeg aux grands lacs de l'Amérique et donné à toute la vallée de la Saskatchewan un débouché sur les marchés du monde. Alors il conviendrait au pays d'attendre que la colonisation de cette région en ait augmenté la population et développé les ressources, jusqu'à ce que les besoins de communications se fasse sentir à la population du Nord-Ouest. Quand ce temps serait arrivé, soit dans dix, vingt, trente ou cinquante ans, nous continuerions dans l'intérieur du continent et pas plus avant. C'est une erreur de supposer que la construction de voies ferrées grandisse une nation et ajoute à sa richesse et à sa prospérité, à moins que ce ne soit dans le but légitime de permettre l'entrée et la sortie de la population et des produits, ou pour les besoins de communication en général; autrement l'argent employé dans la construction de chemins de fer est de l'argent perdu, jusqu'à ce qu'ils commencent à donner quelque profit sur le placement."

Telles sont les vues que j'entretenais en 1876. Ce sont celles que j'entretiens aujourd'hui. Je maintiens encore que tout ce qu'il était nécessaire d'entreprendre, dès le début, était de donner un débouché à ce pays dès qu'il serait colonisé. Se conformant à cette opinion l'ancien gouvernement prit des mesures pour la construction d'un chemin du lac Supérieur à Winnipeg et d'une ligne de Winnipeg à Pembina pour rejoindre le réseau des chemins de fer américains. La ligne allant à Pembina est déjà terminée; celle de la baie du Tonnerre sera bientôt achevée. Lorsqu'elle sera terminée ce qu'il y aura à faire ensuite sera, comme je le disais en 1876, de prolonger la ligne à l'ouest au fur et à mesure des progrès de la colonisation du pays; il est inutile de pousser les travaux plus rapidement. Si trois cents milles sont nécessaires cette année, construisez les; si cette longueur est considérée comme suffisante, arrêtez les travaux. Donnez aux colons tous les avantages nécessaires pour s'assurer un marché; envoyez un plus grand nombre d'émigrants et donnez-leur les facilités dont ils ont besoin, mais il est inutile d'aller au-delà et d'engloutir des millions dans les gorges de la Colombie anglaise où il n'y a pas de population et où il n'y aura pas de commerce.

M. CHARLTON

Avant d'examiner les conventions du syndicat, jetons un coup d'œil sur la situation actuelle. Elle peut se résumer ainsi: Le gouvernement est à pourvoir à la construction d'un chemin de fer du lac Supérieur à la rivière Rouge. Quelle est l'influence de ce chemin de fer sur la question. Ce sera une ligne avec des rampes et des courbes faciles; elle aura 406 milles de longueur, se terminera à un excellent port du lac Supérieur, fournira un accès facile à la région de la Rivière-Rouge et augmentera considérablement la valeur des terres dans cette vallée. Le gouvernement a également pourvu à la construction d'un chemin de Selkirk à Pembina qui donne accès à Saint Paul, à Chicago, aux ports du golfe du Mexique, à l'Océan Atlantique et se relie en un mot au réseau des chemins de fer américains. Les parties colonisées du Nord-Ouest possédant ces deux débouchés, que doit-il s'en suivre? Il doit s'en suivre, comme je le disais il y a un instant, qu'on doit donner des moyens de transport à la région des prairies, dès que le besoin s'en fera sentir, et il s'en suit qu'on ne devrait pas entreprendre maintenant la section de la Colombie anglaise. Il est inutile de dépenser de l'argent dans la Colombie anglaise avant que le chemin ait atteint l'est de cette province. Il s'en suit aussi naturellement que la section est ne devrait être entreprise que lorsque la nécessité de sa construction deviendrait apparente. Si ce raisonnement est juste, le contrat de la Colombie anglaise devrait être mis de côté et cela principalement parce que l'expérience de quelques années peut indiquer une autre route à travers cette province.

Les honorables députés ignorent peut-être que le chemin de fer "Northern Pacific" se terminent à environ 140 milles du terminus du chemin de fer Pacifique canadien, à Port Moody. Ils ignorent peut-être que le chemin de fer "Northern Pacific" au moyen de son prolongement à l'est de Duluth et de sa jonction avec l'embranchement du Sault, qui sera inévitablement construit à un moment donné, fournit une route de soixante-dix milles plus courte, des eaux du Pacifique à Montréal que le chemin de fer du Pacifique canadien, tel qu'il est tracé aujourd'hui. D'après le tracé actuel le terminus du "Northern Railway," est fixé à Tocama sur le Puget Sound; la ligne se prolongera probablement jusqu'à Seattle, qui se trouve à environ vingt huit milles plus près du détroit de Fuca. Mais Tocama, comme port, a un avantage marqué sur Port Moody. De Tocama, à l'est, le chemin de fer s'étend jusqu'à Brainard, sur le Mississippi, distance de 1,797 milles. De Brainard au lac Nipissingue la distance est de 740 milles, ce qui porte la distance du Pacifique au lac Nipissingue à 2,537 milles, tandis que par le chemin de fer du Pacifique canadien on compte 2,600 milles jusqu'au même lac. Ainsi donc le "Northern Pacific" possède l'avantage d'être de 63 milles plus rapproché des ports du Canada que notre propre chemin de fer, tandis que pour les rampes et en un mot la facilité du trafic, il possède des avantages marqués.

Je dis que ce serait un acte de folie que de construire une ligne de chemin de fer à travers le continent et de la faire incliner au sud, à partir de Jasper, jusqu'à l'endroit précis qui donnera au "Northern Pacific" un immense avantage sur notre ligne, sous le rapport de la concurrence pour les transports. Je crois qu'on s'apercevra, après avoir dépensé des millions pour construire le chemin le long de la vallée du Fraser, qu'on a commis une faute, qu'on a choisi la mauvaise route et il sera nécessaire de détourner la ligne au nord afin de faire concurrence avec succès au chemin américain qui à part des avantages que j'ai mentionnés, possède celui d'avoir un meilleur port pour terminus. Si nous attendions pour commencer les travaux que la construction de la section de la Colombie anglaise soit devenue une nécessité, nous pourrions avoir des informations plus complètes et plus exactes que celles que nous possédons sur la route qu'il est à propos de suivre, et je le répète, ce serait

commettre un acte de folie que de dépenser follement ces millions avant que le chemin soit devenu une nécessité.

Je me propose d'établir aujourd'hui quelques calculs de possibilités ou de probabilités relatifs à la construction du chemin. L'homme qui a \$1,000 en porte feuille peut calculer raisonnablement qu'il peut acheter pour \$1,000 de propriétés avec cette somme, qu'il peut avoir quelque chose qui se vendrait plus cher que \$250. S'il ne le fait pas, la transaction peut être regardée en certains quartiers comme n'étant pas très bonne, quoique les honorables messieurs de la droite, qui remplissent le rôle du mauvais serviteur dont parle l'Écriture puissent la considérer comme excellente. Je m'efforcerais de prouver que nous payons trop pour ce chemin de fer; je parlerai d'abord de la section des prairies. L'estimation du coût du chemin, de Selkirk à Jasper, distance de 1,000 milles, était de \$13,000,000, d'après les chiffres présentés l'an dernier par le ministre des Chemins de fer, quoique l'honorable monsieur ait depuis informé la Chambre qu'il pourrait probablement être construit pour moins, c'est-à-dire pour \$10,000,000. Je prendrai toujours toutefois le chiffre le plus élevé. Le coût estimatif de l'embranchement de Pembina, que je désignerai sous le nom de section de la baie du Tonnerre, — c'est-à-dire la section qui s'étend de la baie du Tonnerre à Selkirk, — était fixé à \$15,048,000 d'après les derniers calculs. Ces estimations contiennent des allocations pour paiements divers, \$302,000, et pour travaux d'art, \$1,600,000; ces items sont communs à cette section et à celle de Kamloops à Port Moody. Si l'on divise ces montants *pro rata*, la proportion assignée à l'embranchement de Pembina et à la section de la baie du Tonnerre sera de \$1,096,000, ce qui porte le coût total de ces deux lignes à \$16,144,000, soit en chiffres ronds \$16,250,000.

Je demanderai à l'honorable ministre des Finances s'il suppose que si une compagnie reçoit en pur don ces 401 milles de chemin de fer, coûtant 16½ millions, elle ne sera pas en état de réaliser \$13,000,000, au moyen de bons garantis par les 1,941 milles coûtant de \$28,000,000 à \$31,000,000 pour construire en cinq ans une section coûtant de \$10,000,000 à \$13,000,000. Et les mille milles qu'il y a à construire à l'ouest ne traversent-ils pas une partie du pays qui fournira un trafic avantageux au pays, dès que la ligne sera construite. Si une compagnie pouvait négocier cet emprunt, elle s'imposerait une dette de \$8,700 par mille. Mais en supposant qu'elle demande de plus un octroi de terres et que le gouvernement se propose d'assurer la construction d'une ligne de Jasper à Selkirk, en donnant à la compagnie un chemin valant 16½ millions et 2,000,000 d'arpents de terres choisies dans la zone fertile, le long de la ligne du chemin de fer, cette terre ne pourrait être évaluée à moins de \$4 l'arpent, soit \$8,000,000.

L'honorable ministre des Chemins de fer considère-t-il ce projet comme réalisable. Sa possibilité d'exécution dépendrait, je crois, de ce que le chemin pourrait rapporter. S'il donne des bénéfices, le projet paraîtra raisonnable, s'il ne rapporte absolument rien, il devra être considéré comme impraticable. Qu'il me soit permis d'établir une comparaison avec un autre chemin, qui est de même nature que celui dont nous avons parlé par hypothèse et qui est actuellement en opération. Le chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, y compris ses embranchements, a une longueur totale de 500 milles. Ses recettes, pour l'année finissant le 30 juin 1879, ont été de \$2,009,940, ses dépenses d'exploitation pour la même période, de \$1,003,466 et ses profits nets de \$1,006,474. Dans les six mois se terminant le 31 décembre 1879, ses recettes brutes ont été de \$1,612,528; ses dépenses de \$757,888, ce qui, pour cette période, constitue un profit de \$854,640. Les profits nets pour l'année se terminant le 30 juin 1879, représentent l'intérêt de \$16,774,666, à six pour cent.

Il me semble qu'une fois la section des prairies terminée jusqu'à Jasper, si une compagnie ayant un octroi de deux millions d'arpents de terres, possède un chemin de 1,491

milles de longueur, rapportant des bénéfices, elle sera en mesure de prolonger la ligne au-delà; une compagnie possédant une ligne en bon rapport, construite ou devant l'être, doit être anxieuse d'atteindre l'océan Pacifique, et devra probablement prolonger son chemin jusqu'au Pacifique à des conditions bien plus avantageuses que celles qui nous sont soumises aujourd'hui.

Quant au coût probable de la section de la Colombie anglaise, nous avons les estimations que le ministre des Chemins de fer nous a soumises l'an dernier. Il calculait que le coût du chemin, de Jasper House à Port Moody, serait de \$29,000,000. Admettons que cette compagnie imaginaire ait été formée, que sa ligne a atteint Jasper House, qu'elle a 1,491 milles en exploitation, qu'elle a reçu son octroi de terres de 2,000,000 d'arpents et que le prolongement du chemin jusqu'au Pacifique, doivent coûter \$29,000,000, de quelle aide aura-t-elle besoin? Peut-on supposer, M. le président, qu'il sera nécessaire de donner à la compagnie plus du montant du coût de la ligne de chemin de fer, afin d'assurer sa construction? Je ne le pense pas. Si le gouvernement offrait à la compagnie 8,000,000 d'arpents de terre dans la zone fertile, il assurerait la construction de la ligne, de Jasper House au Pacifique et le résultat auquel nous parviendrions ainsi, serait d'avoir une ligne de la Baie du Tonnerre à l'océan Pacifique, ne coûtant au gouvernement que 10,000,000 d'arpents de terres, et qui est évidemment bien au-dessous du coût du projet actuel.

Si nous faisons ainsi, nous aurions une ligne de chemin de fer du lac Supérieur au Pacifique, avec les embranchements suivants à l'est:—(1) Communications par eau jusqu'à Montréal ou par eau et chemin de fer de Fort William à Montréal; (2) communications par eau, ou par eau et chemin de fer de Duluth à Montréal; (3) par chemin de fer de Selkirk à Pembina et de là, par les chemins de fer américains, à Chicago, New-York et en un mot les différents points des États-Unis; (4) par chemin de fer en suivant la rive sud du lac Supérieur au moyen d'un embranchement aboutissant au Sault Sainte-Marie. En un mot communications par chemin de fer jusqu'à Montréal, par chemin de fer de Montréal à Jasper, par chemin de fer de Montréal, à l'expiration de dix ans, jusqu'à l'océan Pacifique, chemin de fer suivant la meilleure route, établi dans les conditions les plus avantageuses de bon marché, et tout cela pour un octroi de 10,000,000 d'arpents de terres. Je crois qu'en conduisant le projet de cette façon, l'octroi dont j'ai parlé suffit amplement à assurer la construction du chemin de fer.

Maintenant quant à la ligne au sud du lac Supérieur et à la question de savoir s'il est ou non nécessaire de construire la section est de ce chemin, je crois que toute personne qui examinera attentivement toutes les circonstances relatives à la question, doit nécessairement demeurer convaincue qu'une ligne au sud du lac Supérieur est bien plus avantageuse pour le commerce qu'un autre qui passerait au nord. Elle traverserait une région possédant un climat plus tempéré que celui du nord du lac Supérieur, ses pentes seraient plus douces, et elle constituerait une route plus avantageuse que l'autre pour conduire aux ports de mer du Canada. Quoi qu'il en soit, on ne peut nier qu'au point de vue commercial elle est au moins aussi avantageuse que celle qui passe au nord du lac Supérieur. Il y a d'autres considérations qui militent en faveur de cette ligne. Nous avons dépensé des sommes considérables pour construire des canaux afin de nous assurer le trafic des États-Unis. Nous désirons diriger sur nos ports, autant qu'il nous sera possible de le faire, le commerce de l'Ouest. Cette ligne, au sud du lac Supérieur, nous donnera non-seulement un débouché commercial aussi avantageux pour notre Nord-Ouest que si elle passait au nord, mais encore elle attirera dans nos ports et sur nos marchés le trafic des États-Unis.

Tracez une ligne de Duluth à San Francisco et vous vous convaincrez que tous les points, au nord de cette ligne, sont

plus rapprochés de Montréal que de tout autre port de mer. Saint-Paul est de 320 milles plus rapproché de Montréal que de New-York, et si la ligne du Sault Sainte-Marie était construite, cette ville se trouverait en communications railes avec Montréal. L'Etat du Wisconsin, l'Etat du Minnesota, les territoires du Dakota, du Montana, de Washington, chercheront à atteindre les ports de l'Atlantique par la voie la plus courte, qui sera celle de la ligne passant au sud du lac Supérieur.

Si donc cette ligne peut se construire au moyen de l'octroi de terres et d'une petite somme d'argent; si elle doit offrir un débouché plus avantageux qu'une ligne au nord du lac Supérieur; si elle doit appeler dans nos ports les produits d'une région des Etats-Unis qui a maintenant une population de 1,200,000 âmes et qui peut contenir une population de vingt ou trente millions d'habitants; si ce chemin peut être construit des années avant la ligne passant au nord du lac Supérieur, ce serait évidemment un acte de folie insigne que de prodiguer \$22,000,000 ou \$23,000,000 pour une ligne au nord du lac Supérieur, si nous pouvons en obtenir une au sud à bien meilleur marché.

Si nous tirons une ligne de Duluth à San Francisco chaque point au nord de cette ligne est plus rapproché de Montréal que de tout autre port. La partie nord du Wisconsin, l'Etat du Minnesota presque tout entier, une partie considérable du Michigan, la totalité des territoires de Dakota et Montana, tout le territoire de Washington, qui ont besoin d'un port de mer sur la côte de l'Atlantique, prendront la route au sud du lac Supérieur si elle est construite. Ainsi, si cette ligne peut se construire sans que nous ayons rien à déboursier ou du moins à très peu de frais, nous donnons au Nord-Ouest canadien un débouché plus avantageux que celui qu'il aurait par la ligne du nord du lac Supérieur, et si de plus elle peut amener dans nos ports le commerce de la région dont j'ai parlé, qui a une population de \$1,200,000 âmes et qui peut en contenir de vingt à trente millions, si elle peut se construire à aussi peu de frais, si nous pouvons l'avoir bien avant que la ligne au nord du lac Supérieur soit construite, et si elle peut nous attirer tous les avantages que j'ai mentionnés, ce serait sans contredit un acte de folie insigne que de dépenser vingt millions pour construire un chemin au nord du lac Supérieur dans le but de s'assurer ce que nous pouvons obtenir au moyen d'un embranchement aboutissant au Sault Sainte-Marie qui coûterait au maximum \$2,100,000.

Comme je l'ai déjà dit, il s'agit d'une affaire commerciale et en conséquence, je traite la question au point de vue commercial. Je voudrais maintenant attirer l'attention de la Chambre sur l'hypothèse relative aux conditions que ferait le gouvernement et aux conditions auxquelles la compagnie s'organiserait dans certaines éventualités. Je prétends que la ligne du Sault Sainte-Marie au lac Nipissingue peut se construire moyennant un subside de \$1,500,000. Nous savons que l'on peut en assurer la construction avec un subside de \$2,100,000; mais, si l'on prend en considération le fait que le besoin de cette ligne se fait sentir de plus en plus tous les jours, et le fait que le chemin américain "Northern Pacific et Saint-Paul" désire ce débouché, je crois qu'il est raisonnable de supposer que l'on peut assurer la construction de cette ligne moyennant un subside de \$1,500,000. La construction de la ligne de Selkirk à Jasper est garantie par l'abandon de la division de la baie du Tonnerre et de Selkirk, et l'embranchement de Pembina dont le coût a été jusqu'ici de \$16,150,000 et un octroi de 2,000,000 d'arpents de terre. Ce sont là des avantages suffisants pour assurer la construction de cette ligne. Le chemin de Jasper à Port Moody, si le tracé primitif est conservé, pourra se faire moyennant une subvention de 8,000,000 d'arpents; la ligne devra être terminée en 1891. Voici ce qu'aura à payer le gouvernement si le projet est mis à exécution: la ligne de la baie du Tonnerre, de Selkirk et l'embranchement de Pembina coûteront \$16,150,000; la subvention pour le pro-

M. CHARLTON

longement du Canada Central sera de \$1,500,000, total \$17,650,000. Le gouvernement aura à donner un octroi de terres de 2,000,000 d'arpents pour la section des prairies et de 8,000,000 pour celle de la Colombie anglaise, ainsi donc le gouvernement aura à déboursier \$17,650,000 en argent et à accorder un octroi de 10,000,000 d'arpents de terre pour une ligne partant de la baie du Tonnerre et aboutissant à l'Océan Pacifique.

Quelle sera maintenant l'économie que réalisera le gouvernement si ce projet est mis à exécution; nous considérons ensuite dans quelle position ce projet mettra la compagnie. L'économie que réalisera le gouvernement sera celle de la subvention de \$15,000,000 sur la section centrale, somme de laquelle il faut déduire l'octroi de \$1,500,000 pour l'embranchement du Sault Sainte-Marie, ce qui laisse une balance de \$13,500,000 et celle de la construction de la partie du chemin entre Kamloops et Port Moody dont le coût s'élèverait, d'après les estimations soumises dernièrement à la Chambre, à \$11,850,000; l'économie totale est donc de \$25,350,000. Le gouvernement effectuera ainsi un gain de 8,750,000 arpents de terre, c'est à dire qu'au lieu d'en concéder 18,750,000 arpents, il n'en concédera que 10,000,000. Si nous prenons la ligne de Selkirk à Jasper, nous voyons que l'économie réalisée sur cette section, sans tenir compte de son raccordement avec celle de la Colombie anglaise, sera de 9,000,000 pour les premiers 900 milles et pour les 1000 milles suivants, mentionnés dans les estimations présentées l'année dernière par sir Charles Tupper,—Jasper à Kamloops —de \$1,330,000, soit une économie en argent de \$10,330,000 sur la subvention appartenant à la ligne de Selkirk à Jasper. Voici quel sera le gain réalisé sur les octrois de terres de cette section: l'octroi de terre qui doit être accordé à la première partie de 900 milles est de 11,250,000 arpents, et à la seconde de 100 milles, 1,666,000, ce qui fait pour 1000 milles 12,916,000 arpents. Le gain réalisé sur les octrois de terres, dans le cas où 2,000,000 d'arpents de terres assureraient la construction de cette ligne, serait de 10,916,000. Telle est la déclaration du gouvernement, d'après ces calculs hypothétiques.

Maintenant si une compagnie se formait pour entreprendre la construction du chemin à ces conditions, examinons dans quelle position elle se trouverait. Nous avons vu ce qu'économiserait le gouvernement, en admettant que le projet soit pratique et qu'il puisse être mis à exécution. Le gouvernement ferait un économie sur toute l'étendue de la ligne, de Selkirk à Port Moody de \$25,350,000 en argent et de 8,750,000 en terres, si on établit une comparaison entre ce projet et l'ancien, ou bien seulement de \$10,330,000 en espèces et de 10,916,000 arpents de terres si on ne construisait que la section de Selkirk à Jasper.

Considérons maintenant quelle serait la position d'une compagnie formée pour exécuter l'entreprise aux conditions reposant sur cette hypothèse. Une compagnie organisée pour construire la section des prairies aurait à dépenser \$13,000,000 pour 1,000 milles, et une fois cette section terminée, elle aurait comme actif la ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk et l'embranchement de Pembina représentant une valeur de \$16,150,000, la ligne de Selkirk à Jasper, coûtant \$13,000,000, ainsi que 2,000,000 d'arpents de terres estimés à \$4 l'arpent, soit \$8,000,000; montant de l'actif, \$37,150,000; somme déboursée, \$13,000,000; balance au profit de la compagnie \$24,150,000, soit un excédant de \$11,150,000 en subsides reçus sur le prix de revient du chemin. Cette démonstration n'est-elle pas satisfaisante? Si la compagnie pour faire face à une dépense de \$13,000,000 peut justifier la possession d'un actif de \$37,150,000; si la compagnie peut s'assurer immédiatement une aide de \$24,150,000, afin de se trouver en mesure de dépenser \$13,000,000, son organisation, sur une telle base peut-elle présenter des difficultés? Je crois qu'il n'en sera rien. J'affirme qu'il est parfaitement possible d'organiser une compagnie dans le but de construire le chemin de Sel-

kirk à Jasper, en lui donnant le chemin de fer de Selkirk à Jasper et l'embranchement de Pembina, qui ont coûté \$16,500,000 et en lui accordant de plus un octroi de \$2,000,000 d'acres de terres valant huit millions de dollars.

Je crois, M. le président, que la construction de la section des prairies serait une bonne spéculation, même sans octroi de terres. Je crois et je suis convaincu qu'avec l'octroi de terres elle serait une spéculation splendide. Je crois qu'un octroi de deux millions d'arpents de terre et la ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk et l'embranchement de Pembina suffisent amplement pour assurer la construction de la ligne de Selkirk à Jasper et que la compagnie qui se chargerait de l'entreprise pourrait accuser, grâce à cet octroi, un surplus de \$11,150,000 outre le montant qu'elle aurait consacré à la construction du chemin. Si ce calcul est exact, nous offrons de payer beaucoup trop pour l'exécution de ce travail. Sans contredit nous allons trop vite. Si la chose peut se faire, nous avons meilleur compte d'organiser d'abord une compagnie pour la construction de ces 1,000 milles et de décider ensuite ce que nous aurons à faire.

Nous supposons que la compagnie a entrepris la construction de la ligne de Selkirk à l'océan Pacifique, moyennant un octroi de dix millions d'arpents de terres. Considérons quelle sera sa position et de quelle côté penchera probablement la balance lorsque le chemin sera terminé. Le coût de la ligne de Selkirk à Jasper est de \$13,000,000, de Jasper à l'océan Pacifique \$29,000,000; la compagnie aura donc à dépenser \$42,000,000. Son actif se composera de la ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk et de l'embranchement de Pembina évalués à \$16,150,000, de la ligne de Selkirk à Jasper, \$3,000,000; de Jasper à Port Moody, \$29,000,000 et de 10,000,000 d'arpents de terres situés dans une zone de 24 milles du chemin de fer, et valant \$4 par arpent, soit en tout \$98,500,000 pour une dépense de \$2,000,000. En évaluant les terres à \$4 l'arpent, cet octroi dépasserait de \$14,500,000 la somme que la compagnie aurait à verser; de \$4,500,000 en évaluant les terres à \$3 l'arpent, et si les terres ne valaient que \$2, elle n'aurait à déboursier que \$5,500,000 en sus du subside qui lui serait accordé pour l'achèvement de la ligne entière de la baie du Tonnerre à Port Moody. Si ces chiffres sont exacts, je maintiens que cette subvention à la compagnie suffirait amplement.

Si un octroi de 10,000,000 d'arpents de terres permet à la compagnie de déclarer, une fois le chemin terminé, qu'elle a reçu \$14,500,000 en sus du prix de revient du chemin, en fixant la valeur des terres à \$4 l'arpent, le projet est réalisable, et si nous payons plus que cela, nous donnons beaucoup trop, nous faisons un marché plus désavantageux que celui que nous pourrions conclure. Je reviens de nouveau, M. le président, sur le point que je soulevais il y a quelques minutes, c'est-à-dire que dans cinq ans la construction de la section de la Colombie anglaise pourra se faire beaucoup plus facilement qu'aujourd'hui.

Je veux que la Chambre soit bien pénétrée de l'idée que ce n'est que lorsque le chemin de fer sera construit et exploité jusqu'à Jasper, lorsque la région des prairies se peuplera, lorsque la ligne fera des affaires considérables et paiera des dividendes sur le capital souscrit, qu'il sera temps de prendre des arrangements pour prolonger à l'ouest le chemin de fer du Pacifique. Je prétends qu'on peut assurer la construction du chemin, dans la Colombie anglaise, à des conditions plus favorables que celles qu'on propose aujourd'hui, qu'à l'expiration de cinq années on peut conclure un arrangement pour l'achèvement de ce chemin à une date aussi rapprochée que celle qui est mentionnée dans le contrat. Je pense que dans cinq ans on peut faire un arrangement pour le terminer en 1891, à des conditions bien plus avantageuses que celles qu'il est possible d'obtenir aujourd'hui.

Vous devez vous rappeler, M. le président, que le "Northern Pacific" qui avait obtenu un octroi de 47,000,000 d'acres a fait faillite en 1873. Vous devez vous rappeler

que le projet a été considéré comme étant de nulle valeur. À mesure que le temps s'écoulait, le capital s'accumulait et il s'accumule très rapidement,—il s'accumule quatre ou cinq fois plus rapidement que la population;—à mesure que le temps s'écoulait le capital augmentait et cherchait un placement et il n'y a que quelques mois cette compagnie en faillite fut remise sur pied. Grâce aux octrois de terres elle a pu faire des arrangements pour continuer sa ligne. Cette ligne sera terminée sans difficultés au moyen d'obligations garanties par les terres et la partie du chemin déjà construite.

Il y a sept ans la compagnie n'aurait pas pu emprunter une piastre sur cette garantie. On peut voir que, selon toute probabilité, notre position est la même vis-à-vis de la Colombie anglaise. Si nous entreprenons de construire cette section aujourd'hui, nous aurons à payer une somme élevée en vertu de ce contrat, mais si, au contraire, nous attendons cinq ans, notre position changera de la même manière et peut être d'une façon aussi radicale que celle du "Northern Pacific." Pour ce qui concerne la section est, si nous attendons cinq ans, nous nous apercevrons que les terres posséderont une valeur plus considérable qu'aujourd'hui et que la construction du chemin peut se faire, dans la limite de temps fixée par le contrat, à des conditions bien plus avantageuses qu'aujourd'hui.

À l'expiration de cinq ans, lorsque la section de la ligne de Selkirk à Jasper sera terminée, que toute la région des prairies aura accès aux marchés, que des villes s'élèveront de la rivière Rouge aux Montagnes Rocheuses, que des centres d'industrie s'établiront, si l'expérience acquise nous démontre la nécessité de procéder à la construction de la ligne au nord du lac Supérieur, on pourra le faire alors avec beaucoup plus d'avantages qu'aujourd'hui. Lorsque ce temps sera venu, un octroi de 6,250,000 arpents de terres et une subvention de \$5,000,000 en espèces suffira amplement pour assurer la construction de la ligne, et vous économiserez ainsi, non pas autant peut être que sur les autres sections, mais au moins \$5,000,000.

Si la valeur des terres est estimée à \$4 l'arpent, soit \$25,000,000, et si l'on ajoute à cette somme la subvention en espèces, on voit que les frais de construction payés il reste à la compagnie un bénéfice de \$7,000,000; si elle est estimée à \$3 par arpent, soit \$18,750,000, il lui reste \$1,000,000. Je crois que le projet est parfaitement réalisable et que la construction du chemin peut se faire de la manière et aux conditions que j'ai indiquées. Considérons quelle serait la position de la compagnie si le projet que j'ai esquissé était adopté. Cette section dont la longueur est de 683 milles jusqu'à son raccordement avec l'embranchement de la baie du Tonnerre coûtera \$33,333 par mille, soit \$22,766,900. Pour cela la compagnie reçoit, en vertu des dispositions du contrat qui nous est soumis, \$10,000,000 en espèces et 6,250,000 arpents de terres à \$4 l'arpent, soit \$25,000,000 qui, ajoutés à la subvention forment une somme de \$35,000,000; la compagnie aura donc un bénéfice de \$12,900,000 sur les frais de construction. En estimant les terres à \$3 l'arpent, il lui resterait un surplus de \$5,750,000.

Considérons maintenant quelle serait la position de la compagnie si la construction de la ligne entière du lac Nipissingué au Pacifique, devait être entreprise et terminée aux prix et conditions que renferme le projet hypothétique que j'ai présenté. Le coût de la ligne, de Selkirk à Jasper est de \$13,000,000; de Jasper à Port Moody de \$29,000,000; section est, \$22,766,900; capital à déboursier, \$64,766,000, et l'actif de cette grande compagnie se répartirait ainsi: section de l'est \$22,775,000; division de la baie du Tonnerre et de Selkirk et embranchement de Pembina, \$16,150,000; de Selkirk à Jasper, \$13,000,000; de Jasper à Port Moody, \$29,000,000; total de l'actif du chemin de fer, \$80,926,000 et 10,000,000 d'arpents de terres valant \$40,000 dans la zone se trouvant dans un rayon de vingt-quatre milles du chemin de fer, 6,250,000 arpents affectés à la section est qui se trouvent au

dehors de la lisière de vingt-quatre milles sont estimés à \$3, soit \$18,700,000; subvention en espèces pour la section est \$5,000,000; total de l'actif en terres et espèces \$79,900,000, sans compter la ligne construite par la compagnie, de sorte que l'aide accordée au chemin, y compris l'abandon de la section de la baie du Tonnerre et l'embranchement de Pembina dépassera le coût de toutes les portions construites par la compagnie de \$15,134,000.

Je demanderai maintenant si une ligne du lac Nipissingue à l'océan Pacifique, construite de cette manière et à ces conditions, ne pourrait être entreprise sans que l'octroi accordé dépasse de \$15,134,000 les frais de construction? Je crois que la chose pourrait se faire, j'en suis certain si l'entreprise était administrée d'après les principes reçus dans les affaires. Si la chose est possible, elle devrait se faire, car \$30,000,000 et 8,500,000 arpents de terres sont en jeu. Si nous estimons la totalité de l'octroi de terres à \$1 l'arpent, l'aide dépassera le coût du chemin de \$5,134,000. Le projet mal conçu présenté par les honorables ministres doit être nécessairement reconsidéré. Il suffit pour provoquer l'hilarité de tout homme d'affaires et ses auteurs en seront honteux un jour.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

BILL PRIVÉ.

M. BEATY propose la seconde lecture du bill (No 11) à l'effet d'incorporer la "Compagnie de chemin de fer de la Saskatchewan et de la rivière de la Paix du Canada."

Bill lu une deuxième fois.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur la proposition d'accorder \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres pour subvenir à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. CHARLTON. Lorsque la séance a été levée à six heures, j'avais démontré que les sections de l'est et de la Colombie anglaise ne rapporteraient probablement pas après leur construction leurs frais d'exploitation, et que ce serait donc une folie de les construire. Nous avons déjà trop d'argent placé dans des entreprises ne rapportant rien, et on pourrait bien se dispenser de construire des chemins de fer et de subvenir largement à leur construction à même les fonds du gouvernement, surtout lorsque ces chemins de fer ne paieront pas leurs frais d'exploitation. J'en suis arrivé maintenant au point de prendre en considération les termes mêmes du contrat. Cependant, avant d'aborder cette partie du sujet, je saisirai l'occasion de faire allusion à certaines observations d'un caractère personnel faites au sujet de ma conduite.

Le journal le *Mail*, les honorables députés de Monck (M. McCallum,) et de Niagara (M. Plumb,) m'ont cru digne d'attention. Je ne me permettrais pas de venir demander à la Chambre de prendre connaissance de ce fait, si ce n'était qu'on a parlé de moi aussi bien dans la Chambre que dans la presse. Je résumerai brièvement les observations faites concernant la position que je pris en 1878, au sujet du bill présenté par l'honorable député de Bothwell (M. Mills), pour l'encouragement de la construction d'une voie ferrée dans le Nord-Ouest. Je crois que les députés et le journal que j'ai nommés, essaient injustement de faire paraître qu'aujourd'hui je me pose en antagoniste de toute subvention à des projets de chemin de fer; que vu qu'en 1878, j'ai supporté une mesure qui avait pour but de donner à un certain degré de l'aide à certaines compagnies de chemin de fer, à certaines conditions et dans certaines circonstances; et vu qu'en 1880, je m'oppose à un certain projet soumis à cette Chambre, j'ai en consé-

M. CHARLTON

quence terni mon passé; que tandis que j'ai fait profession d'être favorable à des subventions du gouvernement aux chemins de fer, en 1878, je m'oppose à pareille chose en 1880, et l'on essaie ainsi de me placer dans une fausse position. En 1878, j'ai supporté une mesure présentée par l'honorable député de Bothwell, par laquelle il était proposé de venir en aide aux chemins de fer du Nord-Ouest, jusqu'à concurrence de dix sections de terrains par mille dans certaines parties du pays, 12 sections par mille dans certaines autres parties et vingt sections par mille dans les parties nord et est de la vallée de la rivière de la Paix. Je combats la mesure que nous sommes à considérer à présent, non parce qu'elle propose de subventionner un chemin de fer, mais parce que, selon moi, elle a pour but d'en accorder beaucoup plus que le cas n'en demande. Si le gouvernement veut nous soumettre une mesure proposant d'accorder au chemin de fer du Pacifique canadien, le maximum de subvention que le bill de l'honorable député de Bothwell proposait d'accorder en 1878, savoir: 20 sections de terrain par mille, je donnerais dès aujourd'hui mon appui au bill. Je suis prêt à appuyer un bill, accordant dix sections par mille à travers la région que doit parcourir ce chemin. Je donnerais même mon concours à un bill accordant 20 sections par mille.

Mais, parce que je suis en faveur d'accorder un montant de subside raisonnable, un subside proportionné à la construction du chemin que l'on cherche à favoriser aujourd'hui, il ne s'en suit pas que je sois forcé d'appuyer une mesure telle que celle qui est soumise à la considération de la Chambre, une mesure accordant 12,500 arpents de terres choisis par mille du chemin qui doit être construit, ou à 300 arpents près par mille du montant projeté en 1878, et en plus de cette concession \$12,500 en argent par mille pour la partie que doit construire la compagnie, une mesure qui, outre ce subside de terres et d'argent par mille, accorde une somme ronde de \$31,000,000 déjà dépensés pour 706 milles de chemins de fer et les arpentages de la ligne entière. Les deux mesures diffèrent entièrement de nature et de caractère. La mesure que j'ai appuyée en 1878 était raisonnable et conçue dans les intérêts du pays. La mesure aujourd'hui soumise à la Chambre est déraisonnable et n'a pas été conçue dans les intérêts du pays, mais dans les intérêts de certains spéculateurs de chemins de fer. Pour cette raison, je m'oppose à cette mesure et je prétends que la tentative de démontrer que parce que j'ai favorisé la mesure de 1878 et que je suis opposée à celle de 1880, je me place dans une fausse position, est injuste et éminemment caractéristique de la source dont elle émane. Et d'abord voyons le premier contrat. Ce terrain a déjà été parcouru, et il faudra faire des répétitions sur ce point, si on doit en parler, vu qu'on a déjà discuté longuement tous les détails de ce contrat. Il faudrait beaucoup d'habileté pour tirer une seule idée nouvelle de ce contrat. On voudra donc bien admettre la présentation des mêmes points avec quelques variantes. J'ai indiqué auparavant, que d'abord, d'après les recettes du chemin de fer Saint-Paul et Manitoba, nous avons des raisons plausibles de supposer que la ligne allant à l'ouest de Selkirk sur une distance de 1,000 milles, rapporterait plus qu'il n'est nécessaire pour couvrir ses frais d'exploitation et l'intérêt sur le coût de sa construction. J'ai fait observer que si l'on subventionnait le chemin de Selkirk à Jasper House par une concession de 2,000,000 d'arpents de terre, on gagnerait \$10,333,000 en argent et 10,916,000 arpents de terre de la subvention projetée pour cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien. J'ai démontré que si l'on subventionnait la ligne de Selkirk à l'océan Pacifique jusqu'à concurrence de 10,000,000 d'arpents de terre, le résultat serait un gain de \$26,850,000 et de 8,750,000 arpents de terrain. J'ai démontré que si la ligne du lac Nipissingue au Pacifique, avec l'embranchement du Sault, était subventionnée par une somme additionnelle de \$5,000,000 et 6,250,000 arpents de terre, il en résulterait un gain sur la construction

de la ligne entière du lac Nipissingue à l'océan Pacifique de \$31,850,000 et de 8,750,000 arpents de terre. Nous avons, il me semble, toute raison de croire, que si l'on retardait la construction du chemin entier et que si on procédait à ne construire dès à présent que la partie dont a immédiatement besoin, je veux dire la section des prairies, le résultat que j'ai signalé, si les hypothèses que j'ai mises sous les yeux de la Chambre sont justes, serait en substance acquis.

J'ai traité longuement la question de chiffres ce soir, et les chiffres ne sont guère poétiques ou romantiques, quoique le ministre des Chemins de fer, qui, je le regrette, n'est pas à son banc, a été aussi près que n'importe qui que j'aie jamais entendu, de les rendre romantiques. Je procède maintenant à chercher quelle serait la répartition *pro rata* du subside en argent de \$25,000,000 et de la concession de terres de 25,000,000 d'arpents, qu'on se propose d'après ce contrat d'accorder au syndicat. Comme l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer, à la dernière session, dans son discours que l'on peut trouver dans *Les Débats*, aux pages 1434 et 1436, M. Fleming a estimé le coût de la ligne de Jasper à Kamloops à \$15,500,000. Je dois faire observer ici qu'il paraît y avoir eu contradiction dans les déclarations de l'honorable monsieur. Il a dit que le coût de cette partie, 335 milles de long, était de \$43,660 par mille, ce qui ne ferait que \$14,726,000; et dans une autre partie de son discours, il en donne la longueur à 350 milles. Il donne cependant la somme ronde de \$15,500,000 et en y ajoutant la part afférente sur \$1,000,000 pour dépenses imprévues, affectées à la section entière de la Colombie anglaise, et dont il faudrait proprement appliquer la moitié de à cette section, nous obtenons une estimation de \$16,000,000. De Selkirk à Jasper, le coût estimé est de \$13,000,000; et M. Fleming a évalué le coût de 600 milles de chemin, au nord du lac Supérieur à \$20,000,000, ce qui porterait le coût de la section est, du lac Nipissingue à la jonction de la baie du Tonnerre, estimée à 683 milles, à \$22,766,000. Ces trois sections ont été évaluées comme devant coûter \$51,766,000, ce qui excède un tant soit peu l'évaluation faite cette année. Si nous prenons cette évaluation du coût de ces trois sections, et que nous procédions à établir ce qu'est le montant du subside en espèces, par dollar, proportionnellement au coût estimé, nous avons la répartition au *pro rata* de la subvention. Je trouve que la répartition au *pro rata* en argent serait de 48.14 centins pour chaque dollar de coût estimé et la répartition du terrain pour chaque dollar de coût représente 48.14 arpents, ou à une fraction près un demi-arpent.

En supposant que cela est la répartition exacte du subside, sa répartition au *pro rata* serait comme suit: pour la section est, \$11,000,000; pour la section de Selkirk à Jasper, \$6,275,000; de Jasper à Kamloops, \$7,725,000; total, \$25,000,000; et la répartition *pro rata* de terrain serait comme suit: section est, 11,000,000 d'arpents; de Selkirk à Jasper, 6,275,000 arpents; de Jasper à Kamloops, 7,725,000 arpents, en tout 25,000,000 d'arpents. Voilà la répartition au *pro rata* d'argent et de terrain, sur ces sections du chemin, basée sur les évaluations faites l'année passée par M. Fleming. Voyons la répartition actuelle et examinons s'il y a désaccord entre la juste répartition *pro rata* et la répartition actuelle de dons d'argent et de terres à ces diverses sections. Je prends le rapport de l'année passée, qui comprenait dans la section de prairie les 1,000 milles de Selkirk à Jasper; de ces 1,000 milles, 900 reçoivent d'après ce plan \$9,000,000 en argent, et la balance de 100 milles, qui est subventionnée à un taux plus élevé, reçoit jusqu'à concurrence de \$1,333,333, faisant en tout un subside en argent pour les 1,000 milles de Selkirk à Jasper de \$10,333,300.

La section de Jasper à Kamloops, 350 milles, reçoit une subvention de \$4,666,700. La section est reçoit un don d'argent de \$10,000,000. Or la répartition actuelle du terrain est comme suit: de Selkirk à Jasper, les premiers 900

milles reçoivent 11,250,000 arpents et les autres 100 milles, 1,666,666 arpents, soit un total de 12,916,666 arpents de terre pour cette section. La section de Jasper à Kamloops, 350 milles, reçoit 5,833,334 arpents; et la section est, 6,250,000 arpents, faisant un grand total de 25,000,000 d'arpents. Or vous apercevrez qu'il y a un désaccord sérieux entre la répartition faite, et la répartition honnête et au *pro rata*. Voyons où se trouve le désaccord, et quel est le montant en argent et en terres transféré de la section est et appliqué à la section de prairie de 1,000 milles, la plus aisée à construire, la première à construire, et qui, lorsqu'elle sera construite paiera un dividende en sus de ses frais d'exploitation, si jamais section en paie. La subvention en argent au *pro rata* pour la section est, est de \$11,000,000; la subvention accordée est de \$10,000,000. Les surplus à prendre de ceci pour donner à la section des prairies, est donc \$1,000,000. La subvention en terrains, au *pro rata* de la section est, est de 11,000,000 d'arpents; la subvention actuelle, \$6,250,000 ou 4,750,000 arpents pris de la section est et donnés à la section des prairies. Cette terre, si elle vaut \$4 l'arpent, représente une valeur de \$19,000,000; donc la section de l'est est privée de ce montant en faveur de la section des prairies. Si le terrain n'est évalué qu'à \$3 l'arpent, la section est est privée de \$14,250,000 en terrains et de \$1,000,000 en argent au profit de la section des prairies. Faisons la même comparaison relativement à la section ouest. La subvention au *pro rata* de cette section—c'est-à-dire de Jasper à Kamloops,—est en argent de \$7,725,000. La subvention actuelle en argent est de \$4,666,700; de la sorte cette section est privée d'une somme de \$3,058,300 au profit de la section des prairies et en ce qui concerne la concession de terres, le montant au *pro rata* pour la section de Jasper à Kamloops est 7,725,000 arpents, le don proposé est de 5,833,334 arpents, la balance enlevée de la section à laquelle elle appartient légitimement et appropriée à la section centrale étant de 1,891,666 arpents, ce qui, à \$4 par arpent, représente \$7,566,664; et ceci ajouté au montant en argent mal appliqué de la même manière, fait \$10,624,964. Or, si nous calculons le terrain à \$3 l'arpent, le montant total pris de la section Jasper-Kamloops et appliqué à la section des prairies sera de \$8,733,298. Si nous résumons ces chiffres, nous trouvons que le montant total au *pro rata* est de \$1,000,000 pris de la section est; \$3,058,000 de la section Jasper-Kamloops, ou un total de \$4,058,000. Le montant total de terres pris de la section est 4,750,000 arpents, ce qui, à \$4 l'arpent, vaudrait \$19,000,000, ou à \$3, \$14,250,000. La quantité de terrain prise à la section de Jasper-Kamloops pour le bien de la section centrale est de 1,891,666 arpents, ce qui à 4 par arpent ferait \$7,566,664, ou à \$3 par arpent, \$5,674,998. La valeur totale des terrains enlevés à ces deux sections au profit de la portion intermédiaire de la ligne serait, à raison de \$4 par arpent, \$26,566,664, ou à \$3 par arpent, \$19,924,998. Au bas prix de \$3 par arpent, on dépouille la section est, au profit de la section des prairies, de \$15,250,000 en argent et en terres; ou à \$4 par arpent, de \$20,000,000, à \$3 par arpent la section Jasper-Kamloops est dépouillée au profit de la section des prairies, en argent et en terres, de \$8,733,988; ou à \$4 par arpent, de \$10,625,964. Le montant total en argent et en terres pris de ces sections en moins de la portion au *pro rata*, serait, si nous évaluons les terrains à \$4 l'arpent, de \$ 0,624,000, ou à \$3 l'arpent, de \$23,982,000. L'excédant en sus de la répartition au *pro rata* prise de ces deux sections et appliquée à la troisième, même à \$3 par arpent, est presque suffisante pour construire deux fois la section des prairies; elle est plus du double de l'évaluation du ministre des Chemins de fer, savoir, \$10,000,000. Je demande, M. le président, quelle est la signification de tout cela? Pourquoi prendre de la section est la somme de \$15,250,000, si nous évaluons le terrain à \$3 l'arpent, ou celle de \$20,000,000, si nous évaluons le

terrain à \$4 l'arpent, dans le but de venir en aide à la section des prairies intermédiaires? Je pourrais l'expliquer en supposant ceci : que peut-être le syndicat imagine que le gouvernement suivra les règles du bon sens en abandonnant la construction de la section est ; s'il faisait cela, le syndicat y gagnerait les \$15,250,000, ou les \$20,000,000, selon que vous évaluez les terrains à \$3 ou à \$4. Ou peut-être la compagnie elle-même construira la section de prairie, et dormira ensuite sur ses lauriers : de la sorte, elle y gagnerait aussi largement. La somme dont la compagnie encourrait la confiscation, ne serait nullement égale au montant qui, ainsi que je l'ai montré, est enlevé à la section est et appliqué à la section de prairie ; et il y a en outre le fait qu'elle aurait l'emploi de l'argent pour quatre et cinq ans avant que le travail ne soit complété sur les sections auxquelles l'argent et le terrain appartiennent de droit.

J'ai un autre tableau qui donne encore plus à réfléchir et j'espère que les messieurs de la droite m'accorderont leur attention pendant que je lirai les chiffres. Ils établissent fort clairement, je le crois, l'énormité du montant de la subvention actuellement accordée à la section de prairie de 1000 milles. La subvention actuelle en argent est de \$9,000,000 sur les 900 premiers milles ; pour les autres 100 milles, \$1,333,330, total, \$10,333,330. Subvention en terrains pour les 900 premiers milles, 11,250,000 arpents, pour les 100 milles suivants, 1,666,666—total du subside en terrains, 12,916,666 arpents, dont la valeur en argent, à \$4 l'arpent, serait \$51,666,664. Ceci, avec la subvention en argent ferait \$61,999,994 pour une section de chemin de fer dont le coût a été évalué à \$13,000,000. Ou, si on calcule ces terrains à \$3 par arpent, la subvention totale serait de \$49,082,998 pour permettre au syndicat de construire une ligne qui doit coûter \$13,000,000. A \$4 l'arpent, le subside en terres et en argent s'élèvera à quatre fois le coût des 1000 milles et \$10,000,000 en plus ; et à \$3 l'arpent, à trois fois le coût de cette section et \$10,000,000 en plus. A \$4 l'arpent, la compagnie construira leur 1000 milles de chemin de fer et aura un surplus de \$49,000,000 ; à \$3 l'arpent la compagnie construira ses 1000 milles de chemin et aura un surplus de \$36,000,000. Peut-on croire qu'à aucune époque des hommes sensés aient fait un pareil marché. L'idée d'accorder à une compagnie quatre fois le coût d'un travail dont la construction doit être entreprise et de leur accorder en outre un petit surplus de \$10,000,000 !

Mais je crois vraiment que les termes du contrat sont tout-à-fait étonnants ! Nous disons donc que cette section de prairie est magnifiquement subventionnée. Je crois qu'il n'y a pas de doute que le syndicat pourra construire la section de prairie. Avec \$62,000,000 de subvention pour construire un chemin de fer de \$13,000,000, je ne doute pas que le syndicat n'ait assez d'habileté financière pour accomplir cette tâche. Voyons maintenant, si après cette dotation incroyable à la section de prairie, les subsides à la section est et à la section Jasper-Kamloops sont suffisants pour leur construction. Après avoir donné quatre fois plus qu'il ne le fallait pour la construction de la section de prairie, nous découvrirons qu'il n'en a pas été donné assez aux autres sections. J'évalue le coût de la section est, de 683 milles, à \$22,776,000. Pour ceci, la subvention en argent est de \$10,000,000 et de 6,250,000 arpents, ce qui à \$4 l'arpent réaliserait \$25,000,000, faisant une subvention totale de \$35,000,000, ou un excès de subvention sur le coût de construction de \$12,224,000. Si nous estimons la concession de terres à \$3 l'arpent, il y aurait encore un surplus de subvention sur le coût de construction de \$5,974,000. Quant à la section de Jasper-Kamloops, de 350 milles, estimée l'année passée par le ministre des Chemins de fer comme devant coûter \$16,000,000, le subside en argent s'y rapportant est de \$4,666,700 et la concession de terres de 5,833,334 arpents, ce qui, à \$4 l'arpent, serait égal à \$23,533,336, soit un subside de \$28,000,036 ou un excédant en sus du coût de construction de \$12,000,000. Si nous évaluons les terres à

M. CHARLTON

\$3 l'arpent, il y aurait un surplus, après avoir payé la construction de la section de Jasper-Kamloops, de \$6,166,000. Ainsi les trois sections, en tant qu'il est question du subside, ne diffèrent pas quant au fait, mais quant au degré. Elles sont toutes subventionnées pour un plus haut montant qu'il ne faut pour les construire ; mais la section qui est construite la première est la plus fortement subventionnée, probablement pour donner à la compagnie l'emploi de la plus forte somme d'argent, et probablement pour leur donner un avantage si on abandonnait la construction de la section est, ainsi que cela aura lieu probablement, si l'on écoute des conseils de la raison. En analysant ces chiffres, voyons ce que la compagnie reçoit du gouvernement. En premier lieu le gouvernement donne 708 milles de chemin déjà construit, ayant coûté, avec les arpentages \$3,119,000, \$34,119,000. Il donne en argent et en terres évaluées à \$4 l'arpent, le coût de construction de 1000 milles de Selkirk à Jasper, et un surplus de \$49,000,000 ; ou en évaluant la terre à \$3 l'arpent, un surplus de \$36,166,000. Il donne en argent et en terres évaluées à \$4 l'arpent le coût de construction de la section est, et un surplus de \$12,224,000, ou à \$3 l'arpent, un surplus de \$5,974,000. A \$4 l'arpent pour la concession de terres, il donne au syndicat en argent et en terrains le coût entier du chemin du lac Nipissingue à l'océan Pacifique et \$73,224,000. A \$3 l'arpent pour la concession de terres, il donne le coût de construction du chemin entier et \$48,224,000. Le résultat pratique de ceci pour la compagnie est donc qu'elle aura sans qu'il ne lui en coûte rien 2703 milles de chemin de fer—valant, y compris les arpentages, \$81,119,000—de plus, en argent et en terres à \$4 l'arpent, \$73,224,000, ou un total de \$154,343,000 ; ou si nous évaluons la terre à \$3 l'arpent, la compagnie aura 2,708 milles de chemin déjà construit sans qu'il ne lui en coûte rien, plus des terres et de l'argent jusqu'à concurrence de \$48,224,000, ou un total de \$129,343,000. Et tout ceci leur est assuré à condition qu'ils fussent des débourés temporaires de certaines petites sommes, déboursés qui leur seront remboursés. Ce chemin coûtera donc au Canada, comme suit ; — Dépensé sur 708 milles de chemins, \$28,000,000 ; dépensé pour explorations \$3,119,000 ; prime en argent, \$25,000,000 ; dépense totale en argent, \$56,119,000 ; de plus 25,000,000 d'arpents de terres choisies à \$3 l'arpent, \$75,000,000 ou à \$4 l'arpent, \$100,000,000. Les honorables députés verront que dans ces calculs je n'ai pas tenu compte de l'intérêt. Dans ces circonstances, c'est un détail insignifiant comparativement, et la balance serait probablement en faveur du syndicat, pour la raison, que le gouvernement fournit les moyens et l'argent plus vite qu'il n'est besoin durant les cinq premières années—qu'il fournit de l'argent et des terres jusqu'à concurrence de \$19,000,000 en sus des besoins du syndicat pour les cinq premières années, et le syndicat aura fort à faire s'il perd ces avantages durant les cinq années d'après, en dépensant de l'argent plus vite qu'il en recevra du gouvernement. Mais c'est ce qu'il ne fera pas. Je considère que l'exemption de taxes et l'augmentation dans la valeur de ses terres sont encore des avantages. L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a fait l'autre jour un calcul quant à la question d'intérêt. Je ne crois pas que le syndicat perde à ce compte d'intérêts si le gouvernement baille les fonds, ainsi qu'il a intention de le faire, et je suppose bien que le syndicat ne se risquera pas à construire les parties non productives de ce chemin, les sections est et ouest, s'il n'est pas probable qu'elles rapportent leurs frais d'exploitation. Voilà M. le président, ce projet financier ! J'en ai brièvement esquissé les principaux détails. Vraiment c'est un projet magnifique ! Je regrette de ne pas voir le premier ministre à son banc ce soir. Je voudrais demander à l'honorable monsieur, s'il s'attend à baser ses droits à l'admiration de la postérité sur cette question. C'est un preux chevalier. Son bouclier peut ne pas être sans tache, mais il

est aussi dur que le bouclier en cuir parsemé de clous d'air de Roderick Dhu.

L'honorable monsieur est un vétéran de la politique, et on nous dit, je ne sais pas jusqu'à quel point c'est vrai—qu'il espère se dérober à la vie publique, entouré d'une auréole de gloire, comme résultat du contrat du syndicat du Pacifique canadien. On dit que dans l'avenir l'honorable monsieur s'attend à contempler du haut de ces montagnes dorées par le soleil au-delà des nuages où la nuit n'existe plus, son chemin de fer en pleine opération. Il espère voir les trains allant du lac Nipissingue au Pacifique; il s'attend à regarder d'en haut l'œuvre que son génie a accomplie pour le Canada. Je souhaite qu'il se passe encore du temps avant que l'honorable monsieur ne prenne sa place sur ces hauteurs sublimes. Malgré tous ses défauts, nous désirons le retenir encore quelque temps, et j'espère que lorsque le temps viendra, il n'y aura pas de doute que son passe-port ne soit en règle pour cette région heureuse. Mais quand enfin il arrivera, il verra le terrain d'une façon plus claire, et il pourra peut-être résoudre le problème de ces princes de chemins de fer qui l'ont entraîné à un marché si sot et si extravagant. Peut-être pourra-t-il voir la moitié d'un continent à la merci d'un monopole sans âme, et écrasé par ses exactions. Peut-être verra-t-il une compagnie, qui pour avoir déboursé \$50,000,000, a reçu de cet héritage dont il était le gardien, \$130,000,000. Peut-être verra-t-il un syndicat de six ou huit individus se divertissant dans la possession de peut-être chacun \$10,000,000 acquis par cette transaction.

Peut-être verra-t-il qu'il a fait le marché le plus sot et le plus extravagant que n'ait fait aucun homme public de ce siècle, pour la construction de travaux publics importants. Je m'imagine qu'il verra toutes ces choses. Je m'imagine que lorsque l'honorable monsieur viendra à comprendre la nature de ce contrat, ainsi qu'il le comprendra un jour, je l'espère, il verra qu'il a commis une grande faute; il verra tomber à terre ses espérances de quitter la vie publique avec une auréole de gloire et avec la réputation d'un homme qui a mené cette entreprise à bonne fin. Et mon honorable ami, le ministre des Finances, que je suis heureux de voir à sa place, s'attend-il de montrer ce contrat à la postérité comme un exemple de sa prévoyance? J'ai bien peur que la postérité ne le classe, comme financier avec la vieille Irlandaise qui vendait à 18 pence, les pommes de terre qu'elle avait achetées à 25 pence, alléguant pour raison de sa conduite, qu'avec la faible marge que cela lui laissait, elle ne pouvait faire de profit que par un commerce en gros. Ce contrat est vraiment du commerce de gros; mais malheureusement le ministre des Finances n'est pas la personne qui perd la marge sur les terrains publics et la propriété du pays. Le ministre des Chemins de fer s'attend-il à ce que l'on honore sa mémoire et qu'on s'étonne de sa connaissance approfondie des affaires de chemin de fer? S'il en est ainsi, j'ai peur qu'il ne se trouve déçu et que l'avenir ne juge que ce marché est déraisonnable et monstrueux et de l'erreur qu'il a commise, si grave, qu'à peu de chose près c'est un crime.

M. le président, j'ai évalué les terres à \$4 l'acre dans ces estimations; un de mes voisins me suggère de porter cette estimation à \$10. Je ne prétends pas que la première estimation soit plus exacte que la seconde, dans les conditions où se font le choix des terres, par la nature même de cet octroi, du fait que le pays va développer cette région en la traversant par un chemin de fer, et considérant que l'étendue des terres ouvertes à la colonisation sur le continent, diminue de jour en jour, que le courant de l'immigration envahit rapidement les terres; je ne me hasarderai pas à dire que ce chiffre de \$10, bien qu'il ait été mentionné ironiquement, ne soit pas plus près de la vérité que la somme par moi mentionnée. Mais je vais expliquer pourquoi je considère \$4 l'acre comme une estimation moyenne de la valeur de ces terres. Le gouvernement même, par ses règlements des terres, a déclaré que ces terres valent \$4 l'acre. Il évalue

les terres du chemin de fer à \$5 dans la première zone, \$4 dans la zone voisine et \$3 dans la suivante. Dans un rayon de vingt-quatre milles du chemin de fer, les réserves du chemin de fer sont évaluées à \$4 l'acre; les dispositions réglant le choix affirment que ces terres valent cette somme. La compagnie peut choisir les meilleures terres dans la zone fertile et refuser celles qui ne sont pas propres à la colonisation; elle est juge elle-même à cet égard. La compagnie peut donc choisir des terres qui, à \$4 l'acre, seront à très bon marché.

L'exemption des taxes, pendant vingt ans, est un autre élément en sa faveur, et une raison de plus pour que l'on évalue ces terres à \$4 l'acre. L'étendue de terres propres à la colonisation, à l'ouest du Dakota, n'est pas très considérable et lorsque le Dakota, le Nebraska et le Kansas seront peuplés, où iront les immigrants? Ils pourront se rendre au Texas; mais bien des émigrants du nord n'aiment pas le climat du sud. Quand les terres de ces États et territoires de l'ouest seront colonisées, le courant de l'émigration devra, un jour ou l'autre, se diriger vers les plaines du Nord-Ouest, et quand ce jour arrivera, le problème sera résolu, et la valeur des terres devra augmenter rapidement.

Il y a encore une autre raison pour laquelle on doit raisonnablement admettre que ces terres ont la valeur que j'ai mentionnée. Elles sont maintenant accessibles; il y a six ans, elles ne l'étaient pas; elles se trouvaient reléguées au cœur d'une région sauvage, peu connue, rarement visitée et où l'on ne comptait que quelques colons épars. Aujourd'hui elles sont accessibles ou le seront bientôt, par une voie ferrée en partie construite et que l'on se propose de prolonger jusqu'au cœur de la région. Des dispositions sont prises pour construire des embranchements partant de la ligne-mère; cette région se développera rapidement, elle est déjà en voie de développement, et, pour ces raisons, je suis justifiable de dire que ces terres valent \$4 l'acre. Je suis en possession de faits qui corroborent mes assertions.

Prenez l'État voisin du Minnesota, état situé comme le Canada, offrant les mêmes conditions et qui se peuple rapidement. Dans cet État, les terres des chemins de fer valent plus de \$4 l'acre.

J'ai les rapports de cinq des principales compagnies de fer de l'État du Minnesota. Le "Southern Minnesota" qui a obtenu un octroi de terres, les a vendues à \$7.04 l'acre en moyenne; le "Saint Paul & Pacifique" a vendu les siennes \$6.09 l'acre; le "Minnesota Central" a vendu \$6.33; le "Saint Paul & Sioux City," \$5.67, en moyenne; le "Northern Pacific," \$5.49. Je pourrais multiplier les citations relatives à la vente des terres des chemins de fer américains. Je pourrais mentionner les prix dans divers États; mais je me bornerai à l'État du Minnesota qui offre les mêmes conditions que le Nord-Ouest auquel il est contigu et où les détails qui nous occupent seront les mêmes qu'au Nord-Ouest. J'ai démontré que, dans cet État, la valeur moyenne des réserves de chemins de fer est de \$6 l'acre et je crois pouvoir affirmer que, dans quelques années, le syndicat obtiendra au moins ce prix pour ses terres. Si cette évaluation est juste je me crois justifiable de dire que ces terres valent aujourd'hui \$4 l'acre. Je suppose que les partisans du premier ministre ne renieront pas la déclaration faite par lui pendant la dernière session, relativement à la colonisation rapide de ces terres du Nord-Ouest.

Je signalerai maintenant à la Chambre un contraste entre les conditions accordées, par ce contrat, au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien, et les conditions faites aux lignes américaines le plus largement subventionnées, je veux parler du "Union & Central Pacific" et du "Northern Pacific." On se rappelle qu'en l'année 1862, lorsqu'une charte fut accordée à la compagnie "Union & Central Pacific" pour la construction d'une ligne partant de la rivière Missouri et aboutissant à l'océan, la construction de ce chemin de fer était regardée comme une nécessité impérieuse,

Le sud était en révolte, quinze Etats de l'Union s'étaient séparés. Le Nord avait à combattre une gigantesque rébellion. Les hommes d'état du Nord comprirent qu'il était essentiel de retenir dans l'Union le versant du Pacifique qui était séparé des Etats de l'Atlantique et des Etats de la vallée du Mississipi par une vaste région sauvage. Ces Etats n'avaient aucun intérêt commun et il était clair que la population du versant du Pacifique allait se séparer. On résolut de construire, à tout prix, un chemin de fer reliant les deux extrémités du continent, et afin d'assurer cette construction, le Nord était prêt à accorder, et accorda, en effet, les conditions les plus libérales. La compagnie obtint sa charte en 1862. Le premier octroi de terres qui lui fut accordé, comme on peut le voir par l'Acte de 1862, était de dix sections de lots alternatifs au mille, soit 6,400 acres de terres par mille. En 1864, la clause relative à l'octroi de terres, fut amendée; l'octroi fut doublé, et la compagnie obtint vingt lots alternatifs, ou 12,800 acres par mille. Cette concession s'étendait tout le long de la ligne, depuis la rivière Missouri jusqu'à Sacramento. Elle comprenait la vallée de La Plata, dans le Nebraska; le territoire stérile, généralement connu sous le nom de Désert de l'Ouest, dans la partie ouest du Nebraska; les terres de la chaîne des Montagnes Rocheuses et la région stérile et sans valeur s'étendant du lac Salé à la Sierra Nevada, les terres de la Sierra Nevada et une petite étendue de bonnes terres dans la vallée du Sacramento. Or, j'affirme que cet octroi de 12,800 acres par mille, lequel comprend toutes sortes de terres, ne valait pas la moitié de l'octroi concédé au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien de 12,500 acres, par mille, qui seront choisis dans la zone fertile, la compagnie ayant le privilège de refuser "toutes les terres impropres à la colonisation."

L'"Union Pacific" obtint aussi de l'aide du gouvernement sous forme de bons qui furent émis à raison de \$16,000 par mille, pour les parties faciles de la ligne, de \$48,000 par mille pour les parties ardues et de \$32,000 par mille, pour le reste, soit une moyenne d'environ \$26,500 par mille en bons des Etats-Unis qui furent remis à la compagnie, en outre de l'octroi de terres.

La moyenne de la subvention en bons des Etats-Unis, excédait de \$14,000 par mille l'octroi en espèces fait au syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien. Mais, M. le président, à l'époque où cet octroi, et pendant les cinq années que durèrent les travaux, l'or était à 52 pour cent de prime. Cette prime équivalait à une perte de 34 pour cent sans compter les fractions. Ces \$26,500 par mille, ces bons au cours de cette époque, négociés et réduits à leur valeur en or, représentaient \$17,400 par mille, et la compagnie de l'"Union Pacific" n'a même jamais pu réaliser ce chiffre par la vente de ces bons. Mais tenant compte de cette réduction, la somme représenterait un excédant de \$4,900 par mille sur l'octroi, en espèces, accordé au syndicat. Si les terres du syndicat valent, comme je l'affirme, le double de l'octroi de terres, par mille, accordé à la compagnie "Union & Central Pacific," le syndicat a l'avantage de 6,250 acres de terres par mille, ce qui, à \$4 l'acre, représente \$25,000 par mille, ou, à \$2 l'acre seulement, \$12,500 par mille. Le syndicat a donc cet avantage sur l'"Union Pacific," tout en donnant crédit à ce dernier d'un excédant de subvention de \$4,900 en espèces, par mille, c'est qu'en évaluant les terres à \$1 l'acre, il reçoit \$20,100 de plus par mille. Je dis que si les terres sont évaluées à \$1 l'acre, le syndicat a cet avantage sur la compagnie de l'"Union Pacific," qu'il reçoit \$20,100 par mille; si l'on évalue les terres à \$3 l'acre, il reçoit \$13,850 par mille, et à \$2 l'acre, \$7,600 par mille.

Or, remarquez-le, M. le président, cette comparaison entre les deux lignes, est basée sur l'hypothèse que la subvention de \$26,500, en obligations des Etats-Unis, était un don fait à la compagnie. Si cette subvention était un don; si l'octroi de terres fait au syndicat vaut le double

M. CHARLTON

par mille, de l'octroi fait à l'"Union Pacific;" si l'"Union Pacific" a réalisé sur ces obligations—comme c'est le cas—la différence entre le papier-monnaie et l'or, le Pacifique canadien comparé à l'"Union Pacific," a reçu \$20,100 de moins que ce dernier, par mille, en évaluant les terres à \$4 l'acre; \$13,850 de moins par mille, à \$3 l'acre, et \$7,600 de moins, si les terres sont évaluées à \$2 l'acre, toujours dans l'hypothèse que les obligations constituaient un don fait à la compagnie. Mais, M. le président, ces obligations étaient un prêt fait à la compagnie, et non pas un don. Le gouvernement était d'abord porteur de la première hypothèque, comme le prescrit l'acte de 1862, chapitre 120, clause 5, pour le montant avancé à la compagnie. Par la suite, le gouvernement abandonna la première hypothèque et accepta la seconde dont il est encore porteur. Le gouvernement stipula, entr'autres conditions, que le revenu provenant du transport des troupes et des munitions de guerre, serait appliqué à la liquidation de cette dette. Il stipulait aussi que la compagnie paierait au gouvernement 5 pour cent de ses recettes brutes sur ces obligations. Il y a eu procès entre la compagnie et le gouvernement, et ce dernier s'en est tenu à ces conditions; mais je crois qu'il n'exige plus les 5 pour cent sur les recettes brutes, mais sur les profits nets. Ces obligations ont cours à la bourse et le gouvernement retient, comme garantie de la compagnie qui les acquittera en espèces, l'hypothèque de \$26,500 par mille, somme que j'ai supposée être un don fait à la compagnie. Mais, M. le président, le congrès se réservait en outre, le pouvoir de faire des lois pour régler les prix de transport sur la ligne. Le congrès se réservait le pouvoir de modifier, amender ou révoquer cet acte, je veux dire la charte de la compagnie. Or le contrat qui nous occupe ne réserve point semblable pouvoir.

Sir JOHN A. MACDONALD. Si l'honorable monsieur veut bien examiner l'Acte constitutif, il verra que ce pouvoir y est réservé.

M. CHARLTON. L'honorable monsieur veut-il dire que, si le contrat devient loi, le parlement aura le pouvoir de l'abroger?

Sir JOHN A. MACDONALD. Si l'honorable monsieur veut bien examiner l'Acte constitutif, il y verra que ce pouvoir y est réservé.

M. CHARLTON. Je crains bien qu'il soit peu probable si même il est possible, dans le cas où cet acte deviendrait loi qu'on le modifie jamais, ou, en d'autres termes, que le gouvernement change les conditions sur lesquelles ce contrat est basé; et, s'il agissait ainsi, un des ministres de la Couronne nous affirme que le gouvernement aurait à payer des dommages-intérêts à la compagnie.

En comparant le contrat passé avec la compagnie "Union Pacific" à celui que nous allons conclure avec le syndicat du Pacifique canadien, nous voyons que les terres cédées au "Union Pacific" ne possèdent pas la moitié de la valeur, par mille, de celles que nous accordons au syndicat; que la subvention accordée par le gouvernement à l'"Union Pacific" bien que le prêt doive être remboursé, ne place pas l'"Union Pacific" dans des conditions financières aussi avantageuses que le syndicat du Pacifique canadien, et qu'il y a, en faveur de ce dernier, une différence de \$7,600 par mille.

Quant au "Northern Pacific," M. le président, cette ligne obtint sa charte en l'année 1864, si ma mémoire ne me trompe pas, et en vertu des dispositions de cette charte, vingt sections de terres, par mille, furent concédées dans les Etats que traversait la ligne, ce qui représentait 12,800 acres par mille dans ces Etats, et on lui accorde 25,600 par mille dans les territoires. Le mode de choisir les terres était le même que pour le "Central Pacific." Les terres étaient divisées en sections alternatives sur tout le parcours de la ligne, sans considération de la nature du sol. Dans l'Etat du Minnesota, la compagnie recevait par mille 12,800 acres de terres généralement bonnes, bien qu'elle dût accep-

ter, avec le reste, les étendues de marais et de savanes. Dans la partie de l'est du Dakota, on accordait à la compagnie 25,600 acres, de bonnes terres, par mille. En entrant sur le territoire du Montana et dans la partie ouest du Dakota, la ligne traverse une région presque sans valeur au point de vue agricole et, à partir de la frontière de l'est du Montana en traversant tout le territoire et une partie du territoire de Washington, les terres n'ont que peu de valeur. Dans tous les cas, le gouvernement se réservait les terrains miniers, disposition qui n'existe pas dans le présent contrat. Or, M. le président, prenant en considération le mode de choix des terres et la nature des terres, entre Duluth et le détroit de Puget, sur tout le parcours de la ligne "Northern Pacific," je crois pouvoir affirmer que les terres cédées à la compagnie, à raison de 23,500 acres par mille, valent à peine, selon toute probabilité, les 12,500 acres par mille accordés au syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique, choisies par cette compagnie, dans la zone fertile, avec le privilège de refuser les terres impropres à la colonisation. Nous pouvons donc admettre que les octrois en terres aux deux compagnies ont eu définitive, la même valeur. S'il en est ainsi quel avantage possède le syndicat sur les lignes américaines, avec un octroi de 47,000,000 d'acres de terres? D'abord, une subvention de \$25,000,000 en espèces; en second lieu, \$31,000,000 dépenses pour les sections déjà construites et les explorations et études, soit, en tout, \$56,000,000; en troisième lieu, l'avantage de pouvoir se procurer des matériaux à meilleur marché. La compagnie "Northern Pacific" est obligée de payer \$25 de droits par tonne de rails d'acier, et des droits fort élevés sur tous les matériaux de construction. Le Pacifique canadien peut faire entrer en franchise les lisses et tous les autres matériaux, ce qui représente une somme très considérable, en outre des \$50,000,000 que je viens de mentionner. Bien que le "Northern Pacific" fût exempt de taxes dans les limites des territoires, cette exemption devrait cesser du moment où les territoires seraient autrement organisés. Lorsque ces territoires deviennent des Etats de l'Union, cette exemption cesse. Aux termes de ce contrat, la compagnie du Pacifique canadien jouit de la même exemption dans les limites des territoires canadiens, avec la stipulation que cette exemption sera maintenue, alors même que ces territoires seront admis comme provinces dans la Confédération.

Nous avons vu, M. le président, en examinant la subvention, en espèces et en terres, accordée à cette compagnie, qu'elle représente une somme suffisante pour construire toute la ligne, en laissant à la compagnie soixante-treize millions pour spéculer autrement. Mais voyons, M. le président, si les bons offices du gouvernement cessent avec les énormes octrois faits à cette compagnie, ces octrois si entièrement disproportionnés aux besoins de la ligne, ces octrois beaucoup trop considérables pour construire la ligne entière, comme je l'ai démontré, si l'on eût procédé conformément aux règles du sens commun et du commerce. Mais le gouvernement accorde-t-il autre chose à cette compagnie? En examinant encore de plus près l'octroi fait à ce Benjamin favori devant qui l'on met cinq bons plats et qui a cinq habillements, tandis que ses frères n'en ont qu'un, — nous trouvons qu'il a d'autres avantages indirects; nous trouvons qu'en outre de concessions représentant presque le double des frais de construction de la ligne, la compagnie a d'autres avantages fort importants. Par exemple, le gouvernement avance à cette compagnie les trois quarts du prix des rails d'acier, y compris, je suppose, le montant du fret, à la condition qu'elle pose les lisses plus rapidement que l'exige le contrat. Or, quel est l'objet de cette disposition? Elle a pour objet de mettre ces Benjamins favorisés à même de construire la ligne, sans employer leurs propres capitaux, même temporairement. Le gouvernement vendra à cette compagnie une certaine quantité de rails d'acier, de diverses dimensions, achetées à très bas prix et qui ont

augmenté, je crois, de dix dollars par terre; il les vendra au prix coûtant, plus l'intérêt, donnant ainsi à la compagnie un avantage injuste et privant les contribuables des avantages que donnerait la vente de ces articles à leur juste prix sur le marché. Le gouvernement admettra en franchise les articles importés pour le syndicat, non point parce qu'il aime moins les fabricants pour les intérêts desquels il se montre si zélé, mais parce qu'il aime encore davantage le syndicat. Lorsque le gouvernement américain accorde des chartes aux compagnies "Union Pacific," "Central Pacific" et "Northern Pacific," il stipula qu'en retour des concessions faites à ces compagnies, le pays aurait quelques avantages; il stipula que ces compagnies emploieraient des rails américains dans la construction de leurs lignes; que tous rails, boulons, éclisses et ouvrages en fer de toute sorte employés dans la construction, seraient de manufacture américaine. Ou je me trompe beaucoup, ou cette stipulation donna l'élan à la fabrication des articles de fer pour chemins de fer, aux Etats-Unis; de fait, elle contribua à jeter les bases de cette industrie qui a pris des proportions si considérables. Ces compagnies ayant reçu comme subvention, une vaste étendue du domaine public, et, dans un cas, un prêt du trésor public, le gouvernement crut qu'il était juste et convenable d'accorder aux fabricants du pays un avantage indirect, en obligeant les compagnies à employer, dans la construction de leurs lignes, du fer américain de toute sorte. Si mon honorable ami, le premier ministre, a tant à cœur le bien-être des manufactures du Canada, pourquoi n'a-t-il pas introduit une clause de cette nature dans le contrat? Puisqu'il a accordé en espèces et en terres, des subventions énormes, quand on considère le montant requis pour la construction de la ligne, assurément, il n'eût fait qu'un acte de justice envers le pays, en accordant quelque protection aux manufacturiers. Se conformant à ses principes, il aurait pu introduire dans le pays la fabrication des rails d'acier. Nous aurons à faire poser des rails sur un parcours de 2,000 milles. On pourrait fabriquer ces rails en Canada. Il aurait pu favoriser cette jeune industrie qui est en souffrance, ainsi que la fabrication des écrous, fiches, boulons et de tous les articles nécessaires dans la construction d'une voie ferrée.

Mais, outre les avantages énumérés, la compagnie en a un autre, nous avons créé, au profit de ces particuliers, un grand monopole sur les terres. A dater de l'émission des lettres-patentes, les terres de la compagnie sont exemptes de taxes et elle peut émettre des obligations à raison d'un dollar l'acre, ce qui lui permet de garder ces terres en sa possession jusqu'à ce que les pionniers établis sur d'autres sections du domaine public, leur aient donné de la valeur, grâce à leurs efforts et à leur travail. Avant l'ajournement, je faisais observer que, sur quarante sections de terres, dans cette région, en tenant compte de la réserve de la compagnie de la baie d'Hudson, 18 sections seulement seront ouvertes, en sorte que les colons seront dispersés çà et là, et le programme de l'administration amènera l'isolement le plus complet. Ces colons isolés, épars dans la région, devront payer les taxes d'écoles et d'églises, les taxes pour la construction des chemins, puisque les terres, la chaussée, le capital, les bâtiments, les docks, les élévateurs ou, en un seul mot, tout ce qui appartient à la compagnie est exempt de taxes. Ces colons devront supporter le fardeau énorme qu'on leur impose pour créer ce grand monopole, et après avoir contribué à créer et payer la propriété de ces particuliers, ils doivent leur assurer la protection que donnent la loi et le maintien de l'ordre, payer leurs taxes municipales, leurs taxes d'écoles et toutes les dépenses que nécessite l'administration du pays. Ce syndicat pour lequel on demande au parlement ces énormes franchises et exemptions, n'aura pas à fournir un dollar pour développer ces diverses institutions.

De graves erreurs ont déjà été commises dans notre pays. Mon honorable ami semble avoir pour but de créer des duchés dans le pays, de vendre autant de grands domaines qu'il pourra. L'an dernier, il a rejeté une proposition

raisonnable à l'effet de faire de la colonisation, une condition essentielle pour les personnes qui veulent acquérir des terres. Il a adopté son programme concernant les terres, programme qui a été déjà fort préjudiciable aux intérêts du Nord-Ouest. et il va décupler ces inconvénients par le programme qu'il nous soumet aujourd'hui. Cette compagnie a non-seulement le privilège d'émettre des obligations et de ne point payer de taxes, mais elle pourra émettre des actions garanties au montant de \$10,000 par mille et des obligations jusqu'à concurrence de \$10,000 par mille. Les membres du syndicat ont toutes facilités de se procurer tout l'argent dont ils ont besoin, sans vendre un acre de terre. Peut-on supposer qu'ils vendront en définitive, ou n'est-il point possible que ces messieurs se mettent un jour en tête d'affermir leur terres et de devenir seigneurs et propriétaires du sol, de s'assurer, dans cette région, un vaste domaine d'un cinquième plus étendu que l'Irlande. L'Irlande contient 20,000,000 d'acres de marais, de montagnes, de lacs et de terres arables. Sa superficie totale est d'un cinquième moindre que celle de la région qu'on nous propose de céder au syndicat par ce bill. En Irlande il y a un propriétaire qui possède 170,000 acres de terres; un autre, 100,000 acres; quatorze, plus de 50,000; quatre-vingt-dix, plus de 20,000 acres; 135, plus de 10,000; 452, plus de 5,000; et les choses vont assez mal dans le pays, comme on le sait.

Qu'advierait-il au Nord-Ouest, M. le président, si une corporation s'avisait d'acquérir et d'affermir 25,000,000 d'acres de terres; une corporation irresponsable, contre laquelle on n'aura jamais aucun recours. Je suis d'opinion, M. le président, que cette corporation introduirait au Nord-Ouest un état de choses encore plus déplorable qu'en Irlande.

L'Ecosse contient 6,053,000 acres de terres de moins que l'étendue cédée au syndicat. Le plus grand domaine qu'on y trouve a 1,326,000 acres. Douze particuliers possèdent entre eux le quart de l'Ecosse; soixante-dix, la moitié; dix-sept cents, les neuf dixièmes de ce pays. On y a dépeuplé deux millions d'acres de terres pour y établir des parcs aux cerfs, afin que les patriciens ne manquent point de venaison. Si l'honorable ministre des Chemins de fer était à son siège, j'aimerais à lui demander si, dans son idée, il est probable que les membres du syndicat établiront des parcs aux buffles sur leur domaine. Il pourrait bien leur venir à l'idée de réserver deux millions d'acres de terres pour cet objet. Rien ne les en empêcherait; ils seront assez riches pour faire un parc de leur domaine.

L'Angleterre et l'Ecosse contiennent 37,000,000 d'acres. Ce n'est pas le double de l'étendue cédée au syndicat. En Angleterre, 66 des plus grands propriétaires possèdent, entre eux, 1,917,000 acres; 523 possèdent un cinquième de tout le pays; 710, le quart, et 4,500 la moitié des deux royaumes. Les choses vont assez mal dans ces deux pays, mais mieux encore qu'elles n'iront dans le Nord-Ouest, si le syndicat garde ses terres, comme cela lui est facile, et établit, dans cette région, une nombreuse population de fermiers. L'an dernier, lorsque nous avons recommandé la vente des terres en grandes sections, on nous a dit que ce système nuirait au développement du pays, que des spéculateurs garderaient ces terres et que les colons ne pourraient les acquérir qu'à des prix élevés, que tous les inconvénients que j'ai signalés seraient prévenus par l'établissement des taxes locales. C'était nous, disait-on, une soupape de sûreté, en quelque sorte. On se fait aux taxes locales pour obliger les propriétaires à vendre.

Mais ces honorables messieurs ne sont pas logiques dans leurs prétentions. Ils voudraient enlever aujourd'hui au peuple de ce pays la sauvegarde que, l'année dernière, ils déclaraient être celle qui justifiait les mesures adoptées alors relativement à la vente d'étendues plus considérables de terres. Dans les Etats de l'ouest, on s'est servi de la taxe sur les terres appartenant aux compagnies de chemin de fer, comme d'un levier puissant pour forcer ces compagnies

M. CHARLTON

à vendre leurs terres à des prix raisonnables. Dans plusieurs Etats les taxes se montent à dix ou quinze centus par acre. Dans ces conditions les compagnies de chemin de fer ne gardent pas leurs terres, s'ils peuvent les vendre à des prix raisonnables; mais d'après le contrat actuel une prime est offerte au syndicat pour l'encourager à garder ses terres pendant vingt ans, afin qu'il puisse bénéficier des travaux des colons de cette région pour augmenter sa propre richesse. J'avais l'intention de traiter plus au long cette question des taxes, mais le sujet a déjà été traité à fond par d'autres orateurs. Je me bornerai à démontrer le fait que l'exemption des terres du chemin et du capital de la compagnie de tout impôt dans les limites des territoires canadiens, équivaudra probablement à \$250,000 par année, lorsque cette région sera colonisée. J'arrive à ce montant en calculant les taxes payées par les diverses compagnies de chemin de fer américaines.

Une autre particularité de ce contrat, particularité que je ne me rappelle pas avoir entendu signaler, c'est le fait qu'il crée, entre autres monopoles, un monopole de lignes télégraphiques et téléphoniques au Nord-Ouest. Il donne à la compagnie un véritable monopole; il ne lui impose aucune restriction quant aux prix qu'elle pourra exiger pour les dépêches ou les messages qui pourront être expédiés par cette voie. En cela le contrat est d'accord avec ses autres dispositions. Il semble qu'on n'ait pas voulu laisser passer une seule occasion de mettre le syndicat en mesure d'établir un monopole lorsqu'on a pu le faire. De fait, en examinant ce contrat, je ne puis découvrir un seul avantage qu'il était possible d'assurer au syndicat, qu'on ne lui ait pas assuré. Si l'on eût inséré une disposition décrétant que la compagnie serait exempte de toute réclamation pour dommages intérêts en conséquence de pertes de vies, blessures ou dommage à la propriété, le contrat eût été parfait, et dans ce cas, la dernière concession qu'il eût été possible à cette compagnie de demander, ou au gouvernement de donner, lui aurait été accordée.

Je vais procéder maintenant à examiner la clause la moins acceptable contenue dans ce contrat. Je pardonnerais au gouvernement—bien qu'en ce faisant il me faille faire preuve d'une grande charité,—d'avoir virtuellement donné à la compagnie \$130,000,000 pour lui permettre d'en dépenser \$50,000,000; il me serait possible de lui pardonner d'avoir accordé à la compagnie ces exemptions de taxes sur ses terres et son capital, l'admission en franchise des matériaux, l'augmentation de valeur des rails d'acier déjà achetés; toutes ces choses sont encore moins dignes de blâme que le monopole dont je vais parler.

Ce contrat doit établir un monopole dans le commerce du transport de tout le Nord-Ouest. Il décrète que la compagnie pourra établir à son gré des lignes d'embranchement au nord ou au sud. Cela lui permettra de prévenir toute autre compagnie qui pourrait désirer établir des lignes, et, vraiment, si toute autre compagnie avait l'imprudence d'établir une ligne d'embranchement, cette ligne serait tributaire du Pacifique canadien qui pourrait la contrôler de telle façon qu'il finirait par absorber toute la propriété de cette compagnie pour beaucoup moins que le prix de revient. De fait, la manière la moins dispendieuse, par laquelle le Pacifique canadien pourrait faire l'acquisition de lignes d'embranchements, se serait d'engager des personnes imprudentes à les construire et de les forcer ensuite à vendre au-dessous du prix coûtant. Cette compagnie peut construire des lignes au nord, au sud, mais nulle autre compagnie ne peut construire un embranchement dans un rayon de quinze milles de la frontière américaine.

Quel est le but de cette disposition? Juste au sud, une grande ligne transcontinentale, le "Northern Pacific," qui sera en communication directe avec Montréal, par une route commerciale très courte, est en voie de construction et sera bientôt achevée, et cette disposition est à l'effet d'empêcher les

embranchements de se relier avec le "Northern Pacific" et d'amener ainsi, grâce à la concurrence, la réduction dans les prix de transport. Ce contrat a pour but d'empêcher avec soin que les colons du Nord-Ouest puissent jouir de cet avantage. Il enferme avec soin ces derniers afin qu'ils ne puissent avoir aucun rapport avec les lignes rivales, et qu'ils soient sous la dépendance de cette compagnie monstre qui pressurera le plus pur de leur sang. Je suppose qu'il n'y a pas un seul honorable membre de cette Chambre qui n'ait pas été témoin, dans les villes des diverses parties de la Confédération, situées sur les chemins de fer, des luttes de ces dernières pour établir des nouvelles communications par voie ferrée afin de faire diminuer les prix au moyen de la concurrence. La ville d'Ottawa elle-même, cherche à se relier à Toronto—non parce qu'elle n'a pas de communication par voie ferrée avec les marchés qui lui sont ouverts, mais parce qu'elle désire obtenir au moyen de la concurrence, une réduction dans le prix du transport entre ces deux endroits, Ottawa cherche un débouché par les chemins de fer américains sans être obligée de passer par Montréal, afin d'obtenir une réduction dans le prix du transport. L'honorable député de Norfolk Sud (M. Wallace) sait très bien qu'il a contribué à favoriser la construction d'une ligne à partir de Port Dover en passant par Woodstock jusqu'à Stratford, ligne qui a été construite, non parce que la population de cette région n'avait pas de communication par voie ferrée, car elle était bien partagée sous ce rapport, mais c'est parce qu'elle voulait s'assurer des prix de transport réduits au moyen de la concurrence. C'est un fait bien reconnu que les compagnies de chemin de fer, se montrent très exigeantes pour diverses localités rurales, et qu'elles refusent leurs prix pour le trafic à parcourir total—que les habitants des stations intermédiaires qui sont obligés de se servir de leurs voies ferrées sont soumis à un tarif exorbitant.

C'est un fait bien reconnu que les produits peuvent être expédiés de Chicago à New-York pour un prix moins élevé que celui qui est exigé de Rochester à New-York, qu'ils peuvent être expédiés de Buffalo à New-York à meilleur marché que de n'importe quel autre point à 200 milles à l'est de Buffalo sur la ligne du New-York Central, où il n'y a pas de concurrence. Il est essentiel à la prospérité d'un endroit qu'il jouisse des avantages d'un tarif réduit au moyen de la concurrence, mais ce contrat empêche, non-seulement un endroit particulier, mais toute cette vaste région, à partir de la baie du Tonnerre jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses, depuis le 49^{ième} parallèle jusqu'au pôle nord, de jouir des avantages qui résultent de l'établissement de lignes rivales. Je dis que c'est là une injustice criante que l'on cherche à faire aux habitants de cette région. Devant cette particularité du contrat, toutes les autres dispositions inacceptables tombent dans l'insignifiance.

UN DÉPUTÉ. Laissez-le tomber.

M. CHARLTON. Oui; et avant que cette question soit réglée, les honorables messieurs de la droite regretteront de ne pas l'avoir laissé tomber comme le singe a laissé tomber la pomme de terre brûlante. Dans les Etats de l'Ouest, à l'origine de la construction des chemins de fer, le tarif exigé pour les marchandises était si énorme qu'en certains cas les cultivateurs transportaient leurs grains en wagons sur des distances de 30 à 40 milles le long d'une voie ferrée, parce qu'ils trouvaient ce mode de transport moins dispendieux que les prix exorbitants exigés par les monopoleurs irresponsables des chemins de fer. J'ai moi-même vu brûler du maïs qu'on employait comme combustible parce qu'il était moins coûteux de le brûler que d'employer du charbon, vu les prix énormes exigés pour transporter la houille. Cette injustice devint si criante que, finalement, les divergences politiques et l'esprit de parti, s'effacèrent en tant qu'ils s'appliquaient à la politique locale et se

fusionnèrent en deux partis, les *grangers* et les *anti-grangers*. L'organisation des grangers fut fondée dans le but de résister aux empiètements de ces compagnies sur les droits du peuple. Des membres de la Législature furent élus parce qu'ils s'étaient engagés à n'accepter ni billets gratuits ni faveurs de ces compagnies. Cette agitation tint, pendant plusieurs années les esprits en état d'effervescence dans la région de l'ouest, et elle eut pour résultat de faire adopter des lois réglant le tarif qui pouvait être exigé—le fixant au *pro rata* à tant par tonneau, par mille, pour les marchandises et à tant par tête pour les voyageurs.

La conséquence de cette législation a été que, durant les quelques dernières années les exactions injustes des compagnies de chemin de fer ont cessé. Mais par le contrat maintenant soumis à la Chambre, on se propose de mettre les habitants d'une région ayant autant d'étendue que cinq ou six Etats, à la merci d'une compagnie, et aucun pouvoir n'est réservé en faveur de ces gens pour leur permettre de régler leurs affaires ou pour se soustraire aux tarifs injustes ou exorbitants.

J'ai ici un rapport fait au congrès, en l'année 1875, par un comité dont le sénateur Windom était le président. La question des prix exorbitants pour le transport, attirait l'attention du congrès et l'agitation contre les tarifs injustes était devenue si sérieuse que le congrès agita la question de construire une grande ligne à travers le pays, laquelle aurait pu être employée par tout individu pour y faire circuler des locomotives et des convois, tout comme les canaux servent à la circulation des bateaux. Je vais vous lire quelques extraits du rapport du comité au sujet du transport des marchandises :

"Les tarifs pour le transport des marchandises par voie ferrée ont été graduellement réduits, de sorte que pendant les quelques dernières années le mouvement le moins dispendieux a été par les lacs, de Chicago à Buffalo, et de là à New-York par voie ferrée, bien que le tarif des canaux ait été réduit d'un tiers; et, lorsque les deux voies pour le service des marchandises seront régulièrement en opération, les canaux, de l'Etat de New-York auront rempli leur mission.

"Ceci démontre qu'un canal de 350 milles, relié avec une rivière de 150 milles de long, et offrant sur ces deux distances réunies une navigation des plus faciles, lorsqu'il n'est pas obstrué par la glace et sans dettes au compte du capital, excepté pour ce qu'on pourrait appeler le matériel roulant du canal, ne peut, vu les améliorations dans les facilités de transport par voie ferrée, rivaliser avantageusement avec les chemins de fer....

"Ayant démontré que le système de transport par voie ferrée, a remplacé le système de transport par les canaux, il devient nécessaire de démontrer jusqu'à quel point le réseau des chemins de fer peut être développé durant les cinquante années qui vont suivre ou à l'avenir.

Ceci nous amène immédiatement à la considération de ce bill qui pourvoit à un système ayant pour but le transport des marchandises sur une double voie à rails d'acier avec des pentes faibles et sur une ligne droite, construite de la façon la plus solide, avec un nombre suffisant de voies de garage, de vastes entrepôts, des gares extrêmes, et intermédiaires, spacieuses et équipées avec toutes les améliorations de nature à faciliter le prompt transport des marchandises moyennant un tarif uniforme et réduit.

"Il serait impossible de démontrer dans le cadre de ce rapport toute l'étendue des opérations qu'une telle ligne de chemin de fer pourrait faire avec tout le matériel roulant qui pourrait être convenablement employé. Mais les estimations de quelques ingénieurs réduisent à deux millièmes et demi par tonneau, par mille, le coût de l'exploitation, tandis que d'autre sont estimé au prix encore plus réduit de 1¹/₂ millièmes par mille par tonneau le coût du transport sur un tel chemin de fer dont le mouvement atteindrait tout son développement."

En me basant sur ce rapport, je vais comparer les tarifs qui y sont mentionnés aux tarifs actuellement exigés pour transporter des marchandises de diverses catégories entre Toronto et Winnipeg. Le tarif exigé pour le transport des marchandises de premier ordre par cent lbs. de Toronto à Saint-Paul, est de \$1.35; et de Saint-Paul à Winnipeg, \$1.75. Nous voyons que le transport du bois de construction coûte de Toronto à Winnipeg \$98 par char, et de Saint-Paul à Winnipeg, \$85; animaux de Toronto à Saint-Paul, \$125; de Saint-Paul à Winnipeg, \$121; instruments aratoires, de Toronto à Saint-Paul, \$120; de Saint-Paul à Winnipeg, \$175; fer et charbon, de Toronto à Saint-Paul, \$99.60; de Saint-Paul à Winnipeg, \$129.60. Or d'après les tarifs mentionnés dans le rapport du comité du Congrès, savoir, 24

millièmes par tonneau par mille, le prix par charge de char de 10 tonneaux de marchandises de Toronto à Saint-Paul, devrait être de \$23.10 au lieu de \$98 ou \$120. Le prix de Saint-Paul à Winnipeg, par char, devrait être de \$12.43 au lieu de \$173 pour les instruments aratoires, ou \$129 pour le fer ou le charbon. Il est donc très évident que les tarifs exigés de Toronto à Saint-Paul, sont de beaucoup plus élevés qu'ils ne devraient l'être, et il est également évident que les tarifs exigés de Saint-Paul à Winnipeg, dépassent de beaucoup les limites de la raison. En voyant les tarifs entre Toronto et Winnipeg sur une ligne qui doit être obligée, je crois, à soutenir une certaine concurrence, les honorables messieurs ne manquent pas d'apprécier l'inopportunité de mettre toute la région du Nord-Ouest à la merci d'un monopole, sans lui laisser la moindre chance de protéger ses intérêts en s'assurant des prix réduits au moyen de la concurrence.

C'est là un mal dont, j'en suis sûr, nous n'apprécions pas la grandeur. Si nous y assujétissons le peuple, ce dernier exécutera notre mémoire et l'exécutera avec raison. Supposons que les grands Etats de l'Illinois, du Wisconsin, du Minnesota, de l'Iowa, du Kansas, et du Nebraska eussent été livrés à une compagnie de chemin de fer; qu'une compagnie de chemin de fer, par une charte du gouvernement, des Etats-Unis se fût assuré le monopole du commerce de transport de tous ces grands Etats; qu'en vertu d'une disposition de cette charte aucune ligne n'eût pu être construite à distance de 15 milles de la limite sud de ces Etats, empêchant ainsi tout raccordement avec les lignes rivales du sud; qu'en sus de ce monopole du transport, ou eût accordé à cette compagnie le monopole de la télégraphie dans ces Etats; que cette compagnie eût eu le pouvoir de faire l'acquisition d'une ligne mère jusqu'aux eaux de l'Atlantique, pour accaparer tout le trafic de ces Etats à l'exclusion des autres lignes, qu'en sus le gouvernement des Etats-Unis eût doté cette compagnie d'une somme d'argent et de terres s'élevant en tout à un grand nombre de millions de piastres; que les terres de cette compagnie eussent été exemptées d'impôts pendant 20 ans et que son chemin fut exempté de taxes à perpétuité; quel en aurait été le résultat dans votre opinion? Auriez-vous eu une agitation de *grangers* dans ces Etats? Le résultat aurait été tout simplement une révolution. De telles conditions n'auraient jamais pu être imposées au peuple de ces Etats. Le peuple ne se serait jamais soumis à ces conditions, mais il en aurait appelé au premier droit de la nature, le droit du plus fort. Et nous offrons à la population du Nord-Ouest une prime pour qu'elle ait recours à la violence; cette population serait justifiable d'avoir recours à la violence plutôt que de se soumettre à ce contrat. Et nous, les membres de la Chambre des Communes du Canada, allons-nous, de propos délibéré, adopter une loi qui ne pourra être rectifiée que par un recours à la violence de la part d'un peuple opprimé? J'espère que non, quoique je crains que nous ne commettions cette faute.

En commençant, M. le président, j'avais l'intention de discuter cette question avec modération. Je crois que je l'ai fait, et je désire dire de sang froid, en pesant bien mes paroles que cette mesure est la grande escroquerie de chemin de fer du dix-neuvième siècle. La remarque de mon honorable ami le député de Richmond m'a amusé beaucoup l'autre jour. Il nous a dit qu'un des bons côtés de ce contrat c'est qu'il fera sortir du terrain politique la question du chemin de fer du Pacifique. Vraiment la naïveté de l'honorable monsieur m'a beaucoup amusé. L'idée de faire sortir une corporation puissante comme celle-là de l'arène politique! Mais c'est justement de politique qu'elle se mêlera constamment. Les grandes compagnies de chemin de fer des Etats-Unis ont toujours essayé systématiquement de contrôler les législatures des divers Etats.

On raconte qu'un député d'origine allemande, membre de la législature de la Pensylvanie, disait un jour au sujet

M. CHARLTON

d'une motion d'ajournement: Eh bien! je suppose que nous ferions mieux d'ajourner si Tom Scott n'a plus de besogne à nous confier; et je suppose que le temps viendra où l'on nous permettra d'ajourner si le syndicat n'a plus de besogne à nous confier.

Aux Etats-Unis, d'immenses fortunes ont été amassées dans les spéculations de chemin de fer. Ce sont les fortunes de Wm. H. Vanderbilt, de Jay Gould, de Tom. Scott, de Huntington, de Dillon, de Barlow, et de plusieurs autres—dont pas un ne s'élève à moins de cinq millions et qui s'élèvent à partir de cette somme jusqu'à cent-vingt millions de dollars. Comment ces grandes fortunes ont-elles été acquises? Combien y a-t-il que Cornelius Vanderbilt, le père de Wm. Vanderbilt, était propriétaire d'une gabarre de canal et un homme pauvre? Comment sa fortune de \$120,000,000 s'est-elle accumulée? Les cultivateurs de l'Ouest peuvent vous le dire, c'est en exigeant des tarifs exorbitants, en donnant une valeur factice au capital du chemin de fer New-York Central. Toutes ces grandes fortunes ont été créées aux dépens du public, et elles ont été employées d'une manière nuisible aux intérêts du public. La création de ces grands princes de chemin de fer est un malheur qui menace les intérêts du pays, et nous, les yeux ouverts, et avec l'expérience des Etats-Unis devant nous, nous sommes en train de nous créer une pépinière de princes de chemin de fer. Nous créons un syndicat et nous lui accordons des conditions telles qu'aucun des princes de chemin de fer des Etats-Unis n'a jamais songé à en espérer de semblables. Nous lui donnons assez pour permettre à l'un de ses membres de recevoir \$10,000,000 et nous lui faisons en outre cadeau du chemin.

M. O'CONNOR. L'honorable monsieur ne pourrait-il pas inclure dans son catalogue, John Jacob Astor et A. T. Stewart.

M. CHARLTON. Je parle actuellement des propriétaires de chemin de fer. John Jacob Astor et A. T. Stewart étaient des marchands et je présume qu'ils ont amassé leurs richesses par des moyens plus honnêtes que ceux que l'honorable monsieur a l'intention de fournir à ses amis du syndicat. Quant aux concessions de terre faites par les Etats-Unis aux diverses compagnies de chemin de fer de ce pays, bien qu'aucune concession aussi considérable que l'octroi proposé en faveur du syndicat n'ait été faite, cependant il est maintenant admis, que ces concessions étaient trop considérables. J'ai fait une comparaison entre des concessions faites à deux chemins différents et celle accordée au syndicat du Pacifique canadien. Cette comparaison démontre clairement que le syndicat a un avantage marqué quant aux conditions sur l'un ou l'autre de ces chemins et que la différence serait encore plus grande si la comparaison était faite avec aucun des autres chemins. Ces concessions, cependant, qu'elles aient été trop considérables ou trop faibles dans le passé, seraient trop considérables à l'époque actuelle, parce que le coût de la construction des chemins de fer a diminué de beaucoup. Pour diverses raisons qu'il m'est inutile d'expliquer ici, les chemins de fer sont construits plus économiquement aujourd'hui qu'ils l'étaient il y a dix ans ou cinq ans passés.

Le "Baltimore, Ohio and Chicago Extension" construit entre 1872 et 1874, de l'extrémité ouest de Baltimore jusqu'à l'Ohio, à travers un pays colonisé depuis longtemps, où le droit de passage coûte des sommes considérables, et sur lequel on a posé des rails d'acier qui ont été soumis à un droit de \$25 par tonneau, a coûté moins de \$25,000 par mille. Il a été très bien équipé, c'est un chemin de fer de premier ordre et il peut faire un montant énorme d'affaires. On estime que le chemin de fer "Northern Pacific," dont il reste environ 1,554 milles à construire, sera construit au prix de \$25,000 par mille pour la partie difficile dans les montagnes et \$12,000 par mille pour les parties faciles, et c'est un pays où les matériaux, grâce aux droits imposés

sur les rails et le fer, sont beaucoup plus chers qu'au Nord-Ouest. Il y a une autre particularité du contrat du syndicat dont je vais dire quelques mots, c'est le fait qu'il n'y a que les termini qui soient définitivement fixés, et que les intérêts du Nord-Ouest ne sont pas protégés relativement au tracé qui sera adopté. La compagnie peut poursuivre son propre but sans avoir égard aux intérêts de la population du pays. Le gouvernement devrait certainement fixer le choix du tracé, et le fixer de la manière la plus propre à favoriser les intérêts de la population du Nord-Ouest.

Une autre particularité très intéressante à mon avis et dans l'opinion d'un grand nombre d'autres députés, c'est que les intérêts de l'Ontario ne sont pas suffisamment protégés par ce contrat. Cette ligne pourra acquérir un embranchement qui prolongera sa ligne jusqu'aux ports de mer soit jusqu'à Montréal, soit jusqu'à Québec, ce qu'elle fera probablement, et, après l'avoir acquise, le syndicat cherchera naturellement à accaparer tout le trafic possible pour sa ligne. S'il adopte cette ligne de conduite, il lui faudra nécessairement établir un tarif différentiel au préjudice d'un chemin de fer tel que l'Ontario Junction et il le fera, il lui faudra faire la même distinction au préjudice des intérêts des centres commerciaux de l'Ontario, tels que Toronto et Hamilton, et il le fera. Ce résultat est inévitable, cette compagnie, avec une ligne s'étendant de Montréal ou de Québec jusqu'à l'océan Pacifique, cherchera à monopoliser toutes les affaires de cette région, et je présume que la législation sera rien moins qu'impuissante à remédier à cet inconvénient. Le seul moyen d'y remédier serait de fixer absolument le terminus du chemin au lac Nipissingue, où ces diverses lignes devront se raccorder, donnant ainsi à d'autres chemins des privilèges égaux et des chances égales de succès. Ce ne serait que juste pour Ontario.

Quelles que soient les fardeaux que cette mesure doit entraîner, l'Ontario devra en supporter une très grande partie, et évidemment, si cette province est appelée à payer une très grande partie du coût, il est raisonnable qu'elle soit mise en mesure de profiter de quelques-uns des avantages qui découleront de l'entreprise. J'ai traité quelques-unes des principales objections soulevées par ce contrat mais je ne suis pas entré dans une revue complète des détails de moindre importance.

La dernière objection dont je vais parler est celle relative à l'accroissement de la dette. On nous a dit l'autre soir, je crois que c'est l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) qui l'a dit, que les finances du pays sont dans une condition si satisfaisante, que le surplus d'année en année paiera les dépenses encourues par le gouvernement pour la construction des parties de la ligne qui ont été cédées à la compagnie et la subvention pécuniaire additionnelle de \$25,000,000. La déclaration de l'honorable ministre des Finances affirmant que l'augmentation nette de la dette publique pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier était, à un mille piastres près, de \$9,453,000, vient contredire cette assertion, et je crains que tant que nous continuerons à avancer de l'argent soit sous forme de *boni* soit en construisant des chemins de fer pour les céder à cette compagnie, tant que nous agirons ainsi nous continuerons à augmenter notre dette. Nous avons divers projets ayant besoin du secours des fonds publics. Nous avons notre système de canalisation à compléter, nous avons constamment des entreprises qui ont un besoin pressant des secours du gouvernement, et ces demandes constantes sont d'une nature telle qu'on devra les prendre en considération. L'on peut dire avec certitude que quel que soit le montant de secours en argent qui doit être donné à ce chemin, l'on verra à la fin qu'il augmentera considérablement la dette publique.

Le 30 juin 1879, le chiffre net de notre dette publique était de \$147,481,000. A ceci il nous faut ajouter, selon la déclaration du ministre des Finances, l'augmentation pour l'année suivante qui a été de \$9,453,000, portant le chiffre

net de notre dette à \$156,934,000, le 30 juin dernier. Ce montant sera augmenté, si mes prévisions sont exactes, du montant qui reste à dépenser sur la ligne de Selkirk à la baie du Tonnerre. Ce que sera ce montant je l'ignore. Je suppose qu'il sera de \$5,000,000 en chiffres ronds. Il sera augmenté encore de la somme qui devra être dépensée sur la ligne de Kamloops à Port Moody; laquelle sera de \$12,000,000 en chiffres ronds d'après les estimations les plus récentes. Il sera encore augmenté de \$25,000,000 par la subvention en espèces qui doit être payée au syndicat. Tout cela portera le chiffre de nos obligations à \$198,734,000 s'il n'y a pas eu d'augmentation provenant d'autres sources. La dette est déjà beaucoup plus considérable qu'elle ne devrait être, elle excède les moyens dont le pays peut disposer, surtout lorsque nous considérons le fait que le pays qui nous avoisine au sud, et avec lequel nous devons rivaliser pour attirer l'immigration, est un pays dont le peuple est aujourd'hui moins chargé d'impôts que le nôtre.

L'honorable député de Bothwell, a cité le fait que cette année, pour la première fois, l'intérêt par tête sur la dette publique des États-Unis a été moindre que le taux par tête de l'intérêt sur la dette canadienne. Cela est vrai. Pendant que nous augmentons notre dette publique, pendant que nous l'avons augmenté l'an dernier de \$9,500,000, les États-Unis ont diminué leur dette de \$63,000,000. Tandis qu'il est probable que nous augmenterons notre dette l'année prochaine, les États-Unis diminueront probablement la leur de \$95,000,000. Cette ligne de conduite de notre part ne saurait être trop sévèrement condamnée. Nous ne pourrions jamais espérer assurer la prospérité du pays tant que nous suivrons la ligne de conduite que nous avons adoptée. Il nous faut économiser. Nous devons dire que nous ne nous enfoncerons pas d'un dollar plus avant dans les dettes que nous ne sommes enfoncés aujourd'hui. Nous devrions adopter comme article de notre programme de ne pas nous endetter davantage. Si nous continuons dans la voie que nous suivons, si nous augmentons constamment notre dette publique, le pays courra sûrement et rapidement vers la ruine.

M. le président, je crois pouvoir dire en toute sincérité que dans la discussion de cette question, j'ai démontré que les changements des circonstances au sujet de cette question du chemin de fer demandent un changement d'action; que le chemin de 1880, considérant ces changements de circonstances est subventionné beaucoup plus largement que celui de 1874; qu'il est inutile d'entreprendre la construction des sections est et ouest, au moins d'ici à cinq ans; que si le gouvernement achève la division de la baie du Tonnerre et fait cadeau de cette division et de l'embranchement de Pembina à une compagnie, la compagnie pourra probablement finir 1000 milles à l'ouest sans recevoir d'autre subvention, et le pourra très certainement à l'aide d'une concession de 2,000,000 d'acres de terres publiques; qu'à l'expiration de cinq années, un octroi de 8,000,000 d'acres de terre sera amplement suffisant pour assurer la construction de la section à l'ouest des montagnes pour 1891; qu'à l'expiration de cinq années, une subvention de \$5,000,000 en argent et de 6,250,000 d'acres de terre assurera la construction de la section est pour 1891; que l'épargne pour le pays, si ces prémisses sont exactes, serait de plus de \$30,000,000 et de 8,750,000 acres de terres; que jusqu'à ce que la section soit construite le chemin aurait quatre débouchés praticables, dont l'un serait supérieur, comme route commerciale, à la section de l'est; que la concession de terres, à \$4 de l'acre, et la subvention en espèces pour les 1,000 milles à l'ouest de la rivière Rouge, permettent de les construire, avec, en plus, un profit de \$50,000,000, en chiffres ronds au syndicat, que la subvention en espèces et la concession des terres pour la section Jasper-Kamloops après en avoir payé la construction, laissant un profit au syndicat de \$6,000,000, à \$3 l'acre, et de \$12,000,000 à quatre piastres l'acre; que l'octroi de terres et d'argent, pour la section est, construira cette section et laissera au syndicat un profit de \$6,000,000 à \$12,

224,000, vu que nous pouvons porter la valeur du terrain à \$3 ou \$4 l'acre; que le grand résultat sera de donner au syndicat 2,700 milles de chemin de fer en pur don et de \$48,000,000 à \$73,000,000 en argent et en propriétés en sus; que la subvention du Pacifique canadien, dépasse de \$7,000 par mille et de \$31,000,000 en argent celle reçue par l'Union Pacific, auquel on n'a accordé qu'un prêt en argent de \$26,500 par mille, et un octroi de terres de 12,800 acres par mille,—même au cas où le prêt serait un don, il y aurait la différence dont j'ai parlé, et l'argent avancé est un prêt qui sera remis—; que la concession de terres du "Northern Pacific", n'excèdera pas en valeur par mille celle du Pacifique canadien lequel a en sus \$12,500 par mille, et la remise des droits sur les matériaux, \$31,000,000 payé pour les études et explorations et le chemin construit par le gouvernement et donné en cadeau au syndicat; que tandis que les chemins de fer américains ont été obligés par leur charte, d'employer du fer et des rails de fabrication américaine, l'admission en franchise des matériaux et des rails nuira à nos manufactures; que tandis que les États-Unis se sont réservé le pouvoir de modifier, d'amender et d'abroger, nous n'avons pas de sauvegarde de ce genre en notre faveur; que les terres de la compagnie sont exemptes de taxes pendant vingt ans, à compter de la date de l'octroi des lettres patentes, rejetant ainsi le coût des écoles, chemins, dépenses municipales, et du maintien de l'ordre et de la paix sur les épaules de la population en général,—une disposition qui ne s'est jamais appliquée aux compagnies américaines à l'exception d'une partie limitée du "Northern Pacific"; que l'exemption des taxes aidera aux membres de la compagnie à retenir la possession de ses terres s'ils le désirent, et de devenir les lords propriétaires d'une région d'un cinquième plus grande que l'Irlande, avec une population composée probablement de millions de fermiers; que le chemin, l'outillage, les stations, les ateliers et les bâtiments, sont exempts de taxes à perpétuité dans les territoires de Kiwatin et du Nord-Ouest, mettant ainsi sur les épaules du peuple un fardeau qui, à en juger par le type de "l'Union Pacific," excèdera \$200,000 par année; qu'un monopole virtuel dans le système télégraphique du Nord-Ouest est créé; qu'on est à créer un grand monopole de transport qui livre virtuellement tout le Nord-Ouest à la tendre merci du syndicat; que l'usage du pouvoir et de la richesse des grands princes du chemin de fer, acquis au dépens du public, est très dangereux pour l'intérêt public; qu'aucune garantie n'est exigée pour assurer la construction du chemin à travers le Nord-Ouest, sur la ligne la plus propre à servir les intérêts du pays; que les intérêts de la grande province de l'Ontario ne sont pas convenablement protégés, et que le projet ajoutera près de \$43,000,000 à la dette publique, dont le chiffre net est aujourd'hui de \$157,000,000, une somme qui excède de beaucoup les limites que la prudence aurait dû fixer. Que ce soit de propos délibéré ou non, ce projet est un grand crime. Ses partisans dans le gouvernement peuvent choisir entre la complicité ou la stupidité. S'ils choisissent cette dernière, la postérité leur accordera à chacun un écusson dont la figure centrale sera une tête avec oreilles tombantes et un air pensif, la tête d'un âne enclin à la méditation.

Comme acte dont les conséquences désastreuses et dont les résultats se feront longtemps ressentir, conséquences qui ne peuvent être bien appréciées maintenant, nous le dénonçons devant les représentants réunis du peuple. Comme grand crime, nous le citons à la barre de l'opinion publique. La question demande impérieusement une action honnête et indépendante de la part des membres de la Chambre. S'ils faillissent à leur devoir, s'ils oublient les exigences de leur mandat, quelques courtes années s'écouleront à peine avant que des millions de Canadiens regrèteront amèrement la perpétration de cet acte, et la stupidité inexcusable de cette Chambre et des messieurs qui occupent les banquettes ministérielles.

M. CHARLTON

M. PATTERSON (Essex). Il me semble que le gouvernement a commis une grave erreur, et une seule, lorsqu'il a soumis ce grand projet à la Chambre: il s'est trompé quand il a supposé que les honorables députés de la gauche traiteraient avec justice et impartialité cette question vitale que nous sommes à examiner. A en juger par le ton de la presse libérale de tout le pays, depuis quelques mois, le gouvernement aurait pu prévoir comment il allait être traité par cette Chambre. Il aurait pu savoir ce que lui réservait l'avenir, s'il se fût arrêté à la manière malhonnête dont messieurs les libéraux ont interprété les déclarations de leurs adversaires, en supprimant ce que ces derniers avaient dit de vrai, en leur mettant dans la bouche ce qu'ils n'avaient pas dit, et en manipulant les chiffres. Je ne m'étonne pas qu'ils aient agi ainsi, qu'ils aient cherché à soulever les préjugés populaires et à arracher sous de faux prétextes un verdict au pays. Le spirituel Français qui disait que les Anglais s'amusaient tristement, aurait pu sentir l'à-propos de son observation s'il eût vu de quoi les honorables députés de la gauche se sont occupés pendant la vacance. Au lieu de s'amuser à leurs propres foyers, à cette époque de l'année qu'ils sont censés consacrer au bonheur domestique, nous les avons vus promenant le brandon de discorde dans Ontario. A en croire certains de leurs orateurs, le feu était à la bruyère. Nous trouvons le brave chevalier de Napance, semblable à une Cassandre en pantalon, criant "malheur! malheur!" et prédisant la ruine du pays partout où l'on avait pu réunir deux ou trois personnes pour écouter ses ombres élocubrations, pendant que son âme damnée d'Ontario-Sud (M. Glen), semblable aux trappistes de M. Lafamme, qui manipulaient les urnes du scrutin, se tenait dans la cave où il conduisait la machine, et préparait un fonds d'enthousiasme qui devait se manifester spontanément. Quelques lettres de ces honorables députés ont été publiées dans les journaux et fournissent une preuve amusante de la manière dont ce prétendu enthousiasme était soulevé. J'appellerai votre attention sur le succès étonnant obtenu dans la circonscription électorale d'Ontario-Sud au moyen de lettres politiques. Avant d'en finir avec Ontario-Sud, nous pouvons nous attendre à voir une lettre politique complète et polie publiée dans cette division électorale. Cela démontre comment on cherche à galvaniser l'opinion publique, et comment les libéraux ont cherché à provoquer ces manifestations spontanées d'indignation publique pour lesquelles les honorables messieurs de l'opposition semblent déterminés à s'assurer un brevet; mais, à en juger par la manière dont ils sont revenus à la Chambre, ils ne paraissent pas avoir eu un succès fon tentative d'enflammer l'esprit des populations de l'Ontario; bien qu'il y ait eu de nombreuses assemblées, bien que mon honorable ami de Brant (M. Paterson) et l'honorable député de Middlesex-Ouest et autres aient cherché à remuer l'opinion des électeurs des townships reculés; bien que l'honorable représentant de Duluth—je demande pardon à ce monsieur, je voulais dire de Durham-Ouest—soit allé de ville en ville, poursuivi par l'honorable ministre des Chemins de fer qui semblait être une furie vengeresse; bien que l'honorable député d'Elgin-Ouest (M. Casey), ait tenu ferme dans son collège électoral,—et l'on me dit que l'un de ses auditeurs lui a rappelé, à Saint-Thomas, que celui qui a pris une vache pour un corbeau n'est pas capable de critiquer un contrat; bien que l'honorable représentant d'Ontario-Nord (M. Wholer), ait lui aussi agité les esprits de sa division électorale et saisi la question passablement,—à la manière dont Horace Greeley essaya de traiter le sujet de la culture de la terre, dans un ouvrage qui, a-t-on dit, aurait dû être intitulé "Ce que j'ignore" au lieu de "Ce que je connais" en fait d'agriculture—malgré tous ces efforts pour créer de l'opposition chez le peuple, nous voyons l'honorable représentant de Durham-Ouest et ses amis nous revenir le regard sombre et les sourcils froncés, effrayant les pages et les messagers

qu'ils croisent dans les corridors, et laissant généralement deviner qu'ils n'ont pas réussi à convaincre le public que le très-honorable chef du gouvernement et ses collègues ont ruiné le pays. Mon honorable ami de Norfolk-Nord, qui s'en va généralement après avoir fait un discours, devait parler, à Windsor, pendant la vacance, et il n'est peut-être pas hors de propos de vous faire connaître, par cet exemple, la manière dont ces explosions spontanées d'indignation ont été préparées dans tout le pays. Une semaine environ avant Noël, j'ai vu chaque jour dans le *Globe* un avis annonçant qu'il y aurait une assemblée, à Windsor, le 27 décembre, et je me suis empressé de me rendre chez moi pour y assister. Lorsque j'arrivai sur les lieux j'appris que personne ne connaissait un mot de l'assemblée en question. Enfin je rencontrai un libéral qui est un de mes vieux amis—car j'ai des amis personnels même parmi les libéraux—et je lui dis "Quelle nouvelle y a-t-il au sujet de cette assemblée?" il me répondit "Ils nous ont télégraphié d'essayer de convoquer une assemblée; mais nous ne voulions pas en avoir une à cette époque," et alors ils nous ont télégraphié que M. Charlton était à nos ordres. Je lui dis: "Pourquoi ne l'avez-vous pas laissé venir?" "Oh" répondit un ami qui se trouvait près de nous, "avant d'arriver ici, il aurait pu changer d'avis." Ainsi, l'honorable député de Norfolk-Nord, au lieu de jouer le premier rôle à Windsor, le 27 de décembre, dû se contenter de jouer le second rôle à London. Maintenant, la question est de savoir si ces messieurs, qui sont revenus de leur triste mission, ont perdu l'esprit? Ont-ils été achetés ou sont-ils vendus? Mon humble opinion c'est qu'ils sont vendus, et tristement vendus. Ils n'ont pas réussi de plus en tant que je puis en juger, à soulever l'indignation populaire qu'ils espéraient provoquer. Dans le long voyage que j'ai fait à l'extrémité ouest de l'Ontario, j'ai eu occasion de rencontrer plusieurs personnes appartenant aux deux partis politiques et de discuter ce contrat avec elles. Je n'ai pas parlé à un seul homme, fut-il libéral ou conservateur, qui ne désirât la construction du chemin. Ils peuvent ne pas approuver quelques détails de peu d'importance, mais ils n'y a pas permis eux un seul homme qui désire que la ligne soit abandonnée. Lorsque je leur demandais: "Si, dans un plateau de la balance, vous aviez le chemin, et dans l'autre quelque clause particulière, abandonneriez-vous le chemin pour garder la clause?" Ils répondaient invariablement. "Non." Le très honorable premier ministre peut être persuadé qu'en dépit des nombreux efforts des honorables députés de la gauche, la majorité des habitants du pays approuve sa politique. Je puis au moins répondre de la partie ouest de l'Ontario. En me rendant à ces endroits, je rencontrai un vieux cultivateur, à la gare de Chatham. Il me parla tout naturellement des affaires de la capitale, et me dit: "Comment va l'affaire du contrat?" Voulant éprouver mon interlocuteur, vieille connaissance, que j'avais toujours considérée comme un réformiste, je lui répondis: "Je crains que sir John ne fasse pas bien." "Oh" répliqua-t-il, "je ne sais pas. Je suis allé entendre Mackenzie, à l'académie de musique, à Chatham, le samedi qui a précédé la dernière élection; je le croyais honnête et je votai pour son candidat, mais tout est changé maintenant; j'aurais plutôt confiance en John A., même s'il avait quelque tort, qu'en cet homme Blake, qu'il eût raison ou qu'il eût tort." C'est à l'opinion du pays. En ce qui concerne l'honorable député de Norfolk-Nord, il me serait beaucoup plus agréable qu'il eût gardé son siège après avoir prononcé son discours. Je désirais l'inviter à venir à Essex, pour lui dire que s'il accepte cette invitation, il sera cordialement accueilli comme citoyen, et respectueusement écouté comme homme politique. Mais je pose une condition, c'est que l'honorable monsieur aura mûri son opinion sur le sujet qu'il devra traiter devant le public, qu'il ne vacillera pas, car ce ne serait pas agréable, s'il venait fixer l'opinion du peuple de cet endroit, et, douze mois après, changer sa propre manière d'envisager la question; le peuple mettant plus de douze

mois à modifier les siennes. S'il vient chez nous avec une opinion arrêtée sur une question quelconque, nous le recevrons bras ouverts, dans une réunion respectueuse et nous n'exigerons pas de billets d'admission de ceux qui voudront l'entendre. L'honorable député de Norfolk-Nord fut, un jour, protectionniste quand même. Il m'instruisit, de même que plusieurs autres citoyens de l'extrémité ouest de l'Ontario, sur la question de la protection; mais quand le temps de la mettre en pratique fut arrivé et que l'opinion publique fut prononcée en faveur de la protection, l'honorable député avait déjà changé sa manière de voir à ce sujet, qu'il envisageait sous un autre jour. Avant de m'asseoir, je puis démontrer qu'il est aujourd'hui en voie de passer par un troisième changement au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien. Si l'honorable député était à son siège, je lui rappellerais que: "Il est faux que le second mouvement soit le meilleur, ce sont le premier et le troisième; mais ils viennent trop tôt ou trop tard!" (1)

Un mot maintenant du discours prononcé à London par l'honorable député de Norfolk-Nord. Voici quelques-unes de ses paroles, que j'emprunte au *Globe*: "Il a dit qu'il les engageait à surveiller leurs représentants à la Chambre, car le syndicat ferait une bonne affaire même en payant un million de piastres pour obtenir l'approbation de cet arrangement par la Chambre." Sans doute, l'honorable monsieur connaît ses amis politiques, et il peut parler en leur nom, mais s'il était présent je lui demanderais s'il a dit cela; et s'il avouait avoir parlé de la sorte, je lui demanderais s'il est disposé à offrir des excuses, quand il sera moins surexcité; car je le considère comme le dernier homme qui dû essayer de fétrir cette Chambre, lui qui vient d'un pays où l'on élit le président par la fraude, où les jugés sont forcés de compter pour se faire élire, avec la classe des criminels qu'ils seront plus tard appelés à juger, où chaque ville a son "boss" et chaque législature a ses "couloirs," où une bourse bien garnie a plus de poids qu'un cœur honnête et une tête sage. Un homme sorti de ce pays devrait être le dernier à user de termes comme ceux dont il s'est servi à l'adresse du parlement du Canada, et, en agissant ainsi, il fait preuve d'une audace digne du compatriote du colonel Sellers et de l'honorable Bardwell Slater. L'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron) a, lui aussi, insinué, l'autre soir, que même les juges de ce pays pouvaient être induits à rendre des jugements erronés dans des causes où des parents seraient concernés. Voici tout ce que je répondrai à cet honorable monsieur: Il s'y connaît mieux que tout autre; peut-être est-il de son intérêt qu'il n'accepte jamais une place de juge; mais dans le cas où il en accepterait une, qu'il demande de "ne pas succomber à la tentation." Il a manqué une chose à la vacance de Noël; c'est un discours de l'honorable député de Lambton. Mais nous savons tous que la santé de l'honorable député ne lui aurait pas permis de parler, quand même il aurait été disposé à le faire; et je suis persuadé que je suis l'interprète de la Chambre et du pays en lui offrant mes sincères sympathies et en exprimant l'espoir qu'il reviendra bientôt à la santé et recouvrera ses forces.

Sir JOHN A. MACDONALD ET D'AUTRES DÉPUTÉS DE LA DROITE—Oui; oui.

M. PATTERSON. Je suis persuadé que, malgré nos divergences d'opinion politiques, nous respectons en lui l'homme honnête et convaincu, incapable de feintes. Mais il est singulier que, lorsque cet honorable monsieur était à la tête du gouvernement, le député de Bruce-Sud, qui représente aujourd'hui la division électorale de Durham-Ouest, était également indisposé suivant les circonstances. Un jour il ne pouvait parler, une autre fois il était incapable de

(1) "It is not true that second thoughts are best,
But first and third, which are a riper first.
Too ripe! too late! they come too late for us."

voter. Parfois on voyait la queue de son habit disparaître par la porte de l'enceinte parlementaire, comme si celui qui le portait eût désiré respirer l'air frais ou contempler les étoiles, pendant la nuit. Quelquefois encore l'honorable monsieur errait dans les corridors du Sénat, absorbé par un entretien avec les membres de cette Chambre, les pressant d'appuyer fortement la politique de leur chef commun, le député de Lambton; ou son esprit demandant un autre genre d'occupations, on pouvait voir ses efforts pour fonder un nouveau journal destiné à ravir le pain aux enfants de l'homme qui avait été son patron politique, qui avait veillé à ses débuts dans sa carrière politique et nourri son ambition politique—de cet homme à qui il est redevable de tout ce qu'il est en matière politique dans la province d'Ontario. En ce temps-là le député de Durham-Ouest était indisposé quand il le voulait, et il exhalait ses sentiments, en présence d'assemblées rurales, dans des rébus poétiques qui seront classés, dans les futures discussions historiques, avec les mystères tel que ceux concernant le sexe du chevalier d'Eon, l'auteur des lettres de Junius et l'identité de l'homme au masque de fer.

“ Vous me demandez pourquoi je reste dans cette galère, bien que j'y sois mal à l'aise.” (1).

C'était là l'énigme que proposait l'honorable monsieur. La solution, c'est peut-être que l'honorable député se sentait alors un simple soldat dans les rangs du grand parti de la réforme, qui n'avait rien à réformer; peut-être aussi que, estimant trop son propre mérite, il croyait qu'il aurait dû être généralissime des forces du parti. Quelle que puisse être cette solution, il a certainement opéré une grande réforme qui lui donnait droit à la position qu'il sollicitait — il rognait les comptes des charretiers d'Ottawa qui avaient eu affaire au département de la Justice. N'a-t-il pas fait valoir cette grande réforme auprès de ses électeurs, et ne l'ont-ils pas repoussé à la première occasion qui s'est présentée? Qu'on vienne après cela parler de la reconnaissance des collèges électoraux! En ce temps-là, aussi, le député de Durham-Ouest “soupirait après le ciel plus chaud, les palmiers et les temples du sud;” et, en présence de l'arrogance et de l'égoïsme de l'honorable député, et de la manière aristocratique dont il le commandait à ses partisans soumis, je crois sincèrement qu'une riche plantation sous l'ancien régime, où il aurait pu faire manœuvrer son bétail humain à sa guise, eût été un lieu de repos qui n'aurait pas manqué de lui convenir. Mais, “autre temps, autres mœurs,” et ce qui eût convenu au sud ensoleillé à une autre époque et avec ses institutions particulières, n'est guère compatible avec l'atmosphère politique de la province d'Ontario. Celui qui, dans sa province natale, dans la ville qu'il a habitée pendant près de quarante ans, refuse de faire face à ses adversaires dans un lieu public, même devant une réunion composée de personnes qui lui sont favorables et où les applaudissements ont été préparés d'avance, celui-là, quel qu'il soit, fut-il grand par son intelligence et sa position sociale, est un lâche en politique, et bien qu'il puisse conduire des serfs et des fanatiques, il n'est pas en harmonie avec le caractère de notre peuple et ne peut pas former l'esprit d'hommes libres. Ombres de Grattan, de Barke et de Curran, de Plunket et de Tierney, d'O'Connell et de Shiel, abaissez vos regards sur votre compatriote dégénéré qui s'imaginer follement concentrer dans sa vaine personnalité la quintessence de tout votre génie; mais qui, cependant, dans la ville qu'on peut appeler sa ville natale, à l'ombre de la grande université dont il fut l'ornement et dont il est aujourd'hui le chancelier, dans les murs de ces enceintes judiciaires où sa parole vibrante et persuasive peut être entendue presque tous les jours, avec plaisir et avantage pour ceux qui l'écoutent, en même temps qu'elle lui apporte de forts bénéfices; qui, dans ces heureuses cir-

constances, et avec tous ces avantages, a craint, après qu'il eût été défié, de faire face, dans une assemblée publique, à un petit médecin d'un village de pêche de la Nouvelle-Ecosse! Si nous abordons le sujet plus important que nous avons à discuter, nous avons devant nous le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien dans une période de temps limitée, et moyennant une somme spécifiée. Je n'ai pas l'intention d'employer le temps de cette Chambre à répondre aux arguments de ceux qui voudraient retarder la construction du chemin ou qui demandent qu'il ne soit construit qu'en partie. La grande majorité des habitants du pays désire que le chemin soit construit le plus tôt possible. Elle préfère qu'il soit construit par une compagnie privée, et insiste pour qu'on fasse de cette route un chemin de fer non interrompu passant sur le territoire canadien; et les honorables députés de la gauche ont, à maintes reprises, approuvé les points principaux de ce projet, ainsi que le prouvent leurs discours prononcés à la dernière session. M. Blake a émis l'opinion suivante, le 30 avril 1880 :

“ Il est évidemment nécessaire que ces terres doivent former un fonds pour la construction du chemin de fer.”

L'honorable monsieur a dit en outre :

“ Mon honorable ami le député de Lambton a, à plusieurs reprises, déclaré que son intention était, dès que le tracé aurait été terminé, de demander des soumissions pour tout le chemin moyennant une subvention en argent et une concession de terres, les entrepreneurs prenant à titre d'à-compte, en argent, la partie du chemin alors construite par le gouvernement. *** L'acte accordant le pouvoir de faire construire le chemin par une compagnie.”

Dans son discours prononcé devant cette Chambre le 15 avril 1880, l'honorable monsieur qui est aujourd'hui le chef de l'opposition s'est exprimé ainsi :

“ Dans l'intervalle, cependant, les travaux avaient progressé, et, à une interpellation qui lui fut faite, le gouvernement répondit qu'il espérait pouvoir bientôt demander des soumissions pour tout l'ouvrage d'après le système du paiement en argent et en terres, sujet à la ratification du parlement. L'intention du gouvernement était de faire cette demande dès que les travaux d'exploration l'auraient permis, et de faire l'essai de ce plan, le seul moyen duquel on puisse construire le chemin en peu de temps sans augmenter les taxes; si l'essai n'avait pas réussi, il est clair que toute la question aurait dû être remise à l'examen et qu'il aurait été du devoir du gouvernement de songer à une politique nouvelle. La demande de soumissions a été publiée en mai 1878, je crois, pour la construction de toute la voie d'après le système de paiements en terres et en argent, sujet à la ratification du parlement, et subéquemment en août, je crois pour la construction de la portion centrale de l'embranchement de l'est divisé en trois sections, je pense, et aussi pour la partie qui s'étend de Yale à Kamloops.”

Dans son discours du 15 avril 1880, vol. 2 des *Débats*, page 1458, M. Blake refuse d'accepter l'état estimatif du ministre des Chemins de fer concernant le coût de construction, mais il tient fortement à celui de l'ingénieur et de M. Mackenzie, et évalue à \$120,000,000 le coût de toute la ligne, qu'il répartit comme suit :

Subvention du chemin de fer Canada Central...	\$1,550,000
Explorations	4,000,000
De Fort William à Selkirk	18,000,000
Embranchement de Pembina	1,500,000
Pont de la Rivière Rouge	100,000
De Selkirk à Edmonton	17,656,000
D'Edmonton à Burrard Inlet.....	45,000,000
De Fort William au lac Nipissingue.....	32,000,000

Ces chiffres, une fois additionnés, ne forment pas le total que l'honorable monsieur leur attribue, mais il est bien possible qu'il n'ait pas eu à côté de lui, pour en faire l'addition, l'honorable député d'Ontario-Sud (M. Glen) ou l'honorable représentant de Norfolk-Nord (M. Charlton); dans tous les cas une erreur de plusieurs cent mille piastres est chose de peu d'importance pour un homme de son génie. Dans ce temps-là l'honorable monsieur ne s'objectait pas à ce que le chemin fût construit d'une qualité inférieure. Il disait dans le même discours :

“ Si l'honorable ministre des chemins de fer peut trouver un moyen de construire ce chemin avec des courbes de moindre rayon, des pentes plus fortes et un travail d'un ordre moins élevé que celui qui était

(1) “ You ask me why though ill at ease,
“ Within this region I subsist.”

projeté, mais de façon cependant à ce qu'on puisse à un moment donné, et sans trop de frais améliorer ces courbes et ces pentes et modifier le tout de manière à obtenir en fin de compte un ouvrage de première classe, je crois, alors, qu'il sera peut-être prudent de réduire, pour le moment, le dépense de cette manière."

Il appuie aussi beaucoup sur le fait que, le chemin une fois terminé et équipé, il faudra pour l'exploiter dépenser une somme annuelle de \$6,750,000 à \$8,000,000. Aujourd'hui l'honorable monsieur ne tient aucun compte de tout cela; dans les discours qu'il a prononcés depuis le commencement de cette session, on ne trouve pas un mot concernant les dépenses considérables que nécessitera pendant quelques années l'exploitation du chemin. Le peuple ignore ce fait, et conséquemment je crois être justifiable de dire que ces honorables messieurs cherchent à le tromper sur cette question. Dans leurs discours, ces honorables messieurs traitent le peuple avec le même mépris cynique avec lequel ils le traitaient au sujet de leur politique commerciale, avant leur dégringolade de 1878; et ce mépris cynique pour le sens commun populaire devient rapidement un trait caractéristique de l'honorable député de Durham-Ouest et des représentants qui marchent avec lui. Dans son discours de la dernière session, l'honorable monsieur dit:

"Tout ce que nous pourrions tirer des terres de cette région, pendant quelques années où nous serons occupés à construire le chemin, jusqu'à Edmonton, suffira à peine, je crois, pour nous aider à payer ces intérêts."

Il prétend que le résultat des différents calculs qui ont été faits concernant ce que doivent nous rapporter les terres, est d'une extravagance absurde. Il ajoute:

"Mais quoi que nous puissions penser de ces calculs, au point de vue sous lequel nous les avons examinés jusqu'à présent, il est clair que l'estimation de la somme d'argent comptant que l'on doit toucher sur la vente des terres est encore plus extravagante... On verra que la carte produite hier soir par l'honorable monsieur, sur laquelle les endroits stériles sont marqués en brun, n'est pas d'un brun assez sombre encore, en ce qui regarde le Nord-Ouest. Elle est loin de représenter toute l'étendue des terres de qualité mauvaise et inférieure que renferme ce pays... En comptant comme, le fait le gouvernement, que les terres seront prises suivant leur valeur relative et les avantages qu'elles offrent, et qu'elles obtiendront les prix élevés auxquels on les estime, suivant leur proximité du chemin de fer, on verra que la véritable moyenne des prix, basée sur les différences de largeur des zones, est de \$2.12½ l'acre au lieu de \$3.00."

Le 14 décembre 1880, l'honorable monsieur estimait les terres à \$4.04 l'acre, mais, pour les honorables députés de la gauche, une période de huit mois c'est une vie entière, quand il s'agit d'être logique. Je vais maintenant m'occuper un instant de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Le 19 avril 1880, cet honorable monsieur disait:

"L'autre jour, l'honorable ministre des Chemins de fer, parlant du chemin de fer du Pacifique, nous disait que le chemin de fer Union Pacific—je suppose qu'il voulait dire le chemin de fer Union et Central Pacific—traversait un désert de 1,000 milles de longueur. Or, cette ligne n'a que 1,024 milles et traverse la vallée fertile de la rivière Plate. Il est vrai, à mon dire, que le chemin de fer du Pacifique canadien traverse un vrai jardin, mais ce jardin n'est pas encore en culture. Je crains même beaucoup qu'il ne soit qu'un peu plus fertile que la région traversée par le chemin de fer Union and Central Pacific."

L'honorable député de Norfolk-Nord disait encore:

"D'après le calcul que l'honorable député de Lambton a fait de l'étendue de terres arables au Nord-Ouest, il paraîtrait que l'étendue totale des terres arables, au sud de la zone que traversera le chemin de fer, n'excède pas soixante-dix millions d'acres. Et je ne doute pas que, le calcul soit très libéral. Dans la région qui se trouve au nord de la ligne et qu'on appelle la région de la rivière la Paix, il peut se trouver quelques terres arables. Les terres arables de cette région se trouvent toutes dans la section bornée, au sud, par la section nord du chemin de fer, à l'est, par une ligne tirée vers le nord, et partant de l'extrémité est du petit lac de l'Esclave, au nord par le 57^{ème} degré de latitude et à l'ouest par les Montagnes-Rocheuses. Cette région contiendrait, suivant un calcul approximatif, 30,000,000 d'acres de terres arables. Les terres arables de cette région et celles qui se trouvent plus au nord ne formeraient pas un total de plus de 20,000,000 d'acres de terres, en sorte que l'on peut sûrement conclure, que tout le Nord-Ouest canadien ne contient pas plus de 90,000,000 d'acres de terres arables. On arriverait difficilement au chiffre de 95,000,000... L'honorable ministre des Chemins de fer base ses calculs sur un prix moyen de \$3 par acre pour les terres vendues. D'après les règlements actuels, la moyenne actuelle, est de \$1.75 pour les *homesteads* et de \$2.13 pour les terres réservées sur la ligne du chemin de fer... J'ai déjà fait voir

qu'il a fallu trente ans pour attirer, dans cette région, une population égale à celle que l'honorable ministre des Chemins de fer prétend attirer vers le Nord-Ouest Canadien dans une période de dix ans."

Mais, maintenant, ce pays doit avoir une nombreuse population, et il sera, quelque bon matin, le théâtre d'une grande révolution, si ce contrat est ratifié; toutes les terres américaines sont vendues, et si elles ne le sont pas, on en demande des prix élevés. Je vous prie de comparer la déclaration que l'honorable monsieur a faite ce soir avec celle qu'il fit l'an dernier. L'honorable monsieur disait encore:

"Et que prouvent ces calculs relativement à l'accroissement de population? Ils prouvent, je crois, que les calculs des honorables ministres sont tout-à-fait extravagants. Que prouvent-ils relativement à la question des terres arables? Cela prouve que l'honorable ministre des Chemins de fer se trompe grandement lorsqu'il dit que nous avons 150,000,000 d'acres de terres arables au Nord-Ouest. Il s'illusionne lui-même et trompe le pays. Il se rend très coupable envers le pays s'il l'entraîne dans des dépenses considérables en lui faisant croire que le produit de la vente des terres couvrira ces dépenses. Que prouvent ces calculs relativement au revenu probable de ces terres? Ils prouvent qu'au lieu de recevoir une moyenne de \$7,000,000 par année de la vente de ces terres, pendant la prochaine décennie, il ne réalisera probablement par un septième de ce montant."

Dans son discours de ce soir, l'honorable monsieur envisage la question sous un jour différent. Il a eu une seconde idée et il a changé d'opinion; il y a huit mois, il parlait hardiment, sans avoir préalablement réfléchi sur cette question. D'après ce que nous savons de l'honorable monsieur, il ne peut pas être un guide sûr pour les honorables membres de cette Chambre. Si les circonstances nécessitaient une session du parlement dans l'automne de 1881, il est probable qu'il aurait encore modifié son opinion, et, en attendant qu'il se soit formé sur cette matière un jugement réfléchi et mûr, je crois qu'il ferait mieux de ne pas déranger cette Chambre par l'exposition de ses vues. L'honorable député de Lambton, dans la même discussion d'avril 1880, qui se trouve rapportée dans les *Débats*, page 1567, disait ce qui suit:

"Si la Chambre donne son consentement à la proposition du gouvernement sur la foi que la vente des terres remboursera les frais de construction et beaucoup plus, elle se ménage une déception. Je pense que la chose est totalement impossible."

Et plus loin il ajoute:

"Après avoir examiné les rapports officiels, il est impossible d'éviter d'en venir à la conclusion que moins de la moitié des terres est fertile; et si nous déduisons des terres qui peuvent être vendues aux colons, celles de la Baie d'Hudson, les octrois gratuits, les réserves des Sauvages, les terres des écoles, etc., nous verrons que les calculs de l'honorable monsieur quant à l'argent provenant de ces terres sont très exagérés... M'étant ainsi convaincu—et je n'ai pas besoin de nouveaux renseignements pour me former cette conviction—qu'il est impossible au gouvernement de construire le chemin avec le produit des terres du Nord-Ouest, j'ai maintenant à examiner ce qu'il y aurait de mieux à faire. J'ai toujours pensé que, quel que soit le revenu réalisé par les terres, il sera absorbé par l'établissement et les frais du gouvernement, et que l'argent nécessaire à la construction du chemin de fer devra être fourni par le peuple; que, par conséquent, les dépenses extravagantes nous entraîneront dans des dettes d'où nous ne pourrions sortir."

L'honorable député de Gloucester (M. Anglin) a dit dans le même temps:

"Cependant je partage l'opinion du député de Victoria, (M. DeCosmos) et je dis avec lui qu'après avoir librement accepté cette adresse, il est hors de la compétence du Parlement de prendre l'initiative de changer matériellement les conditions de l'arrangement, et par conséquent j'ai toujours pensé que quoiqu'on ne puisse pas nous obliger à quelque chose d'absolument impossible ou de ruineux pour le pays, nous sommes contraints d'observer la lettre et autant que possible l'esprit des conditions de cette convention."

L'honorable monsieur dit encore, à la page 1614 des *Débats* de 1880:

"Nous nous sommes également opposés au mode suivant lequel le gouvernement du jour se proposait de remplir les obligations encourues parce que nous comprenions pour la plupart que si la compagnie créée par le gouvernement commençaient les opérations, nous serions à contribuer à l'entreprise pour plus que \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres... Les capitalistes européens ne trouvaient pas qu'on leur offrait des garanties suffisantes pour la somme énorme nécessaire à l'accomplissement de cette gigantesque entreprise. Ils voulaient de

garanties sérieuses et il n'en ont pas trouvé d'autre que la subvention de \$30,000,000. Ils n'attachaient pas la même valeur au 50,000,000 d'acres de terre que les honorables députés de la droite."

Ce qui précède se rapporte au temps où les honorables députés de la gauche, au moyen de leurs intrigues en Angleterre et en subventionnant la presse de Londres, réussiraient à faire échouer la tentative de sir Hugh Allan de se procurer, avec sa charte, des fonds en Angleterre. L'honorable député de Gloucester, parlant de son collègue de Durham-Ouest, (M. Blake) ajoute :

" Il n'est peut-être pas hors de propos de résumer les arguments dont s'est servi l'honorable député à l'appui de son amendement. Il a dit en premier lieu, et il l'a prouvé je crois, que lors même que les terres du Nord-Ouest auraient l'étendue et la fertilité qu'on leur attribue, lors même qu'une émigration aussi considérable que celle dont parle les honorables députés de la droite se porterait sur le pays, lors même que des étendues considérables de terres se vendraient aux prix espérés, jamais le revenu produit par la vente de ces terres ne serait suffisant pour couvrir même en partie le coût de la construction de ce chemin."

C'est là l'exposé réfléchi des vues des honorables députés de la gauche, tel que rapporté dans les *Débats* de 1850. Je reviens maintenant à l'honorable député de Norfolk-Nord, (M. Charlton) Cet honorable député nous a dit en passant, qu'il aurait fini quand il aurait terminé, mais il ne finit jamais. Cela me rappelle l'épigramme de Tom Moore à l'adresse de Castlereagh : pourquoi une pompe ressemble-t-elle au vicomte de Castlereagh ?

" Because it is a clumsy thing of wood,
Which, up and down, its awkward arm doth sway,
And coolly spout and spout and spout away,
In one weak, washy, everlasting flood."

Comparons maintenant le langage de l'honorable député de Norfolk-Nord, dans son discours prononcé lors du bill présenté par l'honorable député de Bothwell, avec celui qu'il a tenu dans ses récentes éregrinations à travers la province. Dans son discours au sujet du bill, l'honorable député a dit :

" Il est inutile de songer à coloniser cette contrée (le Nord-Ouest,) sans y construire des chemins de fer. On a prétendu que les chemins de fer américains ont été subventionnés plus qu'il ne fallait ; peut-être est-ce le cas, mais le chemin de fer de l'Illinois Central a colonisé les vastes prairies du centre de l'Etat et a contribué dans une grande mesure à faire de l'Illinois le troisième Etat de l'Union américaine.

Voyons maintenant ce que l'honorable monsieur a dit à London, lorsqu'il y jouait le second rôle sous l'honorable député de Durham Ouest. Il a dit :

" La ligne qui traverserait les régions stériles ne pourrait pas payer comme spéculation commerciale, et il a blâmé fortement la politique en vertu de laquelle on avait jusque-là fondu des capitaux considérables dans des travaux qui ne rapportent même pas de quoi couvrir l'intérêt des sommes qu'ils ont coûté. Il a appelé le présent arrangement, la grande escroquerie de chemin de fer du siècle, et il a dit qu'il serait regardé comme tel par les générations futures s'il était approuvé sans avoir été modifié."

Si l'honorable député de Lambton avait réussi à mener à bien son projet et à faire construire des embranchements conformément au plan de l'honorable député de Bothwell, l'honorable représentant de Norfolk-Nord lui aurait donné son appui le plus cordial. L'honorable député disait encore en 1878 :

" On a déjà trop tardé à développer les ressources du Canada. Sous l'administration des honorables chefs de la gauche, le pays est resté comme un navire à l'ancre, sans faire aucun progrès. Les forces d'expansion du pays restèrent paralysées jusqu'au moment où les honorables messieurs de la gauche tombèrent du pouvoir, et il incombe aujourd'hui au gouvernement actuel (de M. Mackenzie) de développer le pays avec la plus grande célérité."

C'est ainsi que parlait l'honorable député en 1878, mais voici, d'après son organe, le *Globe*, ce qu'il a dit à London, en 1880 :

" Il blâme la hâte avec laquelle on vient faire exécuter les travaux sur tout le parcours du tracé, et il est d'avis, qu'en construisant la partie du chemin qui traversera la région des prairies, on pourrait coloniser le pays plus rapidement ; ensuite, si l'on jugeait à propos de construire la ligne projetée à travers les Montagnes Rocheuses, on pourrait la terminer avant l'année 1891, époque fixée, d'après le présent arrangement, pour l'achèvement de la ligne."

M. PATTERSON (Essex)

Ainsi l'honorable monsieur qui reprochait à mon très honorable ami le chef du gouvernement de n'avoir pas poussé les travaux avec plus de vigueur, en 1878, d'avoir laissé le navire à l'ancre et de n'avoir pas augmenté les chiffres des dépenses, lui reproche de trop se presser pour faire exécuter en 1881 ce que l'honorable monsieur réclamait en 1878. L'honorable monsieur disait de plus en 1878 :

" Le gouvernement des Etats-Unis n'a jamais regardé la vente de ses terres publiques comme une grande source de revenus ; il a toujours considéré qu'il valait mieux attirer des colons dans ses domaines que de chercher à retirer un maigre profit de leur simple vente. Je prétends que le seul moyen d'arriver au développement de ces immenses domaines est de nous montrer généreux à l'endroit des chemins de fer ; et, tout en exerçant la prudence nécessaire, nous ne devons pas retarder la construction de ces lignes pour sauver quelques centaines d'acres par mille."

Mais en 1880, honorable monsieur disait à London :

" Il parla de la répartition actuelle des subventions, démontrant que les sections de l'est et de l'ouest allaient être privées de leur part légitime, au profit de la section de la région des prairies, et fit remarquer la tentation ou serait le syndicat de tirer le plus de profit possible de cette section et de ne pas construire les autres pour lesquelles la subvention est en proportion moins considérable. Il démontra, au sujet de la valeur des terres du Nord-Ouest, que le chemin, une fois construit, leur donnera au prix, et que l'étendue des terres à bon marché ouvertes à la colonisation étant comparativement peu considérable aux Etats-Unis, l'immigration devra avant longtemps se porter dans la Nord-Ouest canadien, ce qui aura pour effet d'augmenter la valeur des terres de cette région."

L'honorable monsieur a dit, de plus, en 1878—pour lui, il s'est écoulé tout une existence depuis cette époque :

" Nous ne pouvons pas nous attendre que les capitalistes se chargeront d'entreprises comme celles-là, si nous ne leur offrons pas des conditions libérales. On nous dit que ces subventions vont épuiser le domaine public. Dans tous les cas elles ne sauraient en absorber plus de la moitié, même si les chemins de fer parallèles étaient assez rapprochés les uns des autres pour que leurs concessions se touchassent les unes aux autres, car le gouvernement aurait toujours les sections alternantes.

Mais, en 1880, l'honorable monsieur avait changé de ton ; voici, d'après le *Globe*, ce qu'il a dit à London :

" Le prix des terres affectées aux chemins de fer dans les Etats limitrophes valent \$6.25 l'acre. Les terres concédées au syndicat devant être toutes de bonne qualité, propres à la colonisation ; et ce dernier ayant le droit de choisir tout ce qu'il trouvera dans une zone de 24 milles, à partir du chemin, le reste devant être pris dans la zone fertile, elles devraient valoir tout autant, l'acre, que celles affectées aux chemins de fer américains. En les estimant au bas prix, elles ne peuvent valoir moins de \$4.00 l'acre."

Mais, à la dernière session, les terres ne valaient que \$2.13 l'acre, et 80 pour cent du prix devait être absorbé par les frais de la vente. L'honorable le monsieur ajouta : " J'avertis Chambre que si ce projet est adopté, il aurait pour effet de créer des coteries de chemins de fer semblables à celles qui, aux Etats-Unis, ont tiré des fortunes immenses des taxes prélevées pour le transport des produits de l'Ouest." Après avoir lu ces discours de l'honorable monsieur, et entendu celui qu'il a prononcé ce soir, je crois que nous pouvons, nous, députés de la droite, renvoyer à celui qui est capable d'une telle inconscience, le stigmate ou les insinuations malhonnêtes qu'il peut avoir essayé d'infliger aux membres de cette Chambre dans les remarques que j'ai citées. Je crois avoir suffisamment prouvé par les paroles du chef de l'opposition, telles que rapportées dans les *Débats*, que le programme de l'opposition actuelle était de construire le chemin au moyen de subventions en argent ou de concessions de terres ; qu'il évaluait le coût de construction à une somme beaucoup plus élevée que ne le fait l'honorable ministre des Chemins de fer ; que son programme était de construire un chemin à bon marché, et qu'il estimait que l'exploitation d'un pareil chemin, une fois qu'il aurait été terminé coûterait entre \$6,750,000 et \$8,000,000 par année. Cependant aujourd'hui les honorables députés de la gauche ne veulent pas tenir compte des dépenses considérables que ce syndicat devra encourir pendant des années pour l'exploitation du chemin, en attendant que ces régions soient colonisées et pendant qu'ils porteront la construction de ce chemin jusqu'à la région colonisée. L'honorable chef de l'opposition a aussi dit que le prix moyen des terres du chemin de fer n'est que de \$2.12½ et les terres de préemp.

tion de \$1.75 l'acre, et que le Nord-Ouest est un champ stérile pour l'immigration. L'honorable député de Norfolk-Nord a émis la proposition suivante : " Que le Nord-Ouest est en somme un pays aussi stérile que celui que traverse le chemin de fer américain " Union Pacific," que l'on ne peut trouver dans tout le Nord-Ouest, au-delà de 95,000,000 d'acres de terres, et que la valeur des terres du chemin de fer n'est que de \$2.13 l'acre."

Il a aussi dit que l'immigration n'augmenterait point, et que l'on pouvait s'attendre à ne retirer des terres que de faibles revenus. L'honorable député de Lambton a dit qu'il était impossible de construire le chemin avec l'argent provenant des terres, et qu'il était convaincu qu'après avoir déduit les droits de la compagnie de la baie d'Hudson, les concessions gratuites, les réserves des sauvages et les terres des écoles, il était impossible au gouvernement de construire le chemin avec le produit des terres, mais que ce produit serait absorbé par les frais qu'entraînerait la colonisation du pays, tel que si le chemin était construit il faudrait que le peuple fournisse l'argent nécessaire à cette fin. L'honorable député de Gloucester (M. Anglin) était aussi d'avis que, par l'Acte de la Confédération, le Canada était obligé de construire le chemin jusqu'à l'océan Pacifique; que \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre ne suffisaient pas pour induire des capitalistes à se charger de l'entreprise. L'honorable député de Saint-Jean (M. Burpee) a dit aussi :

" Lorsque nous songeons à la nature improductive des travaux publics du Canada, et aux charges énormes qu'ils imposent au revenu du Canada, il nous est bien permis de nous demander quel sera pour notre revenu le résultat de pareilles taxes, lorsque le chemin de fer du Pacifique sera construit et exploité depuis le lac Supérieur jusqu'à Winnipeg, et depuis Winnipeg jusqu'à la Colombie anglaise. L'exploitation d'une pareille ligne, quand elle sera construite, coûtera des sommes énormes."

Les honorables députés de la gauche voudraient maintenant que le gouvernement construisit le chemin et encourût ces énormes dépenses. Parmi les objections qu'ils soulèvent contre cet arrangement, ils prétendent que la proposition aurait dû être soumise au peuple, qu'on aurait dû dissoudre les Chambres. Je ne connais rien dans notre constitution, qui justifie une pareille prétention. Je ne connais pas un seul cas dans l'histoire de l'Angleterre, où une question de cette nature ait été soumise au peuple. Je ne connais qu'un seul précédent, celui auquel les députés de la gauche ont fait allusion, et où une affaire qui aurait dû être soumise au peuple, ne l'a pas été. Je veux parler de l'union de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, et je considère que la plus grande tache pour la mémoire de Pitt c'est d'avoir permis qu'une semblable atteinte fût portée par ses minions contre la liberté d'un peuple. Mais, tout en affirmant que le parlement irlandais n'avait pas le pouvoir de voter sa propre mort, et que le projet d'union législative aurait dû être soumis au peuple, personne ne prétendra que ce parlement n'avait pas qualité pour entreprendre quelque grand projet destiné à améliorer la condition des affaires du pays.

Quand le projet de la confédération fut soumis à l'ancien parlement du Canada, l'honorable John Hillyard Cameron et l'honorable Matthew Cooks Cameron, aujourd'hui juge, demandèrent que la question fût soumise au peuple, et le seul réformiste qui les appuya fut le député de Wentworth-Sud (M. Rymal). Cette question impliquait un changement dans notre système et dans toutes nos relations politiques, et selon moi, était une de celles qui doivent être soumises au peuple. Mais bien qu'un seul de leurs amis ait voté l'appel aux électeurs en cette occasion, et sur une question impliquant des changements constitutionnels, les députés de la gauche prétendent aujourd'hui qu'une question purement commerciale, une question dont le pays s'est préoccupé depuis dix ans et dans trois élections générales successives, doit encore être soumise au peuple. Mais il y a plus : au moment où un seul réformiste se ralliait à la petite phalange des toriers qui voulaient que le projet de la confédération fut soumis au peuple, les réformistes de l'ancienne province du Haut-

Canada, aujourd'hui la province d'Ontario, étaient en grande majorité dans cette Chambre. Comme me le fait observer un honorable député, ils étaient au pouvoir et cela faisait une grande différence.

Le peuple s'est prononcé assez formellement sur cette question, et il désire que les travaux continuent avec toute l'activité possible. Inutile de manipuler les chiffres ou de mal représenter les faits, cela ne changera pas son opinion à ce sujet. Les résultats des assemblées que les honorables messieurs ont tenues dans tout le pays, l'absence de pétitions adressées à cette Chambre, en dépit des pressantes sollicitations du *Globe*, la défaite des honorables messieurs et leurs tentatives pour faire adopter des résolutions de non-confiance dans le gouvernement, dans quelques-unes des divisions électorales où ils ont la majorité, tout indique que le public refuse de contribuer à ramener ces honorables messieurs au pouvoir et qu'il est parfaitement d'accord avec le gouvernement lorsque celui-ci soumet un projet pour l'achèvement de la ligne le plus tôt possible.

Parmi les objections que l'on fait au contrat, il y a la création d'un prétendu monopole sur les terres, l'exemption de taxes et l'admission en franchise des matériaux de construction. Mais si le gouvernement eût continué les travaux, la position eût été la même; et le fait que l'exemption ne durera que vingt ans est la meilleure réponse à cette clameur concernant le monopole. La compagnie aura intérêt à vendre ses terres, car si elle n'amène pas de colons, l'exploitation de la ligne lui prouvera bientôt qu'elle s'est lancée dans une entreprise ruineuse. Des honorables membres de la droite ont prouvé que la compagnie gagnerait plus à vendre ses terres à bon marché, pour transporter ensuite les produits de ces terres, qu'en cherchant à créer un vaste monopole que les honorables députés de la gauche ont dépeint sous un aspect si terrible. Elle aura intérêt à vendre ses terres dans le délai fixé, pour éviter les taxes, parce qu'aussitôt que des provinces et des municipalités auront été organisées dans cette région, et que l'immigration affluera, la population pourra, sitôt le délai expiré, faire payer au syndicat sa quote-part pour les écoles, les hôtels de ville, les chemins et autres améliorations.

Les honorables messieurs de la gauche ont parlé de la politique nationale à ce propos et c'est vraiment chose touchante de les entendre déplorer toute brèche faite au mur solide qui entoure cette politique. Les larmes qu'ils versent sur l'admission en franchise des matériaux, affectent singulièrement les députés de la droite. Nous avons courte mémoire; nous avons oublié les discours qu'ils ont prononcés en 1879 et 1880 sur la question du tarif, et les larmes qu'ils versent à propos de la politique nationale, nous touchent singulièrement. Lorsque ces honorables messieurs adressaient la parole à des assemblées dans diverses parties du pays, ils ont oublié de dire au peuple que l'un des plus importants articles, entré en franchise pour le syndicat, est aujourd'hui exempt de droits. Les membres du syndicat qui, pour la plupart, sont des amis politiques des honorables messieurs de la gauche, connaissaient leur inconscience et ils ont exigé du pays des conditions tellement formelles que si, par malheur, ces honorables messieurs revenaient au pouvoir, ils ne pourraient surcharger de taxes les matériaux qui seront employés dans la construction de la ligne.

Quant à ce qui concerne cette exemption de droits, j'avoue franchement que j'aurais mieux aimé qu'on n'eût pas exempté ces matériaux des droits; personnellement, j'aurais préféré que les terres n'eussent pas été exemptées de taxes; j'aurais préféré qu'on n'eût pas restreint les taxes municipales; je voudrais que les clauses relatives aux prix de transport des marchandises, fussent plus claires. Mais, considérant le projet dans son ensemble, quand je suis appelé à choisir entre ce projet et un autre qui retardera de vingt ans les progrès du Canada, j'aime mieux accepter ce contrat, avec tous ses risques et restrictions, que de retarder le progrès du pays.

Les honorables messieurs, lorsqu'ils parlent de l'admission en franchise des matériaux, oublient de dire que les matériaux de première construction seront seuls exempts de droits. Ce sera une raison pour la compagnie de construire une bonne et solide voie et je crois que ce fait répond aux objections de l'honorable monsieur relativement au chemin. Il est impossible, on même temps, que la ligne soit d'un type inférieur et que l'introduction des matériaux en franchise soit une perte pour le pays. Les honorables messieurs de la gauche nous ont aussi parlé longuement du fait que la voie et les constructions de la compagnie sont exemptes des taxes municipales. Ils ont oublié de dire que près des deux tiers du chemin du Pacifique, lorsqu'il sera entièrement construit, traverseront des provinces actuellement organisées et qu'aucune loi pas-ée par cette Chambre ne peut empêcher ces provinces d'adopter les lois municipales qu'il leur plaira pour taxer la voie ferrée qui traverse leur territoire. Je ne suis pas sûr que le parlement fédéral puisse empêcher les nouvelles provinces qui seront créées, de s'occuper de cette question. Mais aurait-il ce pouvoir que, selon moi, mon honorable ami de Monck (M. McCallum) a suffisamment prouvé, l'autre soir, quelle somme insignifiante les municipalités retireraient des taxes qu'elles pourraient imposer aux sections du chemin du Pacifique qui les traversent. Le chemin de fer "Great Western" traverse plusieurs townships du comté que je représente, et, à l'exception de Windsor où la compagnie a des ateliers et un terrain d'un mille de long sur le bord du fleuve, les taxes perçues par les municipalités que traverse le chemin de fer, ne représentent qu'une bagatelle. C'est une perte de temps et une insulte à l'intelligence du pays de soulever des objections aussi futiles contre cette grande entreprise.

Quant au tarif de transport, les honorables messieurs de la gauche n'ont pas dit au peuple que le tarif que le syndicat pourra établir est de cinq pour cent moins élevé que celui que d'après l'Acte général des chemins de fer, les compagnies peuvent établir dans tout le Canada. Les honorables messieurs oublient ces petits détails. Ils représentent le pays sous un faux jour. Ils n'envisagent qu'un côté de la question. Ils demandent une discussion franche, honnête et complète; mais peut-on espérer, avant le jour du jugement dernier, une discussion franche, honnête et complète d'une question qui intéresse le parti des honorables messieurs de la gauche. L'an dernier, on a essayé d'alarmer les représentants de la province de Québec au sujet du tracé de la ligne; ils étaient sur le point de tomber dans les filets de l'oiseleur rusé qui dirige l'opposition. Aujourd'hui, on veut alarmer l'Ontario; cette province va se soulever d'un bout à l'autre; il faut obtenir justice pour l'Ontario. Les honorables messieurs de la gauche tiennent à l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Or, je me rappelle fort bien l'époque où leur véritable chef, écrivant dans son journal, blâmait, dans ce langage anglo-saxon si énergique qui lui était familier, la seule idée de l'embranchement du Sault Sainte-Marie. A cette époque, ils regardaient comme essentielle à notre existence nationale, la construction d'un chemin de fer traversant notre territoire. J'ai toujours cru qu'il nous fallait une voie ferrée non-interrompue, et la seule différence entre les honorables messieurs et moi, c'est que j'ai encore la même opinion. L'embranchement du Sault Sainte-Marie sera une très bonne spéculation; mais quand même il n'en serait pas ainsi, quand même le gouvernement jugerait à propos d'accorder une subvention à l'embranchement du Sault Sainte-Marie et du chemin de fer "Ontario Pacific Junction," je l'approuverais de tout cœur, dans l'intérêt de la province d'Ontario. Mais, M. l'Orateur, je crois que ce n'est pas le moment de forcer le gouvernement à développer son programme à ce sujet. Je ne crois pas qu'on doive profiter du moment où l'administration se trouve embarrassé pour lui arracher par la crainte ce qu'on ne pourrait jamais obtenir d'elle par la justice.

M. PATTERSON (Essex)

M. l'Orateur, le cri d'alarme jeté dans la province d'Ontario n'a été accueilli que par l'indifférence. La population d'Ontario n'est pas alarmée. Elle a toute confiance dans le chef de l'administration et elle est persuadée que tant que Sir John A. Macdonald sera au gouvernail, le navire de l'Etat ne court aucun danger.

La garantie de l'exécution du contrat est une autre question qui a vivement préoccupé les honorables messieurs de la gauche; mais ils ont eux-mêmes fourni la réponse à leurs objections. Le gouvernement a obtenu une garantie pleinement suffisante de l'achèvement des travaux. Mais supposons qu'il n'en soit pas ainsi, le fait que les honorables messieurs ne se montrent pas satisfaits de la garantie, mais expriment, en même temps leurs craintes que les membres du syndicat n'accumulent de vastes fortunes, ce fait prouve suffisamment que leur mécontentement et leurs craintes n'ont aucune raison d'être. Si l'entreprise est aussi avantageuse que les honorables messieurs de la gauche la représente, il n'y a aucun danger que le syndicat laisse les travaux inachevés. J'espère que l'entreprise sera pour eux, une source de profits; j'espère que les massieurs y feront de grandes fortunes, j'espère qu'en s'enrichissant eux-mêmes, ils procureront de grands avantages au Canada.

J'ai lu les discours des honorables messieurs de la gauche alors qu'ils étaient au pouvoir, alors qu'ils énuméraient les sacrifices auxquels le peuple doit se résigner paisiblement, — je veux parler de l'époque où le Cassandre de Huron Centre voulait imposer de nouvelles taxes au peuple. A cette époque, le mot "taxes" signifiait: "sacrifices acceptés avec résignation." Or, quand j'observe les énormes dettes qui pèsent sur les nations européennes, il me semble que la population du Canada doit s'estimer fort heureuse d'avoir si peu de taxes à payer. Dans plusieurs cas, les dettes des nations européennes ont été contractées pour faire la guerre, pour satisfaire l'honneur outragé ou pour satisfaire une violente envie d'agrandir ainsi un territoire. Le Canada a contracté sa dette uniquement pour accomplir, en paix, de grands travaux et activer son développement. Nos grandes et utiles constructions représentent l'actif qui balance la dette contractée pour les mener à bonne fin.

Pour évaluer la somme que coûtera cet immense chemin de fer, les honorables messieurs de la gauche attribuent aux terres les valeurs les plus diverses et les plus étonnantes. Les uns prétendent qu'elles valent \$4, d'autres \$5, et leurs calculs sont de véritables jeux de patience pour toute personne qui ne prétend pas être une machine à compter. Or, voici mon calcul: Nous avons déjà dépensé, ou nous allons dépenser pour construire les sections commencées par l'ancien gouvernement et continuées par le gouvernement actuel, une somme de \$28,000,000. Nous aurons à payer au syndicat la somme de \$ 5,000,000, à mesure que les travaux avanceront, soit un total de \$53,000,000. En outre, nous devons réserver, pour la compagnie, 25,000,000 d'acres de terres, et il nous reste 75,000,000 d'acres réservés par décision du parlement et qui, à \$4 l'acre, d'après les calculs de la gauche, représentent \$300,000,000. Comme je viens de le dire, nous avons contracté, pour cette entreprise, une dette de \$53,000,000. Même en déduisant des \$300,000,000, les frais de gestion et de vente de nos terres, si la différence ne suffit pas pour éteindre la dette de \$53,000,000, le ministre des Finances ferait mieux de céder immédiatement sa place à l'honorable député de Huron-Centre. Je crois que cette entreprise sera profitable, que non-seulement la ligne sera construite, mais que nous éteindrions notre dette actuelle à compte du Pacifique; que la construction de cette ligne, au lieu d'imposer de nouvelles charges aux provinces les plus anciennes de l'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Leur population n'aura jamais à payer un dollar de la subvention de \$25,000,000. Si, comme le prétendent les honorables députés de la gauche, les terres valent \$5 l'acre, 75,000,000 d'acres représentent \$375,000,000. Avant que nous ayons pu déchiffrer

les grands calculs de l'opposition, ces terres auront tellement augmenté de valeur que quelques-uns de ces honorables messieurs résigneront leurs mandats et demanderont instamment aux membres du syndicat de se les adjoindre, à titre d'anciens amis politiques.

Il me semble que c'est la faute des honorables messieurs de la gauche, si les arrangements avec le syndicat ne sont pas meilleurs. Je me représente fort bien l'entrevue du chef de l'administration et du ministre des Chemins de fer avec les membres du syndicat. Naturellement, ils s'efforcent d'obtenir le marché le plus avantageux pour le pays, de faire accepter et appliquer leur estimation de la valeur des terres du Nord-Ouest. M. Stephen et M. Angus leur répliquent; ils s'efforcent d'obtenir les meilleures conditions possible pour le syndicat: "Sir John, disent-ils, on nous a vanté votre langage persuasif; on nous rapporte que vous avez réussi à en imposer au comte de Beaconsfield;" — "Sir Charles, vos adversaires eux-mêmes admettent que vous avez l'imagination vive; nous ne pouvons accepter votre évaluation pour le moment; vous savez ce que M. M. Blake, Mackenzie et Charlton ont dit au sujet de la valeur des terres." Il en résulte que la compagnie demande moins de terres et plus d'argent, pour se garantir contre les pertes qu'elle pourrait faire sur la vente des terres auxquelles les chefs de l'opposition ont appliqué une si mince valeur, et les ministres sont obligés d'en venir aux termes qu'ils croient les plus avantageux pour le pays. Je tiens et je persisterai à tenir les honorables messieurs de la gauche responsables des conditions désavantageuses, des restrictions, des vices de détail que l'on trouve dans ce contrat. S'ils avaient un peu de patriotisme, ils seraient allés trouver le ministre des Chemins de fer pour lui dire: "Nous croyons que vos calculs sont justes et que les terres ont la valeur que vous leur attribuez." Je crois sincèrement qu'avec la moitié de la subvention en espèces et un peu plus de terres, nous aurions pu faire construire la ligne, et il est possible que les restrictions dont se plaignent les honorables messieurs, n'existeraient pas. Lorsqu'ils ont lâché la bride à leur imagination, pour faire du capital politique, en dépréciant nos terres et nos autres ressources, ils n'ont pas songé quel tort ils faisaient au pays. S'ils pensent que le peuple est une agrégation d'idiots et de bêtises qui ne savent pas juger de leurs prétentions, ils se trompent considérablement. Le niveau intellectuel et les connaissances de notre population la mettent à même de préparer aux honorables messieurs le châtement que leur mérite leur conduite. L'honorable député de Norfolk-Nord a eu l'audace de menacer l'honorable chef de l'administration des conséquences qu'entraînera, pour lui, cette mesure. Or, cet honorable monsieur et d'autres membres marquants de la gauche, sont les seules personnes responsables des clauses de contrat qui ne sont pas suffisamment avantageuses au pays.

Ces honorables messieurs semblent avoir oublié les dépenses que nécessiteront l'équipement et l'exploitation de la ligne. Ils ont oublié l'évaluation qu'en a faite le chef de l'opposition pendant la session dernière. Il évaluait à \$6,750,000 les frais d'exploitation de cette ligne. Or nous aurons, je crois, économisé, sous ce chef, une moyenne de \$7,000,000 par année et ce que rapportera ce montant capitalisé.

Les honorables messieurs de la gauche aiment les calculs et les proportions et je leur en ai donné assez pour les occuper toute la soirée. Il y a un autre point dont les deux côtés de la Chambre se sont vivement préoccupés autrefois, je veux parler de la manière de peupler le Nord-Ouest. Je crois que, sous tous les gouvernements, le système d'immigration n'a jamais parfaitement réussi. Les hommes employés comme agents étaient, d'un côté comme de l'autre, des favoris politiques, et n'ont guères fait autre chose que retirer leurs traitements. Nous avons un gouvernement monarchique et les émigrants, qui partent d'Europe pour l'Amérique, préfèrent se rendre aux Etats-Unis dont ils ont

entendu parler en Europe, beaucoup plus que du Canada, et dont la forme de gouvernement offre un contraste plus marqué avec les gouvernements sévères qu'ils viennent de laisser dans leur pays. Les compagnies américaines de chemins de fer ont aussi contribué beaucoup à attirer les immigrants. Je crois que l'an dernier, l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) a dit qu'elles avaient disposé de 180,000,000 d'acres de terres. Les compagnies auxquelles appartenaient ces terres constituaient autant d'excellents agents d'immigration. Je crois donc que le syndicat du Pacifique sera le meilleur agent que l'on ait jamais employé pour attirer les immigrants dans notre pays. Et quand même ces terres du Nord-Ouest ne nous rapporteraient pas un dollar en argent, l'immigration sera tellement nombreuse que la nouvelle population fournira un revenu suffisant pour couvrir la dette que nous aurons contractée.

Dans le cours de ce débat, j'ai observé que la gauche a fréquemment blâmé le ministre des Chemins de fer. Depuis quelques mois, cet honorable monsieur a été l'objet des médisances et des calomnies des journaux de l'opposition. Il a été l'objet de viles calomnies et d'insinuations encore plus viles qui ont reçu l'approbation tacite de l'honorable chef de l'opposition. L'honorable député de Huron-Centre (Sir Richard J. Cartwright) le Cassandre de son parti dans cette Chambre a employé, l'autre soir, à l'adresse de l'honorable ministre des Chemins de fer, un langage que je considère indigne d'un gentilhomme. Il a reçu mainte rebuffade de ce côté-ci de la Chambre, mais pas un mot de reproche de ses collègues. Je crois que l'honorable ministre a été le point de mire des traits envenimés de ses adversaires. Pourtant lorsque je compare sa carrière à celle des représentants qui l'ont attaqué, je trouve qu'il est de beaucoup leur supérieur. L'un de ceux qui l'ont attaqué est l'héritier d'un nom et d'une position également respectés au barreau; on pourrait dire qu'il est le pupille de la chancellerie et toutes les avenues lui sont ouvertes. L'autre possède une fortune et une position qui ne lui ont coûté aucun travail, je ne dis point qu'il n'aurait pu arriver par lui-même, mais il a trouvé sa position toute faite. Il avait aussi un droit héréditaire à une importante division électorale qu'il a trahie et qui l'a rejeté. Ces honorables messieurs ont eu des avantages que les circonstances ont refusé au député de Cumberland. La carrière de la vie a été beaucoup plus difficile pour lui que pour l'un ou l'autre de ses deux adversaires, ces radicaux amateurs, ces démagogues aristocrates dont nous avons entendu les clameurs au sujet des profits du syndicat. Aussi, M. l'Orateur, je pense comme le poète:

"The very best thing that the market holds forth,
As a fat speculation for lovers of pelf;
Is to buy them both up at the price they are worth,
And sell each at the price which he puts on himself."

Quant à l'honorable député de Cumberland, lorsqu'on écrira l'histoire calme et impartiale de cette entreprise de chemin de fer; quand le peuple pourra juger les généreux et intelligents efforts qu'il a fait pour accomplir cette entreprise dans les intérêts du pays, je suis persuadé qu'ils seront appréciés à leur juste valeur, bien qu'on ne puisse jamais les récompenser dignement, et que l'on pourra appliquer à l'honorable ministre des Chemins de fer, ces vers du poète lauréat d'Angleterre et comparer sa carrière à celle de l'homme qui est l'objet de ce poème:—

"Who breaks his birth's invidious bar,
And grasps the skirts of happy chance,
And breaths the blows of circumstance,
And grapples with his evil star;
Who makes by force his merit known,
And lives to clutch the golden keys,
To mould a mighty State's decrees,
And shape the whisper of the throne;
And moving up from high to higher,
Becomes on Fortune's crowing slope
The pillar of the people's hope,
The centre of the land's desire."

Ce sera d'après moi, un tribut justement digne du mérite de l'honorable député de Cumberland et, qui le vengera amplement des diatribes de l'opposition.

En deux ou trois occasions, l'honorable député de Norfolk Nord a voulu ternir la réputation du très honorable chef de l'administration, à propos de cette mesure. Je ne partage pas l'opinion de cet honorable monsieur à cet égard. Selon moi, le pays jugera que la construction de ce chemin de fer que les honorables messieurs de la gauche n'ont pu mener à bonne fin, mais qu'il aura accomplie, cette grande voie qui nous permettra d'ouvrir à des millions de colons, sera le digne couronnement de la longue carrière du premier ministre. Dans d'autres pays, nous avons vu "le cavalier, l'homme de sang et de fer" consolider des empires et agrandir des territoires; ici, nous avons vu le très honorable monsieur président à nos obstinées pendant nombre d'années, travailler à la prospérité du pays et agrandir son territoire sans verser une goutte de sang.

Il a toujours travaillé au développement du pays, depuis le jour où il devint premier ministre de l'ancienne province du Canada, qu'il trouva divisée par des querelles locales et des querelles religieuses, jusqu'au moment où il a pu soumettre à la Chambre le grand projet qui méritera l'approbation de tout le pays. Aucun autre homme d'Etat, dans aucun autre pays, ne peut se vanter, comme lui, d'avoir évité l'effusion du sang, l'établissement du régime militaire, tout en travaillant au développement paisible du pays aux destinées duquel il présidait. Avant de terminer leurs discours, les députés de la gauche font généralement appel à ceux de la droite, les invitant à songer aux intérêts du pays, à bien peser leur décision, leur rappelant que cette question est une de celles que chacun doit juger non au point de vue d'un parti, mais suivant ses convictions. Je demanderai, à mon tour, aux députés de la gauche qui ont aveuglément suivi leurs chefs dans toutes leurs variations politiques, de ne point se laisser guider comme un troupeau de bétail, mais d'agir en hommes vraiment libres. Je voudrais, M. l'Orateur, pouvoir espérer que de meilleurs conseils prévaudront parmi les députés de la gauche, et que dans leurs intervalles lucides, —ils reconnaîtront que la fabrication de dynamite politique est un amusement dangereux qui pourrait bien être fatal à ceux qui s'y livrent. Et s'ils désirent sincèrement la prospérité du pays, ils y contribueront non pas en dépréciant notre pays et en louangeant les autres à nos dépens, mais en s'unissant dans un commun intérêt, pour faire du Canada le grand empire du nord dans le nouveau monde, rang que notre pays est appelé à obtenir.

M. RINFRET. Je ne crois pas devoir laisser passer le débat qui se poursuit actuellement sur la question du Pacifique, sans faire quelques remarques. A cette période avancée de la discussion, lorsque les principaux orateurs ont pris la parole; —lorsque le sujet est pour ainsi dire épuisé, —je ne me propose pas d'occuper bien longtemps l'attention de cette honorable Chambre.

Ce n'est pas la première fois, M. le président, qu'il est question de faire construire le chemin de fer du Pacifique par un syndicat. Dès, 1871, il fut décidé que ce chemin serait construit au moyen d'octrois de terres et de subsides en argent. En 1874, lorsque l'honorable député de Lambton occupait le poste de premier ministre, il continua sur ce point la politique de ses prédécesseurs, et il offrit lui aussi de subventionner toute compagnie qui se chargerait de l'entreprise. Les deux partis politiques qui divisent cette honorable Chambre ont par conséquent concouru dans la même opinion sur cet important sujet. Et, si je combats aujourd'hui la politique des honorables messieurs qui siègent sur les banquettes du trésor, ce n'est pas sur le fait de confier à un syndicat la construction du Pacifique, c'est parce que le contrat que les syndics paraissent avoir imposé au gouvernement contient des clauses qui ne doivent pas être adoptées par le parlement du Canada, c'est parce que l'adop-

M. PATTERSON (Essex)

tion de ce contrat nous imposerait des charges énormes, et nullement en rapport avec les ressources du pays.

Je crois, M. le président, que nous ne trouverions dans cette honorable Chambre qu'un assez petit nombre de représentants disposés à accepter, sans murmures et sans aucune restriction, les conditions qui nous sont proposées par le syndicat. Et les appréhensions sont devenues tellement générales ont pris tellement d'importance que l'honorable ministre des Travaux publics a cru devoir plaider les circonstances atténuantes. En effet, il a présenté le contrat à cette honorable Chambre non pas comme un marché conclu entre deux parties libres mais comme un marché qui nous est imposé par un concours de faits que le ministère ne pouvait contrôler. Il a parlé entre autres faits de nos engagements envers la Colombie-Britannique.

Je crois, M. le président, qu'aucun membre de cette honorable Chambre ne peut mettre en doute les obligations que nous avons contractées envers la Colombie-Britannique. Lorsque la Colombie-Britannique consentit à faire partie de la confédération elle imposa comme condition première la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette condition fut acceptée. Mais alors, comme aujourd'hui, il y avait des appréhensions au sujet de cette gigantesque entreprise et, pour rassurer ses partisans —pout-être même dirai-je, pour décider le vote en faveur du gouvernement, Sir George E. Cartier dut faire adopter en même temps par le parlement du Canada un autre résolution par laquelle il s'engageait à ne pas augmenter les charges du pays pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Ainsi nous avons contracté dans le même temps deux obligations distinctes — la première envers la Colombie-Britannique de construire le chemin du Pacifique et l'autre envers la Puissance du Canada de ne pas augmenter le fardeau des taxes. Ces deux obligations ont été endossées par tous les ministères qui se sont succédé depuis 1871. En effet, l'honorable député de Lambton reconnut les obligations du gouvernement envers la Colombie-Britannique, mais d'un autre côté il passa à plusieurs reprises en cette chambre des résolutions qui réaffirmaient nos engagements envers la puissance du Canada, de ne pas augmenter le fardeau des taxes. A chacune des sessions du parlement actuel, l'honorable ministre des Chemins de fer s'est toujours appliqué à prouver que tout en remplissant nos obligations envers la Colombie Britannique, il n'augmenterait pas le fardeau des charges publiques. Il a prétendu, en effet, dans chacun des discours qu'il fit sur ce sujet, que la vente des terres du Nord-Ouest ferait plus que payer la dette énorme que nous contractions pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Je crois devoir différer complètement sur ce point avec l'honorable ministre, et je crois pouvoir prouver d'après les estimations que nous avons reçues jusqu'à ce jour, que la vente des terres seule n'éteindra pas cette dette, mais au contraire, qu'elle ne suffira pas même à en payer les intérêts, de sorte que si nous ne comptons que sur la vente des terres du Nord-Ouest la dette contractée pour l'exécution de cette grande entreprise, ne fera que s'accroître d'années en années.

L'honorable ministre des chemins de fer —a estimé à \$28,000,000 les dépenses faites jusqu'à ce jour sur le Pacifique — il inclut en cette somme, non-seulement les dépenses sur les sections qui sont terminées, mais aussi sur les sections actuellement sous contrat. Si nous ajoutons à cette somme les \$25,000,000, octroyés au syndicat — nous aurons la somme de \$53,000,000. Il faut ajouter à cela, pour arpentages et télégraphe, subsides au Canada Central et divers items une somme d'au-delà de \$7,000,000, faisant en tout \$60,000,000. Ces soixante millions de piastres coûteront par année — d'intérêt en y comprenant les frais d'administration — une somme d'environ \$3,000,000. Nous allons examiner maintenant, M. le président, si la vente des terres suffira à éteindre ce capital ou même à en payer les intérêts.

On a fait différentes estimations sur la valeur des terres du Nord-Ouest. D'après les règlements des terres de la

Couronne, présentés à la dernière session, les terres de chemins de fer étaient évaluées à un taux moyen de \$3.18 l'acre, et les lots affectés aux préemptions et *homesteads*, à une valeur moyenne de \$1.12. Ces évaluations ont été complètement changées cette année par l'honorable ministre des Chemins de fer. Comme il s'agissait de prouver à cette Chambre, qu'il ne donnait qu'une valeur de \$78,000,000 pour la construction du Pacifique, l'honorable monsieur était obligé, pour balancer, d'estimer les terres octroyées au syndicat seulement à \$1.00 l'acre. D'après cette estimation la valeur des terrains affectés aux préemptions et *homesteads* ne serait—en suivant les proportions établies par le règlement que je viens de citer—que de 43 cents l'acre—ou $\frac{1}{2}$ à peu près de la valeur des terres de chemins de fer. Je ne prétends pas que cette évaluation soit correcte—je ne l'invoquerai pas même comme base de mon argumentation, parce que je la trouve ridiculement basse.

L'honorable ministre des Chemins de fer dans le grand discours qu'il fit au mois d'avril dernier devant cette Chambre—estimait que d'ici à dix ans—nous aurions au Nord-Ouest une immigration très considérable et qu'il estimait à au-delà d'un demi-million. Ils estimait que ces immigrants achèteraient 21 millions d'acres de terre. Je crois qu'il a été alors prouvé hors de tout doute que ces estimations étaient de beaucoup trop élevées et que nous ne devons compter que sur un nombre d'immigrants beaucoup moins considérable. Tout de même—je veux bien supposer pour le moment que cette estimation soit correcte et qu'il se vende réellement dans le Nord-Ouest les 21,000,000 d'acres de terre. Les terres qui seront nécessairement les plus vendables, et qui seront probablement vendues les premières, seront les plus rapprochées du chemin de fer—les terres de chemin de fer octroyées au syndicat et les terres de la couronne divisées en *homesteads* et préemptions—et disposées par lots alternatifs avec les terres du syndicat. Il y aurait de vendu 10,500,000 acres du syndicat et 10,500,000 de terres de la couronne divisées en *homesteads* et en préemptions. Cette énorme quantité de terrains—qui occupent une étendue plus considérable que tous les terrains concédés de la province d'Ontario, ne rapporteraient à la couronne d'après l'estimation de \$1.00 l'acre faite par l'honorable ministre des Chemins de fer, pour les terres du syndicat, \$21,000,000 environ par acre pour les terres de la couronne—et ne donnerait en tout et par tout pour dix ans—que 41 millions de piastres environ. Mais je viens de dire M. le président que je ne veux pas prendre cette estimation comme base de mon argumentation parce que je la trouve ridiculement basse. Je prendrai l'estimation du département de l'intérieur qui donne une valeur moyenne de \$1.12 aux terres de la couronne consacrées aux préemptions et *homesteads*, et j'arrive au chiffre d'environ \$23,000,000—que nous devons retirer d'ici à dix ans pour toute vente de nos terres du Nord-Ouest d'ici à cette époque.

L'intérêt sur \$60,000,000 pendant la même période de dix années avec frais d'administration, s'élèverait à un montant de \$25,000,000 à \$30,000,000.—Si nous ne comptons que sur la vente des terres du Nord-Ouest pour le paiement de cette somme nous arrivons avec un déficit de pas moins de \$15,000,000; de sorte que la dette publique, loin de diminuer sera au contraire au bout de ces dix années de 75 à 80 millions de piastres, elle sera dans 20 ans de 90 à 100 millions de piastres, ou de 25 piastres par tête de la population ou d'environ 200 piastres par famille.

M. le Président, je ne crois pas que le parlement du Canada soit justifiable, en face des promesses faites en 1871, et renouvelées depuis à plusieurs reprises, d'imposer une dette aussi énorme et si peu en rapport avec les ressources du pays.

On a prétendu que la population du Nord-Ouest nous aiderait plus tard à payer ces taxes que nous nous imposons pour

la colonisation de cet immense territoire. Je crains beaucoup, M. le Président, que d'ici à un grand nombre d'années l'organisation de ces territoires nouveaux et les dépenses d'administration générale ne soient plus élevées que les revenus que nous pourrions en retirer, et que nous ne puissions d'ici à longtemps compter sur cette population pour nous aider à payer la dette énorme que nous contractons pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Je crois que le gouvernement aurait fait acte de patriotisme et qu'il aurait eu droit à la reconnaissance du peuple—si à la dernière session—il out calmé les appréhensions de ses propres partisans en adoptant les suggestions de l'honorable député de West-Durham. Je crois qu'il eût été de bonne politique de ne construire le chemin du Pacifique que lentement et seulement à mesure que le Nord-Ouest se fût colonisé. De ne le construire qu'au fur et à mesure que la vente des terres nous aurait fourni l'argent pour payer les dépenses de cette malheureuse entreprise. Par la construction lente du chemin nous aurions évité l'accumulation des intérêts sur des sections qui ne sont pas d'une utilité immédiate aux intérêts généraux du pays. J'ai voté contre la construction de la section ouest parce que je ne crois pas à son utilité immédiate. Je ne crois pas en effet que les intérêts généraux du pays demandent la construction de cette section avant que le Nord-Ouest soit colonisé. J'ai voté contre la construction immédiate de cette section parce que nous ne pouvons la construire sans augmenter considérablement les charges du pays. Je n'ai pas l'intention de revenir sur ce sujet qui a été discuté à la session dernière; mais, je crois devoir m'opposer à la section Est du Pacifique—ou section du lac Supérieur—pour les mêmes raisons qui ont justifié mon vote de la dernière session sur la section de la Colombie britannique. Je m'oppose donc à la construction immédiate de la section du lac Supérieur parce qu'elle entraînera des dépenses considérables dans un pays qui n'est pas habitable et parce qu'elle n'est pas du tout requise par les intérêts généraux du pays.

Je pense que le gouvernement suivrait une meilleure politique en subventionnant une compagnie pour la construction de l'embranchement du Sault-Sainte-Marie—en retardant pour un nombre indéfini d'années la construction de la section-est du Pacifique. L'embranchement du Sault-Sainte-Marie nous mettrait en communication directe avec le terminus du Northern Pacific Railway par les lignes actuellement en voie de construction entre Duluth et le Sault-Sainte-Marie, et en communication directe avec Winnipeg par les lignes qui existent aujourd'hui entre Duluth et cette dernière ville. Nous avons fait depuis nombre d'années des dépenses énormes pour la construction des canaux afin de mettre les villes du Canada, en rapports commerciaux avec les fertiles Etats de l'Ouest des Etats-Unis. Aujourd'hui, grâce aux chemins de fer du sud du lac Supérieur, nous n'aurions qu'à construire quelques milles de voie ferrée, dépenser deux ou trois millions de piastres pour nous donner sans restriction, sans compétition possible le commerce de un million et demi d'âmes occupant un des endroits les plus fertiles du monde.

Notre pauvre province de Québec depuis plusieurs années est dans une position financière alarmante; nous avons chaque année des déficits de plusieurs cent milles piastres. Je crois, M. le président, que le seul espoir qui nous reste de combler ces déficits repose sur les revenus de notre chemin de fer national, le Q. M. O. & O. Le gouvernement peut, avec une légère dépense fournir d'ici à deux ou trois ans à notre chemin de fer un trafic considérable qui nous donnerait des milliers de piastres et qui nous aiderait à solder nos dépenses provinciales tout en faisant beaucoup pour la prospérité commerciale de nos villes. Mais on a prétendu que l'embranchement du Sault se construirait par la force des choses et que ce qu'il nous fallait pour le moment c'était la construction de la ligne au nord du lac Supérieur afin d'assurer un débouché pour les produits du nord-ouest et pour

que ces produits passent par le Canada et non par les Etats-Unis. M. le président, si l'embranchement du Sault se construit, il n'y a aucune raison de construire la section Est du Pacifique parcequ'alors cette section sera complètement inutile. Quand au commerce du nord-ouest il n'y a qu'un endroit par où il puisse passer dans quelques années d'ici, c'est par Montréal. Il y aura en effet, d'après ce que je viens de dire, trois débouchés pour le nord-ouest : la section est du Pacifique, la navigation le lac Supérieur, et une ligne non interrompue de chemin de fer au sud du lac Supérieur. Les produits du nord-ouest partiront de Winnipeg par l'embranchement de Pembina jusqu'à Emerson ; seront transportés de là par le "St. Paul et Manitoba" et le *Northern Pacific Railway* jusqu'à Duluth ; de Duluth au Sault Sainte-Marie, par les voies ferrées actuellement en construction entre ces deux points.

La distance de Winnipeg à Montréal par ces deux lignes est exactement la même, il n'y a que 13 milles de différence. Le trajet par la navigation du lac Supérieur est d'une centaine de milles plus court. Le débouché offert par chacune de ces voies de communication est de quelques centaines de milles plus court que toute communication sur le territoire américain avec les marchés de New-York et de Boston. Les lignes au sud du lac Supérieur ont sur la section est du Pacifique l'avantage d'être un chemin de première classe, tandis que cette dernière, d'après les termes mêmes du contrat, ne sera qu'un chemin de troisième classe. Elle sera d'un entretien beaucoup facile en hiver. Pour se convaincre de cela, il n'y a qu'à considérer que le tracé du nord du lac Supérieur, est situé à deux degrés plus au nord que Québec. Ayant en outre l'avantage de passer sur un territoire habité, et devant avoir le trafic des plus fertiles Etats de l'ouest, elle aura beaucoup de fret et pourra, pour toutes ces raisons, transporter les produits et les différents articles de commerce à des prix beaucoup plus réduits. Il n'y a pas de doute que la section est ne pourra en aucune manière supporter la compétition. On s'expliquerait difficilement la politique du gouvernement, si l'honorable ministre des Travaux publics ne nous en avait donné la grande raison, celle qui prime toutes les autres, et qui est une raison purement sentimentale. En effet, l'honorable ministre, dans un mouvement oratoire disait il y a quelques jours à cette honorable Chambre : "Ce qu'il nous faut, c'est un chemin de fer canadien, et passant sur le territoire canadien." Le patriotisme a toujours sa place dans les affaires de ce monde, et je ne puis que féliciter l'honorable ministre d'avoir conservé à son âge autant d'enthousiasme. Je lui ferai remarquer, cependant, que le commerce, lui, n'a pas de nationalité. Le commerce, qui n'a pas le patriotisme de l'honorable ministre, suivra probablement la route qu'il trouvera la plus avantageuse, et cette ligne est incontestablement la ligne américaine au sud du lac Supérieur, et l'embranchement du Sault Sainte-Marie.

Ainsi, M. le Président la prospérité de nos chemins de fer canadiens, la prospérité de nos villes, les intérêts généraux de notre commerce, tout impose au gouvernement l'obligation de construire l'embranchement du Sault.

D'un autre côté, le mauvais état de nos finances, la dette énorme qui pèse actuellement sur le peuple du Canada et j'ajouterai même l'inutilité de la section est du Pacifique, tant qu'il y aura pas une population de un million à deux millions entre fort William et Selkirk, toutes ces considérations imposent au ministère le devoir impérieux de retarder la construction de la section est du Pacifique.

Je n'occuperai pas l'attention de cette Chambre sur les clauses du contrat qui ont été traitées au long par d'autres honorable messieurs. Je dirai seulement qu'il y a des petites clauses, toutes courtes, de quelques lignes qui renferment des millions. L'exemption de taxes sur tous les matériaux qui entrent dans la construction du chemin a été estimée à une dizaine de millions. L'exemption sur les terres du syndicat de toutes taxes, municipales, scolaires, fédérales

M. RINFRET

et locales, peut-être estimée à un demi-million de piastres par année : faisant pour vingt ans quelques vingt millions de piastres. C'est, en tout, une vingtaine de millions qui prennent très peu de place dans le contrat.

Mais il est une autre clause d'une grande importance, en ce sens qu'elle tend à établir dans le Nord-Ouest un état social qui a été condamné dans des circonstances antérieures non-seulement par le parti libéral, mais aussi par le parti conservateur de ce pays. En effet, la cession des terres au syndicat, sans réserves, sans aucune restriction établira infailliblement au Nord-Ouest le règne des grands propriétaires, Les vétérans de notre politique canadienne qui ont combattu pendant des années pour l'abolition de la teneur seigneuriale, regretteront la position que le ministère fait aux habitants du Nord-Ouest. Depuis l'abolition de la teneur seigneuriale, le parti conservateur a toujours disputé au parti libéral dans la presse, et sur les hustings l'honneur d'avoir délivré le peuple de la province de Québec de ce reste de féodalité. Je suis surpris de voir le même parti politique, les mêmes hommes, qui nous ont disputé cette honneur, faire sur ce point une abdication complète des principes qu'ils professaient alors ; je suis surpris de les voir établir parmi les colons du Nord-Ouest qui seront des sujets britanniques comme nous, des compatriotes, un état social qui a été condamné autrefois dans le Bas-Canada par toute la population sans distinction de partis politiques. Je m'opposerai donc au contrat actuel parce qu'il tend à établir, dans le grand Nord-Ouest du Canada, un état social nullement en harmonie avec les principes professés jusqu'ici, non-seulement par le parti libéral mais aussi par le parti conservateur du Canada.

Je regrette que le gouvernement ne se conforme pas à l'opinion publique qui demande la construction de l'embranchement du Sault, comme étant un moyen d'augmenter considérablement la prospérité du pays.

Je m'oppose au contrat du gouvernement avec le syndicat, parceque, outre les octrois de terres, il impose au pays une dette de soixante millions de piastres qui ne sera pas éteinte par la vente des terres du Nord-Ouest, mais au contraire qui ne fera que s'accroître.

Je crois qu'il est imprudent d'imposer cette nouvelle charge à un pauvre pays comme le nôtre dont la dette s'élève déjà à au-delà de quarante piastres par tête.

Je crois que nos ressources ne sont pas suffisantes pour faire face à cette augmentation considérable de la dépense publique. En effet, depuis un grand nombre d'années, nous avons eu des déficits continus qui se sont élevés pour la dernière année fiscale à près de 2,000,000 de piastres.

Quelques-uns des honorables membres de l'autre côté de la Chambre ont annoncé un surplus pour l'année courante. C'est une bonne nouvelle ; mais devons-nous nous en réjouir lorsque nous considérons que ce surplus n'est obtenu qu'en chargeant d'impôts les premières nécessités de la vie, en imposant des taxes énormes sur tous les articles que le cultivateur et l'ouvrier doivent nécessairement acheter et qui augmentent pour chaque famille de cultivateurs les dépenses de \$20 à \$25 par année ?

Devons-nous nous réjouir, quand ces charges trop lourdes forcent nos compatriotes à fuir le pays ; lorsque nous voyons défiler devant nous comme un cortège funèbre des milliers de familles qui vont perdre leur santé et quelquefois leur vie dans les manufactures américaines ?

Si nous pouvons espérer des surplus, tant mieux. Mais n'en abusons pas pour enlever des millions dans les montagnes de la Colombie britannique, dans les déserts et les rochers qui bordent le lac Supérieur. Si nous avons des surplus, profitons-en, pour diminuer les charges publiques ; payons notre dette ; diminuons les impôts et nous réussirons peut-être par une sage économie des deniers publics à retenir au pays quelques-uns de nos frères et de nos amis qui s'en vont.

M. GIGAUT. Le comité me permettra de dire quelques mots en réponse au discours prononcé par le député de Lotbinière.

Les principales objections de cet orateur au contrat actuel sont que la route du Sault Sainte-Marie aurait dû être choisie et que les ressources du pays ne permettent pas la construction immédiate du chemin de fer du Pacifique. Je me permettrai de lui rappeler les paroles prononcées l'an dernier par le député de D'Islet (M. Casgrain), l'un des principaux membres du parti libéral dans la province de Québec et nous pouvons dire, un des chefs de ce parti. Ce député, parlant du Sault Sainte-Marie, le 10 mai 1880, se servait de ces expressions :

"In winter as well as in summer, you will have to take the shortest cut and go by the American railways to St. Marie. Your railway to that point will be tapped all along the route, the through freight being next to nothing."

Comme on le voit, cet honorable député prétendait que le fret direct serait presque nul, si on adoptait cette route. Cependant le député de Lotbinière vient de se déclarer en faveur de cette voie, lorsque le député de L'Islet prétendait l'an dernier que ce serait le moyen d'empêcher le trafic de se diriger du côté de la province de Québec et des provinces maritimes. Voilà comment nos représentants libéraux s'occupent de nos intérêts. Cette inconséquence ne m'étonne guère. Nous sommes accoutumés à de pareilles inconséquences de la part des députés libéraux.

Bien plus, dans un manifeste que le député de L'Islet vient d'adresser aux libres et indépendants électeurs de son comté, il se prononce ouvertement en faveur de la route par le Sault Sainte-Marie; si ces électeurs lisent le discours prononcé à la dernière session par l'honorable représentant contre cette même voie, ils découvriront qu'il entretient des idées confuses et contradictoires sur la question du chemin de fer du Pacifique.

Le député de Norfolk-Nord (M. Charlton), dans le discours qu'il a prononcé il y a quelques instants, disait qu'il aurait été heureux d'adopter le projet du gouvernement si il était favorable au pays; il était prêt, disait-il, à mettre de côté l'esprit de parti pour servir les intérêts du pays; mais en faisant une guerre acharnée au contrat actuel ainsi qu'à la politique nationale, les libéraux agissent contre les intérêts de leur parti et du pays, et ils se rendent de plus en plus impopulaires. Les élections partielles que nous avons eues prouvent que le peuple est parfaitement satisfait de la politique actuelle; et que le parti de l'opposition en continuant à combattre ces mesures tout à fait nationales et patriotiques du gouvernement actuel ne fait qu'augmenter son impopularité parmi les habitants du Canada.

Le député de Lotbinière croit que la vente des terres de la Couronne ne paiera pas le coût de construction du chemin de fer du Pacifique. En émettant cette opinion, il est loin de s'accorder avec des affirmations faites par le député de Durham-Ouest (M. Blake), le député de Norfolk-Nord (M. Charlton) et plusieurs des membres éminents du parti libéral. Le député de Durham-Ouest n'a-t-il pas prétendu que nos terres publiques valaient au-delà de quatre piastres l'acre, ce qui donne une valeur immense aux cent millions d'acres de terre que le gouvernement avait réservés pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Parlant du projet du gouvernement et des efforts qu'il avait faits pour construire ce chemin, le député de Lambton (M. Mackenzie) disait le 10 mai 1879 :

"We signally failed in obtaining one single offer (there was one imperfect offer made) for the construction on those terms, which were the grant of 20,000 acres and \$10,000 cash, per mile, with a guarantee of 4 per cent upon such balance as might be represented as necessary. No terms could be more explicit; it would be difficult to mention terms more favorable, and yet the hon. gentleman seems to expect, by his speech, that the colonisation scheme, with the 100 millions acres instead of the 60 millions acres and 30 millions current money, is somehow or other to succeed in getting the road built."

On sait que l'honorable député de Lambton prétendait que cent millions d'acres de terre n'étaient pas un montant

suffisant pour assurer la construction du chemin de fer du Pacifique et nous donnons beaucoup moins par les résolutions qui nous sont soumises. Le syndicat ne recevra que 25 millions d'acres de terre qui, retranchés des 100 millions destinés à la construction de ce chemin, laissent entre les mains du gouvernement 75 millions d'acres de terre, et ces terres, au taux de \$1 l'acre, d'après l'estimation faite par le chef de l'opposition, rapporteraient au trésor fédéral une somme de 300 millions de dollars, un montant suffisant pour construire le chemin de fer du Pacifique et payer toute la dette publique du gouvernement du Canada. En face de ces chiffres, basés sur les calculs de son chef, comment le député de Lotbinière peut-il prétendre que les ressources du Canada ne permettent pas la construction de notre grande voie ferrée? Et il ne faut pas oublier qu'une augmentation de population dans le Nord-Ouest aura aussi pour effet d'augmenter nos revenus provenant des droits de douane et d'accise.

Nous pouvons dire que la discussion sur le contrat qui nous est soumis a eu au moins l'avantage de faire dire au parti libéral quelque chose de bon en faveur de leur pays.

Jusqu'à l'an dernier, le parti de l'opposition n'a cessé de décrier la Canada et notre crédit; ils n'ont cessé de prétendre que nos terres publiques ne valaient rien et que la construction du chemin de fer du Pacifique serait la ruine du Canada. Ils allaient même jusqu'à dire que le fait seul d'entretenir et d'exploiter ce chemin, nous conduirait à la banqueroute. Si les membres de l'opposition voulaient être conséquents avec eux-mêmes, ils seraient heureux aujourd'hui de voir une compagnie se charger non-seulement de la construction mais aussi de l'exploitation de ce chemin. Le député de L'Islet devrait se rappeler que dans un discours fait l'année dernière, après avoir évalué le coût annuel de l'exploitation de ce chemin à 8 millions de dollars il ajoutait :

"I will assume the largest possible return [from its working and yet predict that the Dominion will not be able to maintain it."

Est-ce que cet honorable député, ainsi que ceux qui l'ont applaudi, ne devraient pas être les premiers à féliciter les ministres de ce qu'ils ont présenté une mesure qui va enlever au Canada cette charge si lourde, si ruineuse d'exploiter ce chemin. Dans son désir de critiquer, l'honorable député de L'Islet n'est pas disposé à prendre la même attitude que l'an dernier. Après avoir prédit que le pays allait être ruiné seulement par l'exploitation de ce chemin, il vient aujourd'hui essayer de faire croire à cette Chambre et au public que l'exploitation du chemin fera des millionnaires des membres du syndicat. A-t-on jamais vu pareille contradiction dans un espace de temps aussi court? Devons-nous traiter cette question comme des enfants, ou bien comme des législateurs sérieux qui ont à cœur les intérêts du pays?

Supposons maintenant pour un moment que les conditions du contrat ne sont pas aussi avantageuses qu'elles auraient pu l'être, sur qui devons-nous en rejeter la responsabilité? N'est-ce pas la faute de ces hommes qui ont toujours prétendu que nos terres publiques ne valaient rien? N'est-ce pas la faute des hommes qui ont affirmé que l'exploitation de ce chemin serait la ruine du Canada?

En présence de pareilles affirmations faites par des législateurs canadiens qui sont censés connaître notre pays et nos ressources, qui sont censés connaître le trafic qui découlerait de ce chemin, il était tout naturel pour les membres du syndicat d'exiger des conditions qui, dans leur opinion, devaient les garantir de la banqueroute prédite par le parti de l'opposition. Cependant je prétends que les termes et les conditions du contrat sont tout à fait acceptables et mêmes plus avantageux que ceux que le député de Lambton ait jamais songé à obtenir. Pour arriver à cette conclusion nous n'avons qu'à lire le discours que cet honorable député a prononcé et que j'ai cité il y a quelques instants. Quand

on voit l'honorable député de Durham-Ouest, déclarer que nous avons 250,000,000 d'acres de terre arable dans le Nord-Ouest, et lorsqu'il évalue nos terres dans cette région à \$4 l'acre, nous devons avouer que le Canada occupe une position très enviable et que nous sommes en état de faire face aux dépenses nécessaires pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Une des principales objections du parti libéral à la politique nationale, lorsque nous l'avons adoptée était que notre population était trop peu nombreuse pour créer un marché national pour les produits de nos manufactures. "A quoi sert-il, disait-on, de créer une industrie nationale, lorsque nous avons un nombre si restreint de consommateurs."

Quel sera le résultat de la politique suivie par le gouvernement actuel? N'aura-t-il pas pour effet de coloniser le Nord-Ouest et d'augmenter considérablement notre population? Est-ce qu'une forte population dans le Nord-Ouest ne donnera pas une grande impulsion à notre crédit et à nos industries et ne sera pas de nature à créer un bon marché local pour les produits de nos usines situées dans l'Est. Cet état de choses servira à faire disparaître une des principales objections que les libéraux avaient à la politique fiscale du gouvernement et ils devraient s'en réjouir. Lors même que nous n'aurions pas contracté envers la Colombie anglaise l'obligation de construire le chemin de fer du Pacifique, nos propres intérêts nous pousseraient à construire ce chemin, afin d'augmenter notre richesse individuelle et publique.

Dans son manifeste, le député de L'Islet déclare aussi qu'il s'oppose au contrat actuel :

"Parce que tous les Parlements élus depuis la Confédération ont affirmé en principe qu'elle ne se ferait qu'en autant qu'elle n'imposât aucune taxe additionnelle sur le peuple."

Quel est le premier parti politique, M. le président, qui a imposé au peuple des taxes nouvelles afin de pourvoir à la construction du chemin de fer du Pacifique? Qu'on lise la correspondance qui a eu lieu entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais et on verra que les membres de l'administration Mackenzie déclaraient qu'ils avaient imposé \$2,000,000 de taxes additionnelles afin de réussir à construire ce chemin! Et cependant on vient dire aujourd'hui que l'on ne doit pas exécuter cette entreprise parce que ce serait imposer de nouvelles taxes pour parvenir au but que l'on se propose. D'ailleurs le projet du gouvernement ne nécessitera aucune taxe nouvelle et nous met dans une position beaucoup meilleure que si le gouvernement était obligé lui-même de construire et exploiter ce chemin.

Quand on examine toutes les contradictions des membres de l'opposition, on ne peut revenir de son étonnement. En même temps on ne doit pas être surpris du peu de popularité dont le parti libéral jouit aujourd'hui parmi les électeurs du Canada. Les électeurs savent reposer leur confiance sur des hommes sérieux, qui ont une politique arrêtée; or, quand on voit les chefs du grand parti libéral changer d'idée, changer de principes d'une année à l'autre sans jamais avoir de politique arrêtée sur les questions les plus importantes du pays, il est tout naturel que les électeurs perdent toute confiance en un semblable parti. Quant à moi, quoique je représente un comté qui a toujours été considéré comme une forteresse du parti libéral, je crois qu'il est de mon devoir de supporter le contrat qui nous est soumis et, en agissant ainsi, je pense que je servirai non-seulement les intérêts de mes commettants, mais aussi ceux du pays en général. Je suis convaincu de l'utilité des voies de communication et voyant que le Canada est un jeune pays dont les ressources ont besoin d'être développées, et étant persuadé que les voies de communication sont absolument nécessaires pour développer les ressources naturelles d'un pays, je suis en faveur de toute mesure que nos finances peuvent autoriser et qui peut contribuer à nous doter de telles voies faciles, rapides et économiques. Je suis en faveur de la construction du chemin de

M. GIGAUT

fer du Pacifique, parce que j'en attends les résultats les plus satisfaisants. Je trouve la politique fiscale et la politique des chemins de fer du gouvernement actuel tout à fait acceptables. Ces deux politiques se complètent l'une l'autre. Comme je le disais tout à l'heure, l'une des principales objections contre la politique nationale était que notre population n'était pas assez nombreuse, mais en favorisant la colonisation du Nord-Ouest par la construction de chemin, nous arriverons à avoir une population plus nombreuse; il y aura une demande plus considérable pour les produits de nos établissements industriels, le commerce sera plus actif, et la prospérité ira toujours en augmentant dans notre jeune et aimé Canada.

M. LONGLEY propose l'ajournement du débat. Le comité lève la séance et fait rapport.

La Chambre reprend sa séance, et, à 12.05 a. m. la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI, 10 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PRÉSENTATION DE BILLS.

Les bills suivants sont respectivement présentés et lus la première fois.

Bill (No. 13) à l'effet de constituer légalement la Cie du chemin de fer du Sud-Est.—M. Schultz.

Bill (No. 14) à l'effet de constituer légalement la Cie du chemin de fer de Westbourne et du Nord-Ouest.—M. Cameron (Victoria.)

Bill (15) à l'effet de constituer légalement la Cie d'assurance contre le feu Métropolitaine, du Canada.—M. Beaty.

Bill (No. 15) ayant pour objet d'expliquer et de modifier l'acte autorisant le transfert de l'embranchement de Windsor, du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse à la Cie du chemin de fer des comtés de l'Ouest.—M. Cameron (Victoria.)

LE CONTRAT ONDERDONK.

M. DECOSMOS. Quelle est la valeur estimée des travaux exécutés, en vertu du contrat passé avec A. Onderdonk ou ses ayants-cause, sur le chemin de fer du Pacifique canadien, entre Emory et la traverse de Savona, lac Kamloops, jusqu'au 1er décembre 1880; et quelle somme d'argent a été payée à A. Onderdonk ou ses ayants-cause, à compte des dits travaux, jusqu'au 1er décembre, 1880, et après?

Sir CHARLES TUPPER. La valeur estimée des travaux exécutés jusqu'au 31 décembre 1880, est de \$408,506; ce montant a été payé moins dix pour cent retenus comme garantie.

CONTRATS SUPPLÉMENTAIRES DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. BLAKE. Le syndicat et le gouvernement ont-ils pris quelque mesure concernant la conclusion de quelque contrat nouveau ou supplémentaire se rapportant au chemin de fer du Pacifique canadien? Et, si tel est le cas, quand sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre?

Sir CHARLES TUPPER. Aucun arrangement n'a été conclu entre le syndicat et le gouvernement relativement à quelque contrat nouveau ou supplémentaire se rapportant au chemin de fer du Pacifique canadien.

PRÉSENTATION DE BILLS D'INTÉRÊT PUBLIC.

M. BLAKE. Avant que la Chambre procède aux ordres du jour, je désire présenter une observation. J'ai compris que le changement introduit dans notre pratique parlementaire à la dernière session, du consentement unanime de la Chambre, savoir que les bills d'intérêt public devaient figurer séparément sur l'ordre du jour, ne devait pas nuire, au droit que possèdent les membres de cette Chambre quant à la période où ils peuvent présenter des bills d'intérêt public. On a cru que pour l'avantage général, il serait mieux de les inscrire sur l'ordre du jour, afin que nous puissions savoir le jour où l'avis a été donné et le jour où ils seront appelés. Jusqu'à présent ils ont figuré dans la catégorie des motions et par conséquent ils faisaient partie des affaires de routine. Il m'est difficile de comprendre pourquoi, en les plaçant sous un titre spécial, nous les appelons après les affaires de routine. Il me semble que ce n'est pas là le résultat que se proposaient les honorables députés en acceptant le nouvel arrangement. J'en appelle à l'honorable monsieur, afin de savoir de lui si oui ou non son interprétation est exacte. Les affaires publiques souffriraient si on ne pouvait présenter de bills d'intérêt public, tant que cette règle générale sera en vigueur. Comme ces bills ne demandent en général que peu ou point d'explications, ils pourraient parfaitement figurer sous l'en-tête des affaires de routine.

Sir JOHN A. MACDONALD. Si ce principe était admis nous ne pourrions nous conformer à la règle adoptée, l'autre jour, par la Chambre, établissant qu'immédiatement après les affaires de routine, les ordres du gouvernement devaient être pris sous considération. Si je ne me trompe, la présentation d'un projet de loi demande deux jours d'avis, et par conséquent la présentation régulière des bills, si l'on veut se conformer aux règlements, doit être précédée d'un avis de motion.

Lorsque j'ai présenté cette motion, il y a quelques jours, c'était dans le but bien établi de prévenir toute discussion qui pourrait être soulevée après la communication des affaires de routine. Je croyais que mon honorable ami était d'avis que nous devions permettre les interpellations, mais que ce devait être la seule partie de l'ordre du jour qui eût préséance sur la discussion du contrat.

M. BLAKE. La proposition que j'ai faite ne s'applique pas aux bills, pour la raison que j'ai mentionnée. Je crois que l'honorable ministre est dans l'erreur en plaçant la présentation des bills au rang des avis de motion. Les bills ont toujours été présentés sous forme de motions, et le seul changement que nous ayons introduit, à la dernière session, est celui qui consiste à les faire figurer sur l'ordre du jour afin d'indiquer la date de leur présentation. Cette modification n'a eu lieu que la session dernière; toutefois il me semble qu'elle fait encore partie de notre routine parlementaire.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer les résolutions proposées, octroyant la somme de vingt-cinq millions de piastres, et affectant vingt-cinq millions d'acres de terres, dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux conditions du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à la Chambre par un message de Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 décembre.

M. LONGLEY. Les résolutions soumises à la Chambre ont donné lieu déjà à une si longue discussion que je croirais inutile de faire entendre de nouvelles remarques. Mais comme il a été admis que la discussion devait se prolonger encore quelques temps, je crois devoir exercer le privilège que je possède comme membre de cette Chambre, en présentant quelques observations. Je n'ai nullement la prétention de croire que mes faibles lumières pourront faire

naître un jour nouveau sur la question. Il me semble qu'on en a dit assez pour convaincre tout esprit non prévenu que la proposition soumise à la Chambre doit recevoir l'appui sincère du Parlement. Lorsque l'union des quatre provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse s'est accomplie, j'ai compris qu'elle avait pour but d'ajouter province après province, jusqu'au moment où l'Amérique britannique du nord se trouverait transformée en une vaste confédération.

Pour atteindre ce but, peu après l'accomplissement de l'union susmentionnée, toute la terre de Rupert fut achetée moyennant une somme considérable—somme beaucoup trop élevée aux yeux de plusieurs députés qui n'ont pas voulu, récemment, lui reconnaître cette valeur, mais que les auteurs de la Confédération ne trouvaient pas si extravagante. En tout cas, il importait beaucoup d'acquiescer ce vaste territoire. Cette acquisition était importante au point de vue de l'extension de notre domaine. Elle était surtout importante en vue du fait que nous aurions alors en notre possession une garantie assurant la liquidation finale de la dette que nous avions à encourir pour unir, par des liens de fer, toutes les provinces. Il y a environ dix ans que des résolutions furent présentées en parlement à l'effet d'incorporer la Colombie anglaise dans l'union existant alors, et, en même temps, était soumise une proposition de construire un chemin de fer entre le lac Nipissingue et la côte de l'océan Pacifique. Considérant l'état du pays il y a dix ans, cette entreprise était bien de nature à intimider même ceux qui en avaient pris l'initiative. Mais, à mon avis, le projet d'unir seulement quatre provinces de l'Amérique britannique du nord eût été un objet de bien peu d'importance, si l'on n'avait pas eu l'idée de les unir toutes dans un avenir prochain. Une condition indispensable de l'union des quatre provinces était la construction du chemin de fer Intercolonial. C'eût été une entreprise vaine que d'unir quatre provinces couvrant une vaste étendue de territoire, sans leur fournir les moyens de communiquer entre elles. Voilà pourquoi, dès l'origine du projet du chemin de fer du Pacifique, j'ai vu que l'on devait incorporer la Colombie anglaise dans l'union et construire le chemin de fer du Pacifique, si vaste et si ardu que fût cette entreprise; et aujourd'hui que nous entrevoyons de plus près que jamais l'accomplissement de cette œuvre gigantesque, j'oserai dire que depuis que l'honorable ministre des Chemins de fer nous a donné son évaluation, pendant la session dernière, si nous n'avions pas eu un meilleur plan, le gouvernement aurait pu continuer et achever la construction. Mais, dans le cours des événements, nous avons été assez heureux pour qu'on nous fasse une proposition que nous allons examiner avec honnêteté et franchise et en hommes d'Etat.

Je ne me propose pas de critiquer toutes les observations que l'on a fait valoir contre le projet. Mais on me permettra de dire que j'ai été plus que surpris d'entendre des députés qui comprennent cette question beaucoup mieux que moi, se permettre tant de faux calculs et de fausses représentations. On a dit, en premier lieu, que les réserves de terres seraient, pour toujours, exemptes de taxes; en second lieu, que tous les matériaux requis pour la construction de la ligne, seraient admis en franchise; puis on a fait dix, douze, peut-être vingt autres assertions qui n'étaient aucunement fondées. La nécessité de recourir à tant de fausses représentations est, selon moi, le meilleur moyen d'apprécier la valeur de ces objections. Or, selon moi, la principale question que nous avons à examiner est celle-ci: La proposition actuelle est-elle plus avantageuse, au point de vue financier, que toute autre proposition antérieure? Elle l'est très certainement. Nous savons combien d'évaluations différentes on nous a fournies, mais les propositions actuelles nous indiquent, d'une manière précise, ce que coûtera l'entreprise. Presque tous les membres de cette assemblée se rappellent que la première évaluation de l'entreprise du Pacifique était de \$105,000,000. Cette évaluation fut dressée un peu avant le bill de 1873 qui,

je le présume, était basé en grande partie, sinon entièrement, sur l'évaluation mentionnée. Aux termes du projet de 1873, la construction du chemin du Pacifique aurait coûté, en chiffres ronds, \$85,000,000. Aux termes du bill de 1874, nous devons fournir une subvention de \$48,947,000, en espèces, et une subvention de \$55,940,000, en terres, soit un total de \$104,887,000. Ainsi que je viens de le dire, il me semblait alors, comme membre de cette assemblée, et n'ayant pas beaucoup étudié la question, que le gouvernement pourrait continuer et achever la construction de la ligne, si un meilleur plan ne se présentait pas. Mais aujourd'hui, on nous soumet un plan meilleur, et je le déclare, sans hésitation, c'est un plan qui nous économisera des millions, selon l'idée que je m'en suis formée. D'après le projet actuel, l'entreprise coûtera \$78,000,000.

Maintenant établissons une comparaison. L'estimation actuelle est de \$27,000,000 moindre que la première, et de \$7,000,000 moindre, en chiffres ronds, que l'estimation de 1873. Elle est de \$27,000,000 au-dessous de l'estimation de 1874, si le bill alors adopté, eût été mis à effet, ou si quelque entrepreneur eût voulu se charger de construire la ligne. Elle est même \$7,000,000 au-dessous de l'estimation que l'honorable ministre des Chemins de fer nous a soumis l'hiver dernier. En prenant la moyenne de ces quatre propositions, nous trouvons que, grâce au projet actuel, nous économiserons une moyenne de \$17,000,000.

Mais on nous dit que nous donnons aux terres une valeur beaucoup trop faible et c'est là que réside la difficulté de calculer les avantages du projet actuel. Depuis un an, les terres du Nord-Ouest ont augmenté en valeur d'une manière surprenante.

Sir CHARLES TUPPER. Depuis huit mois.

M. LONGLEY. Il n'y a pas plus de trois mois que nombre d'hommes qui évaluent aujourd'hui ces terres à \$3.18 l'acre, n'auraient pas voulu en offrir \$1. Je citerai à ce propos l'opinion du chef de l'opposition en 1879. Cette opinion a été citée plusieurs fois, mais il est bon de la répéter, et, s'il est possible, de la faire pénétrer dans tous les esprits :—

“ Il a toujours été fort difficile, en Canada, de développer la colonisation, même lorsque le gouvernement cédait les terres gratis. Il est encore plus difficile d'envoyer des colons dans un territoire éloigné, à l'ouest, où ils rencontrent non-seulement les difficultés que présente un pays nouveau, et qui, bien que d'une nature différente, ne sont pas moins nombreuses que celles qui attendent nos colons dans nos terres à bois. Au Nord-Ouest, l'hiver est long, le bois et autres matériaux de construction manquent presque entièrement et il n'y a pas de moyens de transport. Nous devons donc bien comprendre que si nous devons coloniser cette région, ce sera en dépensant de fortes sommes pour aider les colons à s'y rendre et en leur cédant gratuitement des terres du moment où ils seront arrivés.”

Ainsi, d'après l'honorable monsieur, nos terres sont sans valeur et il faudrait une forte somme pour induire des colons à se rendre dans cette région. En d'autres termes les £300,000 sterling payés pour la terre de Rupert, sont de l'argent perdu. Je crois qu'il ne faut pas une intelligence extraordinaire pour constater ce fait. Mais je suppose que les terres valent \$2 l'acre. En cédant 25,000,000 d'acres à ce prix, nous aurions eu à fournir, d'après le projet de 1873, non pas \$85,000,000, mais \$139,400,000, composés comme suit : \$30,000,000 en espèces et 54,700,000 acres de terres à \$2 l'acre, ce qui représente \$109,400,000, soit un total de \$139,400,000.

Mais les honorables messieurs prétendent que les terres se sont améliorées depuis 1873. Cela est fort possible. Quelques personnes croient que l'augmentation est plus récente. En tous cas, je puis dire que la perspective de vendre est beaucoup meilleure aujourd'hui qu'alors. Mais, comme je viens de le rappeler, bien que ces terres aient une valeur si élevée aujourd'hui, on nous disait, en 1879, qu'elles ne valaient rien. Or, aux termes du projet de 1874, nous aurions eu à fournir \$48,978,000 en espèces, et \$111,081,000 de plus, en évaluant les terres à \$2 l'acre, soit un total de \$160,827,000. Nos amis de l'opposition ne veulent pas qu'on calcule ainsi la valeur des terres. Mais

M. LONGLEY

si elles valent \$2 l'acre aujourd'hui, elles valaient \$2 alors. Ainsi donc en appliquant le même principe et la même évaluation des terres à ces différents intervalles, nous arrivons à une conclusion juste qu'aucun homme bien pensant ne voudrait contredire.

Mais appliquons d'une autre manière cette échelle des valeurs : Aujourd'hui, nous donnons \$25,000,000 en espèces et 25,000,000 d'acres, et les sections que le gouvernement doit achever, coûteront \$28,000,000. Examinons les deux derniers items, 25,000,000 d'acres et \$28,000,000 ; en évaluant encore les terres à \$2, nous arrivons à \$103,000,000 pour le total de la subvention. Évaluant encore les terres à \$2, trouvons que cette estimation est de \$2,000,000 moindre que la première estimation faite des frais de construction du chemin de fer du Pacifique. Or, ces calculs se résument ainsi : \$2,000,000 de moins que la première estimation et \$36,400,000 de moins que l'estimation de 1873 ; toujours d'après les mêmes calculs ; 57,827,700 de moins que les frais de construction si quelqu'un avait voulu se charger de l'entreprise aux termes du bill de M. Mackenzie, en 1874 ; enfin, en acceptant l'évaluation de l'an dernier, \$85,000,000, nous trouvons que l'économie réalisée, comparativement à ces divers projets, est de \$27,525,000, en moyenne ; en d'autres termes, prenant la moyenne de toutes les autres évaluations, nous réalisons une économie de \$25,000,000 à \$26,000,000 d'après celle qu'on nous a dernièrement soumise.

Naturellement, je trouve que c'est attribuer aux terres une valeur exorbitante. Bien que disposé à donner une valeur élevée aux terres du Nord-Ouest autant que personne, la valeur de ces terres, réduite en espèces, ne représente pas plus de \$1 l'acre. Il serait peut-être imprudent de vendre encore 25,000,000 d'acres de terres moyennant \$25,000,000. Mais je suis très porté à croire que la majorité de la population nous conseillerait de vendre quand même à ce prix, parce que si elles étaient vendues, on les verrait bientôt colonisées, et c'est ce qu'il nous faut. Rien n'est plus désirable que d'attirer des millions de colons au Nord-Ouest. Du moment où nous aurons atteint ce résultat, toutes nos difficultés cessent, et la construction du chemin de fer du Pacifique et l'acquisition de la terre de Rupert, au lieu d'augmenter nos taxes, devront contribuer, en employant ce moyen, à les réduire considérablement. On a dit, ici et dehors, que plus nous donnons de valeur aux terres, plus nous augmentons nos espérances. Mais, à mon avis, nous ferons bien de les évaluer à \$1 l'acre, et il nous restera un magnifique domaine au Nord-Ouest, après que nous aurons soldé toutes nos obligations.

Mais une autre considération se présente. Je ne vois pas l'honorable chef de l'opposition à son siège. Peut-être croit-il que mes observations ne valent pas la peine qu'on les écoute. Mais je crois qu'avec toute son astuce, l'honorable monsieur aurait bien de la peine à trouver la moindre erreur dans les observations que je fais en ce moment. Pendant la session de 1879, le gouvernement proposa de céder 100,000,000 d'acres de terres du Nord-Ouest pour assurer, sans conteste, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Non-seulement il était prêt à céder les terres, mais tous les minéraux qu'elles contiennent, offrant ainsi aux capitalistes anglais et à ceux du monde entier la garantie la plus sûre qu'il pouvait donner de sa détermination de mener l'entreprise à bonne fin, mais aussi la meilleure garantie possible de la liquidation de toute dette qu'il pourrait contracter dans le même but.

Je vais maintenant comparer mes calculs avec ceux de l'honorable chef de l'opposition. Les travaux que doit construire le gouvernement coûteront \$28,000,000 ; nous fournirons une subvention en espèces de \$25,000,000, total, \$53,000,000. Nous cédon, en outre, 25,000,000 d'acres de terres évaluées à \$3.18 l'acre, valeur moyenne que leur attribue le chef de l'opposition. À \$3.18 l'acre, ces terres représenteraient une somme de \$79,500,000 qui, ajoutée aux \$54,000,000, portent la subvention au total de \$132,500,000.

Il nous reste donc 75,000,000 acres sur les 100,000,000 d'acres affectés à la construction de la ligne. Ces terres sont, si je puis me servir de cette expression, la meilleure carte qui nous reste à jouer. Le gouvernement s'est montré économe en disposant de ces terres. En accordant \$53,000,000 et pour \$79,500,000 de terres (\$18,000,000 étant déjà dépensés sur les \$28,000,000) il a réussi à passer un contrat qui, une fois ratifié en parlement, assurera la construction de la ligne. Or les 75,000,000 d'acres qui nous restent valent \$3.18 l'acre, si les 25,000,000 d'acres que nous cédon's représentents cette même valeur. Chacun admettra cela. Le syndicat a droit à des terres de qualité moyenne. Il ne pourra choisir une section par ci par là, suivant son gré. Il me semble que ceux qui ont affirmé le contraire doivent être mieux au fait de la question. Sinon, ils n'ont certainement pas lu le contrat; ou s'ils l'ont lu, ils ne l'ont pas bien interprété. Qu'ils choisissent entre les deux tranchants de ce dilemme. Le contrat spécifie que le syndicat aura une section de 640 acres, et nous aurons une section contigüe de même superficie, et ainsi de suite. Il aura des terres au Nord-Ouest, mais ce seront des terres de qualité moyenne.

PLUSIEURS VOIX. Non, non.

M. LONGLEY. Les honorables messieurs pourraient-ils établir leur dénégation? Je répète—et la Chambre me jugera—que si les 25,000,000 d'acres que nous cédon's au syndicat, comme partie de la subvention que nous avons à payer, valent \$3.18, les 75,000,000 d'acres qui nous restent, ont la même valeur et je vais prouver qu'il nous reste plus que cette étendue; c'est pourquoi nous avons la meilleure garantie possible non-seulement que toute dette contractée par le gouvernement pour la construction de cette ligne, sera liquidée, mais que nous arriverons ainsi à éteindre notre dette entière. Par suite, moi pour un, bien que demeurant fort loin de cette région, dans l'est, au bord de la mer, et n'étant pas supposé avoir autant d'intérêt que bien d'autres à voir construire cette ligne, mais laissant de côté les intérêts et les préjugés locaux, considérant le magnifique projet réalisé il y a quelques années, savoir, l'union des possessions anglaises de l'Amérique du nord sous un même gouvernement, et me sentant un peu fier de mon pays, j'espère voir un jour la ligne achevée de l'Atlantique au Pacifique, comme c'était l'intention première. Et si la Providence nous favorise, je ne vois pas pourquoi nous ne mènerions pas cette entreprise à bonne fin, je ne vois pas pourquoi le Canada ne prendrait point, parmi les nations du monde, une place qui nous sera enviée, même par nos voisins des États-Unis.

Je conclus cette partie de mon sujet. Les terres qui nous restent sur les 100,000,000 d'acres affectés à la construction du chemin de fer du Pacifique, valent, d'après les calculs du chef de l'opposition, \$238,500,000. Déduisant de ce montant celui des subventions accordées au syndicat, il nous reste la jolie somme de \$106,000,000, toujours d'après les calculs de l'honorable chef de l'opposition. Cela ne souffre pas contradiction. J'aurais presque droit de répéter à l'honorable monsieur les paroles de Burns à Charles Fox :

"Thou first of our orators, first of our wits,
Yet whose parts and acquisitions seem mere lucky hits,
With knowledge so vast and with judgment so strong
No man with the half of 'em e'er went far wrong;
With passions so potent and fancies so bright,
No man with the half of 'em e'er went quite right."

J'ai écouté avec étonnement mon honorable ami (M. Charlton)—et je l'ai écouté avec grand plaisir, parce qu'en dehors de ses idées parfois trop originales, c'est un des orateurs les plus habiles et les plus intéressants de la Chambre—et, en l'écoutant, je songeais, involontairement à ces autres vers du poète :

"Good Lord, what is man? For simple as he looks,
Do but seek to develop his hooks and his crooks,
With his depths and his shallows, his good and his evil,
All in all, he's a problem must puzzle the devil."

Maintenant, M. le président, je puis avoir une trop haute idée des terres du Nord-Ouest; mais, depuis quinze ans, j'ai lu bien des écrits décrivant le sol et le climat de cette région; et plus je lisais, plus je consultais d'autorités, plus s'affermait mon opinion relativement à la qualité et à l'étendue de nos terres du Nord-Ouest. Mais j'ai pris la peine d'examiner minutieusement la grande carte exposée dans la salle no. 49, parce que j'étais intéressé à savoir, aussi exactement que possible, l'étendue et la qualité de ces terres, et je constate que nous possédons, dans la zone fertile, une superficie non-interrompue de 176,910,000 acres.

Ces terres sont désignées comme étant généralement fertiles; elles sont amplement couvertes de bois, l'eau y est en abondance et elles conviennent parfaitement à la culture des céréales et du blé en particulier. En admettant que nous n'ayons pas d'autres terres que celles-là, nous pourrions considérer que nous avons déjà un domaine important dans le Nord-Ouest, mais nous en avons beaucoup d'autres. Dans une autre section nous avons 80,000,000 d'arpents de bois ou de terres découvertes; le sol est léger mais il produit des moissons abondantes et offre d'excellents pâturages.

Nous avons également 12,000,000 d'arpents de terres marécageuses mais bien boisées dans lesquelles nous trouvons d'excellents pâturages. Nous avons 49,152,000 arpents dans les plaines; le sol est aride et il n'y a que quelques parties qui puissent servir à la colonisation; on peut calculer que, sur cette étendue, et puis 11,760,000 d'arpents impropres à la culture. Ces différentes sections représentent 279,829,000 arpents. Supposant maintenant que nous déduisions 30,000,000 d'arpents du total, il nous reste encore 250,000,000 d'arpents, convenant plus ou moins bien à la culture, mais sur lesquelles nous avons, en proportion notable, des terres excellentes. Cette estimation ne peut être entachée d'exagération si l'on considère que le professeur Macoun nous dit dans son rapport que nous avons 250,000,000 d'arpents de terres dans les territoires du Nord-Ouest.

Il me semble que nous avons le droit de considérer la terre qui offre d'excellents pâturages comme n'ayant peut être pas une valeur égale à celle qui est cultivable ou labourable, mais comme devant entrer en compte lorsque nous calculons les ressources de nos territoires du Nord-Ouest. En admettant que l'étendue des terres revenant à la compagnie de la Baie d'Hudson soit de 8,000,000 ou 9,000,000 d'arpents, que les terres que nous avons mises de côté pour les écoles ou que nous avons vendues représentent le chiffre de 25,000,000 d'arpents et qu'on ajoute à ce total les 25,000,000 d'arpents concédés au syndicat, il nous restera encore 200,000,000 d'arpents. Cette estimation pourra paraître exagérée mais afin qu'il ne puisse s'élever de doute, rayons le chiffre de 25,000,000 d'arpents pour y substituer celui de 50,000,000 comme représentant l'étendue de terres que nous avons mise de côté ou concédées. Il nous restera encore, dans ce territoire 150,000,000 d'arpents de qualité moyenne; si nous fixons leur valeur à \$1 l'arpent, nous nous convaincrions que nous possédons un actif assez considérable pour couvrir les frais de construction du chemin de fer du Pacifique et couvrir notre dette nationale. Si nous évaluons les terres à \$1 par arpent, nous aurons \$150,000,000, si nous en portons le prix à \$2, nous réaliserons \$300,000,000 et \$450,000,000 si nous fixons le prix à \$3.

Jé crois devoir répéter qu'il est difficile de vendre les terres à beaucoup plus que \$1 l'arpent. Si nous tenons véritablement à peupler ce territoire, nous devons vendre les terres à un prix modéré. Il faut de toute nécessité que ce pays soit colonisé aussitôt que possible, afin de donner de l'essor au trafic et au commerce entre les différentes parties du Canada et de nous délivrer de la taxe qui disparaîtra avec l'augmentation de nos revenus.

Jé ne suppose pas que le syndicat vende ses terres à un prix élevé et pour cela voici quelles sont mes raisons. Il n'est que juste de supposer qu'il s'efforcera de réaliser sur

la vente de ces terres un bénéfice aussi élevé que possible, afin de s'indemniser des déboursés considérables qu'il aura à faire pour cette entreprise ; d'un autre côté il a besoin de colons pour donner un trafic à son chemin de fer, et en troisième lieu, comme il ne possède que des lots alternants, le long de la ligne de son chemin de fer, il sera forcé de vendre ses terres ou de permettre à d'autres d'en tirer le bénéfice. Suivant mon opinion ce doit être une satisfaction immense pour un colon que de s'établir sur 6.6 arpents de terres et d'avoir à ses côtés une étendue de terre appartenant au syndicat qu'il est libre de cultiver. Si je comprends bien les conditions du contrat, le syndicat sera passible de la taxe, du moment qu'il disposera de ses terres, et je me demande pendant combien de temps le syndicat ou tout autre propriétaire, abandonneront aux colons l'usage de leurs terres sans faire acte d'intervention.

Si mes renseignements sont exacts, je crois que si le syndicat s'oppose par exemple à la coupe de l'herbe sur ses terres il sera soumis à la taxe, cet acte impliquant l'exercice du droit de propriété.

M. BLAKE. Il n'est pas question de propriété, mais seulement d'occupation.

M. LONGLEY. Telle est toutefois mon opinion et je ne suppose pas que le syndicat espère que ses terrains seront exemptés de taxes s'il empêche les colons d'en faire usage.

Considérons maintenant combien nous payons par mille pour les 2,000 milles de chemin de fer dont le syndicat a entrepris la construction ? Si je comprends bien les conditions de l'arrangement, nous lui donnons \$50 000,000 : \$25,000,000 en terres en évaluant leur valeur à \$1 l'arpent et \$25,000,000 en espèces. On ne doit pas oublier maintenant que 350 ou 400 milles de chemin de fer, de Jasper Valley à Kamloops, coûteront, comme frais de construction et d'équipement \$50,000 par mille. Mais on prétend qu'on donne trop pour la région des prairies, que le syndicat doit réaliser des millions de dollars dans cette section, et que ces hommes animés de l'esprit d'entreprise n'ont pas l'intention de construire plus que les 1,000 milles de la prairie, après quoi, ils abandonneront la partie, ayant réalisé de huit à dix millions de dollars. Admettons cette absurdité et considérons quels en seront les résultats.

Nous devons accorder une subvention de \$10,000 par mille pour les 900 milles devant traverser la prairie et de \$13,333 pour les 450 autres milles, ce qui constitue, pour 1,350 milles, une subvention en espèces de \$15,900,000. Pour les 900 milles de chemin nous donnons 12,500 arpents par mille et pour les 450 milles 16,166 arpents. De sorte que, en vertu de cet arrangement les 1,350 milles coûteront \$33,750 et pas davantage. En admettant que le syndicat ne construise que la section des prairies, il perdra d'abord la somme de un million de dollars versée comme sécurité et ensuite un cinquième de l'octroi de terres, soit en tout \$6,000,000, si l'on déduit ce montant de \$33,750,000, il reste \$27,850,000. Considérons maintenant l'estimation présentée à la dernière session par l'honorable ministre des Chemins de fer et voyons ce que le syndicat aura à gagner en faisant faute de remplir les conditions qu'il s'est imposées. D'après les estimations, la section de Selkirk à Jasper coûtera \$13,000,000 et celle de Jasper Valley à Kamloops \$15,500,000, soit en tout \$28,500,000. J'ai démontré que le montant que le syndicat recevrait pour le même travail, dans le cas où il ferait défaut de terminer son contrat serait de \$27,750,000 soit \$750,000 de moins que le coût estimatif de l'an dernier. Telle est la somme que perdra le syndicat s'il ne tient pas ses engagements.

Sir ALBERT J. SMITH. Ils ont le chemin pour rien.

M. LONGLEY. Si nous construisons ce chemin comme entreprise du gouvernement, ne devons-nous pas être heureux de le concéder à une compagnie qui l'exploitera à l'avenir.

M. LONGLEY

M. BLAKE. Le chemin traversant les prairies ?

M. LONGLEY. Le chemin en entier. L'honorable et savant député ignore-t-il que nous avons perdu des centaines de milliers de piastres, en exploitant le chemin de fer Intercolonial, jusqu'au moment où il a été administré par l'honorable ministre des Chemins de fer qui a pu, d'année en année, réduire considérablement les déficits, jusqu'au moment où, comme cette année, il a pu balancer les recettes et les dépenses et où il se trouvera peut-être à même de déclarer un surplus.

Mais qu'arriverait-il si le gouvernement actuel était chassé du pouvoir et si ce chemin de fer était de nouveau confié aux personnes qui l'ont si mal administré autrefois. Cette Chambre aurait à voter quatre, cinq et six cent mille dollars par année pour couvrir les déficits de ce chemin et n'abandonnerions-nous pas de grand cœur l'exploitation de ce chemin dans de telles conditions ?

Ces messieurs nous pensent-ils privés de toute intelligence puisqu'ils essaient de nous faire accepter un exposé de faits aussi inexact. Y a-t-il un écolier de quinze ans qui ne puisse comprendre, au milieu de toutes ces mystifications, que les honorables députés de la gauche tournent autour de la question. On ne saurait trop répéter que pour \$33,750,000 nous nous assurons 2,700 milles de chemin de fer ou environ. J'ai été véritablement surpris de voir des hommes bien doués adopter le mode d'argument qu'ils ont employé depuis le commencement de cette discussion.

Ces messieurs voudraient que ce débat soit retardé d'un mois ou d'une semaine, non pas afin de discuter la question d'une manière impartiale, et de démontrer que nous faisons un mauvais marché, mais dans le but d'agiter le pays et de faire adresser à la Chambre des pétitions contre le projet. Je suis désolé qu'ils n'aient pas réussi, je leur aurais souhaité quelques consolations ; elles sont si rares pour eux. Ils ont rejeté la politique nationale, comme un convive repousserait une pomme de terre trop chaude. Et pourquoi ? Simplement parce qu'une impulsion nouvelle a été donnée au commerce, grâce à la politique nationale, parce que les manufactures existantes ont pris de l'essor et que de nouvelles se sont fondées. Les revenus du pays ont également augmenté dans la même proportion. Je demanderai donc aux honorables messieurs s'il n'est pas vrai que dans le cours des deux années du régime de la politique nationale le pays n'a pas prospéré au-delà de toutes les espérances. Considérons l'état du revenu.

Je ne crois pas tout ce que je vois dans les journaux, mais je lisais, l'autre jour, dans un journal auquel j'ai coutume d'avoir confiance, qu'il y aurait un surplus de \$2,500,000, le 30 juin prochain. Si ces prévisions se confirment, est-ce que cela n'offrirait pas un contraste frappant avec la condition du pays il y a trois ans. Tout ce que vous pouvez exiger de la politique nationale, c'est qu'elle favorise les intérêts du pays, et qu'elle vous procure tous les revenus dont vous avez besoin pour les divers services, et qu'elle vous laisse un joli surplus. Je ne puis concevoir que le peuple de ce pays soit assez peu intelligent, qu'il comprenne assez peu son intérêt, pour chasser du pouvoir les hommes qui ont remis le char de l'Etat en mouvement, et qui lorsqu'ils avaient le contrôle des affaires il y a plusieurs années, ont fait marcher le pays de progrès en progrès, jusqu'à ce que notre condition fut assez belle pour exciter l'envie des nations plus favorisées que nous.

J'ai été très surpris d'entendre des honorables messieurs parler de l'augmentation de la dette du pays en conséquence du projet actuel. Mais, disent ces messieurs, nous allons augmenter la dette du pays au montant de \$40,000,000 ! Quelle terrible affaire est celle-là, n'est-ce pas ? Mais ce n'était rien lorsque ces messieurs étaient au pouvoir que d'augmenter la dette du pays au montant de \$140,000,000. Maintenant, comme je l'ai déjà dit, nous ne l'augmentons que de \$53,000,000 et \$18,000,000 de cette somme ont déjà été dépensés. Mais s'il est démontré hors de doute, que par

la proposition actuelle l'entreprise coûtera des millions de piastres de moins, ainsi que je l'ai démontré en prenant tous les projets ensemble, \$17,000,000 de moins, alors qu'est-ce que ces messieurs ont à dire contre ces propositions ? Je puis ajouter un mot ou deux au sujet d'une autre partie de la question. Il doit être évident aux yeux de tous ceux qui voudront prendre la peine de réfléchir pour un instant, que si nous avons construit le chemin de fer du Pacifique, comme l'entreprise gouvernementale, le gouvernement n'aurait pas été obligé de payer des droits sur une grande quantité de matériaux sur lesquelles le syndicat aura aussi à payer des droits. Il n'aurait jamais rien payé sur les terres, mais remarquez qu'aussitôt que les terres du syndicat seront vendues à partir de ce moment elles sont sujettes aux impôts.

Le point dont je veux parler a trait à une autre question. Nos amis de l'autre côté de la frontière, expriment, de temps à autre, le regret qu'ils éprouvent en voyant notre témérité et notre folie, et ils indiquent bénévolement les erreurs dans lesquelles nous avons pu tomber. La tentative la plus récente de ce genre est venue à ma connaissance il y a un jour ou deux. Il y a un journal appelé *l'American*, publié à Philadelphie, je crois, qui a été distribué avec profusion parmi les membres de ce parlement. Un article de ce journal parle de la réunion du parlement canadien, le 9 décembre, et dit entre autres choses, qu'une mesure très-importante doit être présentée au parlement à cette époque. Cette mesure a tout simplement pour but de pourvoir à la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. Rien de plus, rien de moins. Le journal dit ensuite avec beaucoup de bonté que nous sommes obligés d'être gouvernés d'après les principes européens et non d'après les principes américains, que nous sommes entraînés, malgré notre volonté, dans une politique fiscale qui ne nous permet pas de faire une distinction au préjudice de l'Angleterre, et à l'avantage des États-Unis, et tâche de démontrer quelle folie il y a pour nous d'accorder à l'Angleterre des conditions aussi avantageuses, etc. Il continue en disant, qu'après avoir construit le chemin de fer Intercolonial à un prix énorme, nous avons atteint un tel état de choses, au sujet de ce chemin de fer, qu'après avoir perdu des centaines de milliers de piastres pour l'exploiter, nous sommes maintenant réduits à la nécessité de lui permettre de mourir de consommation, qu'on a permis à ce chemin de se détériorer de telle façon que c'est à peine si un train peut le parcourir une fois sans accidents.

Ce n'est pas très flatteur pour les Canadiens, mais c'est bien ce que l'on peut attendre des messieurs qui s'opposent à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, qui se sont opposés à la politique nationale et qui ont toujours chanté une chanson merveilleusement semblable à celle qui frappe aujourd'hui nos oreilles. Maintenant, s'il y a quelque chose au monde qui soit reprehensible, ce sont bien ces tentatives constantes de déprécier sa patrie ; et, bien que je n'aie pas l'intention de porter des accusations de ce genre contre les honorables messieurs de la gauche, la vérité me force à penser ainsi, et en pensant ainsi je suis porté à exprimer mes pensées. Vous avez, honorables messieurs, chanté une triste complainte depuis de longues années. Vous l'avez chantée ici pendant la dernière session. Vous avez dit que les terres du Nord-Ouest n'avaient aucune valeur réelle, et vous avez glosé et trouvé à redire à ce qui est éminemment propre à développer le bien-être du pays.

Pourquoi nous, qui avons un territoire aussi vaste que celui des américains ne développerions-nous pas ce territoire comme ils ont développé le leur ? Nous avons, sous plusieurs rapports, un avantage manifeste sur eux. Notre temps est encore à venir relativement à la colonisation des terres fertiles, et leur temps est en partie passé. Que voyons-nous ? Pendant que notre Nord-Ouest a été constamment déprécié, les terres des États-Unis ont eu des réclames jusque dans les discours mêmes qui ont été prononcés en cette Chambre par les honorables messieurs de la gauche. Est-ce là une conduite

patriotique ? Est-ce que nous réussirons jamais dans notre mission si nous continuons de cette manière ?

C'est avec un sentiment d'orgueil bien légitime que je parle du rôle joué par les hommes avec lesquels, j'ai été associé depuis des années. Je remonte à 1867, et qu'est-ce que je constate ? Les hommes d'État les plus éminents de toutes les provinces préparant un projet d'union de toutes les provinces anglaises de l'Amérique du Nord ; je les vois murissant leur plan sûrement, poursuivant leur programme avec constance et fermeté et allant droit au but, et je trouve le contentement et la prospérité régnant universellement dans le pays sous leur régime. Je les vois terrassés en 1873, et alors un tableau tout-à-fait différent s'offre à mes regards. La stagnation, la rétrogradation, la ruine, la banqueroute, nous regardent en face ; et je le demande à ces honorables messieurs si cinq autres années de leur règne, telles que celles que nous avons eu de 1873 à 1878, ne nous auraient pas conduit soit aux États-Unis, ou je crois que la moitié de leur nombre voudraient aller aujourd'hui, ou à la banqueroute.

Maintenant je désire m'excuser auprès de la Chambre de ce que j'ai parlé si longtemps, surtout parce que chaque argument présenté contre le marché du syndicat, a reçu une réponse très-satisfaisante ; et si ce n'eût été pour me donner à moi-même plutôt qu'aux honorables députés, la satisfaction d'exprimer des sentiments que j'ai éprouvés non-seulement pendant une journée ou pendant une année mais depuis l'Union, je n'aurais pas dit un seul mot sur la question et j'étais prêt à voter avec empressement en faveur de ce que je considère comme un marché, qui, s'il est conclu, tournera au profit de tous les intérêts dans ce vaste pays du Canada.

M. ROSS (Middlesex-Ouest.) J'admets avec l'honorable préopinant, que nous discutons une question excessivement importante—une question qui devrait être discutée impartialement et d'une manière complète—une question qui, j'ose le dire, occupe l'attention du public plus qu'aucune autre question qui ait été soumise au parlement depuis un grand nombre d'années. Je regrette de voir que d'après les arguments présentés par les honorables messieurs qui sont en faveur des conditions maintenant soumises à la Chambre, ces messieurs ne veulent pas que la question soit discutée en dehors du parlement aussi bien que dans l'enceinte parlementaire. Je suis convaincu que le peuple de ce pays—quoiqu'il puisse avoir confiance en ses représentants en cette Chambre, quoiqu'il puisse avoir envoyé récemment ses représentants ici—sur une question de cette importance, entraînant comme elle le fait, la cession d'une grande partie du domaine public à une compagnie, et une augmentation considérable de notre dette publique, a le droit de penser qu'il devrait être consulté par ses représentants, et que cette grande question devrait être franchement et impartialement discutée devant lui. Je comprends très bien comment un tory de vieille date, un représentant de l'ancienne école—

M. PLUMB. Très-bien ! très-bien !

M. ROSS. Je ne parle pas de mon honorable ami de Niagara. Je puis comprendre, dis-je, qu'un conservateur de l'ancienne école, un tory fossile, tel que mon honorable ami de Niagara le deviendra bientôt s'il ne découvre pas bientôt l'erreur dans lequel il est tombé, puisse refuser de consulter ses commettants, comment il peut, en croyant que toute autorité peut, de droit divin régner, restreindre les droits et l'opinion du peuple, s'arroger le droit de déterminer l'étendue du domaine public qui doit être cédé et quelles sont les obligations qui doivent être imposées au peuple, sans tenir compte de la volonté populaire. Mais je ne puis concevoir comment un parlement, comme celui que nous avons ici, je l'espère, et des représentants comme ceux que nous avons, qui paraissent désirer, et désirer ardemment, être mis en rapport avec leurs commettants, puissent refuser de délibérer avec eux et de leur demander leur avis sur une grande question comme celle-ci, d'une manière publique, librement,

ouvertement, dans toutes les occasions qui se présentent.

L'honorable préopinant a blâmé le parti libéral d'avoir chanté une triste complainte. Je me souviens que, lorsque ce parti était au pouvoir, le très-honorable chef de l'opposition a proposé une résolution se plaignant de la condition désastreuse, de la condition misérable du pays, exposant que des milliers de personnes s'expatriaient, et ainsi de suite. Je me rappelle avoir lu un discours prononcé dans les townships de l'est par le très-honorable monsieur, représentant qu'il avait entendu une voix, venant à travers les lacs limpides et les champs verdoyants, disant : "Sir John, venez à notre secours." Je me rappelle comment il allait de ville en ville, de village en village, errant çà et là en compagnie du député de Niagara, et comment les deux chantaient une triste complainte dans laquelle il était question surtout de hauts fourneaux éteints, d'usines silencieuses, de commerce paralysé et de la gêne générale, de la ruine et des désastres dûs à la mauvaise administration du parti libéral. Je maintiens que si jamais triste complainte a été chantée dans le pays c'est bien durant les années pendant lesquelles les ministres actuels siégeaient du côté de l'opposition.

Nous leur assurons alors que dans le cours naturel des choses, lorsque la dépression qui se faisait sentir, non-seulement au Canada, mais ailleurs, aurait cessé, il viendrait des temps meilleurs. Nous leur assurons qu'aucune législation possible ne pouvait nous permettre de faire marcher le commerce ni en ce pays ni ailleurs, comme question de fait nos prévisions se sont réalisées. Avec les droits imposés en vertu du tarif de 1873, les déficits auraient disparu, les finances du pays auraient été en tout aussi bon état qu'aujourd'hui et les charges beaucoup moins onéreuses au peuple du pays qu'elles ne le sont maintenant.

Mais pour revenir à la question que nous devons traiter plus particulièrement, qu'il me soit permis de dire qu'avant d'énumérer quelques-unes des objections que je veux soulever contre ce contrat, il serait peut-être bien de considérer jusqu'à quel point les deux partis politiques s'entendent sur cette question. Et je dirai d'abord qu'à mon avis, les deux partis s'accordent à dire que le chemin de fer devrait être construit par une compagnie particulière. C'est sur cette base que la convention faite avec la Colombie anglaise a été signée. C'est d'après ce principe que le bill de 1872 pour la construction du chemin de fer du Pacifique a été adopté. Nous nous entendons sur cette question. Nous disons aux honorables messieurs de la droite qu'en tant que les intérêts de ce pays peuvent être favorisés par la construction de ce chemin faite par une compagnie particulière, en tant que ceci peut être fait pour l'avantage du pays nous souscrivons à cette proposition. Il peut se faire qu'il y ait eu autrefois divergence d'opinion entre les deux partis politiques au sujet de cette question. Il n'en est plus ainsi. Nous nous entendons là-dessus.

En second lieu il est entendu qu'une certaine partie du domaine public peut être affectée à la construction du chemin. Ceci a été convenu lorsque l'on a établi les conditions du contrat de sir Hugh Allan, en 1872 ou en 1873. Ce principe a été incorporé dans l'acte de 1876. Les deux partis n'ont donc pas besoin de différer au sujet de cette condition du projet qui nous est soumis. Il est aussi entendu qu'en tant que ces conditions ont trait à l'obligation, pour nous, de remplir nos engagements vis-à-vis de la Colombie anglaise, sans mettre en danger le reste du Canada, le chemin peut être construit conformément à ce contrat. Je sais que les conditions de l'admission de la Colombie anglaise dans la confédération, un marché ruineux a été fait, un marché qui n'aurait pas dû être fait—un marché auquel le parti libéral s'est fortement opposé—mais le marché une fois conclu, l'honneur du Canada une fois engagé, le parti libéral voyait alors et considère encore aujourd'hui qu'en tant que ces conditions peuvent être exécutées sans mettre en danger la sécurité et la prospérité financière du pays, elles

M. Ross

devraient être exécutées. Ces conditions ont été établies avec l'entente que le chemin serait construit sans augmenter le taux annuel de la taxe. Nous tenons à ces conditions ; nous y avons toujours tenu, et nous disons qu'en tant que le syndicat se propose de construire ce chemin, et en tant qu'il est possible de le construire dans le but de remplir nos obligations envers la Colombie anglaise, tout en n'augmentant pas le fardeau des taxes, nous sommes prêts à appuyer cette mesure. C'est un point sur lequel nous nous entendons.

Ce sont donc là des points sur lesquels nous sommes d'accord, et dans ces trois points, vous le remarquerez, M. le président, se trouve compris tout ce qui a été cause de divergences d'opinions politiques, jusqu'à présent. C'était une question de divergence d'opinion politique, si nous devions le construire à l'aide d'une concession de terres. La question de l'admission de la Colombie anglaise dans la confédération aux conditions stipulées, était une question qui donnait lieu à des divergences d'opinions politiques. Mettant ces détails de côté, y compris chacun des points sur lesquels il y a eu des différences d'opinions politiques à l'origine de ce projet, où en sommes nous ? Nous sommes à considérer un projet qui n'a pas besoin d'entraîner la moindre divergence d'opinion politique. Nous discutons aujourd'hui un projet, et si ce projet était discuté par des hommes du commerce, sans tenir compte des intérêts politiques, je ne crains pas de dire que nous ne pourrions arriver qu'à une seule conclusion.

Malheureusement pour nous, ce projet a été soumis par le gouvernement sous une forme telle que ses partisans sont convaincus que leur allégeance politique leur fait un devoir de l'appuyer. Malheureusement pour nous et pour le pays, j'ose dire que l'immense influence politique que le gouvernement peut exercer, est employée, je ne dirai pas dans le but de forcer ses partisans à appuyer ce projet, mais à leur persuader que c'est un marché équitable, et n'était cette persuasion ou cette pression politique, il y a un grand nombre d'honorables députés de la droite qui, s'ils séparaient l'élément commercial de l'élément politique qui accompagne ce projet, rejetteraient volontiers, aussi volontiers que nous, les membres de l'opposition, tout le projet, le jeteraient aux quatre vents du ciel et demanderaient au gouvernement d'examiner cette question à un autre point de vue.

Je vais maintenant aborder une des objections générales que j'ai l'intention de formuler contre ce projet. Je dirai, tout d'abord, que l'arrangement avec le syndicat ayant été conclu privément et sans qu'il y ait eu demande de soumissions, est en lui-même sujet à objection. Je ne puis comprendre, M. le président, comment le gouvernement a pu violer la règle générale du département des travaux publics, je dirai plus, la loi qui est au-dessus de l'exécutif, en faisant privément et secrètement des arrangements avec une association d'hommes, arrangements en vertu desquels des obligations aussi considérables seront encourues.

Je le demande au ministre des Chemins de fer, la pratique suivie dans son département, n'est-elle pas de demander des soumissions pour chaque pont, pour chaque mille de chemin de fer et pour chaque article requis au département des chemins de fer ? N'a-t-il pas demandé des soumissions pour des rails d'acier il y a quelque temps ? N'a-t-il pas demandé des soumissions pour la construction des autres sections du chemin de fer Pacifique ? N'a-t-il pas demandé des soumissions pour la construction des 127 milles entre Yale et Kamloops, et des 228 milles dans la section du lac Supérieur ? Et s'il était à propos, et conforme aux règlements du département qu'il demandât des soumissions pour 200 ou 100 milles de ce même chemin de fer, comment peut-il se départir de cette règle établie, et négocier avec un syndicat ou une compagnie pour la construction de plus de 1,000 milles de chemin de fer sans publier une seule annonce et sans demander une seule soumission ? N'avons-nous pas

dans le simple fait qu'il a publié des annonces demandant des soumissions pour la construction de parties peu considérables de ce chemin, tous les arguments dont nous avons besoin et toute la preuve qui nous est nécessaire pour condamner le gouvernement et le ministre des Chemins de fer, pour avoir adjugé la partie qui restait à faire, comprenant au-delà de 1,000 milles, sans publicité et sans demander des soumissions? Comment savons-nous que c'est le meilleur marché? Comment savons-nous si nous n'aurons pas dans quelques jours des propositions plus avantageuses bien qu'aucune soumission n'ait été demandée.

QUELQUES DÉPUTÉS. Ecoutez! écoutez!

M. ROSS. Les honorables messieurs disent "écoutez! écoutez." Eh bien, ils pourront "écouter, écouter," dans quelques jours des choses qui ne leur feront guère plaisir. Comment savons-nous que, si des soumissions eussent été demandées et si des conditions comme celles-ci eussent été publiées, des conditions offrant des exemptions comme celles qui sont stipulées dans le contrat, nous n'aurions pas trouvé une compagnie qui aurait construit ce chemin moyennant une subvention moins considérable en espèces et en terres. Chaque million de piastres ainsi épargné et chaque million d'acres de terre qu'on eût gardé auraient été, à quelque point de vue que l'on puisse se placer, d'une grande valeur pour le Canada. Mais les honorables messieurs de la droite ont cru pouvoir dans leur haute sagesse négocier secrètement avec un certain nombre de messieurs, qui sont censés posséder des moyens, pour faire construire le chemin à des conditions qui seraient approuvées par le pays. Sage ou non, ce marché a été conclu sur un principe condamnable. Le simple fait qu'il a été conclu dans ces conditions, qu'il a été caché au peuple du pays jusqu'à la réunion du Parlement, le simple fait que d'autres hommes aussi recommandables sinon plus recommandables que les messieurs du syndicat, seraient peut-être prêts à construire le chemin de fer à des conditions plus avantageuses—tous ces faits sont propres à rendre suspect le projet que nous sommes à examiner, et je crois que les honorables messieurs admettront maintenant qu'ils se sont trompés, lorsqu'ils ont négocié privément et non après adjudication publique.

Examinons l'acte de 1874. Il démontre que chaque section du chemin devait être adjugée après demande de soumissions, et nous avons de plus l'annonce du chef de l'ancienne administration demandant des soumissions pour la construction de tout le chemin. L'honorable député de Lambton a agi d'après les lois établies par le Parlement pour le guider, mais les honorables messieurs de la droite, oubliant les égards qu'ils doivent au Parlement, ont négocié secrètement et privément, et le résultat est le contrat que nous sommes à considérer aujourd'hui. En second lieu, je m'oppose à ce projet, parce qu'en vertu de ce contrat, une concession de 25,000,000 d'acres de terres enlèvera virtuellement cette étendue de terrain à la colonisation. Considérons avec soin la conduite impolitique qui consiste à aliéner en quelque manière que ce soit de grandes étendues de terrain. Le système d'après lequel nous construisons ce chemin est un système emprunté. Nous l'avons copié, comme nous avons copié une foule d'autres choses—des choses qui nous ont été très utiles,— nous l'avons emprunté des Etats-Unis.

Il y a des années, lorsque les américains développaient les ressources de leurs prairies de l'ouest, on était d'avis que le moyen le moins coûteux, la manière la plus propre à favoriser les intérêts du pays, était de subventionner des chemins à l'aide d'octrois peu considérables en argent et de concessions quelque peu libérales de terres; et c'est sans doute grâce à ce système qu'ils ont colonisé l'Illinois, le Wisconsin, le Minnesota, et quelques autres Etats de l'ouest. Mais, que prouve aujourd'hui l'expérience des Etats-Unis au sujet de cette question? Ce système a prévalu depuis 1862 jusqu'à il y a un an ou deux, et l'expérience des Etats-Unis au sujet de ce système, devrait être de quelque valeur pour

nous. L'an dernier, lorsque la convention républicaine s'est réunie à Chicago, alors qu'il y avait assemblés 800 ou 900 délégués venus de tous les Etats et territoires de l'Union, il a été déclaré comme le cinquième article du programme républicain, qu'aucune concession de terres, du domaine public, ne devra à l'avenir être faite à aucune compagnie de chemin de fer ou autre compagnie. Ici nous avons le témoignage unanime du parti républicain, déclarant que le programme qui consiste à affecter des terres aux fins de construction des chemins de fer, n'a pas tourné à l'avantage de l'intérêt public et qu'à partir de cette date, après une expérience d'un grand nombre d'années, ce programme, en tant qu'il s'applique aux Etats-Unis doit être changé. Que nous devions profiter de leur expérience, ou que nous devions agir comme ils ont agi dans le passé, c'est là une autre question qui mérite d'être prise en considération; mais supposons que nous agissions comme ils ont agi, qu'allons-nous faire? Nous allons affecter une étendue de terres de 25,000,000 d'acres, aux fins de construction de chemins de fer—une étendue de terres égale en étendue à plusieurs des Etats les plus prospères de l'Union—une étendue de terres égale en étendue aux Etats de Massachusetts, du Connecticut, de Rhode Island, du Vermont, du New-Hampshire et du New-Jersey réunis—une étendue de terres dont la qualité n'est pas variable comme dans le cas des terres des Etats-Unis, pas même de qualité moyenne, mais des terres réellement propres à la colonisation.

Nous pouvons bien hésiter avant que de céder à une compagnie une aussi grande étendue de terre; et considérer quelles sont les conditions les plus sages et les plus sûres pour le peuple de ce pays, auxquelles ces terres devraient être cédées. J'ai, par devers moi, l'opinion d'un honorable monsieur de la droite au sujet de cette même question. La Chambre se rappellera qu'il y a quelques années, nous avons acheté la Terre de Rupert. Avant l'achat de la Terre de Rupert, un monsieur fit une demande dans le but d'acquiescer des terres dans cette région pour les fins indiquées dans une lettre que je vais lire. Elle porte la date suivante: Lombard Street, Londres, 18 janvier 1866, et elle est adressée à sir Edmond Head, Gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson:

"Monsieur,—Voulez-vous me permettre de m'enquérir, en mon nom et au nom de mes amis, si la Compagnie de la Baie d'Hudson consentirait à se défaire de son territoire cultivable en faveur d'un parti de capitalistes anglo-américains, qui coloniserait ce territoire d'après un système semblable à celui qui est actuellement en opération aux Etats-Unis, au sujet de l'organisation des territoires et des Etats."

Cette lettre était signée Alex. McEwen. Elle fut envoyée au gouvernement canadien, et le 23 juin 1866, alors que sir John A. Macdonald était membre du gouvernement, une réponse basée sur une délibération du Conseil Privé, fut adoptée, cette réponse disait:

"Au Canada l'expérience a prouvé que les concessions de grandes étendues de terres à des individus ou à des compagnies commerciales ont eu des résultats préjudiciables aux meilleurs intérêts de la province, et ont plutôt retardé qu'elles n'ont favorisé sa colonisation et son progrès. Les compagnies et les individus qui achètent dans un but de spéculation n'ont qu'un seul objet en vue, et n'agissent que dans le but de réaliser de beaux profits sur l'argent qu'ils ont placé comme prix d'achat. Toutes les autres considérations sont mises de côté. Aucun système général et complet de colonisation ne saurait être établi. Les meilleurs étendues de terres—"

Et je demande aux honorables messieurs de bien écouter ceci.

"Les meilleures étendues de terres sont retenues au détriment de la colonisation afin que leur valeur puisse s'accroître par les améliorations de la région qui les avoisine, par les travaux des colons, et le prix payé à la compagnie pour les terres, au lieu d'être employé à l'ouverture des chemins, et au développement des ressources du pays, est divisé entre des actionnaires non-résidents, n'ayant aucun intérêt à la prospérité du pays, excepté en tant que cette prospérité peut contribuer à augmenter la valeur de leurs actions."

Ici nous avons un cas qui s'applique parfaitement et au sujet duquel l'opinion du chef du gouvernement d'alors était exactement semblable aux opinions exprimées mainte-

nant par les honorables messieurs de la gauche; et si nous pouvions nous figurer qu'il parlait alors du syndicat actuel et non d'un autre qui devait être organisé pour une fin quelque peu différente nous pourrions nous le représenter siégeant du côté de l'opposition et condamnant ce marché pour les mêmes raisons que les honorables messieurs de la gauche condamnent le syndicat qui fait l'objet de cette discussion. Peut-être l'honorable monsieur me permettra-t-il d'ajouter une autre citation. Le duc de Newcastle exprimant son opinion sur cette question—et cette citation est tirée des délibérations du conseil—disait :

“ Dans une colonie peu habitée, il n'y a pas de mode efficace de taxation pour les fins gouvernementales, et pour les améliorations et tout le progrès de la colonie dépend de la manière libérale et prudente dont on dispose des terres C'était donc, pour dire le moins, une question de savoir si la colonie ne serait pas directement encouragée à se servir de ses droits de propriétaires dans le but de contrecarrer les efforts du gouvernement en faveur de la colonisation. L'objection la plus concluante contre ce projet, c'est qu'il reproduirait sous une forme gigantesque les incon vénients qui, sur une échelle bien plus restreinte, ont été trouvés intolérables au Canada. Il est évident, comme affaire de raisonnement, et il est notoire comme question de fait, que l'interposition de grandes sections de terres entre les étendues, ou districts de la Couronne, doit nécessairement nuire à la colonisation de ces districts, à moins qu'il n'arrive heureusement que le propriétaire privé soit disposé à dépenser son argent *pari passu* avec le gouvernement, pour l'ouverture des chemins et autres améliorations, et d'adopter un programme conforme à celui des autorités. Il est évident en même temps que les colons d'origine anglo-saxonne, considèrent le revenu des terres comme appartenant légitimement au public, et que le fait de détourner plus de la moitié de ce revenu dans le but d'augmenter les dividendes d'une compagnie privée, causerait un mécontentement qui s'accroîtrait constamment, que l'on ne saurait pallier à l'aide d'une augmentation abstraite sur le droit, et que la compagnie voudrait voir retomber uniquement sur le gouvernement. Sa Grâce ne peut consentir à prendre la responsabilité de ces conséquences et elle est obligé de considérer comme inadmissible toute proposition ayant pour but la vente d'une partie des terres dans ces territoires, qui peuvent être placées sous le gouvernement de la Couronne.”

La délibération du conseil continue ainsi :

“ S'il existe de telles objections à la possession de grandes étendues de terres, par une compagnie aussi ancienne et aussi responsable que la compagnie de la Baie d'Hudson, possédant des pouvoirs gouvernementaux aussi étendus et ayant une position politique aussi bien que commerciale, quel poids ne doivent-elles pas avoir lorsqu'il s'agit de transférer de telles étendues de terres à une association privée formée dans un but de spéculation.”

C'était là l'opinion du Conseil Privé à cette époque; c'était l'opinion de l'honorable monsieur, qui, comme chef du gouvernement, a présenté ce bill, et s'il s'opposait aujourd'hui au syndicat et tenait pareil langage, il ne ferait rien autre chose que ce que nous essayons de faire, et il emploierait précisément le même langage que celui que nous employons, et que nous avons l'intention d'employer contre le contrat maintenant à l'étude. En cédant une étendue aussi considérable de terres, outre l'inconvenance de céder des terres à moins qu'on y mette beaucoup de précaution, nous avons le droit de considérer la valeur des terres que nous cédon.

En discutant cette question, un grand nombre de personnes considèrent les terres du Nord-Ouest comme n'ayant aucune valeur quelconque. Lorsque nous payons la construction de ce chemin de fer en terres et en argent, je crois que nous sommes parfaitement justifiables de considérer la valeur des terres comme partie de notre actif. On leur attribue des valeurs diverses. Elles étaient incluses en 1872-73 dans la charte accordée à sir Hugh Allan, à \$2.50 l'acre. Plus tard le gouvernement s'engagea à ne pas vendre les terres à un prix moindre que \$2.50 l'acre sans le consentement de la compagnie. Cette valeur a été attribuée à ces terres en 1872-73 par les honorables messieurs du gouvernement eux-mêmes.

M. PLUMB. Je crois que l'honorable monsieur se trompe. Je crois qu'il pourra se convaincre qu'elles ne devaient pas être vendues à un prix excédant \$2.50 par acre.

M. Ross

M. ROSS. Non, pas pour un prix moins élevé; donc elles valaient ce prix, mais je vais lire cette clause. Elle est comme suit :

“ Que le prix auquel les sections alternatives des terres retenues par le gouvernement seront vendues par ce dernier, sera de temps à autres, fixé et convenu entre le gouvernement et la compagnie, selon le prix qu'il sera possible d'obtenir pour ces terres sans nuire au développement du pays. Mais, à moins que la compagnie elle-même vende les terres qui lui sont concédées, à un prix moyen plus réduit, ou qu'elle consente à ce qu'il en soit autrement, le gouvernement pourra, pendant l'espace de 20 ans à partir de la date de cette charte, fixer le minimum du prix de ces sections alternatives à un prix moyen de pas moins de \$2.50 l'acre.”

J'espère que ceci suffira pour convaincre mon honorable ami. Le gouvernement en 1872-73, a fixé le minimum du prix de ces terres à \$2.50 l'acre. Je ne voudrais pas soutenir que les terres valaient ce prix à cette époque. Nous ne pouvons dire ce qu'elles valaient alors. Nous ne faisons que prendre la déclaration des honorables messieurs de la droite eux-mêmes. En 1875, lorsque le contrat Foster, pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne était à l'étude, le ministre des Chemins de fer disait que ces terres valaient \$5 l'acre si l'on permettait à l'acquéreur de les choisir.

Je ne doute pas que le ministre des Chemins de fer s'y connaisse en fait de terres, mais je ne suis pas certain que le syndicat s'y connaisse moins que lui, et si le ministre des Chemins de fer peut choisir dans le Nord-Ouest des terres valant \$5 l'acre pourquoi le syndicat ne pourrait-il pas choisir des terrains valant cette somme? Ainsi en supposant qu'elles valent \$5 l'acre—car le ministre des Chemins de fer a supposé cela en 1875, nous sommes sur le point de céder au syndicat, un patrimoine d'une très grande valeur en lui donnant ces 25,000,000 d'acres. Mais nous avons d'autres moyens de nous assurer de la valeur de ces terres.

Les compagnies de chemin de fer américaines ont vendu leurs terres, et quelques-unes d'entre elles les ont vendues tout récemment. En 1879, je constate que la moyenne du prix par acre des terres vendues a été de \$6.54. Quelques-unes des compagnies américaines de chemin de fer ont vendu leurs terres à un prix moyen beaucoup plus élevé. Le chemin de fer Chicago, Burlington et Quincy a obtenu en moyenne \$14.55. Le chemin de fer St. Paul et Sioux City a obtenu une moyenne de \$6.55 par acre. Le chemin de fer Grand Rapids et Indiana a obtenu une moyenne de \$11.61 l'acre, et je sais d'autres chemins de fer qui ont vendu leurs terres, les uns à des prix plus élevés les autres à des prix plus réduits que ceux que je viens de nommer. Maintenant qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve que nous donnons à cette compagnie de chemin de fer une somme presque indéfinie lorsque nous lui donnons ces terres. Nous lui donnons une lettre de marque pour voyager dans toutes les parties du Nord-Ouest, ainsi que je le démontrerai avant de terminer, entre les 49° et 57° parallèles; et pour aller dans la zone fertile s'il ne trouve pas assez de terres dans cette région, ou “ ailleurs ” ainsi que le dit la clause, pour choisir toutes les meilleures terres afin de compléter les 25,000,000 d'acres.

Je dis, M. le président, que c'est là une question réellement sérieuse. La province de l'Ontario avec toute sa richesse et son importance a une étendue moindre que cela en culture. Toute la prospérité agricole de la confédération canadienne, comme pays agricole, repose sur dix-sept millions d'acres de terres cultivées et nous donnons à cette compagnie un vaste agrandissement, une suprématie commerciale et un pouvoir commercial plus grand que ce que toute la confédération possède actuellement. C'est une question sérieuse, si nous devons donner de vastes concessions telle que le contrat maintenant à l'étude, donnera au syndicat, —une étendue de terres deux fois et demie plus grande que toute l'étendue cultivée de cette province. Nous savons quelque chose des industries manufacturières du Connecticut, du Massachusetts et du Rhode Island, et du rôle important

qu'elles jouent dans la politique et le commerce des Etats-Unis; et par le contrat que nous sommes à étudier, nous devons donner à une compagnie de chemin de fer, une étendue de terre,—de terres cultivables—plus grande que celle sur laquelle est basée la prospérité industrielle et commerciale de ces Etats de l'est.

Est-il sage pour nous d'en agir ainsi? N'est-ce pas un sujet bien propre à nous faire réfléchir et que nous devons considérer sérieusement et avec impartialité? N'est-ce pas une question qui demande de notre part l'exercice, au plus haut degré de ces fonctions judiciaires et de ces responsabilités judiciaires qui nous sont imposées? Si nous concédons au syndicat, ou à toute autre compagnie privée une étendue de terres, aussi considérable que celle dont j'ai parlé, concédons-la à des conditions, avec des restrictions propres à nous protéger, propres à pourvoir dans l'avenir à la protection des intérêts du Nord-Ouest et du colon du Nord-Ouest, ainsi qu'au développement futur du pays.

Je considère le Nord-Ouest comme le bras droit de la Confédération. Les autres parties du pays sont passablement habitées aujourd'hui. Dans l'Ontario, il ne nous reste plus qu'une très faible étendue de terres à vendre. Il n'y a que très peu de bonnes terres à vendre dans la province de Québec, et quant aux provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, elles ont très peu de terres cultivables à vendre.

L'augmentation de notre population exige que nous trouvions de l'espace pour le surplus de notre population rurale afin de permettre à ceux qui veulent se livrer à la culture de se fixer au pays. Où trouverons-nous les établissements dont ces derniers ont besoin? Pas dans l'Ontario, parce que dans cette province un père ne peut établir ses fils sur des terres à moins de les acheter d'un autre. Où iront-ils? Aux Etats-Unis, dans les prairies du Wisconsin, du Dakota ou du Minnesota? Je suis peiné de voir qu'un trop grand nombre de nos jeunes gens y vont; et si nous devons avoir, ainsi que l'honorable député d'Annapolis (M. Longley) l'a dit, la suprématie commerciale et politique sur la moitié nord de ce continent, comme nous devrions l'avoir, il est de notre devoir de considérer la valeur du Nord-Ouest, de conserver avec soin ses ressources, d'éviter tout ce qui pourrait nuire à sa prospérité et de garder avec un soin jaloux les riches trésors que renferment ces terres, de voir à ce que nulle compagnie privée ne s'interpose, entre les intérêts des colons et le gouvernement, pour nuire à sa prospérité future.

Je m'oppose donc à ce contrat parce qu'en le ratifiant nous céderions au syndicat une vaste étendue de terres sans lui imposer les restrictions nécessaires. Je m'y oppose en outre, parce qu'il entraîne, sans nécessité, la construction immédiate de 1,190 milles de voie ferrée. Vous remarquerez que par les termes du contrat, nous sommes obligés de construire l'extrémité est, 650 milles, dans un délai de dix ans, que nous devons construire de la vallée de Jasper à Kamloops, 450 milles, de Yale à Port Moody, 90 milles, en tout 1,190 milles. Je dis que ce contrat entraîne la construction immédiate de cette longue partie du chemin qui n'est pas nécessaire à la colonisation, ce n'est certainement pas pour des fins de colonisation que nous construisons la section du lac Supérieur appelée la section de l'est. Nous n'avons pas de preuve que les terres qui se trouvent dans cette région soient d'une grande valeur. Nous savons que le climat y est désavantageux. Nous savons que le sol y est quelque peu stérile. Il est vrai qu'il peut y avoir des bois de construction précieux dans cette région; mais nous ne sommes pas obligés de construire un chemin de fer pour avoir du bois. Nous avons du bois en abondance le long des lignes de chemin de fer qui existent, de sorte que la construction immédiate de l'extrémité est de la ligne n'est pas nécessaire.

Les honorables messieurs n'essaieront pas de prétendre que la section entre Jasper et Kamloops est nécessaire; qu'il est nécessaire de traverser immédiatement les Monta-

gnes Rocheuses. Nous avons 1,000 milles de prairies entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses; et l'honorable député de Victoria, C.-A. (sir John A. Macdonald) dont les intérêts dans la Colombie anglaise sont si grands, dira-t-il qu'il est nécessaire que nous construisions immédiatement le chemin entre Yale et Port Moody? Nous avons la navigation sur la rivière Fraser entre ces deux endroits; nous avons des communications faciles pour apporter tous les approvisionnements nécessaires jusqu'à Yale—tout ce qu'un homme qui va dans cette région éloignée peut souhaiter; de sorte que nous construisons la section du lac Supérieur dont nous n'avons pas besoin; la section Jasper dont nous n'avons pas besoin et les sections de Yale et de Port Moody dont nous n'avons pas besoin.

Est-il sage pour nous d'encourir ces obligations qui résultent de la construction de ces 1,190 milles? Est-il de notre intérêt de le faire? Les chemins de fer américains ont été construits d'après un principe tout à fait opposé, c'est-à-dire qu'ils ont été construits à mesure que les besoins de la population le requéraient. Lorsqu'une colonie avait besoin de 60 milles de chemin de fer, ces 60 milles étaient construits. Mais nous, nous construisons des milles et des milles de chemin de fer qui, de l'aveu des honorables messieurs eux-mêmes, seront improductifs, et ne sont pas nécessaires aux intérêts du commerce. Supposons que le Grand-Tronc ou le Great Western eussent été construits vingt ou trente ans avant l'époque où ils l'ont été, quel en aurait été le résultat pour les actionnaires et pour le pays? J'admets que leur construction a pu ouvrir le pays plus tôt, mais quels fardeaux insupportables elle avait imposés aux actionnaires et au pays.

Les chemins de fer du Canada et des Etats-Unis ont été projetés prudemment, à mesure que la colonisation du pays les demandaient et *pari passu* avec la colonisation du pays, et avec ces conditions seulement l'on peut espérer qu'un chemin de fer sera une bonne affaire au point de vue commercial. Que faisons-nous dans les circonstances actuelles? Nous commettons une folie que nulle compagnie ne voudrait commettre. Nous prenons les ressources du peuple de ce pays et nous les engageons dans une entreprise où nul individu au Canada ne voudrait engager ses propres deniers. Nous construisons des milles et des milles de chemin de fer qui ne sont pas nécessaires comme entreprise commerciale. Nous les construisons, ainsi que je le démontrerai tout à l'heure, pour servir des intérêts de clocher, qui je crois n'ont pas été assez éliminés dans l'étude de cette question.

Et quelle sera la conséquence de la construction de ces 1,190 milles de chemin de fer? La conséquence sera qu'elle ajoutera \$40,000,000 à la dette publique en moins de dix ans. Voyez: La section du lac Nipissingua au Fort-William entraînera une dépense de \$10,000,000, bien qu'elle ait été diversement évaluée de \$18,000,000 à \$20,000,000. De l'extrémité ouest des 900 milles se prolongeant à l'ouest de Winnipeg jusqu'à Kamloops, 450 milles, d'après M. Fleming, coûteront \$16,500,000; de Yale à Port Moody, 90 milles, \$3,500,000; ce qui forme un total de \$40,000,000, qui seront ajoutés à nos fardeaux par la construction inutile de ces 1,190 milles de chemin. Les honorables messieurs sont-ils disposés à ajouter cette somme aux charges de notre pays déjà si lourdement taxé? Notre dette au moment actuel s'élève à près de \$160,000,000. En moins de dix ans le peuple du Canada, grâce à cette dépense énorme ajoutée à notre dette, sera chargé de \$200,000,000. Et avec ce fardeau sur les épaules, il lui sera inutile d'essayer à concourir pour la suprématie politique et commerciale avec nos voisins. En moins de vingt ans, le peuple des Etats-Unis se débarrassera du fardeau que sa terrible guerre civile lui a imposé.

Vous pouvez vous figurer une population de 50,000,000, n'ayant pas de dettes, légèrement taxée, possédant encore d'immenses étendues de prairies propres à la colonisation, avec toutes ses ressources commerciales et industrielles, rivalisant avec la petite colonie du nord faible et arriérée,

gée, qui chancellerait sous le poids d'impôts excessivement lourds, et vous pouvez vous imaginer quelles seraient les conséquences d'une pénible lutte. Les honorables messieurs se réjouissent-ils de cette perspective? Est-ce qu'ils anticipent avec plaisir les conséquences d'un tel état de choses? Est-ce qu'ils anticipent avec plaisir la condition dans laquelle le Canada se trouvera dans dix ans avec ce lourd fardeau sur les épaules? Nous entendons les honorables messieurs de la droite nous faire de grandes protestations de patriotisme. J'espère qu'ils sont patriotes; j'espère qu'ils désirent le bien-être du pays. Chaque fois qu'ils parlent des intérêts canadiens ils font appel au patriotisme. Mais qu'avons-nous aujourd'hui? Sera-ce le Canada aux canadiens?

Cela pourra être le Canada aux canadiens pour quelques temps; mais chancelant sous ces lourds fardeaux, le contribuable partout mécontent, avec un puissant voisin au sud, nous faisant concurrence sur tous les marchés du monde, et comparativement moins grevé de taxes, le Canada, j'ose le dire, verra se réduire tellement sa prospérité industrielle et commerciale par ces fardeaux, qu'il sera facile aux américains d'affirmer la doctrine Monroe et de détruire à jamais notre autonomie politique. Je ne suis pas un prophète de malheur, et je ne voudrais pas prophétiser autre chose qu'un avenir brillant et prospère à ce pays; mais je crains certainement qu'il puisse sortir de cette énorme dette des conséquences politiques désastreuses. Cela peut-il être évité? Il n'est pas hors de propos de le considérer. J'ai déjà reconnu que nous étions tenus, à de certaines conditions, de faire honneur à nos engagements avec la Colombie anglaise. Je suis d'accord avec les messieurs de la droite, qu'il serait dans les intérêts du pays, d'ouvrir le Nord-Ouest et de le développer au plus vite. Mais est-il nécessaire que nous construisions pour cela le nombre de milles de chemin de fer auquel j'ai déjà fait allusion? Je ne l'entends pas ainsi. Je ne vois pas la nécessité de construire tant de milles de chemin de fer dans le simple but d'ouvrir le Nord-Ouest. Comment nous y rendons-nous maintenant? Par des lignes américaines. Il est vrai que cet état de chose offre des désavantages, vu que les frais de transport sont quelque fois excessifs et que nous sommes obligés de voyager à travers un pays étranger. Mais nous ne devrions pas être longtemps à leur merci. Du moment où l'embranchement de la baie du Tonnerre sera construit, ce désavantage cessera, vu que nous aurons, en été, communication par eau avec la baie du Tonnerre. Nous aurons alors une courte distance à parcourir, comme par exemple d'ici à Sarnia, le long la section de la baie du Tonnerre à Winnipeg; ce parcours occupera moins de 20 heures et nous conduira à quelque point central de notre territoire du Nord-Ouest. Nous devrions jouir de cet avantage tout-à-fait indépendamment des chemins de fer américains, et par le fait seul de notre entreprise et de nos propres ressources; si le Canada Central était prolongé jusqu'au Sault Sainte-Marie, nous aurions une connexion continue, entre Montréal et le Nord-Ouest, moins une courte interruption de 200 milles sur les bords du lac Supérieur. Je prétends que ce chemin nous est très favorable et ne coûterait pas de forts déboursés. On a dernièrement soumis à cette Chambre une offre émanant du sénateur Frank Smith pour la construction de l'embranchement du Sault, que les honorables messieurs de la droite devaient, je crois, prendre en considération dans les intérêts du pays. Il dit:

" Cette compagnie offre de construire une ligne de chemin de fer en vertu de sa charte depuis la baie du Sud-Est. Lac Nipissingue, au Sault Sainte-Marie pour une subvention de \$12,000 en argent par mille, ou une subvention de \$4,000 en argent, et de 4,000 arpents de terres par mille les dits terrains devant être de la même qualité et situés dans des localités aussi favorables que les terrains affectés à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien dans le Nord-Ouest. Telle quantité de cette ligne qui pourra servir à la ligne mère du Pacifique canadien, pourra être employée à cette fin, aux termes et de la manière que déterminera le gouverneur en conseil. La compagnie conviendra, moyennant telle subvention, de mettre toutes les lignes en correspondance sur un pied

M. Ross

d'égalité absolue avec sa propre ligne quant aux droits de circulation, au tarif et aux facilités de trafic de toute sorte, et de se soumettre à toutes conditions qui pourront lui être imposées par le gouverneur en conseil afin d'empêcher aucune préférence ou distinction en faveur d'aucune compagnie faisant correspondance au détriment d'une autre, et de plus de se soumettre aux taxes spéciales qui lui seront imposées de temps à autre par le gouvernement pour le transport des émigrants et de leurs effets, dans le but de coloniser le Nord-Ouest; la ligne devra être commencée en dedans de douze mois et complétée au bout de trois ans de cette date.

Du moment que cette offre serait acceptée, pleine garantie serait fournie par le gouvernement pour l'achèvement du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,
(Signé), FRANK SMITH,

Président de la compagnie du chemin de fer du Sault Ste.-Marie.

Nous avons donc là une offre distincte pour la construction d'un chemin de fer à un prix nominal, qui n'ajouterait pas plus d'un couple de millions à la dette de notre pays, par lequel le réseau de chemins de fer des provinces de Québec et d'Ontario serait placé en communication directe à travers le sol canadien avec le territoire du Nord-Ouest, et par lequel le commerce de Montréal pourrait trouver un débouché dans l'ouest jusqu'à Winnipeg, et pourrait être distribué le long de la ligne de chemin de fer qui pourra être construite à l'ouest de Winnipeg, de quelque côté que le commerce puisse se diriger; et, *vice versa*, le commerce du Nord-Ouest viendrait dans les provinces de l'est, par la même route. En adoptant ce plan, nous rémédions à la nécessité de construire 1,190 milles de chemin de fer; nous soulageons le pays d'une augmentation de dette de \$10,000,000 et nous nous assurons une route qui n'est pas tout chemin de fer, je l'admets, mais qui offre un accès facile au Nord-Ouest pendant huit à neuf mois, durant lesquels tout le commerce des deux pays peut être échangé. Voilà, je crois, un projet raisonnable. Je crois du reste que c'est un projet à l'exécution duquel les honorables messieurs de la droite sont eux-mêmes engagés. A la dernière session il y a eu des débats au Sénat sur le même sujet, et je vais citer les opinions de certains sénateurs et peut-être celles de certains députés de cette Chambre concernant cette affaire. Quant aux observations du sénateur Ryan, que je vais lire en partie, je puis dire que, d'après le projet que nous sommes en train de considérer, le chemin ne sera pas complété avant dix ans, et la distance serait raccourcie de 300, et non de 200 milles. L'honorable sénateur dit:

" La ligne de chemin de fer par la rive nord du lac Supérieur est difficile à construire et ne sera probablement pas bâtie avant bien des années. Mais dans le cas où cette ligne ne pourrait être livrée à l'exploitation dans un temps raisonnable, on pourra bénéficier durant les mois d'hiver, lorsque la navigation du lac Supérieur n'est pas praticable, d'une ligne qui va sans doute être construite dans les États-Unis, sur la rive gauche du lac Supérieur, du Sault Sainte-Marie à Minneapolis et Saint Paul. De cette manière nous obtiendrons, dans deux ans, une ligne de chemin de fer non interrompue de Winnipeg aux côtes maritimes du Canada. Ainsi que tout le monde peut le voir, cela sera d'un grand avantage à la Puissance et il y a aussi un autre avantage, savoir le raccourcissement, au calcul le plus modéré, de deux cents milles, de la route actuelle entre Winnipeg et Montréal; tandis que le chemin de Winnipeg à Liverpool sera par cette ligne de 500 à 600 milles plus court que par la voie de New-York. Ce sont là, je crois, des sujets auxquels il est fort désirable que nous donnions notre attention, dans ce pays."

Voilà les vues du sénateur Ryan et quoiqu'il ait suggéré que nous ouvrions une communication avec le Nord-Ouest par le moyen d'un chemin de fer américain alors à l'état de projet, je ne vois pas qu'on lui ait reproché de manquer de patriotisme. Mais nous, dans cette Chambre, lorsque nous proposons d'établir des correspondances avec des lignes américaines et d'utiliser les lignes qui existent ou celles qui sont encore à l'état de projet, on nous reproche de manquer de patriotisme, de donner la clef du Nord-Ouest à nos voisins les américains, et de céder notre position avantageuse parce que nous abandonnons le projet d'un chemin de fer construit entièrement sur notre sol. M. Ryan a dit plus loin:

" Je crois qu'il ne devrait pas y avoir d'hésitation à prendre des mesures actives et immédiates pour construire le tronçon qui unira nos chemins de l'est avec le réseau des chemins de fer des États-Unis au sud du lac Supérieur, et, durant les mois pendant lesquels la navigation est ou

verte, avec notre voie de communication par eau sur le lac Supérieur, et avec nos propres chemins de fer de la baie du Tonnerre à Winnipeg durant cette saison. Je suis sûr que personne ne mettra en doute les grands avantages qu'il y a d'obtenir une telle route."

Le sénateur Miller parle ainsi à ce sujet :

"Si nous désirons retenir le contrôle du commerce du vaste Nord-Ouest, avant qu'une communication toute par chemin de fer puisse être établie entre les provinces de l'est et Winnipeg au nord du lac Supérieur, il faudra que cela ait lieu par la ligne du Sault Sainte-Marie. Et j'espère que le fait que cette question a été soumise dès aujourd'hui à l'appréciation du Sénat, aura pour résultat de déterminer le gouvernement à suivre la ligne de conduite que laissait entendre les observations du ministre des Chemins de fer qui ont été lues à cette Chambre. Il n'y a pas de doute, si nous tenons à nous assurer ce commerce, si nous ne voulons pas le voir aller à l'étranger, nous devons construire ce chaînon de raccordement qui aura pour effet, du moins pendant les mois durant lesquels la navigation est ouverte, de diriger le commerce du Manitoba vers les autres provinces de la Puissance."

Voilà les vues émises par des sénateurs, quant à la construction immédiate de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, et je crois que le ministre des Chemins de fer avait une opinion très prononcée sur cette question il n'y a qu'un an. Voici une citation d'un discours qu'il a fait à Montréal. Il a dit en cette occasion :

"Le gouvernement ayant pourvu à l'extension du Canada Central au lac Nipissingue, cela a naturellement attiré beaucoup d'attention sur le projet, et celui d'étendre ce chemin directement du Nipissingue au Sault Sainte-Marie a reçu un nouvel élan par l'attention qui a été donnée par les princes de chemins de fer et autres personnes au développement des chemins du Nord-Ouest. Ils ont vu en examinant la carte, que c'était presque une ligne à vol d'oiseau allant de St. Paul et Minneapolis, les grands centres du commerce dans le Nord-Ouest, à la ville de Montréal. Ils ont trouvé que lorsque le blé pouvait être livré dans le port de Montréal, et de là expédié à Liverpool, à meilleur marché et plus aisément que par les routes actuelles, il n'était pas surprenant du tout que l'attention ait été attirée sur ce projet. Plus il examinait ce projet, et plus il était convaincu qu'indépendamment de la grande importance au point de vue des intérêts canadiens, de la construction d'une ligne de St. Paul ou de Duluth ou des deux endroits au Sault Ste.-Marie, dans le but de se relier avec le transport océanique à Montréal, indépendamment du mouvement commercial additionnel que le Canada peut avec raison espérer voir provenir de ce chemin, il considérait qu'il était grandement de nos intérêts d'établir une communication entre Nipissingue et le Sault à une date aussi rapprochée que possible. Le développement de notre vaste Nord-Ouest, dépendait en une grande mesure de la facilité, le bon marché et la rapidité avec lesquelles nous pouvions envoyer une population dans ce pays et amener les produits de l'Ouest à la côte maritime. Le fait que l'extension du Canada Central au lac Nipissingue serait achevée à une date très rapprochée, le fait que le gouvernement poussait avec toute l'énergie et toute la vigueur à sa disposition, la ligne de la baie du Tonnerre à la Rivière Rouge; le fait que par les extensions de cette ligne du Nipissingue au Sault, Montréal ne serait plus qu'à une distance de 60 heures de la Rivière Rouge, prouvaient l'importance de mettre ce projet à exécution à la date la plus rapprochée."

Telle était l'opinion du ministre des Chemins de fer l'année passée, et lorsque nous appelons son attention ainsi que celle de la Chambre sur les avantages qu'il y a à construire cet embranchement dans un temps rapproché—lorsque nous appelons l'attention de la Chambre et du pays sur la communication prompte et aisée que nous pouvons par ce moyen nous assurer avec le territoire du Nord-Ouest, aussitôt on nous accuse de manquer de patriotisme, d'abandonner la clef de la position et de subordonner les intérêts du Canada à ceux des Etats-Unis. Or, je ne vois pas quelle objection peut être faite à la ligne que j'ai indiquée. L'année dernière le ministre des Chemins de fer a cru qu'elle était de la plus haute importance; des sénateurs amis du gouvernement étaient du même avis. Qu'elle est l'objection contre ce projet aujourd'hui, qui n'existait pas l'année passée? Ne nous fournit-il pas un chemin presque aussi direct que celui par la rive nord du lac Supérieur? Si vous examinez la distance de Montréal à Winnipeg, que trouvez-vous? Que la ligne au nord du lac Supérieur n'est que 13 milles plus courte que celle de la rive sud, et par la voie des chemins de fer américains. Et que payons-nous pour raccourcir cette distance? Nous payons \$20,000,000 pour la construction de l'extrémité est d'un chemin de fer qui ne nous rapproche de Winnipeg que de 13 milles plus près que nous y parviendrons tout en ne dépensant pas un seul dollar.

A six heures l'Orateur, quitte le fauteuil,

SÉANCE DU SOIR.

M. ROSS. Monsieur le président, lorsque la Chambre s'est ajournée, j'étais à discuter l'opportunité d'abandonner temporairement la construction de la section du lac Supérieur, du chemin de fer du Pacifique canadien, et de procéder à la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, tout en utilisant les chemins de fer américains existant ou à l'état de projet, sur la rive sud du lac Supérieur. Je sais, M. le président, qu'on essaie, à présent, de prouver qu'un tel programme manquerait de patriotisme, et que cela ne serait que transférer aux chemins de fer américains le trafic appartenant de droit aux chemins canadiens, et que nous devrions conserver pour nous-mêmes. S'il est peu patriotique de défendre un tel programme durant la présente session, et lorsqu'on est à s'occuper de l'exécution de cette vaste entreprise, dans quelle position se trouvent les honorables messieurs qui ont défendu une ligne de conduite pareille l'année passée? Vous remarquerez que d'après le compte-rendu des séances du Sénat, que j'ai déjà cité, l'honorable M. Ryan, à la date du 5 avril, a demandé tous les documents ayant rapport à la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, et a demandé qu'elle était la politique du gouvernement à ce sujet. En réponse à sa question, l'honorable sir Alexander Campbell dit :

"Tout ce que je puis dire quant à ce sujet, c'est qu'il reçoit notre considération la plus sérieuse, et quant à la motion faite par mon honorable ami de Victoria, nous soumettrons avec plaisir copie de tous les documents mentionnés."

Vous verrez d'après cette citation, M. le président, que la question de construire l'embranchement du Sault recevait l'année passée la considération sérieuse du gouvernement. Je vous ai montré que le ministre des Chemins de fer a parlé très favorablement du projet lors de son discours à Montréal; je vous ai montré que des sénateurs distingués ont aussi parlé d'une manière favorable de ce projet. Le 1er avril, l'honorable M. Trudel, parlant de la question, sans doute à l'instigation du gouvernement, demanda :

"Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures efficaces, durant cette session, pour assurer, soit par un octroi, une subvention, ou autrement, la construction immédiate d'un chemin de fer devant mettre en rapport l'extrémité sud-est du lac Nipissingue avec le Sault Sainte-Marie."

L'honorable monsieur fit à ce sujet quelques observations, s'efforçant d'attirer spécialement l'attention du gouvernement sur la proposition en question. En réponse à sa question, je trouve que l'honorable sir Alexander Campbell s'exprima dans les termes suivants :

"En réponse à sa question (c.-à-d. la question de l'honorable M. Trudel), j'ai à dire que c'est l'intention du gouvernement de faire explorer avec soin, durant cette saison, le chemin allant à l'ouest du lac Nipissingue, et de venir en aide lors de la prochaine session, par subvention ou autrement, s'il était nécessaire, à la construction d'un chemin de fer devant unir le terminus du Canada Central Railway près du lac Nipissingue au lac Supérieur d'après le tracé et à des conditions à être déterminées par le gouvernement, et la route sera localisée de telle manière qu'elle aidera d'une façon substantielle la construction définitive du chemin de fer du Pacifique Canadien sur la rive nord du lac Supérieur."

Telle était, M. le président, la politique du gouvernement, l'année passée, ainsi qu'énoncée de propos délibéré par son chef dans le Sénat. Doit-on nous blâmer si nous adoptons un pareil programme cette session? Doit-on nous accuser de trahir les meilleurs intérêts du pays si nous continuons à soutenir le programme que nous avons soutenu lors de la dernière session, et que dans le Sénat on a déclaré d'une façon délibérée être le programme du gouvernement. Je prétends que les honorables députés de la droite ne doivent pas dire que ce programme manque de patriotisme, simplement parcequ'il est soutenu par les députés de l'opposition. Ils l'ont soutenu eux-mêmes; l'année passée ils ont déclaré de propos délibéré que c'était le leur; c'est le programme auquel nous adhérons aujourd'hui et nous ne désirons qu'une chose c'est de forcer le gouvernement à envisager la question telle qu'il l'envisageait lui-même

l'année passée. Le sujet a été aussi discuté au long dans cette Chambre, et en le discutant, je trouve que le ministre des Chemins de fer lui-même a eu quelque chose à dire à ce sujet. Le 15 avril, quelques jours après la proposition, faite par le chef de l'opposition d'abandonner la section de la Colombie anglaise.

« Il est évident à présent que l'attention de tout le pays se porte vers la question d'obtenir la ligne de communication la plus courte avec notre Nord-Ouest par le Sault Ste. Marie. Les honorables messieurs de la gauche me reprocheront peut-être qu'il y a eu un temps où j'em'objectais sérieusement au Sault Ste. Marie, mais le cas est différent aujourd'hui..... Lorsque j'ai fait opposition à la construction de la ligne du Sault, c'était à une époque où nous n'avions pas une ligne en voie de construction de la baie du Tonnerre à la Rivière Rouge ; mais du moment que le gouvernement s'est engagé à construire cette ligne, il était de notre devoir de rechercher les moyens qui la rendraient productive. Quels sont ces moyens ? Je suis convaincu que ce chemin avec ses pentes faciles et les prix modérés auxquels il pourra transporter les produits du Nord-Ouest, ne pourra avoir de rival Je crois qu'avec le type de notre chemin, qu'avec la modicité des prix auxquels nous pouvons y faire passer le trafic du Nord-Ouest, il n'y a pas de chemin qui puisse, soit par voie de Duluth soit par voie de St. Paul, lui faire concurrence. Je vois donc avec plaisir qu'il y a probabilité de voir ou le Canada Central ou le Pacific Junction se prolonger jusqu'au Sault, mettant ainsi notre vaste Nord-Ouest à 60 heures de Montréal et rapprochant Toronto de 100 milles, et cela dans un délai comparativement court. »

Telles étaient, M. le président, les vues de l'honorable ministre des Chemins de fer l'année passée. Il était alors en faveur de la construction de l'embranchement du Sault Ste. Marie. Nous énonçons ces vues aujourd'hui dans le but de soulager le pays d'une dépense énorme, de la dépense immédiate d'au moins \$20,000,000 pour la construction d'un chemin par la rive nord du lac Supérieur. Sommes-nous à blâmer pour cela ? Si nous méritons d'être blâmés, dans quelle position se trouvaient les honorables messieurs de la droite lorsqu'ils défendaient un pareil programme à la dernière session du parlement, lorsqu'ils ont déclaré que c'était la politique réfléchie du gouvernement de subventionner la construction du chemin de fer du Sault Ste. Marie.

Je vous ai démontré, M. le président, qu'avec le subside que nous nous proposons de donner au chemin de fer, le fardeau serait de \$65,300,000 ; que sans le subside, c'est une somme de \$40,000,000 que ce pays va être appelé à dépenser sans nécessité, et en moins de dix ans, pour compléter cette entreprise gigantesque. J'ai montré que nous n'avions pas besoin de la section de l'est, dans l'intérêt de la colonisation et de l'établissement du pays. Que les chemins existants ou l'embranchement de la Baie du Tonnerre avec des communications par eau avec le Sault, suffiront aux besoins actuels du commerce. J'ai démontré de plus que la section ouest, ou plutôt la section de Yale à Port Moody n'est d'aucun intérêt même pour la Colombie Britannique puisque la navigation est maintenant établie entre ces deux ports—j'ai fait voir que par le plan, sur lequel nous attirons votre attention, nous avons l'avantage de communication faciles avec Winnipeg, ce qui est indubitablement le but de tous nos efforts. La distance de Montréal à Winnipeg, par le chemin de la rive nord, est de 1,370 milles—de Montréal à Winnipeg par voie de Duluth, de 1,383 milles—une différence de 13 milles seulement. Je vous demande s'il est raisonnable que nous dépensions, \$20,000,000 qui devront être empruntés, pour le minime avantage d'avoir, *via* la rive nord, une ligne qui n'est que 13 milles plus courte qu'un chemin qui peut nous être construit sans qu'il en coûte à peine une piastre d'argent canadien. On nous dit qu'à moins que nous ayons une ligne canadienne, les immigrants se rendant dans l'Ouest, seront trompés par des agents américains et induits à s'établir sur les terres américaines. L'honorable ministre de l'Agriculture pourrait répondre à cette objection. Nous savons très-bien que ces immigrants arrivent à Québec durant la saison de la navigation, et vont à Montréal par la route du St. Laurent sur le Grand Tonc, alors ils se dirigent sur Ottawa, et de là vers l'Ouest par la voie du Canada Central et le prolongement de la ligne du

Sault, puis à la Baie du Tonnerre par eau et ensuite à Winnipeg. Il y aurait donc bien peu de danger que les immigrants fussent induits par les agents de terres américains à aller s'établir dans le Dakota ou le Minnesota. Nous savons de plus que lorsque les immigrants quittent l'Europe pour le Canada, ils sont fixés sur leur destination, et ils ont généralement prit leur billet pour l'endroit où ils se proposent d'aller. Cela étant ainsi, quel danger possible peut-il y avoir qu'ils soient ainsi détournés par les agents américains ? Si nous sommes disposés à offrir à ces immigrants un pays libre dans le Nord-Ouest, leur donnant l'avantage d'un établissement dans un pays civilisé, sur les terres fertiles de ces territoires, et qu'ils soient exempts de tous les inconvénients qui se trouvent dans ce projet, je n'hésite pas à dire que toutes les influences des agents de terres ou de chemins de fer américains ne pourront pas empêcher ceux qui sont intelligents de venir se fixer dans un pays où ils trouveront tout le bien-être possible. On nous dit que ce serait un acte anti-patriotique de notre part que d'abandonner l'embranchement de la rive nord et se servir des chemins de fer américains. On nous dit qu'en se servant des chemins de fer des Américains le commerce du pays deviendrait un tributaire à la rive sud. Mais, qu'en était-il dans les années passées ? Nous savons que pendant plusieurs années le port d'hiver du chemin de fer du Grand Tronc se trouvait à Portland et que ce chemin de fer passait à travers une partie des Etats-Unis. Qui s'est opposé à cet arrangement, et a dit que c'était un acte anti-patriotique d'envoyer nos produits en Europe, en les faisant passer à travers une partie des Etats-Unis ? Et s'il est anti-patriotique pour les canadiens de se servir des chemins américains à quel degré de manque de patriotisme devons-nous penser que la politique des Etats-Unis, qui se servent de notre chemin de fer jour par jour et semaine par semaine. Est-ce que les Etats-Unis ne contribuent pas pour une large part dans le fret expédié sur les bâtiments en destination et revenant d'Europe, et passe sur le chemin du Grand-Tronc, du Great-Western, et du Canada-Southern ? Et si les américains savent ainsi apprécier les avantages de transporter leurs produits en Europe, par le plus court chemin sur le sol canadien, certainement que nous, qui les copions en tant de choses—notre politique des terres par exemple—nous ne commettrions pas une très grande faute, si nous étions décidés à transporter nos produits sur les chemins de fer américains de manière à leur faire atteindre leur destination. Je ne parlerai plus des objections que je me suis efforcé de faire valoir contre le projet en tant qu'il comprend la construction de 1,190 milles de chemin de fer, qui ne sont pas nécessaires. Je vais considérer une autre objection. Je dis que le pays s'attend, que tout contrat passé pour la construction du chemin de fer du Pacifique enlève au gouvernement le droit de donner des contrats et de spéculer avec ces contrats comme nous l'avons vu par les rapports des commissaires de chemins de fer.

Le projet actuel n'atteint pas l'objet désiré. L'impression dans le pays, lorsque ce projet fut d'abord connu, c'est que cet arrangement permettrait au gouvernement, une fois pour toutes, de se laver les mains de toute affaire de contrat en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien. Mais le fait est que le gouvernement en aura pour dix ans à compléter ce chemin déjà en voie de construction, et tous les abus, dont plusieurs bien déplorables, en rapport avec ces contrats, en tant que le gouvernement y est concerné, peuvent exister et existeront pendant cette période de temps. Mais plus que cela, nous allons entrer en société avec un syndicat. Nous promettons de construire 90 milles de chemin comme nouvelle entreprise, et le gouvernement au lieu d'être débarrassé, doit comme je l'ai dit auparavant, entrer en société ; le syndicat d'un côté, travaillant à relier les travaux faits ou à faire, et le gouvernement de l'autre côté, s'engageant à de nouvelles responsabilités, et consentant à continuer celles qu'il avait déjà contractées. Je

me demande pourquoi, lorsque le gouvernement était en conférence secrète avec le syndicat, il n'a pas conclu ses arrangements de manière à se débarrasser des travaux de construction, du moins quant à la section de Yale et Port Moody. Nous avons devant nous le spectacle désagréable et inaccoutumé d'un gouvernement entrant en société avec le syndicat, partie pour l'exploitation du chemin et partie pour sa construction, et je pense que c'est là une objection digne de l'attention de cette Chambre. Il y a, outre les objections que j'ai signalées, d'autres moindres que je considérerai rapidement. La première est que nous acceptons le type de l' "Union Pacific" pour ce chemin—je ne comprends pourquoi nous avons préféré ce type et nous n'avons aucune explication du gouvernement justifiant ce choix. Est-ce que le ministre des Chemins de fer n'aurait pu trouver en Canada quelque chemin qui aurait pu fournir un type convenable ? Quelque chemin dans la Nouvelle-Ecosse ou dans le Nouveau-Brunswick, quelque chemin dans cette immense Confédération, qui lui fournit souvent ses mouvements oratoires ? Pendant que l'on construira notre chemin, le type que l'on aura choisi se trouvera être bien ancien. L' "Union Pacific" fut construit en 1869, le nôtre ne sera pas terminé avant 1891, de sorte que le type que l'on aura choisi se trouvera alors vieux de 22 ans, et en outre comment pourrions-nous répondre de ce type quand cette époque arrivera. Les honorables députés de l'opposition ont clairement démontré que le type de l' "Union Pacific" était bien inférieur lorsqu'il s'est agi on premier lieu de sa construction, et alors le gouvernement nous apprend que le type par lequel il se trouvait lié était celui d'un chemin de 1873-1874. Même avec celui-là le chemin aura 17 ans, et comment pourrions-nous nous assurer quel était le type d'alors. L' "Union Pacific" est à une distance considérable du chemin de fer du Pacifique canadien.

Comment allons-nous assigner nos témoins en cour ? Vous verrez quelle dépense le pays encourra pour le règlement des différends. Si nous avions adopté le type de l'Intercolonial ou du Great Western, ou du Canada Southern, les règlements des difficultés auraient été bien faciles et moins dispendieux. Mais en choisissant un type à des milliers de milles du Pacifique canadien, la difficulté et les dépenses occasionnées par ces différends, se trouvent grandement augmentées. Je remarque aussi comme objection mineure que le mode de régler les difficultés soumises par le dit contrat est quelque peu vague. La clause 3 dit :

" Et si le gouvernement et la compagnie ne peuvent pas s'entendre sur ce que les ouvrages faits ou les matériaux fournis sont conformes ou non à tel type, ou sur toute autre question de fait, à l'exclusion de questions légales, le sujet du différent sera soumis à la décision de trois arbitres, sans égard à leur compétence."

Nous avons un autre contrat préparé par le même gouvernement, qui est bien plus satisfaisant à propos du règlement des difficultés. Le contrat Allan contenait la clause suivante :

" Pourvu toujours que si le gouvernement et la compagnie venaient à ne pouvoir s'entendre quant aux détails d'aucune chose mentionnées dans la clause, on s'en rapporte à la décision de trois ingénieurs compétents, dont l'un choisi par le gouvernement, l'un par la compagnie, et le troisième par les deux ingénieurs, et les dépenses de tel arbitrage seront à la charge de la compagnie."

Il y a ici deux points dignes de considération, dans un cas, ceux qui décideront seront nommés sans égard à leur aptitude ; dans l'autre ils devront être des ingénieurs compétents, des hommes coupables de à décider si le chemin était le type convenu au point de vue des travaux d'art.

Le contrat que nous avons à considérer permet aussi aux arbitres de décider qui devra supporter les dépenses ; par le contrat Allan, les dépenses doivent être payées par la compagnie. Pourquoi des clauses si vagues dans un contrat si important ? Des millions de dollars peuvent dépendre de la décision de ces arbitres. Dans les Etats-Unis, lorsque des commissaires furent envoyés pour examiner les ouvrages

faits sur le chemin de fer "Union Pacific," ils firent rapport qu'il fallait encore cinq ou six millions pour rendre le chemin conforme au type, et si l'on doit confier à ces arbitres des pouvoirs aussi importants, il est essentiel que nous nous assurions de leur compétence. Vous remarquerez encore par la clause 5 du contrat qu'un pouvoir extraordinaire est donné à la compagnie. Elle dit :

" La compagnie paiera au gouvernement le coût, au prix du contrat du tronçon de chemin de fer, long de 100 milles, s'étendant de la ville de Winnipeg à l'ouest, jusqu'au temps où les travaux ont été retirés des mains de l'entrepreneur et les frais encourus depuis, par le gouvernement dans le travail de la construction ; mais elle aura le droit de se charger des dits travaux en aucun temps et de les compléter, en payant les frais de construction comme il a été dit jusqu'à concurrence du montant encouru par le gouvernement.

Par cette clause, je comprends qu'aussitôt que ce contrat sera ratifié, la compagnie peut demander au gouvernement de lui transporter au prix coûtant, les 100 milles à l'ouest de Winnipeg qui sont maintenant presque complétés. Quo vout dire ceci ? Cela veut dire que la compagnie aura du gouvernement 100 milles de chemin pour au moins \$360,000. Vous remarquerez par le contrat, que pour chaque mille que la compagnie construira à l'ouest de Winnipeg, elle recevra \$10,000 en argent. En prenant les 100 premiers milles à l'ouest de Winnipeg du gouvernement elle reçoit un bonus clair de \$1,000 par mille. Mais elle reçoit plus. Elle recevra 12,500 acres de terre par mille, c'est-à-dire, qu'aussitôt que ce contrat sera ratifié, la compagnie aura 100 milles de chemins de fer en sa possession pour lequel elle recevra un bonus de \$1,000 par mille et en surplus elle recevra un million et un quart d'acres de terres choisies par elle à son gré dans toutes les parties des territoires du Nord-Ouest. Est-ce que cela est raisonnable. La compagnie ne paie pas elle-même autant d'argent que le gouvernement lui accorde à \$100,000 près, et elle reçoit un million d'acres de terres outre cela. Je pense que cette clause est exorbitante et que le gouvernement devrait la reconsidérer même à cette phase des débats, et s'il doit livrer ces cent milles de chemins déjà construits, il devrait faire de nouvelles clauses qui réglerait mieux l'emploi de cette somme appropriée à ces cent milles.

Vous remarquerez par la section 7 qu'on donne à la compagnie le contrôle du commerce dans le Nord-Ouest. Elle dit :

" Le chemin de fer construit d'après ces termes sera la propriété de la compagnie, et aussitôt que les sections de l'est et du centre seront parachévées, le gouvernement transporterà à la compagnie la possession et le droit d'exploiter les diverses parties du chemin de fer Pacifique canadien déjà construites, ou à mesure quelles seront parachévées."

Cela veut dire que 24 heures après la ratification de ce contrat par le Parlement, la compagnie peut demander au gouvernement de lui transporter le contrôle de l'embranchement de Pembina, et cela lui donne le contrôle du commerce du Nord-Ouest. Nous savons que la compagnie de chemin de fer de Saint Paul et Minneapolis et ce syndicat sont une seule et même chose. Ils ont déjà leur chemin jusqu'à Emerson. Donnez leur l'embranchement de Pembina à Winnipeg et vous leur donnez le contrôle du seul débouché que nous avons dans le Nord-Ouest, et si, comme on nous l'a fait voir, les tarifs sur les chemins de fer de Chicago, Saint-Paul et Minneapolis sont exorbitants, que seront-ils, lorsqu'ils auront le contrôle sur tout le réseau de chemins de fer du Nord-Ouest ? Si le gouvernement se réservait l'embranchement de Pembina jusqu'à ce que tout le chemin fût complété, alors, il aurait quelque protection ; si le gouvernement s'était réservé l'embranchement de la baie du Tonnerre, jusqu'à ce que les autres sections fussent complétées, nous aurions encore là quelque protection, mais par la clause 7 de ce contrat, aussitôt que la section de la baie du Tonnerre sera terminée, elle devra être livrée. Supposons pour un instant, que la compagnie eut l'embranchement de Pembina, elle aurait alors le contrôle du commerce du Nord-Ouest par cette route, mais si le gouvernement

se réservait l'embranchement de la baie du Tonnerre jusqu'à ce que les autres sections du chemin fussent terminées, alors pour quelque temps, nous aurions une ligne rivale sur le sol canadien; qui ferait concurrence à ce chemin situé à l'ouest; mais le gouvernement s'est engagé à livrer à la compagnie la section de la baie du Tonnerre aussitôt qu'elle sera complétée. Elle a une route par Pembina, une autre par la baie du Tonnerre, et par quelque chemin que nous désirions arriver au Nord-Ouest, nous sommes forcés de voyager sur un des chemins dont la compagnie a le contrôle, et nous sommes à sa merci. Si le gouvernement avait été disposé à protéger les intérêts du Nord-Ouest, il aurait pu se réserver la possession de l'embranchement de la baie du Tonnerre, jusqu'à ce que la section de l'est fût terminée et aussi l'embranchement de Pembina jusqu'à ce que le chemin fût complété, il aurait pu se mettre à l'abri, et le pays aussi, contre les droits exorbitants pour le fret et les passagers. Mais dans aucun cas, il n'a voulu prendre les intérêts du peuple. Il s'est fermé toutes les avenues du Nord-Ouest. Il a placé tout le commerce du Canada et du monde, en tant qu'il s'agit du Nord-Ouest, à la merci de ce syndicat, et quiconque voudra expédier ses produits dans ce pays, devra payer tels droits que la compagnie exigera, sujet au proviso que ces droits ne devront pas excéder 10 pour cent des revenus de l'exploitation du chemin. Je m'oppose encore aux clauses de ce contrat qui permettent à la compagnie de recevoir des terres pour chaque 20 milles du chemin qu'elle peut construire, sans qu'elle soit tenue de les ouvrir au trafic. Sous ce rapport, le contrat me semble avoir été rédigé très négligemment, il dit :

"Et à l'achèvement du reste de la partie du chemin de fer qui doit être construite par le gouvernement, cette partie sera aussi cédée à la compagnie, et le chemin de fer du Pacifique canadien deviendra et sera dès lors la propriété absolue de la compagnie. Et la compagnie devra ensuite et à toujours entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique canadien."

Qui dira ce que les mots "mettre en opération d'une manière efficace" veulent dire? Nous n'avons aucune explication là-dessus. Il n'y a pas de règles pour nous guider sur ce sujet. Par l'acte de 1874, tout ce qui regardait l'exploitation ou la construction du chemin était sous le contrôle du Gouverneur en conseil, expressément déterminé par cet acte. Dans ce contrat les termes sont vagues, nous ne pouvons avoir de termes plus vagues que la clause qui s'applique à l'exploitation du chemin. Par le paragraphe B clause 8, je trouve ce qui suit :

"Lorsqu'une partie du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat de pas moins de 20 milles de longueur, aura été construite et parachevée de manière à permettre le passage régulier des convois, et que cette partie du chemin aura le matériel roulant nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et cédera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette partie du chemin de fer donnera droit d'après la répartition et la distribution qui en auront été faites en vertu des dispositions de ce contrat."

D'après ces mots il n'y a pas d'objection à faire circuler des convois; tout ce que la compagnie devra faire est de construire le chemin de manière à "admettre" le passage des convois, mais il n'y a pas un seul mot dans ce contrat du commencement à la fin qui force la compagnie de faire circuler un certain nombre de convois; soit un convoi par semaine, par mois, ou par an. D'un autre côté le gouvernement est lié pieds et mains, de façon que quand une section de 20 milles de ce chemin est parachevée, il lui faudra livrer les terres et les subsides en argent dus pour cette section. En sorte que la compagnie s'empare de cet argent et de ces terres applicables à la construction d'une section de 20 milles, et le gouvernement n'a rien en échange que le fait simple que le chemin a été construit de manière à permettre le passage des convois; aucune obligation quelconque n'existant de la part de la compagnie de faire circuler ces trains. Je m'objecte encore à une autre clause qui permet au gouvernement de devenir banquier de la compagnie. Vous observerez cela dans la clause 9, paragraphe C, qui dit :

M. Ross

"Si en aucun temps la compagnie fait livrer, sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer, à un endroit approuvé par le gouvernement, des rails d'acier et attaches devant servir à la construction du chemin de fer, mais avant qu'il y en ait actuellement besoin pour la construction du chemin de fer, le gouvernement devra, à la demande de la compagnie, aux termes et conditions déterminés par le gouvernement, avancer les trois-quarts de la valeur de ces rails et attaches à l'endroit où ils seront livrés."

Je désire savoir si l'on va fournir de l'argent à ce syndicat et si l'on va épuiser toutes les ressources du pays, afin de mettre à sa disposition des fonds en abondance. Quoi, le revenu entier du pays pourrait être appliqué à l'achat de lisses en acier pour cette compagnie? Si la compagnie, n'importe quand, trouvait que le marché est favorable pour l'achat d'une quantité de rails en acier, que ferait-elle? Y placer son propre argent? Pas du tout, mais elle s'adresse au gouvernement pour avoir une avance de 75 pour cent, sur le prix des lisses d'acier, et alors le gouvernement devra à attendre son remboursement jusqu'à ce qu'un subside soit affecté à cette partie du chemin sur laquelle on a posé des lisses d'acier, et cela sans intérêt. La compagnie se trouve ici avoir un avantage réel que le gouvernement lui accorde et auquel je m'objecte. J'objecte aussi à ce que nous donnions à la compagnie le terrain pour la voie, les stations et tant d'autres privilèges gratuits. Je sais bien que par l'acte de 1-74, le gouvernement avait l'intention de donner à la compagnie le terrain pour la voie, pour stations, etc., etc.; mais ce contrat renferme en lui-même plus que cet acte par ces mots :

"10. De plus, pour atteindre l'objet du présent, le gouvernement accordera à la compagnie le terrain nécessaire au dit chemin de fer, aux gares, aux emplacements de gares, aux ateliers, aux emplacements des bassins jusqu'au bord de l'eau, aux terminus du chemin sur les eaux navigables, aux édifices, cours et autres dépendances nécessaires à la construction convenable et à l'exploitation efficace du chemin de fer en tant que ces terrains seront la propriété du gouvernement."

J'aimerais à demander à l'honorable ministres des Chemins de fer, si ceci devra comprendre toute la propriété du gouvernement à Kaministiquia, Yale et Solkirk. Le gouvernement mettra-t-il quelque borne sur l'otondu des terres qu'il se sent disposé à donner à la compagnie du chemin de fer. D'autant que nous le sachions, en vertu des termes de ce contrat, le gouvernement peut transporter à la compagnie les belles propriétés riveraines que nous avons sur la Kaministiquia, les excellents privilèges à Selkirk et la propriété à Yale. Il semblerait que le gouvernement est excessivement désireux d'accorder chaque chose en son pouvoir à ce syndicat afin de faciliter l'exécution de son chemin et afin qu'il puisse retirer les plus grands bénéfices de son entreprise. Je m'objecte encore aux propositions contenues dans la clause 10, par laquelle les matériaux servant à la construction du chemin devront être admis dans le pays, franc de droits. A London le ministre des Chemins de fer a dit que tous les matériaux dont on se servirait pour la construction du chemin, s'ils étaient taxés suivant le tarif ordinaire, ne contribueraient pas plus que pour \$100,000 au revenu. Je ne suis pas certain que le ministre ait calculé exactement ce que sont les droits sur les matériaux. Mais pourquoi donner un tel avantage? Lorsque le chemin de fer "Union Pacific" fut construit dans les Etats-Unis, il fut convenu, que vu que la compagnie recevait des subsides en terres et en argent, elle pourvoirait entièrement à l'équipement du chemin, et cela avec un matériel de manufacture américaine, suivant le système américain qui est d'encourager l'industrie du pays. Eh! bien, notre politique est d'encourager nos manufactures. Nous avons beaucoup entendu parler du Canada pour les Canadiens. Que voyons-nous dans cette charte? Nous voyons que le principe qui est généralement reconnu comme celui qui doit être d'un grand intérêt pour ce pays, particulièrement, de réserver le Canada pour les Canadiens, a été mis de côté, et nous aurons en tant qu'il s'agit de ce chemin de fer, le Canada pour le syndicat. Qui que ce soit qui aura à payer des taxes; le syndicat en sera exempt. Le travailleur, à Toronto,

paiera 50 centins de droit par tonne sur son charbon, mais, le syndicat, ne paiera rien pour n'importe quel matériel pour la construction du chemin et de ses embranchements, rails d'acier, chevilles et attaches servant à la construction du chemin : mais le pêcheur laborieux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, par exemple, doit payer un droit additionnel de 50 centins par baril de farine, et doit se soumettre à tous les inconvénients que le tarif des honorables messieurs du gouvernement impose. Il est pauvre et ne peut pas se venger de cette injustice d'une manière assez effective pour en donner des nouvelles à la capitale. Mais le syndicat avec ses 25,000,000 d'acres et tous les avantages que lui offre le contrat, devra être exempté des droits sur tout le matériel énuméré dans la section 10 et devant servir à la construction. Est-ce juste ? Qu'est-ce que cela signifie ? cela signifie qu'il est exempt du paiement de \$100,000, ou de \$1,000,000, ce montant doit être fourni au revenu par quelqu'autre.

Chaque piastre que ce syndicat n'aura pas à payer, est autant d'ajouter au fardeau des autres consommateurs. Mais cette politique semble rencontrer beaucoup d'objection de la part des députés ministériels. J'ai remarqué dans le *Mail*, préalablement à la publication des conditions de ce syndicat, les paroles suivantes dans un article de fond :

"En vue du fait que les rails d'acier, sont beaucoup importés aux Etats-Unis, justement parce que la demande excède l'approvisionnement nécessaire au chemin du Pacifique et des énormes besoins du Pacifique canadien, on prétend que les ressources de la région de fer de Pictou pour fournir la demande ne devrait pas être perdues de vue. Un déboursé de \$2,000,000 dans la manufacture des clous requis pour le Pacifique canadien, serait en définitive une économie de \$5,000,000. Il serait désirable que des représentations soient faites au syndicat canadien, relativement aux mines de fer de la Nouvelle Ecosse, et qu'on l'invitât à les examiner en vue de l'exploitation."

On s'attendait, (ainsi que le pensait le *Mail*) qu'il faudrait une grande quantité d'acier sur le chemin de fer du Pacifique canadien et que cela conduirait au développement des mines de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Quel doit être l'étonnement du rédacteur du *Mail* et du peuple de ce pays à qui on avait appris à croire que le gouvernement prendrait tous les moyens d'encourager les manufactures canadiennes, de trouver une clause dans ce contrat exemptant de tout droit le matériel que nous pourrions convenablement manufacturer nous-mêmes. J'objecte donc à l'exemption ainsi faite à l'égard du matériel, pour le bénéfice de la compagnie. Mais on nous dit : Oh ! si le gouvernement construisait le chemin lui-même, il pourrait importer le matériel exempt de droit. Je dis que cela n'est pas une réponse à l'objection, pour cette raison que le gouvernement et une compagnie privée, sont dans deux positions très différentes. Supposant que la compagnie du chemin de fer du Great Western, eut eu une entrevue avec l'honorable ministre des Douanes lorsqu'elle importait des locomotives ou autre matériel à l'usage de son chemin et eut dit : "C'est très injuste d'imposer un droit sur ce matériel." Le ministre des Douanes demanderait naturellement pourquoi. "Parce que, dirait l'administration, lorsque vous importez du matériel pour le chemin de fer de l'Intercolonial, vous ne payez pas de droit vous-mêmes. Pourquoi ne pas nous laisser importer notre matériel exempt de droits, de la même manière ?" Le syndicat devrait être précisément placé sur le même pied lorsqu'il importe du matériel pour la construction ou l'équipement du chemin, qu'on le laisse se placer dans la même position que les autres compagnies de chemins de fer. Nous avons ici un précédent pour un grand nombre de demandes de la part d'autres chemins de fer, que le gouvernement ne pourra certainement pas refuser de prendre en considération. Comme il est bien entendu que c'est la politique des honorables messieurs du gouvernement de taxer tout matériel venant dans le pays, et d'encourager les manufactures autant que son tarif est susceptible de le faire, je soutiens que les honorables messieurs, n'agissent pas conformément à leurs principes, lorsqu'ils insèrent

une telle clause dans le contrat. Je veux faire remarquer, comme une autre objection, une légère concession, et cependant, importante ; les rails d'acier achetés par le gouvernement depuis 1879, doivent être livrés à la compagnie au prix coûtant ; la clause se lit comme suit :

"Et le gouvernement transportera à la compagnie, au prix coûtant, avec intérêt, tous les rails et attaches achetés en 1879 ou depuis cette date, et tous autres matériaux de construction en la possession du gouvernement ou par lui achetés, d'après une évaluation ; excepté les rails, les attaches et autres matériaux dont il n'acra pas besoin pour la construction des dites sections du lac Supérieur et de l'Ouest.

Maintenant, qu'est-ce que cela signifie ? On nous a dit, lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer fit l'achat d'une immense quantité de rails d'acier à quelque chose près de \$25 la tonne, qu'il avait fait un excellent marché pour le pays. Nous étions disposés, nous de ce côté-ci de la Chambre, à féliciter l'honorable monsieur d'avoir fait une excellente opération. Nous pensions que cela avait été fait dans l'intérêt du pays, et que dans un temps à venir, le peuple bénéficierait de ce marché avantageux. Quel est maintenant l'aspect des choses ? Nous avons ici le fait établi dans la clause 10 de ce contrat, que tous les avantages résultant des transactions excellentes, faites par le ministre des Chemins de fer lorsqu'il acheta ces rails d'acier, doivent être transportés à la compagnie, et que le marché a été fait non pas pour le Canada mais pour le syndicat. La valeur de cette simple concession au syndicat est estimée par quelques-uns à \$700,000. Je ne suis ce qu'elle peut être. Je m'occupe peu de ce que cela peut être ; mais il appert du contrat même que c'est une de ces concessions qui prouvent combien le syndicat a dû avoir le gouvernement entièrement sous son contrôle. puisqu'il a pu lui arracher, jour par jour, et pas à pas, une concession après une autre, jusqu'à ce qu'il eut entassé pour lui-même des avantages qui, si ce contrat est ratifié par le parlement, lui assureront, sans aucun doute, un bénéfice de plusieurs millions pour l'avenir. Maintenant, je m'objecte à la clause 11. Au lieu de choisir des terres de qualité moyenne, la compagnie choisira des terres propres à la culture. Il y a toute la différence, ainsi que les honorables messieurs s'en apercevront, entre des terres de qualité moyenne, et ce que peuvent être des terres propres à la culture. Le professeur Macoun dit qu'il y a 200,000,000 acres dans la zone fertile : dont 80,000,000, arables, à peu près 80,000,000 qui sont plutôt propres à des pâturages, que la balance consiste en marais et en coteaux de sable. Si la compagnie était obligée de prendre la moyenne des terres, alors toutes les différentes qualités des terres du Nord-Ouest pourraient être estimées, et l'on pourrait s'entendre sur leur qualité moyenne. Mais la compagnie tient le gouvernement dans cette position, que quand il s'agira d'inspecter une section de terres, la question ne sera pas : cette terre est-elle de qualité moyenne ; mais cette terre est-elle arable ? Est-elle convenable à la culture ? Est-ce une terre telle qu'un colon peut la choisir pour y bâtir une maison et y faire sa demeure ? L'effet sera que cette compagnie aura des lettres de marque dans le Nord-Ouest, refusant section après section, et appropriant à son propre usage, les terres convenables à la colonisation. L'honorable ministre des Chemins de fer, disait à London, que la compagnie serait obligée d'abord de prendre des terres dans la zone fertile, et ensuite de prendre ses terres dans le district de la Rivière de la Paix, et puis il lut à son auditoire, à London, la 11ème clause de cet acte qui dit :

11. La concession de terres par le présent consentie à la compagnie sera faite en sections alternatives de 640 acres chacune, d'une profondeur de 24 milles, de chaque côté du chemin de fer de Winnipeg à Jasper House, en tant que ces terres seront la propriété du gouvernement, la compagnie recevant les sections portant les nombres impairs. Mais si quelques-unes de ces sections comprennent une quantité considérable de terrain équitablement jugé impropre à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue de les accepter, comme partie de la concession, et le déficit causé par la défalcation de ces terrains ou tout autre déficit qui pourrait survenir par suite d'une trop petite quantité de terrains le

long de la dite partie du chemin de fer pour compléter les dits 25,000,000 d'acres, ou par suite du trop grand nombre de lacs et de nappes d'eau dans les sections concédées (lesquels lacs et nappes d'eau ne seront pas compris dans le mesurage de ces sections) seront comblés par des terres prises dans d'autres sections choisies par la compagnie dans la région connue sous le nom de zone fertile, c'est-à-dire, les terres comprises entre les degrés de 49 et 57 de latitude nord, ou ailleurs, au choix de la compagnie."

Or le ministre des Chemins de fer, a dit dans la ville de London que la compagnie ne pouvait pas aller ailleurs qu'il devait choisir ses terres dans la zone fertile. Il dit :

"Mais, monsieur, on nous dit que le syndicat a l'alternative de choisir les meilleures terres dans le Nord-Ouest. Où a-t-on trouvé cela ? ce n'est pas dans le contrat, c'est tout le contraire."

Et alors il lut la clause 11, jusqu'à ce qu'il arriva aux mots "zone fertile," mais il manqua de lire les mots "ou ailleurs" trompant ainsi son auditoire à propos de cette clause importante du contrat. Est-ce que l'honorable monsieur prétend dire que cette compagnie ne peut pas aller dans toutes les parties du Nord-Ouest, et choisir telles terres qu'il lui plaira. Mais, nous l'avons ici, dans le contrat, que si la terre ne se trouve pas dans la zone fertile, elle pourra la prendre dans toute autre partie du Nord-Ouest. La compagnie peut épuiser les terres dans la zone fertile et aller ailleurs et prendre les terres qui sont convenables à la colonisation, et après avoir eu ces terres la compagnie peut en prendre possession et les garder pour son propre usage et bénéfice. Ceci, pour en parler dans des termes modérés est une proposition monstrueuse. Elle donne à la compagnie un tel monopole sur les terres propres à la colonisation, de ces terres que le colon pourrait désirer, de ces terres qui attireraient les immigrants, que cela affecte d'autant la prospérité de ce pays, et j'aimerais savoir, quand la compagnie aura choisi les terres propres à la colonisation, combien restera-t-il de ces terres au gouvernement ? On nous a donné diverses estimations de la quantité de ces terres, mais nous n'avons pas encore eu d'évaluation définie, soumise à cette Chambre, de la quantité de bonne terre propre à la colonisation qui restera après que la compagnie aura pris ses 25,000,000 d'acres, et chose étrange à dire, elle peut ne pas prendre seulement ces 25,000,000, comme ils viennent le long de la ligne mère, mais elle a le même privilège le long des lignes d'embranchement, et ces privilèges accordés le long de ces dernières sont encore plus étendus que ceux qu'elle possède sur la ligne principale.

Avant que la compagnie puisse avoir les terres sur la ligne principale, il lui faut construire le chemin, mais les terres qui lui sont données sur les lignes d'embranchement n'entraînent pas la construction de ces lignes. Tout cela n'engage la compagnie, si elle trouve qu'il y a une étendue de terre dans aucune partie du pays propre à la colonisation, qu'à donner le plan sur une carte pour indiquer où elle a l'intention de construire une ligne d'embranchement, d'envoyer cette carte au bureau du ministre des Chemins de fer et dès lors cette terre est réservée d'avance pour la bénéfice de la compagnie. Pouvait-on faire une convention plus absurde ? Si nous nous attendons, et nous devons nous attendre, à affecter les terres à la colonisation le long de la ligne où il faudra ouvrir le pays et construire le chemin, nous pouvons accepter cette proposition. Certainement que les honorables messieurs ne demandent pas à cette Chambre et qu'ils ne sont pas sérieux en demandant à cette Chambre d'accepter une proposition qui donnera à la compagnie 14,000,000 d'acres de terre des 25,000,000, qui lui sont réservés le long des lignes d'embranchement du nord et du sud à travers la zone fertile, les régions de charbon, et partout où il y a des bonnes terres, sans imposer à la compagnie aucune obligation d'ouvrir le pays par la construction des chemins. C'est déjà assez malheureux de donner les terres où la construction du chemin l'exige, mais c'est infiniment pire de créer ces droits de pré-emption sans pourvoir à la construction de la ligne du chemin de fer à travers ces régions. J'espère que le gouvernement trouvera moyen

M. Ross

même à l'heure qu'il est de retirer cette clause, la pire de toutes dans ce mauvais contrat. De plus, je m'objecte au mode par lequel on pourvoit à l'extinction des titres des indiens. Nous avons déjà payé largement pour cela dans le Nord-Ouest. Si c'était dans l'intérêt de la compagnie, que nous dépensions \$1,000,000 par an, ou une somme en bloc pour l'extinction de ces titres au nord de la Saskatchewan, le gouvernement n'a pas d'alternative. Lorsque l'on a établi les dispositions concernant les terres pour l'"Union Pacific," le titre devait être éteint aussitôt qu'il serait de l'intérêt du gouvernement ou de la compagnie; mais dans ce contrat la chose est péramptoire. Le titre sera éteint quand la compagnie le demandera. J'objecte à ce contrat parce que le tracé du chemin n'est pas expressément défini. Il est vrai que le tracé sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, c'est-à-dire, de l'exécutif. Mais lorsque je vois les dispositions de ce contrat, je perds presque entièrement confiance dans ce gouverneur en conseil. Après les concessions libérales que l'exécutif a déjà faites à ce syndicat, quelle garantie avons-nous qu'il ne sera pas très libéral envers la compagnie et ne lui permettra pas de faire dévier la ligne partout où cela satisfera ses intérêts quelque contraire que ce changement soit aux intérêts du pays. Une autre disposition extraordinaire de ce contrat, c'est que ce chemin n'aura pas de concurrence dans le commerce du Nord-Ouest, pendant vingt ans. Je ne me propose pas de m'étendre sur cette objection, elle a été l'objet d'une longue discussion, mais je désire simplement, une fois encore, éveiller l'attention, afin que la voix des membres de ce côté-ci de la Chambre puisse être entendue et que leurs opinions soient connues, dans l'espérance que même aujourd'hui le Nord-Ouest peut être sauvée des conséquences désastreuses qu'un monopole doit lui infliger. Une autre clause à laquelle je m'objecte c'est celle qui pourvoit à l'exemption de taxes de la propriété de la compagnie pour toujours. Le ministre des Chemins de fer a dit à London, selon le *Free Press*, que la propriété de l'"Union Pacific" ne payait pas de taxes, mais je trouve dans le manuel des chemins de fer de Peor, qu'en 1877-78, ce chemin a payé pour dépenses générales, et taxes \$505,32. Certainement que l'honorable ministre n'a pas posé ses paroles, ou n'a pas réfléchi à la responsabilité qui s'attache à toutes ses déclarations lorsqu'il a fait une remarque de cette espèce. Je trouve aussi que le "Central Pacific," un chemin dont on a beaucoup entendu parler pendant ce débat a payé dans la même année \$378,986.27. Les chemins de fer en Angleterre et en France paient des taxes sur leurs propriétés. Mais la compagnie avec qui nous négocions jouit d'avantages particuliers presque sous tous les rapports. L'honorable ministre a aussi dit que, d'après les lois du Minnesota, les chemins de fer étaient exempts de taxes dans cet Etat. En réponse à cela je citerai la clause de loi de Minnesota, qui concerne ce sujet :

"Toute propriété mobilière ou immobilière, dans cet état, tout argent, crédits, placements sur des terres, dans les fonds publics, les sociétés par actions ou autres, appartenant à des résidents, la propriété des corporations existant actuellement ou à être créées, et de tous les banquiers, excepté ceux ci-après expressément exemptés, sont sujettes aux taxes, et tels argent, crédits, placements dans les fonds publics, les sociétés par actions ou autres, ou leur valeur, seront inscrits dans la liste de la propriété taxable à cet effet, de la manière prescrite par ce chapitre."

Et lorsque nous examinons la liste des exemptions, nous trouvons les maisons d'école publiques, les cimetières, les édifices publics, les institutions d'un caractère public ou charitables, mais il n'y a pas d'exemption pour les stocks ou les propriétés de chemins de fer. Des honorables députés ont dit que nous copions le système des chemins de fer des Etats-Unis; mais nous ne faisons rien de tel. Le ministre des Chemins de fer a dit de plus que dans l'Etat du Wisconsin, la propriété des chemins de fer était exempte de taxes. Je citerai des lois de cet état :

"Il sera du devoir des compagnies de chemin de fer de payer ou de faire payer entre les mains du trésorier de l'Etat, pour l'usage de l'Etat, le ou

avant le 10 janvier de chaque année, une somme égale à un par cent, sur les recettes brutes de leurs chemins respectifs, lequel montant de taxe remplacera et comprendra toutes les taxes de tout nom et de tout genre, imposées sur les dits chemins, ou autres propriétés appartenant aux dites compagnies."

Ainsi donc, bien que la propriété des compagnies de chemin de fer puisse être exemptée de la taxe directe, ces compagnies ont à payer un pour cent de leurs recettes brutes au lieu de la taxe. Ici ce syndicat n'est pas seulement exempt de taxes, mais il n'y a aucune disposition dans ce contrat ou charte, pourvoyant à ce que la province ou le Canada reçoive aucune partie des recettes du chemin au lieu de taxes, et je mets au défi les honorables députés ministériels, de nommer aucune ligne importante de chemins de fer aux États-Unis, du Maine à San Francisco dont la propriété est exemptée de taxes. Ils pourront trouver deux ou trois chemins insignifiants qui sont exempts dans une petite partie du pays; mais le système universel à l'égard des chemins de fer d'aucune importance, est qu'ils paieront soit des taxes, ou contribueront par une partie de leur revenu au lieu de taxes. Je sais bien que la charte du chemin de fer "Northern Pacific" pourvoyait à ce que le chemin fut exempt de taxe dans les territoires des États-Unis tant qu'ils seraient des territoires. Mais ici, nous avons le monopole étonnant donné à ce chemin, qui se trouve exempt, non-seulement sur les terres du Canada, mais aucun gouvernement municipal qui sera formé dans ces territoires n'aura le droit de prélever des taxes sur les emplacements des gares. Une question semblable fut soulevée il y a quelques années à propos de la compagnie de la baie d'Hudson lorsque mon honorable ami de Halton (M. McDougall) et sir Geo. E. Cartier négociaient le transfert de la terre de Rupert au Canada. L'une des demandes faites par la compagnie de la baie d'Hudson était qu'aucune taxe ne devrait être imposée sur la compagnie de la baie d'Hudson, ou sur la propriété de la compagnie ou ses serviteurs. Cette demande fut faite par la compagnie de la baie d'Hudson avant qu'elle fut décidée à transporter ses intérêts dans les terres du Nord-Ouest au Canada. Mais ces demandes furent-elles accordées? L'honorable député de Halton dans son rapport au gouvernement dit :

"En 1868, les conditions pour la cession des droits de propriété et de gouvernement sur tout le territoire demeurèrent à £1,000,000, telle que dans la première proposition de 1864, avec une nouvelle réserve de terres à des endroits choisis, spécialement exempts de taxes, et avec l'entière liberté de faire leur commerce franc de droits d'importation ou d'exportation, auxquels tous les autres sujets de Sa Majesté dans le pays seraient exposés. En 1869, ces différentes propositions, qu'aucun secrétaire d'Etat ne pourrait probablement accepter, ont été apparemment toutes fondées dans une seule grande proposition "de vendre immédiatement le territoire pour une somme d'argent comptant ou en obligations le montant de laquelle n'est pas établi."

L'honorable député se trompait, il ne savait pas que nous étions pour avoir un gouvernement en l'an de grâce 1880, qui adopterait des propositions bien plus libérales et plus étendues que celles qui, pensait-il, dans l'intérêt du pays devaient être rejetées en tant qu'il s'agissait de la compagnie de la baie d'Hudson. Il dit qu'aucun Secrétaire d'Etat ne pouvait adopter une proposition pour exempter de taxes les terres de la compagnie de la Baie d'Hudson, et cependant nous sommes arrivés à une période de l'histoire du pays, où non-seulement un Secrétaire d'Etat, mais un premier ministre et un ministre des Finances, et un ministre des Chemins de fer et tout l'exécutif du pays sont disposés à accepter une proposition par laquelle une bien plus grande étendue que celle que la compagnie de la Baie d'Hudson proposait de réserver, doit être exemptée de taxes. Je connais l'impartialité de mon honorable ami de Halton dans les choses de ce genre, et je sais que sa conduite passée sur des questions aussi importantes que l'achat de la terre de Rupert, le portera à remarquer que la clause à laquelle il a refusé son assentiment dans ce cas est répétée dans la proposition du syndicat et j'espère que lui et d'autres députés dans cette Chambre la rejeteront. On nous dit cependant

que si nous construisions le chemin nous-mêmes il serait exempt de taxes. Je suppose que ces cas ne seraient pas analogues. Dans le premier, le chemin serait exempt de taxes, et serait notre propre chemin; dans le second, il est exempt, et appartient à une compagnie privée. Supposons que le ministre des Chemins de fer a une ferme de 500 acres et qu'un homme se présente à lui pour louer la ferme, "Eh bien" dit le ministre, "quel loyer paieriez-vous?" "Comment, je ne paie pas de loyer," dit l'homme. "Non" dit le ministre "mais vous ne vous attendez pas à ce que je vous donne une ferme, sans payer de loyer." Ceci est exactement le cas. Nous possédons le chemin de fer; et il peut être exempt, mais lorsque nous le transportons à compagnie privée, nous ne devons plus l'exempter. L'analogie ne tient pas, l'argument est futile et sans valeur. Mais le ministre des Chemins de fer a dit à London, que les chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick étaient exempts de taxes. Permettez-moi de signaler une légère erreur dans cet énoncé. J'ai à la main un acte à l'effet d'exempter de taxes la propriété des chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick. Je sais que l'exemption comprend le chemin de fer, le matériel roulant et les emplacements de gares. Mais remarquez la dernière clause de l'acte :

"L'exemption pourvue par cet acte ne comprendra pas les profits réels provenant de l'exploitation d'aucun chemin de fer, après la réduction des dépenses."

L'acte de la province du Nouveau-Brunswick est un acte restrictif, il n'est pas aussi ample ou général dans son application que celui que nous sommes à considérer. Si la clause que j'ai citée s'appliquait au chemin de fer du Pacifique, du moment que la compagnie aurait un profit d'un ou deux millions de piastres, le chemin serait sujet à être taxé, mais il n'y a pas de bornes dans ce cas. Et laissez-moi ici vous dire que c'est une odieuse distinction; aucun chemin de fer dans la province d'Ontario n'est exempt de taxes. Le Canada Southern, le Great Western, et le Grand-Tronc, paient des taxes. Et pourquoi pas? Ils ont l'avantage de toutes les améliorations locales, pour lesquelles le public est taxé, et eux qui partagent les avantages, ne devraient pas être débarrassés du fardeau. Supposons que cette compagnie ait des ateliers, emplacements de gares, dans une jolie petite ville du Nord-Ouest et que des écoles soient ouvertes dans cette ville. Les ouvriers employés à la compagnie du chemin de fer dans cette ville peuvent obtenir les avantages des écoles, et tous les autres et cependant ne contribuer en rien à tout cela. Ici vous établissez une caste favorisée dans la société, qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire, que le peuple du Nord-Ouest, en tant que la compagnie du chemin de fer y est concernée, devra s'imposer un surcroît de taxes pour le montant dont la compagnie est exemptée, afin d'assurer les écoles, les grands chemins, trottoirs et tous les autres avantages de la civilisation. Maintenant, je maintiens que ce sont des privilèges que cette Chambre ne devrait pas sanctionner, des privilèges sous forme de *bonus* qui, s'ils doivent être accordés, devraient être estimés suivant leur valeur. On nous dit que ce projet coûte moins cher que celui de Mackenzie en 1874; mais si la valeur en argent de tous ces avantages était estimée, nous saurions ce que nous payons et la somme de biens qu'il nous faudra transporter à cette compagnie. Il y a un autre grief que je veux signaler et le voici: Quand une province est fondée et que nous lui conférons les avantages qu'elle est en droit de réclamer par l'acte de la Confédération, nous serons forcés de tenir compte de l'exemption de taxes des terres et propriétés de la compagnie. Cela signifie, alors, que tout le pays devra être taxé afin de pourvoir à un plus fort subside pour le maintien des institutions locales de telle province ou provinces. Nous payons déjà au Manitoba 80 centius par tête et bien d'autres impositions. Si nous remettions au Manitoba ses terres inhabitées, le subside accordé à cette province par le Trésor ne serait pas aussi fort. Lorsque vous formerez une province dans le Nord-Ouest et que la

population s'apercevra que les terres des chemins de fer sont exemptes de taxes, avec toutes leurs propriétés, et que les moyens de soutenir les institutions municipales dans cette province retombent sur elle seule, elle dira : Si nous devons former un gouvernement provincial, nous devons obtenir un plus fort subside du Trésor fédéral parce que nous n'avons pas les avantages qu'ont les autres provinces. Par exemple, si un quart d'Ontario ou de Québec était exempt de taxes dans quelle position se trouveraient ces provinces ? Evidemment, afin de maintenir la prospérité, elles seraient forcées de tirer largement sur le trésor fédéral. Et tout le pays depuis l'île de Vancouver jusqu'à Halifax, aurait besoin d'être plus fortement taxé, par suite de l'exemption que nous sommes à considérer dans ce contrat. J'espère que la Chambre comprend parfaitement que lorsque la propriété et les terres des chemins de fer américains ont été exemptés de taxes, dans presque chaque cas, il y avait d'autres considérations semblables à celles auxquelles j'ai fait allusion. Maintenant, je vais considérer une autre objection et c'est celle-ci. Les terrains de cette compagnie sont exempts de taxes, pour vingt ans ou jusqu'à ce qu'ils soient occupés ou vendus. Je suis d'opinion que l'honorable ministre de la Justice, si l'on m'a dit vrai, n'a pas apporté en traitant la question, toute l'attention que nous aurions dû attendre de lui dans une question aussi importante. On me dit qu'à Almonte, l'autre soir, l'honorable ministre de la Justice aurait dit que la propriété des chemins de fer, par l'acte de 1874, était exempt de taxe. Je ne pouvais pas le croire, mais, comme de raison, cela doit être vrai. Cela est justement d'accord avec ce que nous avons vu au sujet du type du chemin. Combien de relations de ce genre nous serons faites avant la fin de cette discussion, je ne puis le dire ? L'honorable ministre des Chemins de fer a dit à London, que dès l'instant que la compagnie mettrait le doigt sur ces terres elles seraient taxées. Je ne comprends pas ce qu'il veut dire en cela. Comme je le comprends, ces terres sont exemptes de taxes pendant vingt ans, ou jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, et je ne comprends pas que le fait de placer un doigt sur ces sections sera une preuve d'occupation. Une autre objection, c'est que cette exemption retardera la colonisation du pays. Je crois que l'honorable député de Monk (M. McCallum) faisant un aveu à la Chambre l'autre soir, a dit qu'il n'aimait pas cela. Je pense que l'honorable député d'Essex (M. Patterson) a aussi fait un aveu à ce sujet. Mais il est vrai, néanmoins, que d'après ce contrat les terrains sont exempts de taxes pour vingt ans. Vous vous rappellerez, M. l'Orateur, d'une discussion que nous avons eu, l'an dernier, sur une motion de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) dans laquelle il proposait que les terres vendues pour des fins de chemins de fer dans les établissements nouveaux seraient vendues à long terme. Nous prétendions qu'elles seraient occupées par des spéculateurs, jusqu'à ce que des améliorations fussent faites dans le voisinage par d'autres, ce qui augmenterait le prix. A propos de cette objection le très-honorable premier ministre dit :

"Les institutions municipales ont été introduites dans le Manitoba. Ils n'ont passé qu'un bill qui les permettait d'abord, mais maintenant ils ont passé un bill obligatoire. La province du Manitoba a été divisée en vingt-huit districts, et ceux-ci sont forcés, dans le cours de l'été, d'adopter le système municipal, qui est en principe celui d'Ontario. Chacun de ces districts est obligé d'établir un système municipal, avec l'organisation qui prévaut à Toronto, de telle façon que les personnes établies sur chaque second lot, auront un intérêt direct d'imposer des taxes sur les spéculateurs non résidents. Le danger de voir de grandes étendues de terre entre les mains de spéculateurs est absolument en dehors de la question. Ils ne peuvent pas avoir, l'un à côté de l'autre de grandes sections, et seulement des sections de 640 acres. Ils ne peuvent avoir plus que cela, d'aucune manière, et ils sont contrôlés par le fait que les colons actuellement résidents verront que la taxe d'un non résident soit imposée sur ces terres, de sorte que l'opération se trouvera la même que celle qui existait dans la vieille province d'Ontario. Je me rappelle le temps avant que la taxe des terres fut passée, où chaque vieil habitant avait une grande étendue de terre qu'il conservait pour la spéculation ; mais le système de la taxe des terres a changé cela ; et nous avons des ventes

M. ROSS

de terres annuelles pour les taxes, et les spéculateurs étaient obligés de vendre leurs terres, parce qu'ils ne pouvaient parvenir à payer les taxes qui étaient imposées.

"M. MACKENZIE. C'était précisément les spéculateurs qui achetaient les terres.

"Sir JOHN A. MACDONALD. Mais ils les revendaient. Sans doute, les spéculateurs achetaient les terres et acquittaient les taxes et l'argent retournait aux municipalités qui l'employaient à la confection de chemins et de ponts ; les nouveaux spéculateurs qui achetaient ces terres étaient obligés de les vendre ou de continuer à payer les taxes, et nous savons tous que la conséquence, c'est qu'il n'existe pas dans Ontario, de grands propriétaires de terres comme ceux dont l'honorable député de Norfolk-Nord, nous a fait une peinture."

Voilà, M. le président, la réponse que le premier ministre a faite à l'objection soulevée par nous contre la vente de terres de chemins de fer sous la condition absolue de domicile. C'est une assez bonne réponse ; le fait même que l'on aurait le pouvoir d'imposer des taxes, forceraient en définitive le spéculateur à vendre ces terres ; autrement, l'imposition de la taxe d'année en année absorberait les profits qui dériveraient peut-être de l'augmentation des prix du terrain. Mais dans quelle position se verra placé ce syndicat. Il aura ses 25,000,000 d'arpents de terres exempts de tout impôt, et ainsi que j'ai démontré d'après l'ordre en conseil de 1866, il profitera de l'énergie et du travail des colons. Tout individu se domiciliant dans une section des terres de la couronne au Nord-Ouest travaillera pour cette grande corporation. Chaque chemin qu'il frayera, chaque pont qu'il construira à travers un lac ou un ruisseau, profitera d'autant à ce syndicat. Chaque dollar qu'il appliquera à améliorer les voies de communication entre les terrains éloignés de la couronne et ceux situés sur la ligne du chemin, sera autant de bénéfice pour le syndicat. Bien plus, si les colons désirent imposer une taxe pour assurer la construction de chemins ou pour bâtir des écoles, ça leur en aura d'avoir à imposer une taxe simple comme ils le feraient en d'autres circonstances, ils auront à imposer double taxe sur leurs propriétés, parce que la propriété du syndicat en est exempte. Je crois que cet état de choses aura pour résultat pratique d'empêcher la colonisation du Nord-Ouest. Cela équivaut à dire à chaque individu que nous invitons à venir ici de l'autre côté de l'Atlantique, que du moment où il s'établira sur nos terres dans le Nord-Ouest, au lieu de contribuer une partie de ses moyens afin d'améliorer sa condition et d'augmenter le confort de sa famille, chaque dollar qu'il appliquera pour son bénéfice et celui de ses voisins, sera d'autant à l'avantage de la compagnie qui ne contribue, elle, pas un seul dollar. Cette exemption est monstrueuse et onéreuse et le colon la trouvera peut-être telle plus que tout autre. Que s'est-il passé dans l'ancien Canada à propos des terres de la Compagnie canadienne ? Ceux de vous qui sont plus âgés que moi et plus familiers avec la première colonisation du pays, savent le désavantage subi par le colon qui était forcé de construire son chemin à travers le lot de la Compagnie canadienne, qui cependant, payait, elle, un certain montant de taxes ; et de tels désavantages pesaient d'une façon beaucoup plus douloureuse et sérieuse sur le colon du Nord-Ouest. Cette clause devrait être prise en considération et éliminée du contrat. Mais d'honorables députés nous disent quelquefois que les terres de chemins de fer ne paient pas de taxes dans les Etats-Unis. J'ai montré que les terres du chemin de fer "Union Pacific" ont été exemptées de taxes dans les territoires tant qu'ils sont restés territoires. Lors qu'ils devinrent des états, il fut loisible à chaque état d'user de son droit souverain d'imposer une taxe sur les terres de chemin de fer, et je cite à ce sujet le paragraphe suivant que je trouve dans le *Chicago Railway Age*, à la date du 30 décembre :—

"Le chemin de fer Illinois Central est une institution dont cet état devrait être fier. Durant les six mois finissant au 31 octobre, la compagnie a gagné sur ses lignes de l'Illinois \$2,893 728, dont \$202 561 ont été versés à l'état, soit 7 pour cent de taxes prélevées sur les recettes."

Nous voyons ainsi le chemin de fer Illinois Central payer dans à peu près un an \$400,000 de taxes au trésor de l'état ;

et j'ai un rapport qui montre que ce chemin a contribué \$2,931,654 à cet état depuis 1870, et \$371,840 au trésor de l'état d'Iowa. S'il y avait une clause dans cette charte, exemptant les terres du syndicat de taxes et qu'en lieu et place ce chemin de fer devrait verser au trésor fédéral, ou au trésor des provinces devant être établies dans le Nord-Ouest, une certaine proportion de ses recettes, il y aurait alors un motif de demander à la Chambre de prendre en considération cette proposition. Mais cette compagnie, en retour de cette exemption, ne donne rien à la confédération ni aux provinces futures, nous avons au contraire une proposition de la part du gouvernement de lier les mains de ces provinces de telle manière qu'elles ne pourront pas user de leur droit souverain de taxer ces terres. Si le Nord-Ouest vient à être colonisé, ainsi que je le souhaite, par des gens ayant l'esprit d'indépendance de la population de l'Ontario, j'ose dire qu'il pourra surgir une série de troubles et de difficultés avec le syndicat, et que le gouvernement sera sans doute appelé à intervenir. Je m'oppose encore à la clause par laquelle les terres sont données à la compagnie en lots alternatifs de 640 arpents. Je crois qu'il n'est pas sage de faire une répartition pareille. Le bill de 1874, donnait à la compagnie de grands blocs—s'étendant à 20 milles de la voie du chemin de fer—de même que dans la charte de sir Hugh Allan et dans quelques actes de chemin de fer des Etats-Unis. Le gouvernement du Canada a l'occasion de mettre à l'étude un meilleur plan que celui des blocs alternatifs, en donnant au syndicat une plus grande superficie, soit des blocs de 10 milles carrés, et en se réservant une superficie égale; on pourrait de la sorte mieux favoriser la colonisation; c'est-à-dire que des colonies pourraient être fondées sur une telle superficie et de telle manière qu'il serait facile aux colons aux colons de s'entraider et d'obtenir tous les avantages de notre civilisation moderne. Ils auraient entre eux une communication locale facile, un avantage dont ils ne jouiront sous le présent système. Je trouve en outre, que parmi les autres concessions faites par ce contrat, tous les efforts faits par le gouvernement pour favoriser l'immigration et la colonisation du Nord-Ouest, tourneront à l'avantage de la compagnie. Nous avons des agences d'émigration en Europe, et nous avons un système étendu d'immigration à Ottawa, le tout coûtant entre \$200,000 et \$300,000 par an, quelquefois même plus. Nous devons supposer qu'en maintenant un pareil bureau d'immigration, le peuple du Canada en retirera exclusivement les avantages. Mais, suivant le présent contrat, chaque immigrant amené dans le pays qui paie ses dépenses, peut se domicilier sur les terres de la compagnie qu'il achètera sans qu'il en revienne de bénéfices au gouvernement. Il aurait dû y avoir, M. le président, quelque acte de société sous ce rapport. Il y a eu un acte de société quant à la construction du chemin; pourquoi ne pas faire une société pour les frais de l'immigration? Je fais encore objection à une autre clause du contrat, à la section 22 par laquelle la compagnie devient une corporation privée. Le capital de la compagnie est de \$25,000,000, stock souscrit \$5,000,000, \$1,000,000 versé au trésor, et d'après la section 22 il ne peut être fait de transfert du stock de la compagnie d'une personne à une autre sans le consentement des actionnaires. D'après la charte de sir Hugh Allan, elle ne pouvait être transférée avant six ans sans le consentement du gouvernement. Le gouvernement avait une garantie que les premiers actionnaires de la compagnie seraient des hommes qu'il approuverait. Mais, M. le président, ceci est une corporation privée, qui sous le couvert de quelque bureau d'agence dans la cité d'Ottawa, a négocié avec des ministres ce marché par lequel elle se constituait elle-même en corporation privée composée de sept individus, pourvu que ces sept individus souscrivent tout le stock et personne ne peut avoir une part des profits et des émoluments provenant de ce chemin, excepté du bon plaisir de la corporation. Combien le cas était différent, même avec

le contrat de sir Hugh Allan! Le stock était réparti entre les diverses provinces. On donnait ainsi un caractère national au contrat. L'Ontario avait $\frac{1}{3}$ du stock, Québec, $\frac{1}{3}$, et la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, la Colombie-anglaise et le Manitoba les $\frac{1}{3}$ restant; de la sorte un caractère national était donné à ce projet.

Mais quel est le caractère national du présent contrat? Simplement qu'il est principalement entre les mains d'actionnaires américains, auxquels je ne suis pas prêt à objecter dès à présent; mais des hommes d'entreprise, des capitalistes, qui devraient avoir leur part de toute affaire, où il y a chance pour un citoyen canadien de gagner un dollar, sont pratiquement empêchés par ce contrat de placer un seul sou dans l'entreprise. Pourquoi restreindre l'affaire à ce petit nombre de spéculateurs? Pourquoi ne pas ouvrir des livres de souscription, ainsi qu'on a ouvert les livres de souscription du chemin de fer "Union Pacific" dans les principales villes des Etats-Unis, et qu'on a permis aux citoyens de cette république, de San Francisco à New-York d'y opérer des placements? Ils ont fait de l'entreprise une affaire nationale. Nous au contraire, au lieu de faire de la nôtre une affaire nationale, nous avons pour objet de la dénationaliser. Au lieu de chercher à attirer le concours de la population du pays, si l'entreprise doit être profitable (et je n'en ai pas le moindre doute), nous en réservons les profits aux sept individus qui ont signé ce contrat, et aucun autre homme ne peut avoir sa part de ces profits sans leur consentement. J'objecte à cette proposition et je dis que le gouvernement n'a pas le droit de faire de ce syndicat une corporation privée ainsi qu'il a été fait. Je le répète, ce contrat empêche le développement naturel des chemins de fer dans les territoires du Nord-Ouest. Vous remarquerez que la ligne-mère nécessitera la construction de 900 milles de chemin de fer devant être complétés dans dix ans. D'ici à dix ans, autant que cela dépend de cette compagnie, toute la voie ferrée qu'aura le Nord-Ouest sera ces 900 milles. Les embranchements nécessaires pour absorber les terrains devraient s'étendre encore 1000 milles, mais la compagnie n'est nullement liée de construire les embranchements dans un temps donné. Elle peut différer la construction des embranchements jusqu'à ce que les terrains définis sur la carte à laquelle j'ai fait allusion deviennent d'une telle valeur qu'il puisse être de son intérêt de les construire. Voyons ce à quoi nous pourvoyons. Nous avons là un territoire de 250,000,000 arpents. Et nous y pourvoyons 900 milles de ligne mère pour toutes facilités de communication, et nous empêchons toute autre personne de construire des embranchements excepté dans certaines directions, et j'ose dire que cette compagnie, en localisant sur une carte les lignes d'embranchement, peut prévenir et empêcher toute personne projetant de bâtir une ligne d'embranchement en une direction quelconque. Est-ce juste? Nous avons dans l'Ontario 6,484 milles de chemin de fer et nous forçons les pays du Nord-Ouest à se contenter d'un septième de la communication par voie ferrée que nous demandons pour nous-mêmes. Dans les Etats de l'Ohio, Indiana, Illinois, Michigan, Missouri, Iowa, Wisconsin et Pennsylvanie couvrant une superficie à peu près égale au Nord-Ouest, il y a 38,422 milles de communications par voie ferrée. Nous limitons le Nord-Ouest à moins d'un quarantième de la communication par voie ferrée dont jouissent ces Etats par le fait d'entreprise locale et autrement. Est-ce juste? Nous nous vantons de notre énergie à développer le pays. Nous disons qu'il est digne de nous, comme jeune nation, d'appliquer toutes nos forces à assurer le développement du Nord-Ouest, et pendant que nous nous étourdissions de belles paroles et de vanteries, nous forçons ce pays à ne jouir pendant vingt ans que de 900 milles de chemin de fer. Si vous voulez développer le Nord-Ouest, il faut donner toute facilité à la construction des chemins de fer. Vous ne devez pas mettre dans la main d'un monopole le pouvoir d'empêcher la construction des lignes d'embranchement que pourrait requérir l'état des établissements. Après avoir mention-

né à cette Chambre tant d'objections à ce contrat, je veux appeler son attention sur quelques omissions. Non-seulement le gouvernement a été coupable de fautes de commission, mais il a encore été coupable de fautes d'omission, et peut-être les fautes d'omission sont-elles dans quelques cas presque aussi sérieuses que les fautes de commission. En premier lieu il a omis de pourvoir à l'inspection des travaux que le syndicat devait faire pour la construction du chemin. Il a omis de pourvoir à l'inspection du chemin de fer une fois construit. Dans le contrat de sir Hugh Allan, il était pourvu à l'inspection de tout les matériaux dont on se servirait pour la construction du chemin. Par l'acte de 1874, le matériel et l'équipement du chemin étaient sujets à l'inspection du gouvernement et à l'approbation du Gouverneur en conseil. D'après le présent contrat, nous pouvons voir se répéter la construction sur laquelle ont fait rapport les commissaires des Etats-Unis sur le chemin de fer "Union Pacific" des Etats-Unis. Nous n'avons pas de garantie que ce chemin sera construit de la manière la plus simple et au meilleur marché. Mais on nous dit qu'il sera de l'intérêt de la compagnie de construire un chemin de fer parfait, vu que c'est elle qui va l'exploiter. Comment savez-vous que la compagnie va exploiter ce chemin? Comment savez-vous si, après avoir construit le chemin de fer, de manière à permettre que des trains puissent le parcourir, ainsi qu'il est stipulé dans le contrat, et après que les terres et les subventions lui auront été remises en vertu du contrat, elle ne répudiera pas l'exploitation du chemin et qu'elle ne renoncera pas à l'exploiter. Comment savons-nous si elle ne suivra pas cette ligne de conduite? Mais si le gouvernement juge à propos de faire inspecter ce chemin à mesure qu'il avance, nous aurons au moins une garantie qu'on le construit avec des matériaux convenables. Je remarque encore que le gouvernement n'exerce aucun contrôle sur la direction du chemin. Par la charte de l'"Union Pacific," la direction comprenait vingt directeurs, dont cinq choisis par le gouvernement des Etats-Unis, et un des commissaires nommés par le gouvernement devait faire partie de chaque comité du chemin de fer "Union Pacific." Par la charte de sir Hugh Allan, les subventions et les terrains devaient être confiés à trois fidéicommissaires dont un devait être nommé par le gouvernement. Ici nous avons 25,000,000 d'arpents de terre et \$25,000,000 livrés à une compagnie et cependant le gouvernement n'exerce aucun contrôle sur les délibérations de cette compagnie; il n'y a aucun représentant du gouvernement dans le conseil d'administration de cette compagnie et le gouvernement ne paraît pas s'être occupé de ce qu'elle pourra faire des terrains ou de la manière dont elle disposera de l'argent. Je vois qu'on n'a pas pourvu au nombre et à la sorte de trains qui devront parcourir le chemin—omission fort sérieuse. On nous dit que le chemin sera exploité d'une façon efficace; qui en sera le juge? Pourquoi ne pas insérer une clause semblable à celle de l'acte de 1874, par laquelle le type de l'équipement, les taxes à prélever sur les voyageurs et les marchandises seront sous le contrôle du gouvernement? On ne fait pas non plus de disposition pour l'arpentage des terres. Pareille clause existait cependant dans la charte de sir Hugh Allan de 1872. Nous trouvons encore que tandis que dans l'acte 1874 il y avait une clause d'après laquelle les fournitures militaires ainsi que les troupes et le matériel requis dans un but militaire devaient être transportés sur le chemin à un taux spécial, ou à un taux à propos duquel le gouvernement et la compagnie devaient s'accorder, il n'y a pas dans la présente charte de clause pareille. Bien plus, le gouvernement ne se réserve pas les terrains carbonifères et rendant du minerai. Partout où la compagnie trouvera de pareils terrains, tout ce qu'elle aura à faire, ce sera d'y localiser sa ligne, de les marquer sur leur carte et presto! voilà des terres minières acquises de plein droit à la compagnie. M. Fleming dit dans son dernier rapport :

M. Ross

"On sait qu'il existe de la houille d'assez bonne qualité sur la Saskatchewan-nord à Edmonton et plus bas encore sur la même rivière, à Victoria. Des affirmations ont été remarquées sur les bords de cette rivière jusqu'au comtoir des montagnes Rocheuses et M. Selwyn de l'exploration géologique mentionne une veine de 18 à 20 pieds, M. Macouz a trouvé de la houille à 150 milles à l'est du comtoir des montagnes Rocheuses sur les bords d'un affluent de la rivière Bataille. On en trouve encore à 100 milles au sud, et on en a trouvé au passage du Pied noir sur la rivière de l'Arc, où il y a des veines de trois à six pieds d'épaisseur. Au sud de la rivière l'Arc on a découvert un nombre de veines magnifiques, et près du Fort McLeod, on exploite des veines de houille. On dit qu'il y a du minerai de fer noduleux dans divers endroits ainsi que de la houille et du schiste, mais il n'y en a pas assez pour l'exploitation."

Autre omission dont je me plains. C'est qu'il n'y a aucune clause pourvoyant à la vente des terres en dedans d'un temps raisonnable—la compagnie pouvant les garder aussi longtemps que le voudraient ses intérêts particuliers. Dans le cas de "l'Union Pacific," la compagnie était forcée au bout de trois ans de donner au gouvernement droit de préemption sur les terres et de les vendre de même que tout autre terrain à \$1.25 l'arpent; mais dans le cas présent, la compagnie peut non-seulement les garder pendant vingt ans, mais à moins qu'elles ne soient transférées par la compagnie à la couronne, elle peut les garder pendant trente ou quarante ans, et nous n'avons pas de garantie qu'elle n'en agira pas ainsi. Il aurait dû y avoir une clause par laquelle, si la compagnie conservait les terrains au-delà d'un temps raisonnable, le gouvernement pourrait en prendre possession et en disposer pour des fins de colonisation.

Il n'y a aucune clause qui permette de reprendre à la compagnie le contrôle du chemin de fer, ou pour l'obliger à le tenir en bon état d'entretien. L'honorable député d'Annapolis (M. Longley), lorsqu'il a discuté le contrat a dit que toute la question tournait sur ce seul point: Ce plan est-il meilleur que celui de 1874. Et les messieurs de la droite ont répondu affirmativement à cette question. Je nie, moi, que ce plan soit meilleur que celui de 1874. Le ministre des Chemins de fer dans ses discours en Chambre et de par le pays, dit que le projet de 1874 représente une dépense de \$104,000,000 qu'il répartit de la sorte: subvention en argent, \$27,970,000; subvention en terrains, à \$1 l'arpent, \$55,240,000. Et voici où l'honorable monsieur s'est trompé. Il a affirmé que comme partie des dispositions du plan de 1874, la compagnie entreprenant la construction de ce chemin devait recevoir 4 pour cent sur une somme à être déterminée par les directeurs, pour une période de 25 années. Il a accepté comme base la somme fixée par les directeurs de l'embranchement de Georgian Bay, soit \$7,500 par mille. Cette somme, à 4 pour cent, produirait \$300 par an; le ministre des Chemins de fer a prétendu qu'une annuité de \$300 durant 25 années équivalait à un don en argent de \$7,500; mais en prétendant cela, il s'est tout-à-fait trompé, parce qu'une annuité de \$300 pendant vingt-cinq années n'équivaut qu'à un paiement en argent de \$4,862, de sorte que le paiement total en argent serait de \$13,116,742. Le coût d'après le plan de 1874, au lieu d'être de \$104,000,000 ainsi que dit le ministre des Chemins de fer, n'était que de \$97,026,742, soit une légère différence de \$7,000,000. Si l'honorable ministre des Chemins de fer ne sait pas mieux calculer que cela, il ne se montre pas mathématicien fort habile, quelque habile qu'il puisse être comme administrateur de chemins de fer. Mais ce n'est pas tout. Dans le projet de 1874, il y a la clause suivante:—

"Dans tout contrat pour la construction de ce chemin de fer ou toute section ou sous-section d'icelui, le gouvernement du Canada se réservera le droit d'acheter avec l'autorité du parlement, le dit chemin de fer ou toute section ou sous-section d'icelui, en payant une somme égale au coût du dit chemin de fer, section ou sous-section plus 10 pour cent—déduction ou remboursement fait préalablement des subventions en argent et en terrains accordées par le gouvernement, les terrains devant être évalués à la pleine valeur reçue par les entrepreneurs de la vente des terrains qu'ils auront pu vendre."

Or, en vertu de cet acte, si le gouvernement rachetait le chemin de la compagnie, il avait à en payer le coût plus dix pour cent, déduction faite des subventions en terres et en

argent. L'honorable député de Lambton, en discutant ce sujet dans la Chambre en 1878, dit que c'était l'intention du gouvernement, s'il venait à conclure un contrat avec la compagnie, de déduire de ce contrat le montant dépensé pour l'embranchement de la baie du Tonnerre. Voici ses paroles :

« C'était l'intention du gouvernement, aussitôt après l'achèvement des explorations et la localisation de la ligne, de demander des soumissions sous l'autorité de l'Acte de 1874, et aux termes de cet acte l'argent dépensé pour les 128 milles à l'entreprise et dont la construction était fort avancée, devait être déduit du montant dû aux entrepreneurs comme partie des \$10,000 par mille dont l'acte pourvoit le paiement comme subvention en argent. »

Dans l'acte de 1874, il est pourvu d'une manière définitive que l'argent dépensé par le gouvernement pour la construction du chemin sera déduit des subventions en terrains et en argent données à la compagnie. D'après un calcul exact, le coût de ce chemin devait être de \$97,000,000. Au lieu de voter \$28,000,000, que le gouvernement a dépensés ou doit dépenser pour la construction des sections qu'il doit livrer à la compagnie, ce montant d'après l'explication de l'Acte de 1874, donnée par M. Mackenzie devrait être déduit du montant total de l'allocation. Qu'aurions-nous alors ? D'après le projet qu'on nous propose aujourd'hui, le coût est de \$78,000,000 ; d'après le projet de l'Acte de 1874, nous aurions le chemin pour \$69,025,742.

M. PLUMB. Par l'Acte de 1874 on donnait 55,000,000 d'arpents de terrain. Comment en réduisez-vous la valeur à \$69,000,000 ?

M. ROSS. J'ai pris les terres à une valeur de \$1 l'arpent, comme l'a estimée le ministre des Chemins de fer. Je sais bien que si nous détruisons ce raisonnement des messieurs de la droite, il ne leur reste point d'autre point d'appui. Ils ne prétendent du reste pas en avoir d'autre. Depuis le premier jusqu'au dernier, il n'y a pas un seul député de la droite qui ait défendu ce contrat sur ses mérites. Je défie aucun député de défendre ce contrat clause par clause devant aucun auditoire de la Puissance du Canada. L'honorable député de Monck (M. McCallum) n'a pas aimé certaines clauses, l'honorable député d'Essex (M. Patterson) n'en a pas aimé d'autres, et j'ose même le dire il y a certaines clauses qui ne plaisent pas à ces messieurs des banquettes ministérielles. Mais on les leur a imposées dans des circonstances dont nous n'avons pas connaissance, et on nous impose ce contrat simplement parce qu'ils n'ont pas invité le monde entier à prendre part à l'affaire et qu'ils n'ont pas demandé publiquement des soumissions ainsi qu'ils l'ont fait pour d'autres travaux. Mais, M. le président, sans insister sur l'évaluation à laquelle j'ai fait allusion, nous trouvons que l'Acte de 1874 était fort différent de celui que nous considérons en ce moment.

L'acte de 1874 n'exemptait pas les terrains d'impôts pendant vingt ans. Combien cela vaut-il ? Que l'honorable député de Niagara évalue donc cela en argent. L'honorable député vient de lire les actes des chemins de fer des États-Unis. Il y trouvera que quelques-uns des terrains de chemins de fer des États-Unis paient un impôt de 14c. l'arpent, quelques-uns de 11c. l'arpent, et l'honorable député sait qu'au Manitoba les terres occupées par des personnes n'y demeurant pas subissent un impôt de 5 à 6c. l'arpent. Imposez la même taxe à 25,000,000 d'arpents pour vingt ans, et vous aurez \$10,000,000, somme immense qui démontre l'énorme gain que vaut à la compagnie l'exemption de cet impôt. Cela la décharge non-seulement d'un paiement régulier de \$50,000 par an, mais encore cela lui permet de garder les terres afin qu'elles puissent augmenter de valeur. Par l'acte de 1874 la voie et l'emplacement des gares n'étaient pas exemptés, et les privilèges accordés à la compagnie, sous ce rapport, n'étaient pas si étendus que ceux octroyés par le présent acte. Il n'exemptait pas des droits de douane les matériaux détaillés dans ce contrat. Qu'est-ce que cela vaut, encore ? Nous ne le savons pas, mais nous

savons qu'un des membres de ce syndicat, M. McIntyre estime ce bénéfice à \$5,000,000. Dans l'acte Mackenzie, il n'y avait pas le monopole du commerce pour 20 ans. Mon honorable ami de Niagara veut-il indiquer la valeur de ce monopole ? Ces exemptions équivalent à de l'argent pour la compagnie et chacune d'elles est un don de valeur. En vertu de ce contrat, les terrains doivent être propres à la colonisation. Suivant l'acte de 1874, ils devaient être de qualité moyenne et ils devaient s'étendre du lac Nipissingue à Vancouver, ce qui est bien différent que de les donner dans la région fertile, ou partout où il plaira à la compagnie de les prendre. Mettons une valeur sur ces terres, choisis des différentes manières que j'ai nommées, et voyons la différence. Dans l'acte de 1874, le gouvernement devait avoir le contrôle sur les deux tiers des terrains et avait droit de les vendre aux conditions convenues entre lui et la compagnie. D'après le présent contrat la compagnie peut conserver ses terrains aussi longtemps qu'il lui plaira.

Il n'y a rien qui la force à vendre les terrains, tandis que sous l'acte de 1874, on pouvait l'y contraindre. De plus, d'après l'acte de 1874, il y avait des clauses quant aux taxes sur les marchandises et aux prix et taxes de transport. D'après le présent contrat, la compagnie peut prélever ce que bon lui semble, pourvu, toutefois, que les taxes n'excèdent pas dix pour cent du coût de construction—de l'argent que nous leur donnons pour construire le chemin. Si c'était dix pour cent sur le montant qu'elle y place elle-même, ce serait différent. Suivant l'acte Mackenzie de 1874, le gouvernement retenait le pouvoir d'arrêter les travaux quand bon lui semblait. Nous pouvions racheter le chemin à la compagnie en lui payant le coût plus dix pour cent. Ici nous avons un chemin—il peut ou non valoir la peine qu'on l'achète—mais une fois dans les mains de la compagnie il n'y a aucune clause par laquelle nous puissions le lui ôter des mains. Elle peut le mal gérer et en faire ce que bon lui semblera, et nous n'y avons aucun remède. D'après l'acte de 1874 nous avions ce pouvoir. D'après cet acte il y avait des limites et des restrictions imposées à la compagnie, qui ne sont pas dans la charte présente. Avant de cesser de parler sur ce point, permettez-moi de demander à quelques-uns des honorables députés de la droite, qu'avant de dire au pays que le chemin va, d'après le projet actuel, ne coûter que \$73,000,000, ils évaluent d'une façon juste, honorable et raisonnable, cette exemption d'impôts sur les terres et la propriété de la compagnie et tous les autres privilèges qu'elle a obtenus par le contrat, et qu'ils nous disent alors ce que le chemin va coûter. Ne discutons pas sur des évaluations hypothétiques, mais prenons une évaluation qui couvre tous les bénéfices que reçoit la compagnie, et alors nous saurons ce que le chemin coûte réellement. Un mot ou deux à présent quant aux dangers que court le pays en acceptant ce contrat. Le premier danger consiste dans le fait que la compagnie qui doit construire ce chemin est intéressée dans un autre. Tandis que cette compagnie exploite un chemin de Selkirk à la baie du Tonnerre, elle exploite un chemin dans les États-Unis qui pourrait devenir pour nous une ligne rivale, de sorte qu'en pratique, ses intérêts dans le Canada sont en concurrence avec ceux qu'elle a dans les États-Unis. Cela signifie qu'elle sera à même de protéger ses intérêts dans les deux pays. Si la compagnie est intéressée dans des terres aux États-Unis de la valeur de \$20,000,000 et que nous leur donnions des terres dans notre pays, quelle garantie avons-nous qu'elle ne dirigera pas les immigrants qu'elle amènera dans ce pays vers ses terres américaines, plutôt que vers ses terres canadiennes, d'autant plus qu'elle paye un droit de tant pour cent sur ses recettes dans les États-Unis, un droit, je crois, de trois pour cent en guise d'impôts, et que nos terres dans le Canada, sur lesquelles elle ne paie aucun impôt pendant 20 années, augmenteront en valeur avec le développement naturel du pays ? Voilà un danger sérieux que le gouvernement n'a pas, je crois, pris en considération.

Nous n'avons aucune garantie dans ce contrat que les intérêts d'immigration de la Puissance ne deviendront pas secondaires à la colonisation des terres de la compagnie dans les Etats-Unis. Autre danger. La compagnie a le contrôle de l'embranchement de Pembina et va obtenir en outre celui de la baie du Tonnerre, ce qui lui permettra de contrôler de fait le trafic du Nord-Ouest. Elle a le contrôle des deux portes de ce pays.

J'ai déjà monté que si le gouvernement s'était réservé le contrôle d'un embranchement, il y aurait eu quelque protection, mais en donnant à la compagnie le contrôle sur les deux, il n'y a aucune protection pour nous. Même si nous construisons le prolongement de la rive nord, nous ne serons pas protégés. Elle est intéressée à récolter pareillement un dividende aussi fort que possible des sections américaines. S'il lui semblait qu'en faisant passer le trafic par la section canadienne, les profits de ce chemin seraient au-dessus de dix pour cent, elle pourrait facilement faire diriger le trafic sur la section américaine, et de la sorte disposer efficacement de leur commerce, de manière à étuder entièrement cette restriction, la seule qui lui soit imposée. Je dis encore que les grandes concessions à la section centrale sont fort dangereuses. Je dis que le montant des terres affectées à la construction de la section centrale—je le dis sur l'autorité du ministre des Chemins de fer—suffira pour construire cette section centrale sans que la compagnie débourse un seul dollar de ses propres fonds. Voyons si je puis prouver cela. L'année dernière, le ministre des Chemins de fer, en discutant le chemin de fer du Pacifique, a dit :

“ Les 1.000 milles de Selkirk à Jasper Valley, le point de division un peu au-delà du pied des Montagnes Rocheuses, y compris un équipement léger—tout ce qui sera nécessaire pour quelques années—sont estimés par M. Fleming comme devant coûter \$13,000,000, c'est-à-dire \$3,000,000 de plus que l'évaluation moyenne pour les 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge, afin d'être parfaitement sûr. Nous avons maintenant cent milles à l'entreprise et nous avons reçu des soumissions pour les cent autres milles, et je ne m'attends pas à ce que le coût excède en moyenne celui des cent autres milles déjà adjugés.

“ M. BLAKE. Quel est le montant estimé par mille de l'équipement ?

“ Sir CHARLES TUPPER. Un léger équipement est tout ce qu'il faudra pour quelques années à venir.

“ M. BLAKE. Sera-ce \$1 000 ou \$2,000 par mille ?

“ Sir CHARLES TUPPER. Lorsque le trafic exigera un équipement plus fort nous aurons les moyens d'y pourvoir.

“ M. BLAKE. Je veux seulement connaître votre évaluation en chiffres.

“ Sir CHARLES TUPPER. \$13,000 par mille comparé à une évaluation de \$10,000 par mille, qu'il nous serait justifiable de donner, faisant en tout \$3,000,000 de plus que la moyenne du montant requis probablement pour compléter et fournir d'un bon équipement, les 200 milles adjugés dans la région des prairies.”

Nous avons là la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer qu'il va construire et équiper la section de prairie de ce chemin pour une somme de \$10,000 par mille, et non-seulement le construire, mais encore lui fournir un équipement léger. Je trouve que par ce contrat, pour les 900 milles de chemin à construire dans la section de prairie, il donne au syndicat le montant exact, et cela en argent, qu'il estime lui-même être nécessaire pour construire et équiper le chemin; ainsi la compagnie, d'après son propre témoignage, peut, s'il lui plaît, construire 900 milles de ce chemin de Selkirk jusqu'à un point quelconque au pied des Montagnes-Rocheuses, sans déboursier un dollar de son argent. L'honorable ministre fournit l'argent; et s'il ne fournissait que l'argent tout serait bien, mais il fait encore plus que cela; il donne 12,500 arpents de terre par mille. D'après sa propre déclaration, il lui donne en tout 11,250,000 arpents de terre. Y a-t-il quelque chose de plus monstrueux que cela? Y a-t-il quelque chose dans les journaux de la Chambre, depuis que le Canada a eu un gouvernement en 1759, qui montre autant d'insouciance de la part de ceux qui le gouvernent?

S'il donnait à la compagnie \$5,000 par mille et qu'il exigeât alors d'elle qu'elle vende une partie de ce terrain et se servît de l'argent en provenant pour combler le déficit, ce serait bel et bien, mais il lui donne en réalité autant qu'il faut pour

M. Ross

construire et équiper le chemin, et après avoir fait cela, lorsque les 900 milles seront construits, le syndicat peut demander sa livre de chair s'élevant à 11,250,000 arpents. Et c'est cette terre qu'en 1874 le ministre des Chemins de fer évaluait, à \$5 l'arpent, et le premier ministre, à \$4, l'année passée. Si les membres du syndicat peuvent avoir chacun d'eux \$7,000,000 ou \$3,000,000 en construisant simplement 900 milles de chemin de fer, construiront-ils les parties difficiles et coûteuses? Nullement. Pourquoi le feraient-ils? Ce sont des hommes d'affaires et ils comprennent leurs intérêts. Ils ont une bonne affaire, le chemin de Saint-Paul et Minnéapolis. Ils l'ont acheté pour une somme de \$7,000,000 et pourraient le revendre \$30,000,000. Le vendraient-ils? Nullement. Nous leur donnons un monopole sans limites. Nous construisons, à l'aide des pénibles économies du peuple, 900 milles de chemin pour ce syndicat et nous leur donnons encore 11,250,000 arpents de terre. J'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait, parce que je crois que c'est un des plus grands dangers du contrat. Si l'allocation faite à la section centrale était faible, si l'allocation pour la section est ne pouvait être donnée à la section centrale, nous aurions alors une garantie quelconque que la section est serait complétée. Mais nous n'avons pas de telle garantie. Au contraire, s'il est possible d'insérer dans un contrat une invitation malhonnête, corrompue et tentatrice à rompre une obligation, c'est celle-là; et la compagnie serait surhumaine si elle ne construisait pas la section centrale et ne réclamait pas ensuite le branchement, en disant au gouvernement: “ Nous n'avons plus besoin de terres; construisez la section est quand bon vous semblera; comme nous sommes là, nous avons fait une bonne affaire.” Je dis encore que la garantie pour la construction du chemin n'est pas suffisante. Elle revient à quoi? A environ 1/2 cent par dollar. Figurez vous un homme qui vous donnerait \$15 comme garantie de \$1,000 de votre argent. Que serait une garantie pareille?

Dans la charte Allan, la garantie était beaucoup plus efficace et plus réelle. La compagnie actuelle n'est engagée à construire ce chemin que sous un cautionnement de \$1,000,000. Elle peut construire la section centrale, renoncer à son \$1,000,000 et laisser au gouvernement le soin de construire le restant du chemin; et après que la compagnie aura construit le chemin, elle ne sera tenue que par une somme de \$5,000,000 de l'exploiter. La compagnie pourra dire: Si nous refusons d'exploiter le chemin, nous n'y perdrons que \$5,000,000; nous n'aurons à payer au gouvernement que \$200,000 d'amende annuellement. Comment raisonnerait-elle? Comme suit: “ Si nous exploitons le chemin ” —je calcule d'après la section est, ou l'extrémité près du lac Supérieur—“ cela nous coûtera \$1,422,950; cela coûte \$2,343 pour exploiter un mille de chemin de fer au Canada; 650 milles coûteront donc \$1,422,950.” En supposant maintenant que le chemin ne fit pas ses frais, la compagnie bénéficierait de la différence entre ce montant et \$200,000. Voilà précisément la position. N'est-ce pas une incitation pour la compagnie d'achever le chemin, obtenir la remise des terres, car il faut absolument qu'elles soient cédées du moment que le chemin est achevé, et ensuite de renoncer à son million et de refuser d'exploiter le chemin. On nous dit que l'on donne ces terres à la compagnie comme compensation jusqu'au moment où le chemin commencera à faire ses frais. Nous devrions alors exiger les garanties les plus rigoureuses qu'il en sera ainsi. Mais la caution que donne la compagnie aujourd'hui ne vaut pas le papier sur lequel elle est rédigée; et dans dix ans d'ici, lorsque le chemin sera achevé et que la compagnie aura reçu nos terres, nous nous trouverons avoir malheureusement abandonné nos terres et notre argent, et avoir sur les bras un chemin de fer coûteux et ne faisant pas ses frais, que nous aurons à exploiter avec les deniers publics. Si le gouvernement se décide à construire à la hâte et sans nécessité cette section est, la postérité, en faveur de laquelle nous

sommes censés légiférer, ne sera pas protégée contre les conséquences sérieuses qui résulteront de ce que nous perdons la valeur de nos terres dans le Nord-Ouest, de ce que nous payons l'intérêt d'une dette qui s'accroîtra par la construction de ce chemin, et de l'obligation bien plus sérieuse d'exploiter un chemin qui ne fera pas ses frais. Il y a un autre danger plus grand—ce chemin peut devenir un engin politique puissant. L'attention des Américains a été récemment appelée sur le danger que court leur bien-être politique aux mains des fortes coalitions de chemins de fer. Le rapport de la commission de Hepburn relativement à l'Etat de New-York, constate que Jay Gould a parlé dans ce sens :

“ Je ne sais pas combien j'ai payé pour venir en aide aux hommes qui nous étaient favorables. Nous avions à surveiller quatre Etats et il nous fallait adapter notre politique aux circonstances. J'étais démocrate dans un district démocrate, républicain dans un district républicain, et douteux dans un état douteux ; mais dans chaque district et en tous temps j'ai été l'homme de l'Erie.”

Nous pouvons avoir des membres du syndicat qui peuvent juger à propos de venir en aide à des amis en temps d'élection. Ces membres pourront être conservateurs dans certains districts, libéraux dans d'autres et douteux dans d'autres encore ; mais d'après ce qui s'est passé aux Etats-Unis, ils seront en toutes circonstances des hommes du syndicat et les intérêts du syndicat passeront avant ceux du pays. Ne plaçons-nous pas dans les mains de ces hommes un immense pouvoir, dangereux dans l'avenir par l'équilibre et la sûreté politiques du pays ? Qu'est-ce que cela ferait à un syndicat comme celui-ci, possédant des moyens assez considérables pour lui permettre d'être libéral, qu'est-ce qui l'empêcherait de prendre \$500,000, de les mettre au compte des dépenses imprévues et de s'en servir pour aider ses amis dans les élections.

M. PLUMB interrompt.

M. ROSS. Mon honorable ami de Niagara (M. Plumb) s'attend-il à quelqu'aide ? Allait-il me demander de dire un mot en sa faveur ? Qu'il veuille au grain car il pourrait bien perdre sa majorité de deux.

M. PLUMB. La lutte a coûté \$17,500 à mon adversaire.

M. ROSS. Je crains fort que mon honorable ami de la droite n'ait déjà perdu ses deux voix de majorité. J'ai eu une majorité de 48, ce qui est déjà assez faible.

M. PLUMB. Vous ne l'auriez plus aujour d'hui.

M. ROSS. Et bien, je risquerais bien mes 48, si l'honorable monsieur voulait risquer ses deux. Je ne crois pas que je courrais un aussi grand danger que mon honorable ami. Permettez-moi cependant de dire qu'il est en ce moment de l'intérêt du pays de bien peser cette question. Si l'avenir de notre pays dépend de l'intégrité et de la moralité de ceux qui font nos lois, il serait bon, si nous ratifions ce contrat, de voir à ce que tous les moyens soient adoptés pour empêcher qu'on n'exerce une influence illégitime à l'égard de nos députés. Je ne suppose pas pour un seul moment qu'ils se laisseraient gagner par de telles influences, mais nous connaissons la puissante influence de l'argent dans certains districts. Nous savons d'après les journaux des cours d'élection que l'on y a souvent recours, et je vois que M. Gladstone a l'intention, de limiter, par une loi présentée au parlement impérial, les dépenses d'élections dans les districts anglais, selon l'étendue et la population de chaque district afin d'empêcher les menées frauduleuses. Nous-mêmes, nous pouvons dans ce pays, avoir besoin d'une pareille législation. J'espère que la droite hésitera avant de nous demander de ratifier ce contrat. Si je parlais ici ce soir en partisan, je leur dirais que ce contrat est la meilleure arme qu'elle puisse nous mettre à la main pour assurer sa propre défaite. Je suis prêt à engager mon honneur et ma parole pour ce qu'ils valent, que si j'avais la force physique de voyager d'un bout de

l'Ontario à l'autre avec ce contrat en main, je me ferais fort de lui enlever 60 à 70 districts électoraux des 80 de la province, sans autre arme que ce contrat, j'en suis sûr.

M. PLUMB. Pourquoi le combattez-vous alors ?

M. ROSS. Je n'aurais pas pour d'entrer dans la petite bourgade de Niagara avec les deux de majorité que mon honorable ami y a reçus. Je connais assez bien ce district ; je sais que dans Niagara il y a plus de deux conservateurs honnêtes qui veulent changer leur vote, et c'est tout ce qu'il faudrait ; la moitié même suffirait. Si je parlais en partisan, je conseillerais au gouvernement de ratifier ce contrat dès à présent. Je lui dirais : “ Vous avez bien fait de le cacher au parlement ; vous avez bien fait d'y insérer ces clauses d'exemption et de ne pas exiger de garantie convenable pour la construction et l'exploitation du chemin.” C'est pour nous une arme magnifique, un vrai canon Krupp. Par où on le pays et nous enlèverons district par district ; et l'un après l'autre, les sièges occupés aujourd'hui par des visages épanouis seraient vides après l'élection ; mais, monsieur, je ne parle pas en partisan. J'abandonnerais volontiers cent fois tous les avantages de parti que renferme ce contrat, si le gouvernement voulait ce soir ou n'importe quand, dire au parlement et au pays que ce contrat n'existe plus ; et j'ose dire que d'un bout à l'autre du Canada, partout où ce contrat est compris, partout où des hommes intelligents l'ont été lié sans esprit de parti, on ne pourrait donner au pays de plus joyeuses nouvelles que celles que le télégraphe annoncerait de l'Atlantique au Pacifique, en proclamant que le contrat a été abandonné, que le Canada est émancipé et délivré de toutes les conséquences fatales qui en découleront probablement.

M. RYKERT. M. le président, si l'honorable monsieur a tellement confiance de réussir en parcourant le pays pour dénoncer le projet, il est étonnant qu'il se soit opposé à l'adoption du contrat, ce qui aurait donné au peuple l'avantage d'entendre discuter la question sur tous ses mérites. Les honorables messieurs de la gauche qui ont pris part au débat, ont commencé par exprimer l'espoir qu'on discuterait la question à un point de vue purement patriotique. Chaque orateur a manifesté des sentiments patriotiques ; mais après avoir prononcé quinze mots, il se montrait partisan et désireux de faire passer le parti avant le pays. Certains députés nous disent qu'il s'agit ici d'une des plus importantes questions soumises au Parlement, sans même en excepter la grande question de la confédération. Cela peut être. Mais les honorables députés de la gauche l'ont embrouillée autant qu'ils ont pu. Je ne discuterai pas son importance, parce qu'après un long débat, l'opinion générale est qu'il s'agit ici d'une des plus importantes questions qui jamais aient été soumises au Parlement.

Les honorables messieurs de la gauche, entr'autres l'honorable député de Bothwell et l'honorable préopinant nous ont dit, dans le cours du débat, que les députés de la droite devraient laisser de côté toute considération de parti et agir comme de vrais patriotes en secondant la gauche dans son opposition au projet. L'honorable député de Bothwell nous a fait tout un cours d'histoire. Il nous a parlé de la féodalité, des Stuarts, de sir Robert Peel et, passant à l'histoire contemporaine, il a mentionné sir Allan MacNab ; il nous a dit qu'il y avait au Parlement, des hommes assez patriotes pour se séparer de leur parti, et abandonnant toutes les considérations de parti, voter dans l'intérêt du pays. Pour nous mieux induire à suivre son exemple, il nous a dit encore que nous ne serions pas chassés de notre parti. Il nous a raconté qu'il se trouva un jour dans cette position malheureuse et qu'il dut se séparer de son parti pour combattre une mesure qui intéressait le parti auquel il appartenait ; il ajouta, pour se consoler, qu'il ne fut point chassé du parti. Je crois que l'honorable monsieur se trompe. Je crois pouvoir lui démontrer qu'il a été renié par son parti et mis à

l'index par l'organe de ce parti. S'il veut bien examiner le tableau noir au bureau du *Globe*, il y trouvera une longue liste de réformistes mis à l'index, et son nom est sur cette liste. Sur ce tableau noir j'ai pu lire la biographie politique de MM. Blake, Mills, Ross et Paterson; et si je me rappelle bien, on y disait que ces messieurs n'avaient plus droit à la confiance du peuple, parce qu'ils n'avaient point voté avec leur parti. On les qualifiait mêmes de "traîtres au parti." Nul doute que l'honorable député de Bothwell a lu ce que disait le *Globe* de son vote dans la circonstance que j'ai mentionnée, de son vote à propos du bill concernant le chemin de fer d'Esquimaux et Nanaimo. Le vote sur la motion de mon honorable ami de Norfolk-Nord donna une majorité notable contre le gouvernement, et sur la liste de ceux qui votèrent contre, je trouve les noms des députés que j'ai mentionnés et presque tous ceux des principaux réformistes. Le 31 mars 1875, je lisais dans le *Globe* :—

" Ces divisions prouvent seulement quelle confiance le pays a dans l'administration; non point parce qu'elle a demandé à ses partisans de faire un sacrifice en l'appuyant, mais parce que la défection temporaire de certains députés a produit si peu d'effet dans le parti. Il est parfaitement certain que le pays approuvera l'attitude de la majorité.

" Quiconque examine toutes les circonstances qui entourent la question ne saurait suggérer une meilleure manière de la régir. Il est facile de critiquer ou même de détruire, mais c'est autre chose d'ériger un édifice. Le rejet du bill dont il s'agit aurait simplement annulé le pacte, mis la Colombie anglaise dans un état d'agitation et créé l'impression la plus défavorable relativement à la valeur des marchés conclus avec les gouvernements canadiens et au patriotisme de la Chambre des Communes du Canada. Ceux qui ont voté en faveur de Wallace et Cie, auront à justifier l'attitude qu'ils ont prise. Le gouvernement et la majorité n'ont pas besoin qu'on les justifie. L'attitude de la minorité, lors de ce vote récent, est encore moins explicable, la majorité ayant simplement affirmé que les travaux de la ligne doivent être commencés immédiatement. Dans trois ou quatre mois au plus, cette section sera commencée aux termes de la convention. La majorité de la Chambre des Communes a bien compris la situation, et les électeurs la comprendront de même, si jamais on leur demande de se prononcer à cet égard.

" Il y aura toujours et il y a toujours eu des députés dont le premier soin est de réduire les dépenses de l'Etat et de se distinguer par le soin avec lequel ils veillent sur la caisse publique. Si jamais entreprise a justifié une dépense considérable de fonds publics, c'est bien la construction de notre grande voie ferrée à travers le continent. La nécessité de construire cette ligne est évidente aux yeux de toute personne qui considère, nous ne dirons pas en homme d'Etat, l'état présent et l'avenir de notre pays suivant que cette ligne sera construite ou abandonnée, parce que la première chose qu'il ne faut point perdre de vue c'est que le Canada a pris un engagement solennel en concluant le marché. Le pacte a été conclu de propos délibéré; et il est parfaitement explicite, bien qu'à la rigueur, le gouvernement eût pu le renier et laisser la Colombie anglaise entièrement libre d'agir à sa guise. Mais le Canada n'aurait trouvé ni profit ni honneur à en agir ainsi. Un gouvernement a toujours tort de renier les engagements de ses prédécesseurs.

" La tentative de soulever la majorité contre le ministère, parce que les contrats n'ont pas été soumis au parlement, est également indigne et évidemment factieuse."

Telle était l'opinion du *Globe*, et si c'est ainsi qu'il traite ses partisans, moins nous écouterons les avis des honorables députés de la gauche, mieux nous nous en trouverons.

Dans une autre occasion, l'honorable député de Bothwell (M. Mills) devint un peu tapageur. Il était décidé à faire abolir le Sénat et proposa une résolution dans ce sens à la Chambre des Communes. On l'avertit de prendre garde, on le prévint que s'il osait soumettre cette question aux électeurs, ils l'inviteraient immédiatement à faire volte-face.

Voici ce que le *Globe* disait de lui :—

" Quelques députés ont besoin qu'on les prémunisse contre les tentatives à trafiquer de la constitution, et ceux qui manifestent audacieusement cette tendance, recevront du peuple, un jour ou l'autre, une leçon dont ils se souviendront leur vie durant.

" La providence n'a pas voulu qu'il soit éloquent; il s'en console en essayant de se persuader à lui-même qu'il est profond.

" M. MILLS ne ménage pas les sénateurs. C'est un ancien instituteur, n'ayant qu'une demi-instruction, mais qui est enfin parvenu à obtenir une place d'inspecteur d'écoles."

Je crois donc avoir donné des raisons suffisantes et qui expliquent pourquoi je ne veux point m'unir aux honorables députés de la gauche et m'opposer au gouvernement qui a toute ma confiance, en ce qui regarde cette question importante. Toutefois, il est regrettable que, dans le cours de ce débat, un honorable député ait cru devoir employer un

M. RYK'RT

langage tout-à-fait indigne d'un membre de cette assemblée. Ici et au dehors, cet honorable monsieur semble avoir la manie d'insulter le très-honorable chef de l'administration, soit parce que ce dernier n'a pas reconnu en lui un grand génie financier, soit que l'honorable député ressent vivement quelque grief, c'est ce que je ne saurais dire; mais c'est toujours l'insulte qu'il emploie quand il a l'occasion de parler du chef de l'administration. Dans tous les discours qu'il a prononcés, pendant ce parlement et le dernier, l'honorable député de Huron Centre (sir Richard J. Cartwright) nous a rabâché la même histoire à propos du scandale du Pacifique, et il a accusé le très-honorable monsieur de toutes sortes de crimes et délits. Dans le débat actuel, nous le trouvons employant encore un langage indigne d'un membre du parlement, indigne d'un homme bien né. Je m'exprime énergiquement à cet égard, parce que je crois que les ministres ne méritent point d'être constamment attaqués dans un langage comme celui qu'emploie l'honorable député de Huron Centre. C'est vraiment chose étonnante qu'un homme qu'on a bien voulu admettre un jour, parmi les conseillers de Sa Majesté, ait accusé le ministre des Chemins de fer d'ignorance crasse et même de folie, quand il nous a soumis ce projet. Pour l'avantage du député de Huron Centre, je vais lire un extrait de "*May's Parliamentary Practice*"; cet extrait fera voir à l'honorable monsieur dans quelle position il se met en se servant de pareil langage :

" Il est désirable qu'un député emploie un langage modéré et décent surtout quand il discute l'opinion et l'attitude de ses adversaires dans le cours du débat. La passion l'entraînera presque toujours à employer des expressions hasardées et irréfléchies que l'irritation de ses adversaires exagérera, et il ne saurait trop veiller à se tenir dans les bornes que le parlement a sagement établies. Imputer de mauvais motifs, ou des motifs différents de ceux qui sont admis; dénaturer le langage d'un autre, l'accuser, à son tour, de fausses représentations; l'accuser de mensonge ou de perfidie, de langage méprisant ou insultant en quelque manière, tels sont autant de procédés non-parlementaires que l'on doit promptement réprimer."

Les honorables messieurs de la gauche se plaignent hautement de ce que l'on hâte trop la discussion de ce projet, et ils semblent croire que l'administration devrait en appeler aux électeurs. Ils oublient, toutefois, que dans deux occasions antérieures, la question de la construction du chemin de fer du Pacifique a été soumise au peuple, et que, de leur propre aveu, elle a été honnêtement et pleinement expliquée aux électeurs. Ils ont eux-mêmes prétendu que la question ayant été régulièrement décidée, la Chambre ne pouvait renverser la décision du peuple. Je ferai voir que le chef de l'opposition a prétendu cela. Il me semble un peu extraordinaire que les honorables messieurs demandent l'appel au peuple, après ce qui s'est passé depuis quelques semaines. L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) nous a dit que s'il avait le temps de parcourir le pays, il démontrerait aux électeurs que le ministère n'est pas digne de leur confiance, que les ministres prostituent leur position et poussent le pays à la ruine et qu'ils seront chassés du pouvoir à la première occasion. Nous avons entendu les honorables messieurs s'adresser directement aux électeurs depuis quelques semaines et il ne me semble pas qu'ils aient bonversé le pays. Le petit nombre des pétitions présentées à la Chambre contre le projet, fait voir que les efforts des honorables messieurs n'ont servi de rien. Je sais qu'une assemblée a été convoquée dans mon comté pour faire signer des pétitions à la Chambre dans ce sens. Mais je ne les ai pas encore vues. Si j'en reçois, je me ferai un plaisir de les présenter; mais je suis assez certain que bien peu d'électeurs de mon comté sont opposés au projet.

L'honorable député de Durham Ouest (M. Blake) doit savoir maintenant, après ses assemblées secrètes, que le peuple est en faveur du marché. L'honorable monsieur a fréquemment dit,—et ses paroles sont consignées dans nos archives,—que toutes les questions d'intérêt public devraient être publiquement discutées. Pour prouver ce que j'affirme, il me suffira de lire quelques passages du *Parliamentary Companion*, de 1880, où ses vues sont exprimées par lui-même,

car il est bien connu que les honorables députés sont directement responsables de leurs biographies et de leurs opinions telles que rédigées et formulées dans ce recueil. Et après avoir lu cet exposé de ses vues, je demanderai à l'honorable monsieur pourquoi, toutes les fois que lui-même ou ses amis adressent la parole aux électeurs, on n'entend qu'un côté de la question, pourquoi leurs partisans sont seuls admis à ces assemblées ? Dans toutes les assemblées tenues à Kingston et autres villes de l'ouest, quand la discussion publique a été permise le peuple s'est prononcé contre les honorables messieurs, et voilà pourquoi ils ont peur de la discussion publique. Nous trouvons donc, dans le *Parliamentary Companion*, que l'honorable monsieur "pense que le progrès politique est essentiel à la vitalité politique, et demande la plus grande liberté de discussion pour toutes les questions d'intérêt public."

Si je ne me trompe pas, l'honorable ministre des Chemins de fer a demandé d'être admis aux assemblées tenues par l'honorable monsieur pour discuter la question ; mais je demanderai à l'honorable monsieur s'il a tenu une seule assemblée dans l'Ontario où il ait demandé la discussion publique. Jamais il ne l'a osé. J'ai suivi l'honorable monsieur d'assez près depuis 1867, époque où il entra dans la vie politique sous les auspices de l'homme qu'il renie aujourd'hui, et je ne me rappelle pas un seul cas où il ait permis la discussion publique d'une question quelconque. L'honorable monsieur et ses amis doivent savoir maintenant, ce me semble, que le pays n'est pas bien convaincu de la nécessité de s'opposer à ce contrat. L'honorable monsieur a voulu faire croire aux électeurs, aux moyens de déclarations aussi fausses qu'exagérées, que ce marché avec le syndicat est un des plus grands ouvrages que jamais gouvernement ait fait à aucun pays. Ces honorables messieurs ont dû constater, depuis quinze jours, que le peuple ne s'émeut pas facilement à la voix d'hommes politiques qui donnent le démenti à toutes leurs déclarations antérieures. Avant 1878, ils ont eu toutes facilités d'instruire le peuple, spécialement sur la question de la protection et du libre-échange. Mais le peuple a répondu : "Nous ne suivrons pas des hommes qui, comme membres de l'opposition, défendent des principes qu'ils n'appliquent point lorsqu'ils arrivent au pouvoir."

Or je crois que, partout où ils en appelleront au peuple, le même résultat se produira. C'est la seconde fois, il me semble, que l'honorable monsieur a essayé de faire croire à la population de l'Ontario que le gouvernement avait commis quelque grand crime. En 1871, l'honorable monsieur siégeait dans la législature de l'Ontario et motion fut faite de voter un crédit de \$1,500,000 aux chemins de fer établis dans les parties nouvellement colonisées de la province, et l'honorable monsieur vota, en amendement, que cette proposition fût soumise au peuple. Lui-même et ses amis parcoururent la province, disant aux électeurs que l'honorable Sandfield MacDonald avait l'argent en poche et achetait et prostituait les votes. Le résultat fut que les électeurs envoyèrent en parlement un nombre moindre de partisans de l'administration qu'à l'élection précédente, et que, grâce à son éloquence persuasive, et par des manœuvres dont nous n'avons pas le secret, il induisit un membre prééminent de l'administration à forfaire à son allégeance et à résigner. Que fit ensuite l'honorable monsieur ? Au lieu de déclarer à la législature qu'il dépenserait cet octroi comme elle avait indiqué, il demanda froidement à la Chambre de lui accorder \$400,000 de plus. Quand on lui demanda la raison de cette démarche, il répondit que l'honorable Sandfield MacDonald avait promis un million et demi, et, sommé d'établir l'authenticité de cette promesse, il ne put rien prouver. Il n'osa pas nommer en Chambre les compagnies qu'il allait subventionner, avant que l'octroi fût voté, et une fois la somme votée, il fit promptement adopter son bill par la législature. Quel fut le résultat ? Il s'aperçut bientôt qu'une seule compagnie avait reçu promesse de subvention, et lui-même, après avoir examiné les demandes, ne put disposer que de

\$1,421,000, en sorte que les \$100,000 qu'il avait fait voter n'étaient aucunement requises pour les chemins de fer. Après avoir fait ce coup d'état dans l'Ontario, l'honorable monsieur a cru qu'il pourrait facilement en organiser un ici. Les agissements publics de l'honorable monsieur ont assez prouvé, je crois, à la Chambre et au pays qu'il n'est pas le chef qu'ils doivent suivre. Chose assez singulière, l'organe du parti demande maintenant que l'honorable monsieur se retire. Je ne sais vraiment pourquoi. Il le recommande aux tendres soins du très-honorable chef de l'administration qu'il prie, pour une raison ou pour une autre, d'en faire un juge en chef. Peut-être désire-t-il le voir sortir du parlement où son esprit turbulent et inquiet nuit considérablement à son parti. Dans sa vie publique, l'honorable monsieur a abandonné les principes reconnus par lui-même comme étant les véritables principes du gouvernement constitutionnel. Maintes fois, dans la législature de l'Ontario, — je me le rappelle très-bien, l'honorable monsieur a déclaré qu'aucun crédit ne devait être mis à la disposition de l'exécutif sans qu'il eût à en rendre compte aux représentants du peuple en parlement. Nous avons pu constater que l'honorable monsieur n'a pas toujours été du même avis dans cette Chambre en 1875, à propos d'une motion à l'effet d'approuver un Ordre en conseil relatif à la construction de l'embranchement de la baie Georgienne. M. Masson proposa en amendement, secondé par le ministre des chemins de fer.

"Qu'aucun contrat ne soit passé avec une compagnie quelconque pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin du Pacifique, ni aucune subvention accordée pour la construction du chemin de fer reliant le terminus de l'est du dit chemin de fer du Pacifique à Douglas, ou à un point voisin de Douglas, jusqu'à ce qu'on ait fait une étude mathématique complète de la ligne proposée."

Or bien que l'honorable monsieur eût établi en principe qu'aucun chemin de fer ne devait être construit qu'après une étude complète du tracé, il vota contre l'amendement, il vota aussi contre le chemin de fer de Nanaimo, et en faveur d'un amendement présenté par l'honorable ministre des chemins de fer et conçu dans les termes que voici :

"Pourvu toujours que tout contrat de cette nature ait préalablement reçu l'approbation du parlement."

Ainsi donc, l'honorable monsieur vote, tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre. Un homme qui a tant d'idées différentes ne saurait inspirer la confiance à cette Chambre. J'ai dit que ce vote de l'honorable monsieur sur la question du chemin de fer de Nanaimo et Esquimaux, n'avait pas été bien accueilli par le parti. Le fameux organe déclara que l'honorable monsieur courtisait la popularité, qu'il entrait dans le rôle de perturbateur politique et, par suite, qu'on ne devait pas l'encourager. L'honorable monsieur comprit si bien la leçon que, dans une autre circonstance, pendant que l'on discutait la question, il l'étudia et on le vit quitter la Chambre un peu subitement. Le 2 avril 1875, une motion fut faite, demandant que les contrats passés pour la construction d'une partie du chemin de fer du Pacifique canadien, fussent soumis à la Chambre. M. Bowell proposa en amendement :

"Cette Chambre regrette que les contrats aient été passés par le gouvernement pour la construction de lignes de télégraphe entre le lac Supérieur et Carle Creek, avant que le tracé de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien ait été déterminé."

M. KIRKPATRICK propose l'amendement suivant : "Contrairement à la loi autorisant la construction de la dite ligne de télégraphe, et, par suite, cette Chambre n'approuve pas les contrats en question."

MM. Blake, Moir et Mills quittent la Chambre.

M. PLUMB. L'honorable député de Bruce-Sud n'a pas voté, et je voudrais bien savoir où est l'honorable député de Bothwell.

M. PALMER. Oui ; et l'honorable député de Toronto-Ouest.

UNE VOIX. "Le Canada aux Canadiens" a disparu.

Or il y a un principe qui devrait guider les députés relativement aux contrats, et, par suite l'honorable monsieur savait que le gouvernement Mackenzie se mettait en contradiction directe avec la loi. Néanmoins, lorsque la question fut mise aux voix, l'honorable monsieur éluda le vote et

en le vit quitter précipitamment la Chambre, suivi de l'honorable député de Bothwell (M. Mills), et de l'honorable député de Toronto-Ouest, feu le juge-en-chef Moss. L'opinion publique s'en fut de ce fait et ces honorables messieurs durent plaider ignorance. Or un homme dans la position de l'honorable député de Durham-Ouest, qui plaide ignorance dans une affaire aussi importante, ne saurait inspirer la confiance à la Chambre.

Nous pouvons consulter encore certains écrits de l'honorable monsieur. Dans un discours prononcé l'année dernière, l'honorable monsieur a dit que si certains événements fussent arrivés, on aurait blâmé son obstination. Il y a longtemps que nous connaissons ce défaut de l'honorable monsieur. Il y a quelques années, l'honorable monsieur se rendit à Aurora et y prononça ce qu'il appello un discours à sensation. En présence de pareille expression d'opinion, je demande aux honorables députés de la droite s'il peut inspirer la confiance à la Chambre. Voici comment le *Globe* du 6 octobre 1874, rapportait le discours de l'honorable monsieur :

“ Je sais que mon discours a produit une certaine sensation, mais je n'en redoute pas les conséquences. Autant que j'en puis juger, on ne peut arriver à rien dans ce monde, sans déranger quelque un ou quelque chose, et si telle est la seule objection aux opinions que j'ai exprimées, je suis prêt à y répondre. On pourrait dire aussi que mon discours est important, on pourrait du moins le dire, si j'étais un de ces hommes qui aspirent à gouverner leurs semblables. Nous savons que tel est le rôle des ministres—et nous n'y voyons pas de mal—de ne rien dire de compromettant, et ne jamais dénoncer l'opinion du jour, de suivre le courant de cette opinion et, lorsqu'elle atteint une certaine force, de la modeler sous forme d'Actes du parlement.”

Or, je voudrais bien savoir si l'honorable monsieur a jamais élaboré un acte du parlement, s'il peut nous citer une seule loi conforme au droit constitutionnel, dont il puisse réclamer la paternité? Quand l'honorable monsieur était chef de la législature de l'Ontario, il fit adopter un mémoire à la Reine, par lequel on demandait que l'acte de la Confédération fût amendé de manière à empêcher le parlement de voter des subventions additionnelles à la Nouvelle-Ecosse et à d'autres provinces. J'étais l'un des douze qui votèrent contre cette mesure; le *Globe* voulut nous rendre célèbres et nous accorder ses félicitations. Le mémoire fut adressé à la Reine, et l'honorable monsieur sait quel fut le résultat. Le comte de Granville lui dit qu'il serait mieux de s'occuper de ses affaires et que la législature de l'Ontario, n'avait rien à voir dans les décisions du parlement fédéral. Or, sachant que l'honorable monsieur a exprimé les opinions les plus diverses à propos de cette question, qu'il a parlé pour et contre le chemin de fer, qu'il a déprécié nos terres et encouragé les immigrants à se rendre sur les territoires des Etats-Unis, nous avons toute raison de croire qu'il ne saurait faire un bon chef dans cette Chambre. Quelques députés pensent autrement, sans doute, et le suivront, parcequ'il peut se faire tout à tous.

En lisant le discours de l'honorable monsieur en réponse au ministre des Chemins de fer, discours que je n'avais pas eu le plaisir d'entendre, ayant aussi lu antérieurement son fameux discours sur le Kansas, j'ai cherché la réponse au discours du ministre. J'ai tourné page après page, sans trouver un mot de réponse. A mon avis, la meilleure réponse que l'honorable ministre pourrait faire, serait de soumettre au public le discours de 1880, en réponse à celui que l'honorable chef de la gauche a fait pendant la présente session. L'honorable monsieur doit être content que l'on ait apprécié ses efforts en cette occasion. Ce doit être une satisfaction pour lui de savoir qu'il est devenu un médium de communication entre les immigrants qui veulent quitter l'Europe, et les propriétaires de terrains aux Etats-Unis. Il doit être flatté de voir que l'on exhibe partout son portrait, en disant que c'est celui de l'agent principal d'immigration aux Etats-Unis. Toutefois, c'est là une affaire de goût. L'honorable monsieur est peut-être content de ce discours dans lequel il a dénigré son pays; mais malgré son habileté reconnue et bien qu'il soit reconnu l'homme de son siècle qui sache le mieux fendre un cheveu en quatre, je crois que

M. RYKERT

la Chambre et le pays n'ajouterait aucunement foi aux assertions de l'honorable monsieur concernant cette grande entreprise, particulièrement s'ils veulent bien se rappeler l'histoire de son passé et la ligne de conduite qu'il a suivie.

Je vais maintenant rappeler les opinions exprimées, ici et au dehors, par plusieurs députés relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique. Nous savons tous qu'il y a des années, à l'origine du projet du chemin de fer du Pacifique américain, l'opinion publique demandait qu'on accordât une subvention à cette ligne sur tout son parcours à travers le continent. Aux débuts de l'histoire du Nord-Ouest et de celle du chemin de fer du Pacifique canadien, des hommes marquants des Etats-Unis ont reconnu l'importance de construire une voie ferrée traversant tout le territoire canadien. Feu William Henry Seward, quo l'on accusera pas d'avoir jamais été favorable aux intérêts canadiens et anglais, et dont l'opinion sur les questions d'intérêt public a toujours été très favorablement accueillie surtout par l'honorable député de Bothwell, s'exprimait ainsi après avoir traversé le continent :

“ Sous certains rapports, la ligne qui traversera l'Amérique britannique offrira plus d'avantages que celle que l'on veut construire à travers notre territoire. Par la première, le trajet entre l'Europe et l'Asie est d'environ mille milles plus court que par la seconde. La première passe près du lac Supérieur, traverse le plateau qui sépare les cours d'eau qui se jettent dans la mer Arctique de ceux qui coulent vers le sud, traverse les Montagnes Rocheuses à une hauteur de 3,000 pieds de moins qu'à la Passe du sud, et ouvrirait une région où le meilleur bois de construction et autres produits naturels se trouvent en abondance, une région éminemment propre à la culture du grain et des divers fourrages. Comme elle aboutit au port d'Halifax, sur l'Atlantique, et à l'île Vancouver, sur le Pacifique, elle attirerait certainement le commerce de l'Europe, de l'Asie et des Etats-Unis. Ainsi, l'Amérique britannique, aujourd'hui dépendance coloniale, prendrait une position très influente dans le monde. Les autres nations deviendraient ses tributaires, et les Etats-Unis essaieraient en vain de lui faire concurrence, car elle ne pourrait jamais lui disputer le commerce de l'Asie, et l'influence que ce commerce donne.”

Je ne m'arrêterai pas là. Je veux démontrer, d'après les opinions exprimées par les honorables députés de la gauche, qu'ils attachaient la plus grande importance à la construction de la ligne. Les paroles que je vais citer ont été fréquemment répétées, je ne dis point pendant la présente session, mais, néanmoins, elles se rapportent tellement bien à la question que je me hasarderai à les répéter encore. Le 3 février, 1871, je lisais la déclaration suivante dans l'organe des honorables députés de la gauche.

“ Le succès d'un chemin de fer du Pacifique fait penser à en construire d'autres et le rend plus que jamais nécessaire. De fait, notre population renoncera à une seule ligne avant de croire qu'une seule lui suffirait. C'est pourquoi un chemin appelé le “ Northern Pacific ” est déjà en voie de construction; on en projette un autre au sud et une ligne qui traversera tout le territoire anglais est une nécessité, si l'on veut que le Canada puisse accomplir ses destinées et développer ses ressources aussi inépuisables que variées. On a déjà fait valoir plusieurs objections contre la ligne qui traversera le territoire anglais, et les auteurs du projet d'une voie entre Duluth et Puget Sound mettent un zèle particulier à démontrer que cette entreprise entraînera un gaspillage de capitaux que l'on pourrait employer beaucoup plus utilement et avec de plus grands avantages. “ Pourquoi, dit-on, ne pas utiliser la ligne en voie de construction, avec des embranchements se dirigeant vers le Fort Garry et d'autres points du Nord-Ouest; à mesure que les besoins du pays l'exigeront pas. ” Un examen même superficiel de la région que traversera la ligne américaine à partir des eaux mêmes du lac Supérieur, démontre combien ces arguments sont spécieux et comment la ligne qui traversera le territoire anglais, peut non-seulement être construite à un point de vue commercial, mais également, en théorie comme en pratique, un fait considérable. Si l'Angleterre doit maintenir son autorité sur ce continent, et si nous devons définitivement consolider la Confédération canadienne. Mettant de côté toute autre considération, le fait que la ligne en voie de construction traverse le territoire américain, serait une objection fatale à ce qu'on en fasse la ligne-mère des voies ferrées du Nord-Ouest canadien. Ceux qui en auront le contrôle deviendraient les maîtres du pays dans quelques années. Tous les rapports sociaux et commerciaux de notre région du Nord-Ouest s'opéreraient directement sous le contrôle, et en traversant le territoire d'une nation étrangère qui peut, d'un moment à l'autre, nous devenir hostile. D'un trait de plume, le chef d'une nation étrangère pourrait mettre l'embargo sur toutes les relations de cette partie du Canada avec celle qui se trouve à l'est. Nos voisins apprécient fort bien l'importance de l'entreprise et font des efforts surhumains pour s'en assurer le contrôle exclusif. Nos chefs deviendraient traités à leur pays et à la Couronne anglaise s'ils différaient, pendant une seule saison, de travailler à établir, pour nos colons, des communications

faciles avec le Fort Garry, en passant sur notre territoire et en ayant, autant que possible, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. C'est plus qu'une question d'intérêt matériel, c'est une question d'existence nationale. La construction doit être poussée activement et à son prix nous voyons qu'on peut l'achever sans imposer de nouvelles charges au Canada et avec la perspective d'avantages réels à tous les points de vue. Sans cette ligne, le grand avenir de l'Amérique Britannique du Nord ne sera plus qu'un rêve; cette ligne une fois construite et avec un peu de prudence et de sagesse chez nos hommes d'Etat cet avenir deviendra une réalité."

Le 16 juillet 1872, on lisait dans le *Globe* :

"Après toutes les faussetés à grand effet que l'on a débitées pour faire croire qu'on allait taxer la population des provinces les plus anciennes du Canada pour l'avantage des immigrants au Nord-Ouest; il reste un fait acquis c'est qu'au point de vue naturel, les immigrants valent bien la peine qu'on fasse des dépenses, et des dépenses considérables, pour les attirer. Si demain nous pouvions établir, dans tout le Nord-Ouest, des colons vigoureux et actifs, le problème de la construction du chemin de fer du Pacifique serait bientôt résolu. Un homme d'état prudent et sage ne calculera pas d'abord le prix des terres par acre, mais la main-d'œuvre et les capitaux qu'on y emploiera, les denrées sujettes aux droits, consommés par les colons et l'accroissement de la richesse nationale produit par leurs efforts."

Tel est le témoignage d'hommes qui ne siègent pas dans cette Chambre, mais qui comprennent parfaitement la question. Mais à part du *Globe*, je vais faire comparaître des témoins qu'aucun député ne pourra récuser. Dans son célèbre discours d'Aurora, l'honorable chef de l'opposition s'exprimait ainsi :

"Dans mon humble opinion, l'avenir du Canada comme pays distinct représentant le pouvoir de l'Angleterre sur ce continent, dépend beaucoup du succès que nous obtiendrons dans nos efforts pour coloniser cette région; et, ce qui est d'une égale importance et peut-être plus difficile, des moyens que nous prendrons pour garder les sympathies de la population et nous assurer son trafic et, plus tard, son commerce."

Au mois de mai 1874, l'ancien chef de l'opposition disait aussi :

"Je crois fermement que les prairies de l'ouest, dont les sections alternatives, verront s'établir, même de mon vivant, une population active; je crois que les vastes ressources minières de la Colombie anglaise seront exploitées, et que ses ressources agricoles nous apparaîtront beaucoup plus considérables que nous le croyons maintenant. Nous avons aussi lieu d'espérer, M. le président, que cette ligne aura un trafic suffisant pour que son exploitation devienne profitable."

J'appelle l'attention sur cette déclaration, parce que presque tous les députés de la gauche prétendent que l'exploitation de la section ouest de la ligne ne sera pas profitable. Nous avons encore l'opinion de l'honorable député de Middlesex Ouest, à ce sujet. Voici ses paroles :

"Cette vaste étendue de territoire, au Nord-Ouest, appartenant au Canada et qui peut faire vivre 28 000,000 d'habitants, est déserte; et les honorables messieurs de la gauche doivent savoir que ces terres demeureront sans valeur et sans utilité, — si ce n'est qu'on pourra toujours y chasser le buffle, tant qu'elles ne seront pas sillonnées par des chemins de fer."

Ces paroles étaient prononcées en 1878. J'ai démontré par les propres témoignages de la gauche, combien il est important de construire cette ligne. Je vais le prouver encore par des témoignages que la gauche ne pourra récuser. En 1872, dans le cours du débat sur cette question, l'honorable chef de l'opposition s'exprimait ainsi, d'après le rapport du *Globe* :

"L'honorable M. Blake admet, avec sir A. T. Galt, que nous sommes obligés de continuer, de bonne foi et le plus vigoureusement possible, l'exécution de ce projet de chemin de fer, comme le proposent ces résolutions. Les députés de l'opposition avaient, pendant la session dernière, les objections les plus fortes à la teneur de cette résolution, parce qu'ils comprenaient qu'il s'agissait d'une entreprise considérable et que la Chambre était formellement engagée à pousser l'entreprise, quelles qu'en fussent les propositions. Ces objections ayant été écartées pendant la dernière session, c'est maintenant le devoir de l'opposition de ne pas dire un mot, si grandes que les difficultés puissent paraître; mais c'est son devoir de faire tous ses efforts pour remplir les obligations que nous avons contractées. Les divergences d'opinion peuvent surgir uniquement au sujet de la manière dont le gouvernement veut exécuter l'entreprise."

Le chef de l'opposition était donc d'avis que nous devons construire la ligne le plus tôt possible. L'honorable monsieur disait encore :

"Nous devons tous, députés de la gauche comme députés de la droite, donner le plus généreux concours au gouvernement qui est chargé de régler cette immense question."

Le 30 août 1873, le chef du parti libéral s'exprimait ainsi :

"La bonne foi du pays est en jeu dans cette affaire, et le parlement ne doit permettre à aucun ministre de traiter à la légère une si vaste question, de la solution de laquelle dépend la prospérité du Nord-Ouest."

Nous avons le même témoignage de l'ancien chef de l'opposition qui voulait formellement que la route fût construite le plus tôt possible. En 1873, il fit un discours sur l'opportunité d'établir des voies de communication rapide à travers le continent. L'opinion de l'honorable monsieur était donc, évidemment, qu'il fallait construire la ligne le plus tôt possible. Il pensait que, sans cette ligne, le développement du Nord-Ouest ne pourrait s'opérer, l'immigration n'aurait pas lieu dans de grandes proportions. Cela montre que, dans l'opposition comme au pouvoir, il a toujours été d'avis qu'il fallait commencer la construction simultanément aux deux extrémités de la ligne, à la Colombie anglaise et au Fort Garry. L'honorable chef actuel de l'opposition avait des opinions tellement arrêtées sur ce point, il était si bien persuadé que le peuple était lié à ce projet, qu'en 1875, il déclara de la manière la plus formelle, en parlement, qu'il n'y avait plus à revenir sur la question et que le peuple s'était formellement prononcé à cet égard. Voici donc ce qu'il disait en 1875 :

"Comme je l'ai déjà dit, les principaux traits de ce projet ont été clairement exposés au pays avant les dernières élections générales, le pays s'est prononcé et il l'a accepté formellement. Rien ne nous autorise à renverser cette décision. En donnant l'interprétation la plus large aux droits des membres du Parlement, je ne vois pas comment nous pourrions répondre à l'appel de l'honorable député de Cumberland et examiner si nous devons renoncer à un projet au sujet duquel le peuple a été consulté et a donné son opinion que nous sommes ici pour mettre à effet. Je crois que nous ne devons pas nous arrêter un instant à pareille proposition."

Et aujourd'hui, l'honorable monsieur est prêt à soutenir la proposition contraire. Il quitta l'administration peu de temps après avoir prononcé ces paroles; il devint alors mécontent et tapageur et ne montra plus le même zèle pour le projet.

"La faute que nous avons commise est celle-ci : arrivés au pouvoir dans des circonstances particulières, nous nous sommes liés à un programme qui entraîne nécessairement une dépense de deniers publics, et pour ce fait on nous a vilipendés."

Je ne m'imagine pas qui a pu vilipender l'honorable monsieur pour cela. Il se laisse certainement tromper par son imagination, parce que ses adversaires ont toujours cru que le pays devait, en honneur, construire le chemin de fer du Pacifique canadien et cela en passant sur le territoire canadien. Je suis sûr que quand les honorables chefs de la gauche acceptèrent le projet de leurs prédécesseurs, aucun de nos amis de la droite ne songea à dire un mot contre eux à ce propos, soit dans cette Chambre, soit au dehors. Au contraire, les archives du parlement font foi que leur projet fut encouragé par les honorables chefs actuels de la droite qui avaient résolu de mettre à exécution ce grand projet de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Il est vraiment extraordinaire qu'après avoir tant parlé de la nécessité de la ligne, ces messieurs commencent à mettre des obstacles à sa construction. Du moment où ils voient au pouvoir des ministres, qui sont leurs adversaires, disposés à exécuter un projet quelconque, ils s'y opposent et ne sont jamais satisfaits tant qu'ils ne sont point chargés eux-mêmes de l'exécution du projet. Du moment où la Chambre adopta un Acte recommandant la construction de la ligne par une compagnie, l'opposition d'alors, qui est la même aujourd'hui, commença à déprécier le pays pour faire croire au public anglais que la construction de la ligne était impossible. Le 20 février 1873, après que sir Hugh Allan eut obtenu la charte et commencé à lancer l'entreprise sur le marché anglais, ils résolurent de détruire le crédit du pays et d'empêcher l'exécution du projet de sir Hugh Allan. Le grand journal de ces messieurs dénonça le projet comme œuvre d'impudence et d'intrigue politique. Il prétendit que le projet n'existait que sur le

papier ; que personne n'en connaissait l'origine, les frais et le résultat probable ; que personne ne pouvait calculer les profits qu'il pourrait donner et les pertes qu'il pourrait entraîner en définitive. Grâce à ces assertions partout répandues, les capitalistes anglais ne voulurent pas souscrire un dollar pour la construction de la ligne. Au mois d'avril, 1873, nouvelles déclarations hostiles au projet, adressées à la Bourse de Londres. Si l'on ne pouvait nuire à sir Hugh Allan, on avait du moins l'espoir d'assurer la déroute du gouvernement. Le moment était venu pour l'opposition, et, dans le même but, elle commença à soulever les préjugés contre l'entreprise. Dans son discours à Glencoe, en juillet, 1872, le député de Lambton appréciait, comme on va le voir, la valeur des territoires du Nord-Ouest qu'on a dépeint, en termes brillants, comme l'une des plus riches dépendances que puisse désirer une nation. Puis il ajoutait :

"Entre les montagnes Rocheuses et les côtes maritimes de la Colombie anglaise, on traverse une région sauvage et du lac des Bois aux eaux-mères de l'Ottawa, on trouve la région la plus sauvage et la plus aride qu'il y est au monde."

Le député de Gloucester (M. Anglin), mérite aussi que l'on rappelle ses déclarations à ce sujet. Il a toujours été opposé à l'entreprise, son but principal étant d'empêcher le gouvernement de la mener à bonne fin. Voici ses paroles :

"Le député de Lambton n'est pas opposé à l'entreprise elle-même, mais au mode d'exécution, etc., etc. Partant du lac Nipissingue, nous aurons à construire la ligne à travers une région tout-à-fait sauvage. Si l'on pourrait espérer un commerce suffisant pour couvrir les frais d'exploitation, le cas serait différent ; mais le commerce n'existe pas."

Un autre député que la Chambre reconnaît comme financier de génie, a voulu exprimer aussi son opinion à ce sujet. M. Young, de Waterloo disait, le 3 juillet, que les frais d'exploitation de la ligne s'élevaient à \$8,000,000 par année, et qu'il faudrait \$4,000,000 pour payer l'intérêt du capital engagé dans l'entreprise. Toutes ces assertions avaient pour but de faire annuler la charte accordée à sir Hugh Allan. Dans un autre discours prononcé dans le comté de Monck et que j'ai eu le plaisir d'entendre, l'honorable député de Lambton disait que 50,000,000 d'acres des meilleures terres du pays allaient être cédés à la compagnie, et que, par suite, il ne nous resterait pas un seul acre de bonnes terres. Il prétendait que nous allions céder toutes nos terres à sir Hugh Allan. Voilà comment il appréciait l'étendue et la valeur de cette grande région. Subéquemment, l'honorable monsieur, se trouvant en mission à Cornwall, fit un discours dans lequel il crut devoir déprécier cette région en disant qu'on n'y trouverait pas un seul acre de terre arable. Or on y trouve un nombre énorme de millions d'acres et on nous fait un grand crime de céder un dixième de cette vaste étendue pour assurer la construction d'un chemin de fer, on disant au peuple que nous abandonnions toute notre territoire sans en réserver un acre. Le 4 novembre 1872, il disait à Cornwall : "Je suis surpris que sir John A. Macdonald ait dit à London qu'il y avait 350,000,000 d'acres de terres arables au Nord-Ouest," et quelques jours plus tard il ajoutait à cette déclaration que "le Colonel Palliser évaluait l'étendue de ces terres à 41,690,000 acres, ou un peu plus d'un huitième du chiffre indiqué par sir John A. Macdonald ; le gouvernement a chargé le professeur Hind d'étudier la région et ce monsieur est arrivé au même chiffre que le colonel Palliser, à une approximation d'un mille carré. Mais, chose bien extraordinaire, après avoir déprécié la valeur de cette région, après avoir déclaré aux capitalistes anglais que les ressources du pays ne suffiraient pas pour construire la ligne, après avoir dit partout, dans le pays, qu'on ne pouvait la construire à l'aide d'une subvention de 50,000,000 d'acres et \$30,000,000 en espèces, l'honorable monsieur arrive au pouvoir et change de ton. Il vient alors vous dire : "Il y a une grande étendue de terres arables dans cette région, et bien que j'aie dénoncé le projet de mes prédécesseurs, je suis prêt à reconnaître qu'ils avaient raison de céder 50,000,000

d'acres de terre, plus \$20,000 par mille. Je suis prêt à céder plus que mes prédécesseurs, et j'offrirai, en outre, une garantie de 4 pour cent d'intérêt sur \$7,500 par mille, pendant vingt-cinq ans." Or si c'était une erreur d'accorder \$30,000,000 par l'acte de 1872, n'était-ce pas une erreur également d'accorder \$37,000,000, ou davantage, pour l'acte de 1874 ?

Je parlerai maintenant du système de capitalisation de l'honorable député de Durham-Ouest que j'ai vu quitter tout à l'heure la Chambre. Je l'ai vu quitter d'autres assemblées de la même manière, et je l'ai entendu stigmatiser par-elle conduite, dans le comté de Brant-Sud. Mais nul doute qu'il a honte de voir défilier, devant le pays, le panorama de sa vie politique. J'ai toujours observé que l'honorable monsieur ne peut supporter les interruptions. Le grand moi et le petit vous viennent en conflit si direct qu'il ne peut écouter personne exprimer des vues différentes des siennes. Lorsqu'il devint ministre, l'honorable député de Lambton, comme je l'ai déjà dit, proposa un plan beaucoup plus extravagant que celui de ses prédécesseurs. Je voudrais bien savoir comment il est arrivé à n'accorder la garantie que sur \$7,500. Il est vrai que certaines soumissions furent demandées pour l'embranchement de la baie Georgienne et que certains entrepreneurs offrait d'accepter l'intérêt de 4 pour cent sur \$7,500 ; mais, si je me rappelle bien, les autres soumissions variaient de \$7,500 à \$100,000. L'honorable député de Durham-Ouest prétend que la garantie capitalisée représente \$4,000 en espèces, par mille. L'honorable monsieur n'a jamais été bien fort sur les chiffres, parce que toute personne qui comprend un peu ce qu'on entend par "capitalisation," admettra que l'intérêt de \$7,500, pendant vingt-cinq ans, représente \$4,000 par mille. D'après mon calcul, elle représente environ \$5,200 par mille ; et je prétends qu'en imposant un pareil projet au public, après leurs déclamations contre le contrat précédent, ces messieurs ont fait voir de deux choses l'une, ou qu'ils ne sont que des hypocrites politiques, ou qu'ils sont décidés à tromper le public, d'une manière ou d'une autre. En arrivant au pouvoir, les honorables messieurs déclarèrent qu'ils étaient résolus à construire entièrement la ligne. Ils répétèrent mainte et mainte fois en Parlement, que la ligne devait être construite à tout prix, pourvu toujours, ajoutaient-ils, qu'on n'augmentât pas les taxes pour cette cause. Or je vais prouver, par leurs propres témoigns, qu'ils n'auraient pas du tout augmenté les taxes. Malgré les sombres descriptions qu'ils nous ont faites, je suis prêt à démontrer, par leurs propres discours, par les discours du grand barbouilleur de chiffres, comme le *Globe* appelle un certain député, que nous pouvons construire la ligne, sans augmenter les taxes. Interrogeons d'abord l'honorable député de Lambton. A la page 1005 des *Débats* de 1875, je vois que l'honorable monsieur s'exprimait ainsi :

"A tort ou à raison, nous so mes convenus avec la Colombie anglaise de commencer la construction de ce chemin immédiatement et ce bill est introduit en conformité de cet arrangement. Je ne consentirai à rien qui placerait le gouvernement dans une position telle qu'elle permettrait soit à la Colombie anglaise, soit au gouvernement impérial d'attaquer sa bonne foi. Je ne propose de faire ce que je crois pouvoir faire, et je n'ai proposé de faire autre chose que ce que je croyais être dans le préambule du bill de la dernière session, savoir, que la taxation du peuple comme elle était lorsque le premier marché fut fait ne doit pas être augmentée."

Maintenant nous avons le témoignage de l'honorable monsieur, d'après lequel il construisait ce chemin à travers la Colombie anglaise au coût de \$2,000,000 par année, le chemin de fer d'Esquimaux à Nanaimo et la ligne télégraphique, ainsi que la partie est du chemin, sans augmenter les impôts. Je crois que si les mots ont une signification quelconque, ces derniers doivent nécessairement convaincre les honorables députés de la gauche que ce que nous avons l'intention de déposer n'augmenterait pas les impôts actuels. L'organe du parti disait, à son tour, le 31 mars 1878 :

"La dépense annuelle de deux millions, dans la province, pendant qu'on construira le chemin constitue un autre item dans les nouvelles conditions, et nous sommes portés à croire que, quand nous aurons fait

cette dépense, nous ne trouverons pas qu'elle ait tellement augmenté les charges que nous ne puissions y faire face avec notre tarif actuel."

Voyons maintenant ce qu'a dit, sur ce sujet, l'ex-ministre des finances, ce grand génie financier. Dans son discours du budget, en 1875, il a dit :

"Mon avis en prévision des nombreuses dépenses imprévues auxquels on doit s'attendre dans un pays comme le nôtre, c'est que nous devons considérer la production naturelle comme étant un fort contre-poids aux dépenses inévitables qui doivent surgir dans la confédération."

Aux pages 19 et 20 du même discours, il a dit les paroles suivantes :

"Nous avons complété le chemin de fer Intercolonial ainsi que celui de l'Île du Prince-Édouard, et maintenant nous pouvons porter toute notre énergie et notre attention sur la question de l'élargissement et de l'amélioration de nos canaux et sur celle de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous avons réussi à conclure avec la Colombie anglaise des arrangements que nous pouvons exécuter, bien qu'ils nous imposent de très-lourdes obligations; et bien que plusieurs d'entre nous aient pensé, au début des négociations, que les demandes de cette province étaient déraisonnables et excessivement onéreuses, je puis ajouter que nous sommes néanmoins décidés à remplir loyalement nos obligations, pourvu qu'on les réduise dans de justes limites, et conformément à l'esprit, sinon strictement à la lettre de cette convention. En conséquence, je n'ai aucun doute que, si nous persévérons dans la voie que j'ai indiquée, nous jouirons, dans un très-court délai, du plus haut crédit. Je ne nie pas qu'une pareille tâche ne réclame nos efforts les plus énergiques; mais tout en admettant cette proposition, et tout en admettant aussi que, pendant l'accomplissement de cette tâche, nous devons consentir à abandonner d'autres travaux d'une importance immédiate beaucoup plus considérable, je prétends néanmoins qu'il est beaucoup mieux d'agir ainsi, plutôt que de paraître même craquer à l'accomplissement des obligations dont j'ai parlé. Je crois que tout homme qui a porté une attention sérieuse aux destinées futures du Canada sait fort bien que, pour nous, cette question est un effort vers la possibilité de créer une nationalité distincte."

D'autres messieurs ont fait les mêmes déclarations à cette Chambre, savoir, que le chemin pourrait être construit sans que les impôts actuels fussent augmentés. Je voudrais savoir si les impôts n'auraient pas augmenté, par suite de la dépense de \$39,000,000 et de la concession de 51,000,000 d'acres de terre qu'ils proposaient d'affecter à cette entreprise. Pourquoi, au mois d'août 1878, étaient-ils déterminés à mettre en vigueur cet acte du parlement, et à passer les contrats, et cela, s'il était possible, sans augmenter le tarif; et, aujourd'hui, feignent-ils de craindre une augmentation de taxes, quand le gouvernement ne veut pas donner la moitié autant? Je crois que si ces honorables messieurs veulent étudier la question sous toutes ses faces, ils diront que le projet de 1874 était beaucoup plus important que celui que nous sommes à discuter; et si le premier pouvait être exécuté sans qu'il eût fallu augmenter les impôts, il ne peut y avoir aucun doute que celui de cette année ne puisse être exécuté sans augmenter la taxe du pays. Je vois que l'honorable député de Durham-Ouest, bien qu'il se soit fortement opposé à la construction de l'embranchement d'Esquimaux et Nanaimo, était prêt à puiser dans le trésor public \$750,000, et à les donner aux habitants de la Colombie anglaise, sans rien recevoir en retour. Ces faits démontrent simplement que les honorables messieurs de la gauche pensent d'une manière quand ils sont au pouvoir, et d'une autre quand ils sont dans l'opposition. Lorsque le bill concernant le chemin de fer d'Esquimaux et Nanaimo fut rejeté par le parlement, ces honorables messieurs étaient décidés à le construire. Ils demandèrent des soumissions, mais ils durent convenir que ces soumissions n'avaient guère réussi. Le 10 mai 1879, l'honorable monsieur s'exprima ainsi :

"Les honorables messieurs de la droite et tout le pays savent que nous avons demandé des soumissions en Angleterre à ces conditions, pendant quelques mois, avant que ces honorables messieurs prissent les rênes du gouvernement; ils savent aussi que M. Sandford Fleming, l'ingénieur-en-chef, reçut instruction, durant son séjour à Londres, de se mettre en rapport avec des entrepreneurs et des capitalistes, et aussi d'obtenir l'aide de sir John Rose qui, en plusieurs circonstances, s'est montré un agent actif, énergique et patriotique de la confédération, dans le but de mener ce projet à bonne fin. Mais en dépit de nos efforts, nous avons échoué d'une manière complète; nous n'avons pas reçu une seule offre (une offre inacceptable a été soumise) pour la construction du chemin de fer à ces conditions, c'est-à-dire l'octroi de 24,000 acres et

\$10,000 en argent par mille, avec une garantie de 4 pour cent sur telle balance qui aurait pu être considérée nécessaire."

Ainsi il paraît qu'aux derniers jours de leur règne, les honorables députés de la gauche étaient disposés à dépenser une somme d'argent aussi considérable pour exécuter l'entreprise. Mais l'ex-premier ministre dut avouer qu'en dépit de tous ses efforts, il n'avait pu obtenir une seule offre pour la construction du chemin. Pouvait-on désirer une preuve plus positive du fait que l'ex-gouvernement désirait que le chemin fût construit, et cela à un prix infiniment plus élevé que celui dont il est question dans le présent contrat? Mais, dès que le gouvernement actuel eût parlé d'affecter 100,000,000 d'acres de terres à la construction de ce chemin, ces honorables messieurs se moquèrent de l'idée que ces terres pourraient se vendre \$1 l'acre, ou que l'on pourrait jamais construire le chemin avec le produit des terres du Nord-Ouest, et ils se déclarèrent prêts à sacrifier jusqu'à un dernier acre de terre de cette région; ils étaient disposés alors à signer un contrat par lequel ils auraient abandonné tous nos droits, s'il eût été seulement possible de construire le chemin avec le produit des terres. Lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer demanda à la Chambre de voter une concession de 100,000,000 d'acres de terres de moyenne qualité, que l'on prendrait dans les parties du pays où l'on jugerait opportun de faire ce choix, les députés de la gauche ne firent pas la moindre objection; et la Chambre et le pays sont engagés à exécuter un projet qui démontre que le chemin devait être construit avec le produit des terres, et que ces terres devaient être choisies le long de la ligne, aux endroits que le gouvernement désignerait. Permettez-moi de lire la résolution :

"Que la commission sera investie de toutes les terres non concédées dans un rayon de vingt milles de chaque côté de la ligne du dit chemin de fer, appartenant au gouvernement, et que lorsque les terres le long de la ligne du dit chemin de fer ne seront pas de bonne qualité, et propres à la culture, une étendue correspondante de bonnes terres arables sera réservée dans d'autres parties du pays; la totalité de ces terres ne devant pas excéder cent millions d'acres."

Cela démontre que ces honorables messieurs étaient alors disposés à faire construire ce chemin, même au prix de 100,000,000 d'acres de terres. L'honorable ministre des Chemins de fer semblait alors avoir un pressentiment qu'il allait se former un syndicat, mais les honorables députés de la gauche le ridiculisèrent. Ils ne s'imaginaient pas qu'aucun homme serait assez insensé d'offrir de construire ce chemin, même moyennant une subvention de \$13,000 par mille pour la section des prairies et \$26,000,000. L'honorable ministre des Chemins de fer s'est servi du langage suivant, rapporté à la page 1438 des *Débats* de 1880 :

"J'ai les meilleures raisons de croire qu'une pareille offre assurerait la construction et la mise en opération de tout le chemin, depuis la Rivière Rouge jusqu'à Kamloops, bien plus jusqu'à l'océan Pacifique, moyennant une dépense n'excédant pas \$13,000 ou \$10,000 par mille de la Rivière Rouge à Kamloops, et 26,000,000 d'acres de terre."

La prédiction de l'honorable ministre s'est réalisée. Il a prouvé, en cette circonstance du moins, qu'il n'était pas un faux prophète. Je ne mentionne ce fait que pour démontrer que ces messieurs croyaient l'honorable ministre des Chemins de fer insensé, parce qu'il était d'opinion qu'il était possible de trouver une compagnie disposée à construire ce chemin à ces conditions; mais je suis heureux d'apprendre que le gouvernement a trouvé une compagnie disposée à se charger du projet, et cela sans s'obliger à donner autant d'argent ou à accorder une concession de terres aussi considérable. A cette époque, le député de Durham-Ouest, surtout les intérêts de nos cousins les américains et s'efforçant de se faire une réputation au sud du 49e degré de latitude, ridiculisa l'idée que ce pays pouvait comprendre une aussi grande étendue de terres. Voici ce que disait l'honorable monsieur, à la page 1476 des *Débats* de 1880 :

"Voici la conclusion que j'en tire : bien qu'à l'avenir, nous puissions retirer—et j'espère que nous retirerons—un revenu considérable de nos terres du Nord-Ouest, nous ne pouvons pas, en hommes prudents, espérer, en tirer bientôt un montant aussi considérable ou rien qui

approche on même qui approche de la moitié de ce que l'honorable ministre a indiqué ; nous ne pouvons pas espérer que les charges immédiatement imposées par le programme des honorables ministres, au trésor public, soient bientôt compensées par le produit de la vente des terres. Nous ne devons donc compter que sur nos propres revenus pour supporter le présent fardeau et lorsque nos terres nous donneront de forts revenus, ces derniers serviront à payer les arrérages d'intérêts qui se seront accumulés pendant plusieurs années, mais ne contribueront pas, pour un fort montant, à payer les frais de construction. Les calculs fantastiques des honorables ministres ne supportent pas l'examen. Ils sont basés sur des hypothèses extravagantes, lorsqu'il s'agit des revenus, et, en outre, sur des calculs erronés ; ils sont basés sur des évaluations erronées de tout ce qui peut diminuer les dépenses et toujours sur des erreurs de calcul ; en somme, pas un homme d'affaires, méritant ce titre, ne voudrait prendre pareilles responsabilités avec la seule chance d'y faire face avec pareilles ressources."

Mais le langage de l'organe de l'honorable monsieur n'était pas le même. En avril 1880 ce journal publiait un article très fort en faveur de la construction du chemin de fer, de la manière que l'honorable ministre des Chemins de fer avait proposée, et cet article arriva comme un éclat de foudre, dans la Chambre. Pendant que la motion demandant l'ajournement des travaux de la section de la Colombie anglaise était devant la Chambre, l'organe disait :

"Il ne serait pas extravagant d'exprimer l'espoir que les territoires du Nord-Ouest dussent contenir une population de 1,000,000 d'âmes, à l'époque où les 1,300 milles déjà projetés seront complétés. Mais supposons qu'il n'y ait alors dans le Nord-Ouest, que 500,000 habitants ; si ces derniers contribuent au trésor du Canada dans la même proportion que les populations des autres provinces, ils augmenteront le revenu de \$3,000,000 par année. Les 1,300 milles de chemin de fer dont nous nous occupons n'auront certainement pas coûté au-delà de \$30,000,000, une fois qu'ils seront construits et équipés. Cette somme représente un intérêt annuel de \$1,200,000, de sorte qu'il resterait au gouvernement un excédant de recettes d'au moins \$1,800,000. Sans doute les frais d'administration et de protection de ces 500,000 habitants, qui auraient fourni toute la somme, absorberaient une partie de cet excédant, mais il est évident que le Canada n'a rien à perdre en construisant sous un bref délai le chemin de fer du Pacifique jusqu'aux Montagnes Rocheuses.

"La section du lac Supérieur, à partir du terminus est de la ligne-mère du Pacifique jusqu'au Fort William, aura une longueur de 620 milles, et quand elle sera construite elle offrira au commerce du Nord-Ouest canadien et à une partie considérable du Nord-Ouest américain, la route la plus courte par voie ferrée continue jusqu'à la mer. Cette section ne sera pas nécessaire jusqu'à ce que la région des prairies ait été traversée par une ligne qui s'étendra jusqu'aux Montagnes-Rocheuses. Quand cette dernière aura été construite, la première pourra en toute sûreté être complétée, comme une ligne commerciale qui paiera de plus en plus chaque année, et qui sera plus tard d'une très grande valeur.

"Ainsi nous croyons que 1,920 milles au moins du chemin de fer projeté du Pacifique peuvent être sûrement considérés comme entreprise commerciale. C'est un bien faible argument contre le projet que d'alléguer que c'est également une entreprise nationale. Quand le chemin aura été construit à partir du terminus est jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, on peut prévoir sans crainte de se tromper que la population du Nord-Ouest sera assez considérable pour fournir au Trésor du Canada une somme plus que suffisante pour couvrir l'intérêt de l'emprunt que les anciennes provinces auront dû d'abord garantir. Nous n'avons pas compté sur la vente des terres qui devra, si elle est bien conduite, rapporter au gouvernement, chaque année, un montant considérable et qui augmentera continuellement. Le plus ou moins de rapidité que l'on devra apporter à la construction du chemin jusqu'aux Montagnes-Rocheuses dépend du contingent d'immigration que nous recevrons, et pour que cette immigration ait lieu dans de grandes proportions, il ne faut rien moins qu'un programme, au sujet des terres, qui soit de nature à encourager la colonisation. Les réglemens actuels au sujet des terres sont tels qu'ils empêchent beaucoup de personnes de se porter dans le pays."

Voilà l'opinion du *Globe* sur cette question. Je crois avoir démontré que la construction de ce chemin est d'une grande importance nationale et d'une grande nécessité. Je crois l'avoir établi de manière à convaincre au moins les honorables députés de la gauche ; car je n'ai cité que leur propre témoignage, d'après lequel le pays doit construire le chemin. J'ai cité à cette Chambre l'opinion du chef de l'opposition, sur cette question, et j'ai prouvé par ses propres paroles que le pays s'est engagé, à deux reprises, à exécuter ce projet, et qu'à deux reprises ces honorables messieurs l'ont approuvé. J'ai démontré que lui et ses amis étaient prêts, en 1878, à entreprendre l'exécution d'un projet beaucoup plus considérable, envers lequel l'honneur du pays était engagé. Comment l'honorable monsieur peut-il aujourd'hui dire qu'ils ne sont pas en faveur de ce projet ? Nous avons un manifeste public par ces honorables messieurs, et auquel l'honorable député de Richmond et Wolfe

M. RYKERT

(M. Ives) a, l'autre soir, fait une très heureuse allusion. Il a attribué à l'honorable député de Bothwell (M. Mills) la paternité de ce document ; mais je crois qu'en cela il n'a pas fait preuve d'assez de discernement. Il n'a pas vu dans ce document, comme je l'ai vue, la main du président du caucus de l'opposition, l'honorable député de Wentworth-Sud (M. Rymal). C'était son poupon, mais ce n'était rien autre chose qu'une immense plaisanterie aux dépens du pays. L'honorable monsieur a évidemment obtenu ses données du grand barbouilleur de chiffres. Je pourrais facilement employer plusieurs heures à démontrer l'inconséquence des honorables députés de la gauche, et l'inanité de leurs arguments contre ce projet. L'honorable député de Durham-Ouest, à la grande assemblée tenue récemment à Montréal, assemblée où l'on n'admettait que les personnes munies d'un passe-port jaune, a peint les résultats désastreux de la politique de ce gouvernement depuis son avènement au pouvoir. Il a fait remarquer que la dette du pays a atteint le chiffre de \$140,000,000 de \$77,500,000 qu'elle était en 1871. Si l'honorable monsieur avait voulu placer tous les faits sous les yeux du public, il aurait ajouté qu'une partie de l'augmentation de cette dette était justifiée par les circonstances, et que sa propre administration était responsable de la partie non justifiée. Mais il a voulu laisser le public sous l'impression que cette augmentation de sa dette est le fait des honorables messieurs qui sont aujourd'hui sur les banquettes ministérielles. S'il avait été loyal, il aurait dit que cette augmentation provenait surtout de l'accomplissement d'obligations d'une impérieuse nécessité, telles que le paiement des subsides aux provinces, et de travaux publics importants. L'honorable monsieur n'agissait pas équitablement en disant que la dette était énorme sans expliquer les causes de cette augmentation. Je vais maintenant parler des raisons que l'honorable député de Lambton alléguait à l'appui du projet qu'il voulait imposer au pays en 1874. L'honorable monsieur essayant de justifier son projet devant le parlement et devant le pays, disait :

"C'est se moquer au plus haut point de l'opinion publique, et de cette Chambre, que de prétendre qu'une compagnie voudrait se charger de construire la ligne entière moyennant \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre. Tout cela est une immense farce."

Il prétendit alors que le projet de 1872, qui comportait une concession de 50,000,000 d'acres de terre et une subvention de \$30,000,000, justifiait son propre projet, et il affirma que cet argent ne suffisait pas pour construire le chemin, même si l'on estimait les terres à \$1 l'acre. Afin de justifier sa proposition extravagante, il dit : Voyez le chemin de fer Intercolonial ; sir Charles Tupper nous dit que nous pouvons construire le chemin de fer du Pacifique avec \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre. Combien cela est absurde, dit M. Mackenzie ; tout le monde sait qu'on ne peut le construire avec une pareille somme ; et il tâche de démontrer que l'Intercolonial allait coûter \$45,000 par mille, bien que, avantage particulier, il longe une province encore en voie de colonisation, et qu'il y ait non loin tous les matériaux qui entrent dans la construction d'un chemin de fer. Il voulait justifier la dépense de \$30,000,000 pour la construction de ce chemin, cependant il dit qu'on ne peut le construire avec moins de \$45,000 par mille. L'honorable député de Lambton cita en outre, à l'appui de sa prétention, le chemin de fer Northern Pacific comme preuve de ce que coûte un chemin de fer à travers ces régions. Il est très curieux que l'honorable député de Huron-Centre, qui est toujours si soigneux dans ses calculs, ait dit l'autre jour, que ce chemin avait coûté \$17,000 par mille. Cela prouve le soin qu'il apporte dans la citation de ses chiffres devant cette Chambre. Mais vous savez tous parfaitement bien qu'une affaire de \$10,000,000 ou de \$15,000,000 est de peu d'importance aux yeux de l'honorable monsieur, quand il s'occupe de chiffres. L'honorable député de Huron-Centre voulait nous faire croire que le chemin de fer Northern Pacific avait coûté environ \$17,000 par mille, lorsque l'ho-

norable député de Lambton avait déclaré qu'il avait coûté \$47,000 par mille. Je vais démontrer de quelle manière ces honorables députés de la gauche ont essayé de justifier leur proposition extravagante en 1874. L'honorable député de Lambton disait :

“ La partie du Northern Pacific qui est construite, a coûtée d'après un état publié par la compagnie, \$47,000 ou \$18,000 par mille en chiffre ronds. Or, ce chemin traverse dans presque toute sa longueur une plaine très-accessible, et où l'on a trouvé sans peine les matériaux, et il possède pour le moins autant d'avantages qu'aucun endroit de notre territoire; il a de plus cet avantage, qu'il se trouvait beaucoup plus près des producteurs d'approvisionnements qu'aucune partie de notre ligne, si ce n'est celle qui longe les bords du lac.”

Néanmoins, aujourd'hui les honorables députés de la gauche essaient de prouver que l'on peut construire le chemin avec environ \$10,000 par mille. L'honorable monsieur Couronne le tout comme suit :

“ Mais, si nous songeons au coût de construction de nos propres chemins de fer, nous avons lieu de supposer qu'il sera impossible de construire cette ligne dans toute sa longueur, à raison de moins de \$10,000 par mille, et il se peut que le coût des travaux dépasse cette somme de plusieurs milliers de piastres.”

Il était convaincu que la construction de notre chemin à travers la région des prairies coûterait au moins \$40,000 par mille. Maintenant, comment a-t-il essayé de justifier la garantie de 4 pour cent, pour une période de vingt-cinq ans, sur toute somme additionnelle dont les entrepreneurs auraient pu avoir besoin? S'apercevant que, par cette addition extraordinaire au projet, sa proposition était de beaucoup plus onéreuse que celle de ses prédécesseurs, il dut, pour la justifier, prouver que d'autres pays avaient fait la même chose. Après avoir parcouru tout le continent américain, il découvrit que, dans l'Amérique du Sud, la compagnie du chemin de fer de la Plata avait reçue une garantie de 6 pour cent, sur \$32,000 par mille, durant une période de quarante ans, et il ajouta que la compagnie de chemin de fer du Sud avait reçu une garantie semblable. Voyons ce que le syndicat aura à dépenser en sus de sa subvention, en prenant pour base de nos calculs les estimations faites par M. Blake pendant la session de 1880. M. Blake évaluait comme suit le prix de construction du chemin (voir les *Débats*, page 1,457) :

Subvention au Canada Central.....	\$1,440,000
Etudes	4,000,000
De Fort William à Selkirk	18,000,000
Embranchement de Pembina	1,500,000
Pont de la Rivière-Rouge	100,000
De Selkirk à Edmonton.....	17,650,000
D'Edmonton à Burrard Inlet.....	45,000,000
De Fort William au lac Nipissingue.....	32,500,000
	<hr/>
	\$120,190,00

Afin de montrer où en sera le syndicat, d'après le tableau qui précède, nous devons déduire :

Embranchement de Pembina	\$1,500,000
Pont de la Rivière-Rouge.....	100,000
De Fort William à Selkirk	18,000,000
Etudes	4,000,000
De Yale à Kamloops	9,160,000
De Yale à Port Moody	3,500,000
Subvention au Canada Central	1,440,000
	<hr/>
	\$37,700,000
A être construit par le syndicat.....	\$82,490,000
Subvention et terres à déduire :	
Subvention	\$25,000,000
Terres, à \$2 l'acre.	50,000,000
	<hr/>
	\$75,000,000
A être fourni par le syndicat	\$7,490,000
Ajoutez — Matériel roulant, à \$2,000	5,400,000
	<hr/>
	\$12,490,000

Supposons pour un instant que la valeur des terres soit de \$2 l'acre, quoique je me propose, avant de reprendre mon siège, de prouver aux honorables députés de la gauche, au moyen de leurs propres déclara-

tions, qu'il est impossible que la vente des terres rapporte une piastre par acre. Pour prouver cela je prendrai le témoignage des honorables députés de Bothwell et de Durham-Ouest. Je vais supposer que la terre vaut \$2 l'acre. Le député de Gloucester semble émerveillé de cette estimation. Prenez la subvention de \$-5,000,000 et les \$50,000,000 provenant des 25,000,00 d'acres de terres, ce qui forme pour le syndicat \$75,000,000; déduisez cette somme de celle que coûtera le chemin, en prenant l'estimation de \$82,490,000, fournie par le député de Durham-Ouest, et vous verrez que le syndicat devra, pour construire le chemin, déboursier \$7,490,000. Ajoutez à cette dernière somme \$5,400,000, pour matériel roulant, à \$2,000 par mille, ce qui forme \$12,000,000 que le syndicat aura à déboursier. Mais nous avons encore un peu plus à ajouter à cela. Prenez la déclaration du député de Durham-Ouest, et voyez ce qu'il dit :

“ * * * Et cette somme (\$120,000,000) sans compter une dépense légitime et nécessaire qui doit s'ajouter dans tous les cas, à celle de ses intérêts durant la construction. Maintenant, en sus de cette dépense énorme à laquelle j'ai fait allusion, à part ce capital de je ne sais combien de millions dont l'intérêt suivant mon ancienne estimation, sera de \$8,000,000 par an, et suivant celle de mon ami, de \$5,000,000 par an; il faut considérer les frais d'exploitation, qu'il estime à \$6,750,000 par année, en total, et à \$4,500,000 par année pour la partie qui s'étend du fort William à l'Océan Pacifique. Il faut naturellement opposer à cette somme les recettes qui seront considérables, et qui, sur certaines sections du chemin, couvriront peut-être les frais, mais dans la première période et pendant bien longtemps, je crois que le chemin, en prenant tout le parcours, sera exploité à perte.”

Nous avons aussi le témoignage du député de Huron-Centre, qui a dit que les dépenses de l'Intercolonial étaient de \$750,000 plus considérables que les recettes, bien que ce chemin traverse un pays que quelques honorables messieurs ont représenté comme étant un pays agricole. Nous avons de plus le témoignage du député de Lambton qui disait, en 1867, en discutant le projet de confédération :

“ La région que traverse l'Intercolonial est aussi fertile que celle traversée par le Great Western.”

Ainsi nous devrions songer que ces messieurs, outre qu'ils auront perdu dans la construction du chemin la somme énorme de \$12,490,000, tel que démontré par le député de Durham-Ouest, devront ajouter à cette perte les frais d'exploitation qui s'élèveront, probablement pour le moins à \$3,000,000 ou \$4,000,000. Le député mathématicien de Bothwell (M. Mills), peut dire ce que coûtera l'exploitation de 2,700 milles de chemin, si celle de 450 milles de l'Intercolonial coûte \$750,000. Le député de Lambton a aussi fait une estimation du coût de l'entreprise qu'il a porté à \$12,500,000, ce qui, en évaluant les terres à \$2 l'acre, laisserait contre le syndicat une balance de \$13,800,000, sans compter les frais d'exploitation du chemin, qui seraient considérables. Voyons l'expérience acquise aux Etats-Unis, que les honorables messieurs de la gauche ont tant aimé à citer, et qu'à mon tour, je ne crains pas beaucoup de citer. Le coût moyen des vingt-trois chemins de fer construits dans le Kansas, qui est une région de prairies, a été de \$36,000 par mille; le “ Delaware et Lackawanna ” a coûté \$81,317 par mille; le “ Lac Shore et Michigan, ” \$75,000; le “ Philadelphia et Reading ” \$116,000; le “ Boston et Providence, ” \$81,000; le “ Central Pacific, ” \$106,780; le “ Northern Pacific, ” \$48,000. Le député de Huron-Centre s'est trompé en disant que ce dernier chemin n'avait coûté que \$30,000 par mille, ce qui est pour lui une légère erreur. Si nous comparons le prix de construction, de ces divers chemins de fer à celui des nôtres, qui s'est élevé à au moins \$40,000 par mille, nous pouvons conclure que ce chemin coûtera au syndicat au moins \$40,000 par mille. Quant à la valeur des terres, je vais prendre les déclarations des principaux députés de la gauche, y compris celle de député de Durham-Ouest, qui ne daigne pas s'occuper beaucoup de moi, différant en cela du député de Gloucester, dont je dirai aussi un mot. A la page 572 des *Débats* de 1875, nous voyons

les paroles suivantes de l'honorable député de Durham-Ouest.

"C'est un calcul absolument absurde de dire que ces 1,700,000 acres valent \$2 l'acre pour ce pays. Même en les évaluant à \$1 l'acre ce serait à mon avis une évaluation excessive."

Voici ce qu'a dit l'honorable député de Lambton, d'après les *Débats* de 1877, page 1721 :

"Je ne porte pas la valeur des terres à \$5 l'acre. Je voudrais bien pouvoir dire qu'elles valent \$1 l'acre."

Et cependant ces honorables messieurs disent aujourd'hui ; la nature du pays est changée, les circonstances le sont également et nous désirons que vous acceptiez notre estimation, et que vous jetiez un voile sur les discours que nous avons prononcés à la Chambre ; prenez notre estimation actuelle de \$2.50 l'acre. Le député de Gloucester, qui n'exagère jamais les choses, et qui est si soigneux quand il émet une opinion devant cette Chambre, a dit, au mois d'avril dernier :

"Mais sans vouloir déprécier le Nord-Ouest, qu'il me soit permis de dire que je ne crois pas qu'il contienne une étendue de terres fertiles aussi considérable que veulent le prétendre les honorables députés de la droite. Le fait que j'avance serait-il entièrement exact que son existence n'empêcherait pas un seul émigrant de se fixer au Nord-Ouest, où des millions des colons peuvent s'établir, je pense, dans les terres fertiles qui existent réellement ; mais si nous comptons sur les terres comme moyen de payer la construction du chemin de fer, nous devons savoir d'une façon positive si nous avons autant de terres à vendre que le prétendent ces honorables messieurs. A \$1.50 ou environ, ce qui sera le prix moyen d'après les calculs établis par l'honorable député de Durham-Ouest, il faudra une quantité de terres immenses, seulement pour payer l'augmentation de l'intérêt sur les frais de construction. Depuis le commencement de la discussion, j'ai étudié attentivement la brochure publiée en 1870 par Mgr. Taché, dans le but d'attirer l'attention publique sur ce territoire, et énumérant les avantages qu'il offre à la colonisation. Voici en termes généraux la description qu'il fait du pays : Dans la limite de nos frontières, à partir de la ligne de division à l'ouest et au nord, il y a environ 6,000 milles carrés de terres qui sont à peu près impropres à la colonisation. Une grande portion de cette étendue est couverte, dit-il, d'une mince couche de terre végétale assez riche, mais impropre à la culture. Parlant des terres des prairies, il dit que leur étendue totale est de 60,000 milles dont une grande partie est de qualité relativement inférieure. Bien plus, il dit qu'une grande partie est entièrement inhabitable pour la plupart des colons et impropre à la création de grands établissements, à cause de la rigueur des hivers et de l'impossibilité absolue de se procurer du bois pour la construction des maisons et le chauffage, en un mot toute espèce de combustible. Ainsi donc, pour ces raisons, on ne peut utiliser une grande partie des prairies que pour pâturages. Il dit que les parties qui se prêteraient le mieux à la colonisation, sont celles qui se trouvent contiguës aux forêts, près des Montagnes Rocheuses à l'ouest et du côté de l'est sur le territoire qui est aujourd'hui Manitoba. On peut donc conclure qu'il n'y a pas plus de 25,000,000 d'acres de terres parfaitement propres à la culture."

Maintenant je ne doute pas que le député de Gloucester n'ait été enchanté d'apprendre, en arrivant ici, au commencement de cette session, qu'il y a dans ce pays 250,000,000 d'acres de terres d'assez bonne qualité ; et je ne doute pas que, envisageant la question exclusivement au point de vue du patriotisme, il ne soit disposé à accorder 25,000,000 d'acres de terres au syndicat, quand il nous reste au-delà de 200,000,000, ce qui est suffisant pour payer notre dette. Il est un de ceux qui ont déclaré, devant la Chambre, qu'ils étaient prêts à sacrifier tout le pays, pour assurer la construction d'un chemin de fer ; mais aujourd'hui que l'on n'exige que la dixième partie des terres, il croit que c'est voler le pays que de l'accorder. Voyons une autre partie du discours de l'honorable monsieur. Voici ce qu'il disait :

"Je pense même que les plus confiants d'entre les députés de la droite ne peuvent espérer que nous réaliserons, par la vente des terres dans les territoires du Nord-Ouest, une somme suffisante pour payer la construction du chemin, lors même que son coût ne serait que de \$52,000,000."

Comment concilier ce qui précède avec cette déclaration qu'il a faite l'autre jour, savoir, qu'il était monstrueux que le pays donnât 25,000,000 d'acres de terres représentant une valeur de \$75,000,000 ?

Sir LEONARD TILLEY. Quand ce discours a-t-il été prononcé ?

M. RYKERT. Pas plus tard qu'en avril dernier. Mais les circonstances sont changées, et je ne m'étonne pas qu'ils
M. RYKERT

refusent de se conformer à leurs opinions d'autrefois. Ils disent que nous devons être jugés d'après nos déclarations passées, mais ils ne veulent pas que nous les jugions d'après les leurs. Ils ont toujours raisonné de la sorte. L'honorable député de Norfolk-Nord a, si j'ose m'exprimer ainsi, la bosse des chiffres. Il a coutume de traverser la frontière, de temps à autre, pour établir des comparaisons insidieuses entre les deux pays. Voici ce qu'il disait pendant la dernière session :

"D'après le calcul que l'honorable député de Lambton a fait de l'étendue des terres arables au Nord-Ouest, il paraîtrait que l'étendue totale de terres arables, au sud de la zone que traversera le chemin de fer, n'excède pas soixante-dix millions d'acres. Et je ne doute pas que le calcul ne soit très large. Dans la région qui se trouve au nord de la ligne et qu'on appelle la région de la rivière de la Paix, il peut se trouver quelques terres arables. Les terres arables de cette région se trouvent toutes dans la section bornée, au sud, par la limite nord des terres du chemin de fer, à l'est, par une ligne tirée vers le nord et partant de l'extrémité est du petit lac à l'Esclave, au nord par le 57^{me} degré de latitude et à l'ouest par les Montagnes-Rocheuses. Cette région contiendrait, suivant un calcul approximatif, 30,000,000 d'acres de terres arables. Les terres arables de cette région et celles qui se trouvent plus au nord ne formeraient pas un total de plus de 20,000,000 d'acres de terres, en sorte que l'on peut sûrement conclure que tout le Nord-Ouest canadien ne contient pas plus de 90,000,000 d'acres de terres arables, on arriverait difficilement au chiffre de 95,000,000."

Il voulait prouver qu'il n'y avait pas lieu de réserver les 100,000,000 d'acres de terres choisies par le ministre des Chemins de fer, parce que, de fait, ils n'existaient pas. Voyons ce que disait l'honorable monsieur, à une époque ultérieure, le 18 décembre 1880. Dans un discours prononcé pendant une de ses pérégrinations, dans une occasion où il ne voulait permettre à personne de lui répondre, il s'efforce de démontrer qu'il n'y a plus de terres aux Etats-Unis, ou du moins très peu, qui soient propres à la colonisation, et il ajoute :

"Je prétends que le chemin de fer, une fois construit, les terres du Nord-Ouest auront acquis de la valeur, et comme, aux Etats-Unis, il y a comparativement peu de terres à bon marché qui soient propres à la colonisation, l'immigration doit avant longtemps, se porter dans le Nord-Ouest canadien. Cela aurait pour effet d'augmenter la valeur des terres de cette région. Le prix des terres affectées aux chemins de fer, dans les Etats limitrophes, est de \$6.25 l'acre."

Ainsi il voulait démontrer à ses auditeurs que si l'immigration dans nos territoires était convenablement encouragée, elle serait considérable, vu qu'il y a si peu de terres de l'autre côté de la frontière. Il est extraordinaire que, deux jours auparavant, l'organe du parti ait émis sur ce sujet une opinion tout opposée. Le 21 décembre 1880, le *Globe* disait :

"Ce n'est pas non plus l'intérêt du syndicat, dont les membres possèdent d'immenses concessions de terres au sud de la frontière, que de grandes étendues de terrains canadiens soient mis en vente tant qu'il y aura sur le marché des millions d'acres de terres affectées aux chemins de fer du Minnesota et du Dakota."

Suivant le *Globe* il y avait aux Etats-Unis des millions d'acres de terres à vendre, mais d'après l'honorable monsieur, il n'y en avait qu'une petite quantité, et elles valaient \$6.50 l'acre. Il n'a pas dit pourquoi ces terres ont cette valeur. Pourquoi l'honorable député de Middlesex-Ouest, quand il disait devant cette Chambre que ces terres rapportaient \$7 l'acre, déclarait-il en même temps que les frais occasionnés, par leur vente s'élevaient à plus de 80 pour cent de leur valeur ? Ils parlent de terres valant de \$6.50 à \$7 l'acre, mais j'ai ici une lettre venant du gérant du chemin de fer "Northern Pacific," et dans laquelle il offre un township près de Bismarck, moyennant \$2.50 l'acre ; il s'engage de plus à prendre ses propres obligations, en paiement.

J'affirme donc que les terres du chemin de fer "Union Pacific" se vendent aujourd'hui \$2.50 l'acre, et si les honorables députés de la gauche veulent spéculer sur les terres affectées aux chemins de fer—et je vois que l'honorable député de Perth-Sud (M. Trow), qui a l'œil ouvert aux spéculations, s'est enfin réveillé—ils ont aujourd'hui une excellente occasion, car ils peuvent, moyennant \$2.50 l'acre, acheter des terres le long du chemin de fer "Northern Pacific," au

delà de Bismarck, et les payer en obligations valant 66 centins dans la piastre.

M. TROW. J'ai vu ces terres, il n'y a pas longtemps, et je n'en donnerais pas 2½ centins de l'acre.

M. RYKERT. Je dis que ce sont de bonnes terres arables.

M. MILLS. Que l'honorable monsieur prenne garde. Il fait de la réclame pour ces terres américaines.

M. RYKERT. Non, je ne fais pas de réclame, je veux simplement démontrer combien ces honorables messieurs sont trompeurs, et, de quelle audace sont leurs déclarations comportant que ces compagnies de chemins de fer américains vendent leurs terres à \$6 et \$7 l'acre. Pour me servir d'une vulgaire expression américaine qui devrait être très familière à l'honorable député de Bothwell (M. Mills) ces honorables messieurs devraient (to bamboozle) embrouiller le public plutôt que de le renseigner. L'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) disait, le 10 mai 1879 :

"J'ai toujours été convaincu que, pour rendre notre chemin de fer profitable, nous devons établir une population nombreuse au centre de notre pays. Nous avons déjà ouvert un chemin à travers ce territoire, et, en construisant l'embranchement de Pembina, nous avons amené la ligne presque aux portes des colons du Nord-Ouest. Il m'est impossible de comprendre pourquoi l'honorable monsieur s'attend à retirer un grand revenu de la vente des terres, car il est absolument indispensable pour encourager les colons à aller s'y établir, que nous puissions leur donner les terres gratis."

L'honorable monsieur ajoutait :

"Si l'espérance de l'honorable monsieur se réalise, s'il obtient \$2 par acre pour ces 100,000,000 d'acres, je lui avouerai alors franchement que j'aurai été tout-à-fait trompé dans mes calculs."

L'honorable monsieur avait une toute autre opinion en 1880, car il s'efforça alors de prouver que, vu la valeur des terres, et les informations qu'il avait reçues de capitalistes anglais, il était tout-à-fait impossible qu'une partie considérable de ce pays fût jamais colonisée.

Le 16 avril 1880 l'honorable député de Durham-Ouest disait :

"Je n'admets pas non plus que l'étendue de terres propres à la colonisation aux États-Unis, quoiqu'elle diminue encore rapidement soit déjà réduite au point de forcer le courant d'émigration à se diriger vers notre Nord-Ouest."

Cette remarque était contenue dans le fameux discours de l'honorable monsieur au sujet du Kansas, et il semble qu'il lui importait peu de savoir jusqu'à quel point il sacrifiait son pays pourvu qu'il pût sacrifier en même temps ceux qui occupent les banquettes ministérielles. Nous allons maintenant considérer un instant ce qu'étaient les estimations faites par les honorables messieurs de la gauche au sujet du coût du chemin. Nous prendrons d'abord l'évaluation de ce député très-prudent, l'honorable représentant de Gloucester (M. Anglin). Le 30 mars, d'après le rapport du *Globe*, il s'exprimait en ces termes :

"Je crois que l'on constatera que l'estimation de \$10,000,000 est assez basse. Dans tous les cas le gouvernement ne sait guère combien le chemin coûtera. Le député de Wentworth a estimé le coût à \$200,000,000. Le député de Lennox (M. Cartwright) qui est bien connu comme un calculateur soigneux l'a estimé à \$240,000,000. Qui pourrait dire que la confédération avec ses ressources actuelles pourra payer la dette actuelle et contracter une dette de \$240,000,000 Mais en sus de cela il en coûtera au moins \$2,500,000, pour exploiter le chemin lorsqu'il sera construit Le coût de la construction d'un chemin de fer à travers la Colombie-anglaise, serait autant d'argent jeté à l'eau et ce serait la ruine certaine de la Confédération."

Ceci devrait encourager le syndicat à prendre la section Yale-Kamloops. Le député de Lambton (M. Mackenzie), en novembre 1873, d'après le rapport du *Globe*, disait :

"Je puis ajouter de plus que j'espère que nous pourrions imaginer des moyens à l'aide desquels ceci sera accompli à un coût beaucoup plus réduit, que la compagnie de Sir Hugh Allan espérait le faire. Vous ne savez peut-être pas que d'après ce projet, la dépense au moyen de ce projet serait de \$180,000,000. Ce fait n'est pas généralement connu."

Ensuite nous avons les paroles du député de Gloucester (M. Anglin) lequel disait en mai 1872 :

"Je crois que nous sommes tenus de remplir nos engagements, mais je ne crois pas que nous soyions tenus d'accepter les propositions du gouvernement. Je crois qu'il n'y a pas de garantie suffisante que les travaux seront exécutés pour les octrois demandés. Il faut que les travaux s'exécutent, mais je n'approuve pas le plan proposé."

Le député de Lambton dans son fameux discours prononcé à Glencoe en 1872, parlait comme suit :

"Ce monsieur (A. P. MacDonald) ne voit aucune difficulté à entreprendre de dépenser au moins 100 millions, et il croit fermement à la construction de cette voie ferrée. Le chemin de fer américain qui est d'un tiers plus court et dont la construction offrait bien moins de difficultés naturelles que le nôtre, a coûté \$200,000,000. A l'exception d'une partie de cette région le pays est excessivement rude à partir des Montagnes Rocheuses à travers la Colombie anglaise, et à partir du lac des Bois et de la rivière Winnipeg jusqu'aux eaux mères de l'Outaouais, le pays est indubitablement le plus rude du continent."

Le syndicat se réjouira sans doute de ce qu'il doit avoir à construire le bout de chemin le plus difficile du continent. Ensuite nous avons la plus grande de toutes les estimations. Nous voyons le grand chef de l'opposition prononçant dans le comté de Welland un discours auquel répondit victorieusement le député de Halton (M. MacDougall) au grand chagrin de l'honorable monsieur. L'honorable député qui était alors "immense dans ses calculs" prononçait des paroles que le *Globe* résume ainsi :

"M. Blake procéda ensuite à critiquer le projet du chemin de fer du Pacifique, qu'il considère comme l'un des projets les plus insensés qu'on ait jamais imaginés. Il dit : Le coût de l'équipement, de la construction et du matériel de nos chemins de fer existants, varie de \$60,000 à \$100,000 par mille. La première section de cette voie ferrée, d'Ottawa à Fort Garry, coûterait à ce prix 100 millions, la section suivante est coupée par de grandes rivières qui nécessiteront la construction de ponts dispendieux, et la troisième section du pied des Montagnes Rocheuses à la côte du Pacifique est remplie de montagnes et c'est l'une des plus difficiles du monde pour la construction d'un chemin de fer. M. Blake continue en démontrant les dangers qui résulteront de la mise en vigueur de l'acte passé durant la dernière session, la probabilité que le chemin coûtera 100 millions, l'insuffisance de l'octroi actuel, et les pouvoirs dangereux concédés au gouvernement."

J'ose dire que le syndicat en lisant ce témoignage, abandonnera la partie, et que nous aurons l'occasion d'examiner la nouvelle offre. Le petit poupon sera exhibé jeudi, je crois. Il doit sa naissance au fait qu'un honorable monsieur, l'un de ses promoteurs, a passé à l'ennemi et il serait probablement possible en le produisant de produire en même temps la correspondance montrant pourquoi l'ex-lieutenant-gouverneur de l'Ontario a été gratifié d'un titre par son souverain, surtout en vue du fait qu'en 1867, il a été accusé de trahison envers son parti et envers son pays. Dans tous les cas il sera assez curieux d'apprendre pourquoi Sir William Howland a sauté la clôture et pourquoi sa boussole a tourné à tous les vents du ciel politique. Nous avons aussi le discours de l'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) qui disait en cette Chambre en 1874 :

"Pour bien comprendre la véritable nature et l'étendue du fardeau dont nous serions obligés de nous charger, il faut se rappeler que l'estimation la plus basse pour la construction du chemin jusqu'au Pacifique dépasse un peu \$100,000,000, et que cette offre est faite à condition qu'un délai beaucoup plus long soit accordé pour la construction. Je n'ai pas le moindre doute que s'il nous incombait d'achever la ligne dans le délai spécifié, (si cela était possible) la dépense serait énormément augmentée, et qu'une estimation modérée atteindrait le chiffre de \$150,000,000 ou \$160,000,000."

L'honorable député de Lambton, en mai 1876, s'est aussi servi du langage choisi et élégant que je vais citer pour démontrer aux électeurs l'absurdité absolue de la mise à exécution de ce projet étourdi et insensé :

"Je hais les tromperies et je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais cru et que je ne crois pas maintenant, que ce chemin puisse être construit à travers une telle solitude pour une telle somme d'argent."

Il disait encore :

"Nous savons que les obligations du chemin ne finiront pas avec la construction. En prenant l'estimation de M. Fleming, qui est de 100 millions, nous aurions une assez bonne appréciation de ce qu'il coûtera au pays en fin de compte."

Malgré cela nous voyons que le gouvernement est prêt à exécuter tout le projet dans tous ses détails, et cela à un coût moindre, que celui proposé par l'honorable monsieur et pour beaucoup moins que le coût prévu, par l'administration conservatrice en 1872. Nous devons aussi considérer ce que coûtera l'exploitation. Sur ce point je prendrai le témoignage des messieurs de la gauche, afin de donner au syndicat une idée, du trésor qu'il possèdera et des avantages dont il jouira lorsque ce contrat aura été ratifié par la Chambre. Le député de Lambton disait :

"Supposons que nous finissions le chemin dans sept ans suivant les calculs du ministre des Finances, il est tout à fait impossible, jusqu'à ce qu'il y ait au moins 3,000,000 d'âmes aient été attirés dans cette région inhabitée, de nous attendre à ce que le chemin fasse ses frais d'exploitation. Le ministre des Finances estime ces dépenses à pas moins de \$8,000,000 par année. A cela il faut encore ajouter la proportion d'argent requise chaque année pour renouveler le chemin. Ceux qui ont de l'expérience en matière de chemins de fer savent très-bien que vu les difficultés provenant du climat et avec le trafic ordinaire, le chemin devra être renouvelé—c'est-à-dire que les rails et les traverses devront être renouvelés—tous les huit ou dix ans."

Le syndicat a cette perspective en vue en acceptant la proposition maintenant soumise à la Chambre. Dès qu'il aura construit le chemin, il sera obligé de le construire de nouveau. L'honorable député de Durham-Ouest, qui est un calculateur fantaisiste, disait en 1880 : "Le coût de l'exploitation de l'embranchement de Yale à Kamloops sera de \$150,000." Nous avons encore le député de Huron-Sud qui disait dans son discours sur le budget en 1874 :

"Le déficit provenant de l'exploitation de l'Intercolonial et des autres chemins de fer de la Confédération est réputé devoir s'élever à la somme extraordinaire de 1½ million de piastres. Je désire attirer l'attention spéciale de la Chambre, sur un point qui doit être évident aux yeux de chaque honorable député. Ces chemins de fer passent pour la plupart, à travers un pays qui est habité et colonisé depuis cinquante à soixante ans. Je ne puis sans doute citer le fait que ces chemins de fer entraînent une dépense ainsi énorme, sans qu'il devienne apparent à la Chambre que le coût de l'entretien d'un chemin de fer de 3,000 milles de longueur, traversant une région presque inhabitée, devra nécessairement être beaucoup plus considérable. Pendant longtemps, même après la construction de ce chemin de fer, des impôts énormes devront être prélevés en ce pays, afin de tenir le chemin en état d'exploitation et de réparation : et ce fait ne doit pas être oublié en prenant en considération le caractère véritable de ce projet."

Voici donc que nous avons le témoignage incontesté de l'ex-ministre des Finances qu'il en coûtait plus que \$1,500,000 par année pour exploiter l'Intercolonial, et alors combien cela ne devait-il pas coûter d'exploiter un chemin de fer à travers une région inhospitalière et inhabitée, à travers les Montagnes Rocheuses, jusqu'à la mer sur une distance de 2,700 milles ? Ainsi je crois qu'après tout le syndicat ne reçoit pas un cadeau aussi riche que l'ont prétendu plusieurs honorables députés. Je vais citer de nouveau l'honorable député de Durham-Ouest, dont l'opinion fait autorité. On a répété sur tous les tons qu'il est très nécessaire de construire le chemin aussi rapidement que possible et de le mettre en communication avec les lignes américaines, afin que les produits de l'ouest puissent atteindre les côtes maritimes. Maintenant je puis prouver que le syndicat ne pourra transporter un seul minot de grain à travers le territoire américain, et je le dis en m'appuyant sur l'opinion exprimée par un monsieur qui, en exprimant cette opinion, pesait chacun de ses mots, ainsi qu'il convenait à celui qui devait devenir le chef de son parti. Il citait le revenu réalisé par le chemin de fer "Union Pacific," et arrivait à la conclusion que pas une compagnie ne pourrait transporter un seul minot de grain sur le chemin de fer Pacifique canadien.

M. BLAKE. Non ; je sais ce que j'ai dit et ce n'est pas cela.

M. RYKERT. Alors nous allons voir la preuve. Si l'honorable monsieur a oublié ce qu'il a dit, je puis lui indiquer où trouver son discours.

M. BLAKE. Je sais exactement ce que j'ai dit.

M. RYKERT. Le 6 octobre 1874, l'honorable monsieur disait :

M. RYKERT

"Je suis d'opinion que la section du chemin de fer qui se trouve dans la Colombie anglaise, même au cas où l'on découvrirait que c'est un raccordement praticable au point de vue des travaux d'art, entraînera une dépense énorme, s'élevant à \$33,000,000, et, après son achèvement, elle imposera un lourd fardeau au revenu du pays pour les dépenses d'exploitation, et je doute beaucoup que cette section puisse être tenue en état d'exploitation lorsqu'elle sera construite.

M. MILLS. Très bien.

M. RYKERT. L'honorable monsieur aura son tour bientôt. L'honorable député de Durham continue ainsi :

"Si fertile que soit le sol, si grandes que soient ses ressources, si encourageante que soit la perspective au sujet de la production, il est certain que la distance entre l'intérieur de cette région et les grands marchés de l'univers sera un obstacle très difficile à surmonter

"Assurément il nous faut immédiatement des chemins de fer pour relier ensemble les nappes d'eau, et plus tard il nous faudra une ligne non interrompue ; mais je suis certain que jamais un seul minot de blé ne sera transporté en Angleterre en passant par une voie ferrée non interrompue à partir de la Saskatchewan jusqu'aux côtes maritimes, parce qu'il ne sera jamais avantageux de l'expédier par cette voie."

Maintenant, n'ai-je pas prouvé, par les propres paroles de l'honorable monsieur, que ce grand marché du syndicat ne permettra pas à ce dernier de transporter pour un sou valant de blé, sur tout le parcours de la ligne ? Ensuite l'honorable monsieur nous faisait une conférence sur le commerce de transport et il continuait comme suit :

"Vous avez lu sans doute les détails au sujet de la guerre entre les cultivateurs et les chemins de fer des Etats de l'ouest, en conséquence de la tentative faite dans le but de réduire le prix du transport au moyen de la législation. Mais je ne vois pas que les chemins de fer deviennent riches. Le fait est que cette guerre est une guerre contre la distance, c'est une guerre contre le temps et l'espace, et c'est là la guerre que le cultivateur du Nord-Ouest aura à soutenir."

Ce langage n'est-il pas suffisamment énergique pour convaincre même le syndicat qui doit tant s'enrichir ? Peut-être est-ce une imprudence de ma part que de faire ces citations, vu qu'elles peuvent effrayer le syndicat à tel point qu'il retirera son offre, mais j'espère que ces messieurs, quoiqu'ils soient grins, sont assez honorables pour s'en tenir à leur contrat. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) disait en 1876, à la page 79 des *Débats* :

"Je crois que le fait d'avoir consenti à construire les 2,700 milles du chemin à raison de \$22,000 par mille devrait être considéré comme le comble de l'absurdité."

L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross), disait en 1875 :

"M. Sandford Fleming a estimé que les dépenses d'exploitation du chemin s'élèveront annuellement à \$8,000,000 et que sa construction coûtera \$100,000,000 ; l'intérêt sur cette somme doit être ajouté aux dépenses d'exploitation afin d'arriver au montant de la dépense annuelle. Ces faits prouvent qu'à moins qu'il y ait des changements dans les circonstances du pays, le chemin de fer sera une entreprise improductive. On estime qu'avant que le chemin puisse payer ses dépenses d'exploitation, il sera nécessaire d'attirer dans le pays une population de 3,000,000 d'âmes. Nous n'avons aucune raison de nous attendre à ce que la population de la province du Pacifique soit considérable d'ici à quinze ans... Si même toutes les importations et les exportations de la Colombie anglaise s'élevant à \$4,000,000 devaient passer sur ce chemin, nous n'aurions aucune raison d'espérer que le chemin pût avant longtemps payer ses dépenses d'exploitation."

"Cette ligne ne fera pas ses frais d'exploitation, et sur les 125 milles que traverse ce chemin, dont la construction sera si coûteuse, il n'y a que de petites étendues de terrains fertiles ou propres à la colonisation. Comme on l'a dit, ces terrains réunis n'ont pas une étendue plus considérable qu'un comté ordinaire de l'Ontario."

L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), disait en 1880, (voir *Hansard* page 155-5) (version anglaise)

"La dépense de 30 ou 40 millions parmi les rochers de la Colombie-anglaise ne rapportera absolument rien pendant des années et des années à venir, et cette section ne devrait pas être construite avant que nous puissions y parvenir par l'est. De plus, le 30 décembre 1880, d'après le rapport du Globe il disait :

"La ligne, dans les régions improductives, ne saurait, quoiqu'on puisse faire, donner des profits, comme spéculation commerciale."

Je crois vous avoir clairement démontré, qu'en tant qu'il s'applique à la partie ouest du chemin, le témoignage des honorables messieurs de la gauche, est que ce chemin ne pourra jamais couvrir ses dépenses d'exploitation. Je vais

maintenant citer les opinions de ces honorables messieurs au sujet de la nature du prolongement du lac Supérieur, qui, à les en croire aujourd'hui, sera construit à si peu de frais par le syndicat, et ajoutera tant aux profits que ce dernier devra retirer de ce marché. En 1877 l'honorable député de Lambton disait, (page 1629 de la version anglaise des *Débats* de 1877) :

“ Le gouvernement a décidé que ce serait gaspiller l'argent du public que de commencer maintenant la construction de cette voie ferrée à partir de l'extrémité occidentale du lac Supérieur jusqu'au lac Nipissingue, à travers un pays complètement inhabité, un pays qui, d'après les renseignements que nous en avons, est presque inhabitable. Je ne nie pas qu'il puisse y avoir quelques étendues de terrain qui puissent nourrir quelques habitants parmi les rochers de cette solitude, mais je dis que l'ensemble du pays avoisinant le lac Supérieur, et s'étendant jusqu'à tout près du lac Huron et de la baie Georgienne est tout à fait impropre à la colonisation.”

Je pourrais aussi citer un grand nombre d'autres articles à ce sujet, mais je ne fatiguerai pas la Chambre plus longtemps à ce propos. J'ai démontré à l'aide des témoignages fournis par les honorables messieurs de la gauche, que le coût de la construction du chemin sera quelque chose d'énorme ; que d'après leurs lamentables prédictions, le syndicat pourrait se féliciter si nous lui permettions de renoncer au marché, et de mettre le gouvernement en mesure d'accepter la proposition qui, d'après les promesses qui nous ont été faites, doit être soumise par le simulacre d'association, actuellement en voie d'organisation au dire des honorables messieurs de la gauche. Le *Globe* du 21 décembre 1880, faisait l'admission suivante :

“ Il n'est pas de l'intérêt du syndicat de construire le chemin au nord du lac Supérieur, et il est assez généralement reconnu que la construction de cette partie de la ligne est devenue une des conditions du contrat, malgré la volonté du syndicat.”

Le *Globe* abandonne ainsi toute la cause, en affirmant que le très honorable chef du gouvernement s'est montré soucieux de nos intérêts au point d'insister pour que le syndicat construise toute la ligne sur le territoire canadien. Il paraît que l'idée de construire cette partie du chemin ne souriait pas beaucoup au syndicat. J'ai démontré, par les témoignages mêmes des honorables messieurs de l'opposition, que cette partie ne rapportera rien d'ici à long temps. Je me souviens parfaitement d'un discours prononcé, il y a des années dans l'ancien parlement de l'Ontario par l'honorable député de Lambton qui se proposait de faire adopter le projet de M. Sandfield McDonald, ayant pour but de développer les territoires du Nord-Ouest au moyen de la construction de chemins de fer à travers cette région. Dans son discours financier en 1872, dans la législature, je trouve l'expression de ses opinions sur la nature de la région des lacs Supérieur et Nipissingue. Il disait alors :

“ Nous sentions qu'il était nécessaire d'ouvrir l'intérieur du pays—cette grande étendue de territoire, bornée par la rivière des Outaouais, la rivière des Français et le lac Nipissingue,—quoiqu'il ne soit pas nécessaire de nous arrêter au lac Nipissingue,—et située en arrière des comtés nouveaux sur les lacs. Les ressources de cette étendue de pays, à en juger par l'estimation de sir William Logan, sont très riches. Vingt ou trente-cinq pour cent des terres sont d'excellente qualité, ce qui fait $\frac{1}{2}$ du tout éminemment propre à la colonisation, tandis qu'une grande proportion du reste se compose d'excellentes terres à pâturages et propres aussi à d'autres fins.

Je me rappelle avoir lu peu de temps après un article du *Globe*, dans lequel l'écrivain affirmait que le seul colon que l'on pouvait trouver dans les environs du lac Nipissingue était un débiteur qui avait fui ses créanciers, et qui exploitait un moulin à scie où il sciait deux billots par jour. A cette époque je m'opposais au prolongement de la ligne de chemin de fer à travers cette région, parce que je considérais, en me basant sur les renseignements que j'avais pu recueillir dans les documents publics et les rapports des arpenteurs, que cette région était stérile et tout à fait impropre à la colonisation ; mais en consultant les rapports de M. Fleming et des autres ingénieurs, et en lisant les déclarations de ces honorables messieurs qui prétendaient connaître la nature de cette région, j'en suis venu à la con-

clusion qu'elle renferme une grande étendue de terres propres à la colonisation, et qui plus tard donnera des recettes au chemin de fer. Je crois que la preuve qui nous est fournie par le ministre des Finances de l'Ontario nous aidera beaucoup à nous former une opinion exacte sur ce point ; dans tous les cas, il n'était pas justifiable de faire cette déclaration à moins d'être convaincu de son exactitude. C'est un fait connu, je crois, qu'il y a dans cette région des étendues de terres qui sont non-seulement propres à la colonisation, mais très bonnes. Le député de Lambton, citant M. Fleming, disait :

“ Il est maintenant établi hors de doute qu'une route avantageuse et comparativement facile, si l'on considère la ligne dans son ensemble, a été trouvée à partir d'Ottawa jusqu'au côté nord du lac Supérieur. Ce résultat est d'autant plus satisfaisant, que des impressions défavorables avaient été créées concernant l'avenir de cette région, plusieurs l'ayant considérée comme impraticable relativement à la construction d'une voie ferrée.”

Ayant été accusé par le Dr. Tupper d'avoir violé le pacte relatif à la construction de 1,300 milles que dans son adresse il avait déclaré ne pas vouloir construire, M. Mackenzie répliquait comme suit :

“ Il (M. Tupper) a trouvé à redire parce que j'ai dit que la remise à plus tard de la construction de 1,300 milles épargnera soixante à soixante-dix millions de piastres, et il a dit qu'il espérait que je modifierais cette déclaration lorsque j'aurais acquis plus d'expérience, mais je ne suis pas prêt à modifier cette déclaration.”

En outre, le député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright,) dans son discours sur le budget en 1878, rend le témoignage suivant sur cette question :

“ Il n'y a pas de doute qu'une certaine partie de cette dépense peut être judicieusement considérée comme productive, parce qu'elle rapportera dans notre caisse une partie de l'argent que nous aurons dépensé, et je puis ajouter que, de tous les projets soumis à cette Chambre, le projet soumis par l'honorable premier pour ouvrir cette étendue considérable de belles terres entre la rivière des Français et la vallée des Outaouais, est, à mon avis, celui qui dans son ensemble, est le plus propice à venir en aide aux contribuables de l'Ontario.”

M. Mackenzie était alors disposé à adopter, autant que cela était praticable, une ligne à vol d'oiseau depuis le lac Nipissingue jusqu'au Fort Garry. Le *Globe* rapportait aussi ses paroles le 12 mai 1874 :

“ Nous avons lieu de croire que la persévérance a déjà accompli beaucoup dans cette direction et qu'un tracé exempt de tout obstacle sérieux à la construction du chemin de fer sera trouvé.

“ *Premièrement.* Il serait sans doute à désirer que l'on suivit autant que possible, une ligne à vol d'oiseau du lac Nipissingue au fort Garry ; secondement, il incomberait aux ingénieurs de fixer le tracé aussi près que possible, de la tête de la navigation communiquant avec le St. Laurent. Chacun connaît la nature accidentée de la région qui se trouve immédiatement au nord et à l'ouest du lac Supérieur. Cependant en arrière de la région rocheuse on affirme que le terrain est passablement uni et exempt d'obstacles sérieux à la construction du chemin de fer.”

Et plus loin :

“ Le Pacifique canadien, quoique se prolongeant beaucoup plus loin au nord, aura moins à craindre des rigueurs de l'hiver que son rival pour le trafic transocéanique dans les régions situées au sud.”

Ils ne veulent plus maintenant de la ligne à vol d'oiseau, mais d'une ligne à travers les Etats-Unis. Nous avons ainsi le député de Lambton déclarant que la ligne du lac Nipissingue au Fort Garry, pourrait être facilement construite, que cette région est propre à fournir les moyens de rivaliser avantageusement avec la région des Etats-Unis, située plus au sud. Il est donc absolument impossible de conclure que ce chemin ne doit pas être construit à travers le territoire britannique, non-seulement à cause de nos engagements envers la Colombie anglaise, mais parce que nous ne sommes pas disposés à nous jeter aux pieds des Américains.

Une objection soulevée par les honorables messieurs de la gauche contre ce chemin, c'est qu'il ne passe pas au Sault. Le peuple sera ébahi en constatant que ces messieurs déclarent que le gouvernement abandonne son programme et qu'il ne remplit pas ses obligations vis-à-vis du public parce qu'il ne se conforme pas aux caprices de ces messieurs, et qu'il n'est pas obligé de remplir de bonne foi ses engage-

ments envers la Colombie anglaise. Mais l'opinion de ces messieurs en 1872 était en faveur de la construction d'une voie ferrée non interrompue et non en faveur d'une ligne tributaire des Etats-Unis. Lorsque sir Hugh Allan prononça un discours à Peterborough en 1872, au sujet de la construction de l'embranchement du Sault, comment fut-il accueilli par eux et par leur organe. Le projet fut déclaré dangereux pour les intérêts du Canada et favorable aux intérêts des Etats-Unis, et le lendemain du jour où ce discours fut prononcé, le *Globe* demandait :

"Sera ce le grand chemin de fer du Pacifique américain-Sault-Sainte-Marie-Toronto-Peterboro-Carleton Place-Montréal du Canada?"

"Ce projet de sir Hugh Allan semble vouloir dire, s'il veut dire quelque chose, que l'Acte du parlement et la garantie impériale, et tout ce qui s'en suit, doivent être comptés pour rien, à moins qu'il n'y ait un grand soulèvement populaire pour assurer la construction du chemin sur notre propre territoire.

Le *Globe* du 2 décembre 1872, faisant des commentaires sur cette question disait :

"Nous citons la *Gazette* : 'Voici les faits impartialement exposés. Le but que sir Hugh Allan se propose et pour le succès duquel il s'est engagé à employer toute la grande influence qu'il doit à la position éminente qu'il occupe dans le commerce, c'est d'attirer vers les côtes maritimes du Canada et par des lignes canadiennes, non-seulement le commerce de notre Nord-Ouest, mais aussi le commerce des états traversés par le 'Northern Pacific.' C'est-à-dire que le commerce de notre Nord-Ouest, pour le transport duquel on doit surtout construire le Pacifique canadien, et aussi le trafic des états traversés par le 'Northern Pacific,' doivent être amenés au Sault, et de là par des lignes canadiennes jusqu'à Montréal. Et cependant, sir Hugh Allan est toujours l'homme de confiance du gouvernement pour la construction du Pacifique canadien sur le territoire canadien.'

Le *Globe* commentant toujours cette question disait le 28 février :

"Si ce projet est mis à exécution, notre entreprise nationale, au lieu d'être l'heureuse rivale de la compagnie américaine dans la lutte pour attirer le commerce asiatique, qui est maintenant dans son enfance, et pour développer les ressources de la Confédération, mieux que toute autre entreprise pourrait le faire, sera tout simplement l'embranchement canadien du 'Northern-Pacific' entièrement sous le contrôle de ce dernier, et constamment obligée d'obéir à ses ordres."

Et, de plus, le 28 mars, l'organe libéral s'exprime ainsi :

"Il est vrai que le chemin canadien-anglais serait seulement en voie de construction pendant que son rival heureux serait en opération; il est vrai que l'émigrant à la recherche d'un établissement sur le territoire britannique serait importuné à chaque gare par des agents de terres du Minnesota et des embaucheurs de toute espèce; mais les Allan deviendraient plus riches et les navires Allan seraient chargés jusqu'à la ligne de flottaison."

Nous lisons encore dans le même organe ce qui suit :

"Mais la première partie du chemin qui serait terminée, si les conditions de ce contrat sont exécutées, servira à alimenter le 'Northern Pacific'... Et cela sera completé, d'après le contrat, vers la fin de l'année prochaine (31 décembre 1874) tandis que la ligne du lac Supérieur au Fort Garry—après avoir gaspillé des années pendant lesquelles on aurait dû faire tous les efforts possibles pour ouvrir des communications à travers le territoire britannique ne sera pas complétée avant la fin de 1876."

Le député de Lambton, le 8 décembre 1874, a fait certaines promesses relativement à cette route, il disait :

"Tout homme qui désire connaître la vérité, verra donc que le premier ministre se propose de mettre à exécution, plus tard, tout le projet relatif à la construction d'un grand chemin de fer à travers le territoire britannique, d'un océan à l'autre; qu'il commencera par cette partie dont le besoin se fait le plus sentir, et qui devra, une fois terminée, produire les résultats les plus profitables; qu'il se propose de ne rien faire pour co-opérer avec les lignes américaines,—ce que ses prédécesseurs auraient avec raison refusé de faire."

Maintenant la dernière citation que je vais faire, relativement à cette question est prise dans le *Globe*, la voici :

"Il y a très peu de colons entre les lacs Supérieur et Manitoba, mais il est excessivement important d'établir des communications directes et rapides par chemin de fer, entre les deux grands systèmes de navigation intérieure, et tout le monde admettra que la construction de cette ligne devrait être entreprise immédiatement et que les travaux devraient être poussés avec activité jusqu'à ce qu'ils soient terminés. C'est une nécessité pour la colonisation de toute la région du Nord-Ouest. Les colons n'ont nul moyen de s'y rendre, et ne peuvent expédier leurs produits au dehors une fois qu'ils y sont fixés."

Peu de temps après, le *Globe* jugea à propos de changer de refrain. Il donna alors à entendre que le député de Lambton était sur le point de construire l'embranchement

M. RYKER.

du Sault Sainte-Marie et qu'il avait abandonné l'autre ligne temporaire. Je crois, que s'il manquait quelque chose pour convaincre la masse du public que le gouvernement ne doit pas construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie, ce sont les témoignages que j'ai cités et qui ont été fournis par les honorables messieurs. Je pourrais continuer pendant une heure à citer des extraits de leurs propres discours prononcés en cette occasion et dans des occasions subséquentes. Aussi récemment qu'en 1878, ils étaient décidés à établir une voie ferrée, non interrompue à travers les provinces anglaises de l'Amérique du Nord, de l'Atlantique au Pacifique, et pour aucune raison ils n'auraient voulu consentir à rendre ce chemin tributaire de la ligne 'Northern Pacific.' Je crois avoir établi hors de doute que tout homme susceptible d'avoir une opinion qui vaille la peine d'être entendue quant à l'opportunité de construire le chemin de fer, doit arriver à la conclusion qu'un chemin de fer passant exclusivement sur le territoire canadien, doit seul être construit. Mettez-nous à la merci des Etats-Unis et où en serions-nous? Naturellement, lorsque le chemin de fer serait achevé depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Winnipeg, durant la saison où la navigation est libre, notre commerce pourrait s'écouler par cette voie, mais supposons que le système des entrepôts soit aboli, que feraient notre population des territoires du Nord-Ouest durant l'hiver? Je ne suis pas d'avis que nous nous mettions à la merci des Américains si nous pouvons nous en dispenser.

Je prétends que nous devons remplir dans toute leur étendue nos engagements envers la Colombie anglaise, et ainsi que je l'ai démontré, nous pouvons le faire sans augmenter d'un seul dollar le chiffre de l'impôt. On a répété sur tous les tons que le contrat établirait un grand monopole de terres. Quel monopole peut-il y avoir? Prenons la preuve fournie par l'honorable député de Niagara. Je ne veux pas retenir la Chambre pour lui répéter cette preuve, mais nous avons l'opinion réunie de deux des honorables messieurs les plus distingués de la gauche, lorsque l'ancienne administration était au pouvoir,—les honorables députés de Norfolk-Nord et de Bothwell—déclarant que les octrois de terres aux compagnies de chemin de fer sont un moyen très avantageux de coloniser un jeune pays, qu'ils offrent les moyens de développer les ressources du pays, y attirent l'émigration et font valoir ses richesses; que les Etats-Unis nous en offrent un exemple, par le succès qui a accompagné leurs concessions de vastes étendues de terres, aux compagnies de chemins de fer, en convertissant la solitude en un pays peuplé et prospère parsemé de villes et de villages:

C'était là l'opinion des honorables messieurs, et je les renvoie à leur propres discours, prononcés en 1878, pages 1490, 1, et 1484 et 1486, Débats des Communes, lorsqu'ils ont proposé d'accorder à des compagnies de chemin de fer, \$10,000, par mille pour tous chemins de fer construits dans les territoires du Nord-Ouest, en sus de ce qui leur était accordé par l'acte de 1874, adopté par eux, lequel accordait \$:0,000,000 et 54 mille acres de terres.

Nous allons maintenant examiner une question très importante. J'ai été étonné des remarques de l'honorable député de Huron-Centre—peut-être dois-je retirer cette expression, je ne m'étonne de rien de la part de cet honorable monsieur, surtout lorsqu'il doit considérer une question de chiffres. L'honorable député de Norfolk-Nord a très naïvement dit à la Chambre qu'il était un calculateur un peu fantaisiste et qu'il ne s'occupait guère que ses chiffres fussent admis par la Chambre; qu'il en était satisfait lui-même et qu'il croyait que le pays les accepteraient comme étant exacts. Maintenant, je crois démontrer à la satisfaction de tous les hommes sérieux, je crois, qu'il n'y a rien dans cet épouvantail qu'on a voulu faire au sujet de la prétendue augmentation des taxes et du prétendu monopole des terres.

J'aimerais à entendre les honorables messieurs me dire pourquoi tous les chemins de fer des Etats-Unis sont si désireux de vendre leurs terres aux colons, aux spéculateurs

ou à n'importe qui, afin de donner du commerce au chemin de fer ? Mais c'est parce qu'ils ont la preuve indubitable que chaque acre de terre défriché sur la ligne du chemin de fer rapporte à ce dernier une recette annuelle d'au moins \$4. Et pourquoi réduisent-ils leurs prix ? Vous achetez 100 acres de terres, vous les rompez et ils vous rapportent la moitié du prix d'achat, tout simplement parce que la terre cultivée donne au chemin de fer \$4 par acre par année. C'est là leur idée de la vente des terres, et c'est la meilleure réponse que je puisse donner à ceux qui disent que la compagnie de chemin de fer gardera ses terrains pour attendre que les travaux des colons avoisinants aient augmenté leur valeur.

Prenons comme exemple le projet du député de Lambton. Il pourvoyait à la concession de sections de terres, de vingt milles carrés. Ces sections étaient naturellement nuisibles à la colonisation. Mais que propose-t-on maintenant ? Des sections de 640 acres seulement sont données, de sorte que même si un colon cultive 640 acres de terres, il n'a pas loin à aller pour trouver une autre section établie de 640 acres. Ce n'est pas la même chose que s'il avait à traverser une section de vingt milles. Ce plan est tel qu'il sera impossible d'enlever de grandes sections de terres à la colonisation.

Maintenant, quant à la question des impôts, j'ai été surpris de voir que certains messieurs qui ont parlé de la valeur de cette exemption, aient voulu en imposer à la Chambre. Quelques-unes des dernières remarques de l'honorable député de Middlesex-Ouest, ont été à l'effet que le projet de M. Mackenzie était si grandiose, qu'il donnait des terres en sections alternatives sur tout le parcours de la ligne, à partir du lac Nipissingue jusqu'au fort Garry. Où prenait-il les terres ? A qui appartenaient les terres dans l'Ontario ? Qu'est ce que le gouvernement fédéral peut avoir à faire dans les terres aux environs du lac Nipissingue ? Mais l'honorable député de Durham-Ouest a dit dans l'un de ses discours, il n'y pas bien longtemps, qu'il espérait que le gouvernement de l'Ontario serait prêt à donner ses terres le long de la ligne, et cependant, ces messieurs essaient à aveugler le peuple, en disant que l'ancienne administration aurait donné des terres tout le long de la ligne à travers l'Ontario.

M. MILLS. Lisez le contrat de sir Hugh Allan.

M. RYKERT. Il m'importe peu de savoir ce qu'était le contrat Allan. Je cite des faits. Le gouvernement de l'Ontario a juridiction sur les terres de cette province. Voyons la question des impôts. Le député de Middlesex-Ouest nous a déifiés d'indiquer un seul cas où les terres d'une compagnie de chemin de fer aient été exemptées des impôts. Voyant qu'il se trompait, et sa mémoire ayant été rafraîchie par l'honorable député de Norfolk-Nord, il a retiré une partie de cette assertion. Il a dit que les terres du chemin de fer "Northern Pacific" avaient été exemptées dans les territoires, mais que du moment où ces territoires deviendront des états, ces terres seront sujettes à l'impôt. Mais que trouvons-nous dans les statuts ? La loi de 1864 octroyant une charte au chemin de fer "Northern Pacific," accorda certains droits et privilèges à la compagnie, en tant que le gouvernement central peut les accorder dans les territoires, mais ne dit pas que lorsque ces territoires deviendront des états, ces immunités cesseront. Tout avocat sait qu'elles ne cessent pas. Je crois avoir remarqué qu'en attendant cette déclaration le député de Durham-Ouest a penché la tête. Je crois qu'il s'apercevait que l'honorable monsieur exposait un principe de droit qui n'était guère soutenable. Mais chacun sait que si le gouvernement central a juridiction sur un territoire, et peut accorder certains privilèges dans ses limites, le simple fait que ces territoires deviennent un état ne prive pas ses habitants des droits dont ils jouissent.

La section deux de la charte dit que la largeur du chemin sera de 200 pieds de chaque côté de la voie. Ici nous

ne donnons que 100 pieds et quelques prétendus sages en dehors de la Chambre ont affirmé que le contrat ne limite pas la largeur et que la compagnie peut prendre 400 ou 500 pieds de chaque côté du chemin de fer. L'acte général des chemins de fer de 1879, décrète que la largeur de la voie sera de 100 pieds. Voici la section de l'Acte du chemin de fer "Northern Pacific" :

"La largeur du chemin sera de 200 pieds de chaque côté de la voie et tous les terrains nécessaires pour les bâtiments des gares, usines, voies d'évitement et plaques tournantes seront exemptés de taxes dans les territoires des Etats-Unis."

L'acte dit de plus que les titres des Indiens seront éteints autant qu'il sera praticable. Mais je n'ai pas le désir de justifier ma cause à l'aide de ce raisonnement. Je veux qu'elle soit jugée d'après ses propres mérites.

Je veux démontrer que bien que l'honorable député de Huron-Centre ait dit que les immunités du chemin vaudraient \$600,000, ces immunités ne valent pas plus de \$500. Je suppose pour un instant que nous exerçons la juridiction sur 2,700 milles du lac Nipissingue à Port-Moody ; je suppose que les terres soient évaluées à \$5 l'acre sur toute la longueur de la ligne, et je crois que la plupart diraient que j'ai perdu l'esprit si je prétendais que la propriété sera réellement évaluée à ce prix pendant les vingt ans à venir. Dans toute la province de l'Ontario y compris les villes et les villages, la moyenne de l'évaluation n'est que de \$10 l'acre, et pas moins de neuf comtés de cette province ne sont évalués qu'à \$5 l'acre. Je vais prendre comme exemple le premier comté représenté par mon honorable ami qui siège derrière moi (M. Haguart) ; je prends aussi comme exemple le comté de Bruce, les comtés de Carleton, Frontenac, Hastings, Peterboro, Prescott et Russell, Renfrew et Victoria, et je crois qu'en choisissant ces comtés j'établis une moyenne raisonnable. D'après les archives de la législature de l'Ontario, relatives aux comtés de cette province, la valeur totale de la propriété cotisée, comprise dans ces comtés est de \$5 20 l'acre. Je vais démontrer que les représentations des honorables messieurs de la gauche à ce sujet ont été sinon une tromperie, au moins un leurre pour me servir de l'expression de l'honorable député de Lambton, et je crois avoir appris quelque chose au sujet de cette question en agissant comme Reeve d'un township, pendant un grand nombre d'années.

M. TROW. Voyez le comté de Perth.

M. RYKERT. Je puis démontrer que quelques-uns des townships dans votre comté ne sont pas évalués à plus de \$8 l'acre. Le député de Wellington m'a dit que l'un des meilleurs townships dans son comté était évalué à \$17 l'acre, mais je lui ai démontré qu'il était évalué à \$8.25.

M. TROW. Il y a des townships dans mon comté qui sont évalués à \$50 l'acre.

M. RYKERT. Je dois mentionner le township de Grant-ham dans mon propre comté, un bon vieux township conservateur, qui donne une majorité de 150 votes à chaque élection, et qui pourrait venir à l'appui de nos calculs. Du lac Nipissingue à l'extrémité ouest du comté que l'honorable député de Durham Ouest a appelé jadis une mer de montagnes, il y a 12 acres au mille, ce qui fait 32,400 acres. J'alloue un quart de ceci pour les bâtiments des gares et pour les voies de garages, faisant un total de 40,500 acres sur toute la distance à partir du terminus occidental du chemin jusqu'à l'Océan Pacifique. Je suppose que ces terres soient évaluées à \$5 l'acre, ce qui ferait \$202,500. Je suppose qu'il y ait 150 gares, et je ne crois pas qu'il y en ait autant que cela de nos jours, ni pendant la vie de nos enfants ; nous les évaluerons à \$1,000 chacune, ce qui fera \$150,000. Les usines ne seront probablement pas taxées, parce que Winnipeg, comme toutes les autres villes amies du progrès, est disposée à renoncer à l'imposition de taxes sur ces ateliers en considération des avantages que les usines lui procureraient. Mais j'allouerai \$100,000 pour les usines, ce qui fera

en tout \$452,500. La moyenne de la portion des impôts dans l'Ontario est de trois quarts de centins dans la piastre, mais je vais doubler cette somme et je supposerai que la taxe soit de 1½ centins dans la piastre. Sur le montant que je viens de mentionner cela ferait \$5,787.50, montant représentant le chiffre des impôts sur toute la voie, les bâtiments et tout le reste, appartenant au chemin dans toute l'étendue de ces territoires. Mais nous devons nous rappeler qu'une grande partie du chemin passerait à travers l'Ontario, qui jouit du droit d'imposer des impôts, et sans discuter la question de savoir quelle étendue de territoire appartient à cette province, je ferai une réduction, pour ces impôts qui portera à \$5,280 le montant représenté par cette exemption contre \$600,000 qui, représentent l'estimation du député de Huron-Sud (M. Cameron).

Maintenant, ces messieurs parlent de la taxation des chemins de fer aux États-Unis; je suis prêt à démontrer, documents en mains, que leurs assertions sur ce point sont inexactes. Ils nous disent que \$400,000 ou \$500,000 sont payés annuellement pour taxes par le chemin de fer Northern Pacific, tandis que le manuel de chemin de fer de Poor pour l'année 1880, à la page 8-9, affirme que le montant total des taxes du chemin de fer Northern Pacific s'élève à \$107,292. La compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, qui contrôle 325 milles de chemin de fer, avec ses quais d'une grande valeur, ses manufactures, ses navires, et ses cours à bois, à Toronto, ses édifices à Hamilton, et sa grande ligne de chemin de fer se prolongeant en arrière jusqu'à Muskoka et les lacs du nord, paie annuellement, ainsi que le gérant, M. Cumberland, m'écrit, un montant total de \$15,116 pour taxes. Les taxes payées par le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, sur ses 191 milles de voie ferrée, ne s'élèvent qu'à \$4,723. De sorte que l'exemption de l'impôt n'est pas un danger aussi grand qu'on nous l'a représenté. J'ai été étonné de voir les efforts d'imagination des honorables messieurs de la gauche; mais lorsque nous constatons que ces messieurs essaient de faire de l'agitation dans le pays dans le but de supplanter le gouvernement, nous ne pouvons être surpris de les voir dénaturer les faits et les chiffres. L'honorable député de Huron-Sud, (M. Cameron), allègue qu'une grande injustice serait commise par l'adoption de ce contrat, vis-à-vis des militaires et des malles. Mais c'est là une question réglée par les statuts fédéraux. L'honorable monsieur sait que l'une des premières clauses de ce contrat déclare que l'Acte général des chemins de fer s'appliquera au contrat,—et la section 28 de l'acte dit :

“ La malle de Sa Majesté, les forces navales ou militaires de Sa Majesté ou la milice, et toute artillerie, et les munitions, approvisionnements ou autres effets à leur usage, et tous hommes de police, constables et autres personnes voyageant pour le service de Sa Majesté, seront transportés en tout temps, quand l'exigeront le maître général des postes, le commandant des forces ou toute personne ayant la subintendance et le commandement d'un corps de police par tous les moyens à la disposition de la compagnie, si besoin est, sur son chemin de fer, aux termes et conditions et sous les règlements que le Gouverneur en conseil établira.”

Mais on nous dit que la compagnie peut construire le centre et abandonner la section de l'est. Il me semble que la section 4 du contrat règle ce point :

“ Les travaux de construction commenceront à l'extrémité est de la section de l'Est pas plus tard que le premier jour de juillet prochain, et les travaux sur la section du centre seront commencés par la compagnie à tel point, vers son extrémité est sur la partie de la ligne maintenant en voie de construction, qui sera jugé convenable et qui sera approuvé par le gouvernement, à une époque ne dépassant pas le premier mai prochain. Et les travaux sur la section de l'est et la section du centre seront poussés vigoureusement et sans interruption en faisant tel progrès annuellement sur chaque section, qui permette à la compagnie de compléter et d'équiper toutes et chacune d'elles et de les mettre en état d'exploitation le ou avant le premier jour de mai 1891.”

Je suis d'avis et je pense que personne ne réfutera ma proposition—que, si la compagnie ne pousse pas vigoureusement et constamment les travaux à la satisfaction du gouvernement, ce dernier peut s'adresser à la cour de chancellerie, ce que personne ne sait mieux que l'honorable député

M. RYKERT

de Durham-Ouest, pour la forcer à remplir les conditions de son contrat.

M. BLAKE. Alors si je sais quelque chose à ce sujet, je nie cette proposition.

M. RYKERT. S'il nio cela, il niera n'importe quoi. Si la cour du Banc de la Reine n'accorde pas un *mandamus*, la cour de Chancellerie obligera la compagnie à remplir ses engagements. Le très honorable chef du gouvernement forcera la compagnie de continuer à remplir les conditions de son contrat.

Sir LEONARD TILLEY. Elle le peut très certainement.

M. RYKERT. Et si la compagnie n'obéit pas au *mandamus* de la cour, l'autorité de la cour de Chancellerie peut être invoquée.

M. BLAKE. Il est très bien établi qu'une cour de Chancellerie ne peut faire exécuter les conditions d'un contrat de chemin de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que l'honorable monsieur est dans l'erreur. D'après les chartes ordinaires où il y a seulement permission à la compagnie de construire une voie ferrée, les cours n'interviennent pas, mais lorsque, comme c'est le cas au sujet de ce contrat, il est décrété que la compagnie construira le chemin, la compagnie peut être forcée d'exécuter les conditions de son contrat par ordre de la cour.

M. RYKERT. Une autre objection, c'est que le chemin de fer doit être la propriété de la compagnie. Maintenant pourquoy les honorables messieurs n'ont-ils pas cité les faits? Le paragraphe 8 de la section 8 du contrat de 1874 est exactement le même que le contrat actuel :

“ La propriété du chemin de fer deviendra la propriété de la compagnie lorsqu'il sera construit.”

Ce sont là les conditions des deux chartes. L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) a dit :

“ La compagnie remettra sa charte dès que le chemin serait construit, et qu'elle n'achèverait pas les travaux.”

La section 7 décrète ce qui suit :

“ Et la compagnie devra ensuite, et à toujours entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique canadien.”

Une autre objection c'est que la compagnie a le droit de passage gratuit sur les terres du gouvernement. Je veux tout simplement indiquer que la charte de 1874, décrète exactement la même chose que la charte actuelle :

“ Le Gouverneur en conseil peut accorder le droit de passage à travers les terres du gouvernement ainsi que toutes les terres qui peuvent être requises pour les fins de construction et d'exploitation du chemin de fer.”

Une autre accusation portée par l'honorable député de Durham-Ouest, m'étonne, quoiqu'il pense, je crois, que la fin justifie les moyens. Il dit que la compagnie pourra exiger la taxe qu'il lui plaira. Il lui a plu de référer aux sections du statut. Ces sections sont si claires que tout homme qui veut prendre la peine de les lire peut les comprendre. La section 9 dit :

“ Aucune taxe ne sera prélevée ni acceptée avant d'avoir été approuvée par le Gouverneur en conseil, ou avant que le règlement établissant ce tarif ait été publié pendant deux semaines dans la *Gazette du Canada*.”

La section 10 dit :

“ Chaque tarif sera sujet à révision de temps à autres.”

L'honorable monsieur n'a pas lu cela, je crois, à son auditoire de Montréal, mais il lui a dit que la clause serait lettre morte, en tant qu'elle pourrait s'appliquer à la compagnie. Si la compagnie faillit à ses engagements elle sera justiciable des cours et de l'opinion publique, et si elle viole le statut, elle pourra être poursuivie. L'honorable monsieur a dit à Montréal : “ Il est vrai qu'il existe une loi permettant au gouverneur en conseil de régler les tarifs lorsque les recettes de la compagnie s'élèvent à 10 pour cent, mais cette loi sera lettre morte.” Cette assertion me surprend de la part d'un

avocat aussi imminent que l'honorable monsieur. Il prétend que la compagnie peut exiger les taxes qu'il lui plaira, jusqu'à ce qu'elle puisse réaliser 10 pour cent, non-seulement sur le capital placé par elle-même, mais aussi sur le capital fourni par le gouvernement. Maintenant, l'honorable monsieur savait très bien que la loi ne veut pas dire que la compagnie devra retirer 10 pour cent sur ce qui serait fourni par le gouvernement.

M. BLAKE. Non, je ne le savais pas.

M. RYKERT. Alors je crois que vous deviez le savoir.

M. BLAKE. Je ne le sais pas maintenant.

M. RYKERT. L'on prétend de plus, que la compagnie peut parcourir toute la région et prendre les terres qu'il lui plaît. La section 11 dit :

“ Mais si quelques-unes de ces sections contiennent une quantité considérable de terrain équitablement jugé impropre à la colonisation. le déficit de ces terrains sera comblé par des terres prises dans d'autres sections choisies par la compagnie entre les degrés 59 et 57 de latitude, dans des sections semblables.”

Maintenant ces honorables messieurs ont répété constamment que la compagnie parcourrait cette région et choisirait ses terres en bloc, et cela au mépris de l'Acte de parlement, qui déclare qu'elle doit les choisir dans des sections semblables. Si les terres le long du chemin de fer ne sont pas propres à la colonisation, et si la compagnie désire choisir en dehors de ce territoire les terres qui lui manquent, partout où elle prendra une section, le gouvernement en prendra une autre.

M. ANGLIN. Qui a dit le contraire ?

M. RYKERT. Je puis citer des opinions de ce genre que je prendrais dans des douzaines de discours prononcés par ces honorables messieurs. L'acte de M. Mackenzie, passé en 1874, décrétait que les terres seraient d'une bonne qualité moyenne, et que lorsqu'une étendue suffisante de terres ne pourraient être trouvées dans le voisinage immédiat du chemin de fer, alors le déficit devait être comblé à l'aide de terres choisies dans tels autres endroits que le Gouverneur en conseil pourrait déterminer, mais non par sections alternatives. Les honorables messieurs doivent voir par ceci que le projet actuel du gouvernement, au sujet du choix des terres est de beaucoup préférable et qu'il est conforme aux intérêts du pays. Le *Globe* a publié une longue kyrielle d'objections, que certains gens pourront avoir la naïveté d'approuver. Il dit que le syndicat peut abolir toute rivalité en obstruant la navigation des rivières, en construisant tous les ponts de la manière qu'il lui plaira.

En consultant la section 66 de l'Acte général des chemins de fer, vous trouverez une disposition à cette fin, de sorte que nul chemin de fer ne peut nuire à la navigation d'aucun cours d'eau. Cette section dit : “ Aucune compagnie n'obstruera la navigation.” Les honorables messieurs parlent aussi du type du chemin de fer du Pacifique. Je suis prêt à soutenir que d'après sa charte la compagnie ne peut construire qu'un chemin de fer de première classe. “ Tel que d'abord construit ” doit vouloir dire, construit tel qu'accepté par le gouvernement. La section 7 de l'Acte de 1864, passé par le Congrès des États-Unis, dit :

“ Que lorsque la compagnie aura complété toute section de 40 milles consécutifs de toute partie du chemin de fer et la ligne télégraphique à l'est du versant est des Montagnes Rocheuses, prêt au service d'après les dispositions du présent acte, pourvu des rigoles, ponceaux, viaducs, cours voies de garage, ponts, plaques tournantes, réservoirs, gares, équipement et ameublement nécessaires et toutes autres appartenances d'un chemin de fer de première classe, trois commissaires devant être nommés par le président des États-Unis, pour examiner ces travaux et lui faire rapport, sur leur condition, et la compagnie commencera à faire le service si le président est convaincu que 40 milles consécutifs du dit chemin de fer et de la dite ligne télégraphique, ont été complétés sous tous rapports tel que requis par le présent acte, alors sur certificat à cet effet des lettres patentes seront délivrées transportant les titres des dites terres à la compagnie, de chaque côté du chemin sur tout le parcours du chemin construit jusqu'à concurrence du montant susdit; et des patentes émaneront de la même manière, à mesure que chaque section de pas moins de 40

milles consécutifs du dit chemin de fer, sera complétée jusqu'à la base est des Montagnes Rocheuses; et aussi à mesure que chaque 20 milles consécutifs du chemin à l'ouest de la dite base est, seront complétés, sur certificat semblable du commissaire devant être nommé. Nul commissaire ne devant être nommé avant qu'il ait été vérifié par le serment du président de la compagnie, que le nombre voulu de milles a été construit tel qu'exigé par l'acte.”

La largeur du chemin est définie par l'Acte de 1879, de sorte qu'il est absolument impossible de trouver à redire sur ce point. Je crois avoir répondu avec franchise à la plupart des objections qui ont été soulevées en cette Chambre ou ailleurs, relativement à ce projet, et je crois que la seule conclusion à laquelle on puisse arriver, c'est que le gouvernement en se chargeant de cette vaste entreprise, n'a eu qu'un but présent à l'esprit. Ce but était d'agir dans l'intérêt du pays et par dessus tout de conserver intact l'honneur du pays. Je ne suis pas disposé à accepter l'invitation qui m'a été faite par les honorables messieurs de la gauche, de m'unir à un parti qui n'a rien fait pour l'avancement des plus chers intérêts de la Confédération. J'ai cherché en vain dans les archives du parlement pour y découvrir une seule loi importante dans l'intérêt du pays, qui ait été proposée par les chefs de l'opposition. Je ne suis pas disposé à m'unir à un parti qui ne cesse de faire parade de principes lorsqu'il n'est pas au pouvoir et qui les abandonne dès qu'il peut arriver aux banquettes ministérielles; à un parti qui a appuyé l'union des provinces de Québec et d'Ontario, et qui a fait ensuite de la dissolution de cette union un article de son programme; qui demandait à grands cris la représentation basée sur la population lorsqu'il était dans l'opposition et qui, à la première occasion, en arrivant au pouvoir, abandonnait cet article de son programme; à un parti qui a demandé la Confédération, et qui, une fois la Confédération établie, s'est efforcé d'enrayer les rouages que le très honorable chef du gouvernement s'efforçait de faire fonctionner avec succès; à un parti qui prêche en faveur de la fusion des diverses provinces sur un ton harmonieux, et qui, lorsque le gouvernement étudie les réclamations des provinces et s'efforce de les ajuster équitablement, crie à l'extravagance et à la corruption; un parti qui demande la construction du chemin de fer du Pacifique à travers le territoire britannique, formant une grande route nationale de l'est à l'ouest, aussi nécessaire pour cimenter l'union des diverses provinces de la Confédération entre elles, et qui s'écrie le jour suivant que le projet est trop extravagant pour que nous puissions le mettre à exécution; un parti qui s'est toujours vanté d'avoir employé tous ses efforts pour favoriser l'immigration et qui lorsqu'il a eu l'occasion d'appuyer la ligne de conduite adoptée par le gouvernement dans le but de peupler le pays, cherche au contraire à diriger le courant de l'immigration vers les États de l'ouest, en dépréciant la valeur de nos terres; un parti qui depuis dix ans déclarait que nos terres ne valaient pas un dollar l'acre et qu'il était impossible de construire le chemin avec les revenus qu'elles pourraient rapporter, et qui, maintenant que le gouvernement a imaginé un projet à l'aide duquel les terres paieront la construction du chemin, déclare que ces terres valent \$5 l'acre; un parti qui a hérité d'une caisse abondamment remplie lorsqu'il est arrivé au pouvoir et qui pendant les cinq années de son administration a réussi, grâce à son imprudente extravagance et à l'abandon de ses principes, à convertir les surplus en déficits, et qui n'a pu faire autre chose que se croiser les bras et rester impuissant à arrêter le pays dans sa course vers la ruine, jusqu'à ce que le peuple, dans sa juste colère, ait arraché le pouvoir aux chefs de ce parti; le 17 septembre 1873.

Au contraire j'ai foi en l'honneur et en l'intégrité de mes chefs dans le parlement, et je crois que je trahirais les intérêts les plus chers de mon pays si je ne leur accordais mon appui le plus cordial au sujet de cette mesure que je crois être destinée à procurer d'immenses avantages au peuple.

M. COCKBURN (Muskoka). Je proteste contre le genre de discussion adopté par quelques unes des étoiles de moindre

grandeur de la droite, qui semblent discuter dans le but d'aigrir les esprits, lorsque le débat devrait être fait d'une manière digne et sérieuse. Je ne mentionnerai que deux députés qui, dans mon opinion, ont agi avec un mauvais goût extrême. J'ai été tout à fait surpris de voir les honorables messieurs de la droite encourager le député d'Essex (M. Patterson), qui jusqu'à présent a toujours été considéré comme un homme possédant le sentiment de sa dignité, dans le spectacle qu'il a offert l'autre jour en se livrant à un vorbiage futile et n'ayant aucun rapport à la question, et dans ses attaques contre l'opposition. Il a employé beaucoup de temps à lire des citations qui n'avaient absolument aucun rapport à la question. L'accusation allant à dire que les membres de l'opposition manquent de patriotisme, vient du ministre des Travaux publics ; et l'assertion allant à dire que l'opposition ne veut pas du chemin de fer est tout à fait gratuite. Je crois que les honorables députés de l'opposition n'ont rien à envier aux honorables députés de la droite quant à la largeur de vue et d'aspirations au sujet du développement de ce grand pays. Je n'ai jamais prétendu que tout le patriotisme et toutes les vertus fussent l'apanage exclusif d'un parti ou de l'autre : et je déplore les personnalités blessantes introduites dans cette discussion. La question est d'une importance vitale pour le pays et devrait être jugée d'après ses mérites. Nos chefs et nous, nous avons été mal représentés auprès du public dans tout le pays et même de l'autre côté de la frontière et de l'autre côté de l'Atlantique. On a tronqué les discours des membres de l'opposition de manière à en dénaturer le sens. Ceux qui se livrent systématiquement à ce système de mutilation et de fausses représentations ne peuvent guère être exonérés si on les accuse de mensonge. On dit que nous faisons une opposition factieuse parce que nous prolongeons la discussion. Je prétends que nous avons droit à la profonde gratitude du peuple parce que son attention a été attirée sur cette question qui a été débattue librement et d'une manière complète.

Bien que je sois moi-même un homme fortement attaché à mon parti et que je sois disposé à faire tous les efforts légitimes, pour mettre mon chef à la tête du gouvernement, je dirai aussi, que si le gouvernement avait fait un marché aussi avantageux qu'il le prétend, je serais heureux d'appuyer son programme. Je crois que la grande masse du peuple, y compris les grits les plus convaincus, aurait été prête à accepter un tel marché. Je n'ai pu m'empêcher d'admirer la grande joie avec laquelle les conservateurs se sont extasiés sur le prétendu brillant succès de leur chef, qu'ils représentaient comme un homme d'état capable de gouverner l'empire allemand. On nous en a dit bien long au sujet de ce contrat avantageux, mais lorsque nous avons demandé des détails au gouvernement celui-ci a refusé de les donner, en dépit des demandes du pays. Les événements subséquents nous prouvent qu'il avait d'excellentes raisons pour se renfermer dans son mutisme. Les ministres savaient très bien que ces détails ne seraient pas satisfaisants. De sorte que quelques-uns de ceux qui s'abandonnaient au lyrisme au sujet des qualités de leur chef comme homme d'état, sont maintenant décontenancés et ne veulent pas défendre le syndicat. Quelle a été l'entente lors de la dernière session ? Le premier ministre a déclaré alors qu'il avait un projet par lequel le chemin de fer serait construit au moyen de la vente des terres. J'ai ici un extrait de son discours pris à la page 1066 des *Débats*, dans lequel il a prophétisé au sujet de la population nombreuse que nous enverrions au Nord-Ouest, et du montant de revenu que cette population nous procurerait. Le premier ministre disait :

« Ensuite nous calculons que comme il nous viendra cette année 25,000 émigrants, nous pouvons y ajouter 5,000 et compter sur 30,000 pour l'année prochaine. C'est une bien faible proportion si nous regardons aux résultats des entreprises de chemin de fer aux Etats-Unis. Nous comptons donc sur une augmentation de 5,000 par année jusqu'en 1890, et que cette année là il y aura 75,000 émigrants dans notre Nord-Ouest.

M. COCKBURN (Muskoka)

« M. BLAKE. Pourquoi ne pas mettre de suite cette augmentation à 10,000 ?

« Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que c'est une estimation très modérée. Sur ces chiffres nous calculons qu'en 1890 les terres nous auront rapporté un revenu de \$38,593,000 au comptant.

« M. BLAKE. C'est-à-dire jusqu'en 1890.

« Sir JOHN A. MACDONALD. Oui ; et y compris 1890.

« M. BLAKE. Avec l'intérêt ?

« Sir JOHN A. MACDONALD. Nous comptons sur ces \$38,593,000 avec intérêt simple pour les terres vendues pendant cette période.

« M. BLAKE. Quelle est la proportion du principal et celle de l'intérêt ?

« Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne saurais le dire. Ce sera la somme totale reçue au comptant à la fin de 1890. Mais il y aura de plus tous les versements à échoir après 1890 qui augmenteront tous les ans, en sorte que, sur les terres vendues en 1890, il y aura un dixième payé pour les neuf années suivantes, car tous les ans il sera fait un versement d'un dixième. En 1890, la valeur réelle des préemptions non payées à cette date sera de \$16,440,000 ; la valeur réelle des terres du chemin de fer, payées jusqu'à cette date sera de \$16,272,000 : faisant en tout \$32,712,000. En ajoutant à ce total, non payé les \$38,593,000 qui seront payées en 1890, nous avons un grand total de \$71,305,000.

De sorte que l'on s'attend à réaliser soixante-neuf millions de piastres qui paieraient le chemin d'après l'estimation du ministre des Chemins de fer. D'après l'estimation du premier ministre, les recettes provenant de la vente des terres atteindraient presque ce montant. Le projet si brillant du très honorable monsieur a fait ressouvenir plusieurs d'entre nous des leçons que nous avons apprises à l'école au sujet de la méthode suivie par le capitaine Bobadil pour défaire une armée, méthode qui paraissait très-bien sur le papier, mais qui était peu sûre ailleurs.

Mais après être retournés dans nos foyers, nous apprenons le voyage des ministres dans la mère-patrie, et peu après le prétendu grand succès du syndicat est annoncé. J'avoue qu'il semblait que le gouvernement s'était couvert de gloire, en faisant cet arrangement, ainsi que quelques-uns de ses membres le prétendent encore, et j'aurais été très heureux de constater que le marché était aussi satisfaisant qu'on le prétendait. Nous voyons maintenant ces honorables messieurs de la droite essayer de justifier leur marché, en démontrant que l'administration précédente avait offert des conditions plus avantageuses pour les entrepreneurs. Je n'admets pas cela, mais en supposant qu'il en fut ainsi, cela n'est pas logique. Il y a cinq ou six ans et aujourd'hui ne sont pas la même chose, et les circonstances ne sont plus du tout les mêmes. Il y a quelques années les hommes engagés dans les entreprises du chemin de fer disaient : « Prenons un peu de repos. » Ils se sont reposés et ils sont prêts aujourd'hui à se lancer dans de grandes entreprises, et il n'est pas surprenant qu'ils soient prêts à entreprendre la mise à exécution d'un projet de cette nature. Cela démontre encore plus clairement que le gouvernement a commis une bévue en ne demandant pas des soumissions pour la construction de cette voie ferrée. S'il était décidé à confier l'entreprise à une compagnie privée, il aurait dû annoncer.

Il se peut que le gouvernement ait eu une autre raison de se hâter de transférer le contrôle de ce chemin de fer du Pacifique à une compagnie privée. Il peut se faire que le gouvernement n'avait pas confiance en lui-même et qu'il craignait les courtiers de contrats s'il conservait lui-même le contrôle du chemin. Il n'y a pas de dispute au sujet de l'opportunité d'adjuger l'entreprise à une compagnie privée. Les honorables messieurs de la droite s'enorgueillissent du fait que l'Intercolonial paie aujourd'hui ses propres dépenses d'exploitation ; ceci devrait encourager le gouvernement à continuer lui-même les travaux, jusqu'à ce qu'il pût faire un marché qui serait avantageux pour le public. Je ne répéterai pas les théories que j'ai entendues et qui avaient pour but d'expliquer les raisons pour lesquelles le gouvernement a conclu ce contrat à la onzième heure, mais la date de ce document prouve qu'il est impossible qu'il ait été signé au moment où il a été annoncé au pays. Le ministre des chemins de fer paraissait fortement en faveur de l'embranchement du Sault Sainte-Marie l'année dernière, il semble aujourd'hui l'avoir jeté par-dessus bord.

Je crois que c'est très habile de la part des honorables messieurs de la droite que d'invoquer les raisons militaires en faveur d'une voie ferrée non interrompue à travers notre territoire. Je partage leur avis ; mais il y a des parties de la section de l'est dont la construction pourrait très convenablement être remise à plus tard jusqu'à ce que nos ressources puissent nous mettre en état de les construire sans imposer de trop lourds fardeaux au pays. La déclaration faite par le ministre des Chemins de fer l'an dernier à l'effet que nous pourrions avoir des communications par voie ferrée avec le lac Supérieur et établir une navigation d'hiver entre le Sault et la Baie du Tonnerre, m'a beaucoup intéressé. Ce prolongement vers le Sault pouvait être construit sur notre propre territoire jusqu'à la baie Goulais, et d'après les renseignements que je tiens de personnes très bien informées, nous pourrions compter sur la navigation du lac Supérieur pendant neuf mois de l'année, ce qui offrirait un grand avantage sur le système actuel. Le 15 avril dernier le ministre des Chemins de fer disait :

« Il est maintenant évident que le pays tout entier veut surtout obtenir la ligne de communication la plus courte avec notre grand Nord-Ouest, par le Sault Sainte-Marie. D'honorables membres de la gauche pourraient me rappeler que j'avais de sérieuses objections à ce que l'on allât au Sault Sainte-Marie, mais le cas est bien différent aujourd'hui. . . . Lorsque je m'opposai à la construction de la ligne jusqu'au Sault, c'était à une époque où il n'y avait aucune ligne en voie de construction depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière Rouge ; mais le gouvernement s'étant engagé à construire cette ligne, il est de notre devoir de chercher les moyens par lesquels nous pourrions la rendre factueuse. Quels sont ces moyens ? Je me suis convaincu que le chemin avec ses pentes faciles et le bas prix auquel il pourra transporter les produits du Nord-Ouest, ne saurait avoir de compétiteurs. »

L'honorable monsieur a aussi parlé des avantages de la navigation du lac Supérieur, qui était connu comme pouvant offrir une navigation libre pendant tout l'hiver. C'était là ma théorie, et à son appui, je cite le discours de l'honorable député d'Algoma. L'honorable député citait la déclaration de l'officier de douane, M. Livingstone, ainsi que celles du capitaine Tretheray, donnant un rapport depuis dix ans, démontrant que la navigation était libre. A l'exception de deux hivers, le remorqueur à Silver Islet, avait navigué pendant toute la saison rigoureuse. Il estimait que la navigation pouvait être tenue ouverte au moins pendant neuf mois de l'année. M. Beaty de la ligne Sarnia, m'a informé il y a quelque temps qu'il risquerait volontiers de faire naviguer ses propulseurs pendant au moins neuf mois de l'année. Un chemin de fer jusqu'au Sault, la navigation pendant neuf mois de là à la baie du Tonnerre, et des communications par voie ferrée de ce dernier endroit à la rivière Rouge, nous donneraient virtuellement une ligne sur notre propre territoire, pendant presque toute l'année. Il a déjà été démontré, avec beaucoup plus d'habileté que je ne le saurais le faire, que l'embranchement du Sault produirait des résultats très importants au point de vue du commerce ; que nous annexerions commercialement plusieurs grands États du Nord-Ouest et que nous aurions ainsi à peu de frais, un grand pays d'alimentation pour notre chemin de fer. Cela procurerait à Montréal, un commerce qui dépasserait tous les rêves les plus brillants de ses habitants d'aujourd'hui. En conséquence je soutiens que c'est là une question bien digne d'être étudiée ; de fait les intérêts commerciaux de ce pays exigent que cet embranchement du Sault soit d'abord construit et que la section du lac Supérieur soit retardée de quelques années. Je ne crois pas qu'il existe de raisons militaires qui puissent nécessiter si tôt des dépenses imprudentes pour assurer sa construction immédiate.

On invoque la raison que les membres du syndicat sont des hommes éminents dans le commerce. D'accord ; mais en même temps, ce sont des hommes très habiles. Quelques uns d'entre eux, du moins je le pense, ont eu beaucoup d'expérience au delà de la frontière, dans la construction des chemins de fer au moyen de concessions de terres. De fait quelques uns d'entre eux connaissent à fonds l'art

de faire de grandes fortunes en construisant des chemins de fer au moyen de grandes étendues de terres. Mais nous n'avons aucune garantie que ces messieurs, avec toute leur influence commerciale et leurs aptitudes pour les affaires, soient les hommes auxquels nous aurons affaire dans l'avenir, parce que le gouvernement s'engage à les constituer légalement en société par Acte du parlement. Lorsque leur personnalité aura disparu derrière le nom d'une compagnie à fonds social, on les perdra complètement de vue et ils pourront vendre leurs parts à des étrangers ou à des Shylocks qui enlèveront le pain du peuple du Nord-Ouest. Quoiqu'il en soit, ce sont de très dignes gens, qui cherchaient à faire un excellent marché et qui ont très-bien réussi. Ils faut qu'ils aient été bien habiles pour faire un aussi bon marché, même avec un ministre disposé à tout concéder. Ils semblent avoir eu une idée bien nette et bien claire de ce qui était à leur avantage.

Une objection entre plusieurs autres que j'ai contre le contrat, c'est le monopole des terres. Nous avons eu quelque expérience là dessus dans les provinces de l'Ontario, de Québec, de l'Île du Prince Édouard et dans plusieurs autres endroits. J'ai moi-même quelque expérience personnelle là-dessus, et je sais que ce n'est pas du tout satisfaisant pour le colon de bonne foi que d'être obligé d'acheter des terres appartenant aux compagnies de chemin de fer. J'ai soutenu pendant bien des années que les concessions de terres faites à d'autres qu'à de véritables colons étaient une erreur grave, et que l'on pourrait, avec plus de raison, dans des cas exceptionnels, renoncer à ces objections et affecter quelques petites étendues de terres, des terres défrichées, au Manitoba et au Nord-Ouest, à la construction de chemins de fer, dans cette région. Il y a plusieurs années nous avons eu des députations de colons demandant des *homesteads*. Ces colons étaient établis sur les terres des chemins de fer du Minnesota et désiraient avoir des octrois gratuits dans l'Ontario et si nos terres dans la partie nord de l'Ontario eussent été plus avantageuses, il y aurait eu un exode considérable des colons occupant les terres des chemins de fer américains, les quels se seraient fixés dans la province de l'Ontario. J'ai voyagé moi-même dans l'état du Wisconsin et j'ai remarqué les mauvais effets de la concession de terres aux compagnies de chemins de fer. J'ai remarqué un cas où une concession considérable de terres a été accordée pour construire un chemin de colonisation, et où bien des années plus tard, il n'y avait pas encore un seul colon de fixé dans cette région, parce que le chemin était tombé entre les mains d'une compagnie de terres.

Je ne veux blesser personne ni me livrer à des récriminations, mais je dois dire que je crois que le gouvernement actuel a très mal administré les terres du Manitoba et du Nord-Ouest, tant sous le régime actuel que lorsqu'ils étaient autrefois au pouvoir. Nous savons tous les mécontentements qui ont été créés, dès le principe, grâce à l'administration peu judicieuse de ces terres par le gouvernement, et que si ces territoires n'eussent pas été aussi mal administrés alors et depuis, il seraient aujourd'hui habités par une population plus nombreuse que la population actuelle. Il n'y a pas de doute que les conditions du marché avec le syndicat, relatives aux terres seront très mal vues par le peuple. J'ai reçu l'autre jour une lettre d'un monsieur qui exprimait l'espoir que le syndicat ne pourrait pas contrôler les terrains miniers du Nord-Ouest, mais le fait est qu'il n'y a rien qui puisse l'en empêcher ; il peut choisir des sections alternatives de terres, mêmes si ces sections contiennent les meilleures houillères et le meilleur bois de construction de cette région. Il peut prendre assez de terrain pour former six des États de la Nouvelle Angleterre. C'est là une question sérieuse.

Je suis d'opinion que le peuple ne se fait pas une idée exacte de l'immense valeur de 25,000,000 d'acres de bonnes terres. On a beaucoup parlé depuis quelque temps des sentiments du peuple sur cette question. Le fait est que la

population des villes est passablement excitée et que cette excitation se répand avec rapidité dans les districts ruraux. Les gens étaient si accoutumés à entendre parler du chemin de fer du Pacifique qu'ils n'ont pas saisi immédiatement l'importance de la nouvelle phase où il est entré. Nous avons eu les preuves les plus positives sous forme de lettres privées, ainsi que dans les assemblées qui ont eu lieu dans tout le pays, que non-seulement les libéraux, mais un grand nombre de conservateurs sont opposés à ce marché. De tous les conservateurs que je connais à Toronto—car j'ai un grand nombre d'amis en cette Chambre et en dehors de cette Chambre qui sont conservateurs,—je n'en ai trouvé qu'un seul à Toronto,—un certain gérant de banque—qui n'était pas opposé au marché du syndicat. Deux conservateurs de mes amis dénonçaient vigoureusement le discours prononcé par le ministre des Chemins de fer à Toronto. Il y a un contraste frappant entre l'enthousiasme avec laquelle l'honorable député de Durham-Ouest a été reçu à Montréal, et l'accueil qui a été fait au ministre des Chemins de fer. L'honorable député de Niagara (M. Plumb) m'a fait l'honneur, l'autre jour, en mon absence, de dire que l'une de ses assemblées avait tourné contre le député de Muskoka. L'éloge qu'il a fait de mon talent oratoire avait quelque chose de satirique, et mon discours de ce soir justifie un tant soit peu ses remarques à ce sujet. Dans tous les cas, si mon assemblée de Gravenhurst n'a pas été couronnée d'un succès complet ce n'est pas par manque de talent oratoire.

Dans tous les cas je puis cordialement renvoyer le compliment à l'honorable député. Il est vrai qu'il me manque une marchandise dont l'honorable député semble posséder en quantité trop considérable, je veux parler du toupet et de la fatuité. Je me suis trouvé, l'été dernier, dans un collège électoral, non en qualité de missionnaire mais parce que j'ai des amis dans cette localité. C'était quelque temps après l'élection d'Ontario-Nord, et j'entendis les conservateurs se plaindre du dommage que le député de Niagara avait fait à leur cause. Je crois qu'on a même envoyé un télégramme au Club de l'Empire Uni, par quelques jeunes conservateurs du riding, suppliant cette association de rappeler l'honorable député de Niagara.

Quelques messieurs comparent l'expérience et le coût de ce chemin de fer avec celui du Grand-Tronc. Le peuple de ce pays était novice lors de la construction du Grand-Tronc; et ce chemin de fer a coûté trois fois plus qu'il n'aurait dû coûter. Les temps sont changés et la construction des chemins de fer et le prix qu'ils coûtent sont mieux connus.

Je maintiens que nous, les membres de la gauche, nous avons rendu un grand service au pays et que le pays a su apprécier nos efforts. Les honorables messieurs de la droite peuvent parler de factions et de démagogues, mais le peuple ne l'entend pas ainsi. Nous avons le pays avec nous sur cette question, et je plains la grande majorité des honorables députés de la droite qui ont été attirés par leurs chofes dans le guépier où ils se trouvent. Il y a dans la fidélité au parti quelque chose que l'on doit admirer, mais il y a certaines bornes qu'il est dangereux de franchir, et, dans mon humble opinion un très-grand nombre de mes honorables amis de la droite ont reçu l'ordre d'aller trop loin pour leur propre sûreté.

L'honorable député de Lincoln (M. Rykert) a employé la majeure partie de la soirée à citer les extraits qu'il tirait d'une album; et à traiter d'autres questions qui ne s'appliquent pas le moins du monde au sujet que nous traitons. Les détails de ce contrat ont déjà été discutés d'une façon très complète, et je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre en m'étendant longuement sur les résultats désastreux que quelques unes de ses dispositions ne manqueront probablement pas de produire. Je ferai remarquer cependant, que pour le coût du chemin à partir de la baie du Sud jusqu'à la rivière de l'Eturgeon, nous pourrions construire un chemin jusqu'au Sault, et que c'est ce chemin qui devrait être

M. COCKBURN (Muskoka)

appuyé par les députés indépendants des deux côtés de la Chambre, comme il est appuyé par tous les riches négociants du pays.

Une des erreurs commises, à mon avis, par l'administration actuelle, peu de temps après son arrivée au pouvoir, a été d'abandonner l'embranchement de la baie Georgienne, et de décevoir ainsi un grand nombre de colons qui sont allés s'établir dans la région que cet embranchement devait traverser, dans l'espoir qu'il serait construit sous peu. Je vois par un rapport que j'ai demandé l'an dernier que le gouvernement a dû gaspiller \$1 5,000 par sa conduite au sujet de cet embranchement. Le gouvernement pourrait encore réparer le mal qu'il a fait, s'il voulait utiliser le chemin dont une partie est nivelée,

Il y a dans ce contrat, une clause au sujet de laquelle nous devrions avoir une explication dénie avant l'ajournement de la Chambre. Le ministre des Chemins de fer a déclaré que les dix pour cent de profit auxquels la compagnie a droit seront comptés sur les propres déboursés de la compagnie. Pour moi, qui n'ai pas eu l'avantage d'étudier le droit, il me semble que la lettre même de l'Acte veut dire que c'est 10 pour cent sur tout l'argent dépensé sur le chemin, tant par le gouvernement que par la compagnie. De cette façon, la compagnie pouvait bien consentir à ne prendre que 10 pour cent et avoir encore un grand avantage sur les compagnies ordinaires de chemin de fer, qui, d'après l'Acte général, ont droit à 15 pour cent. La première chose que nous apprendrons c'est que le syndicat aura fait de la ville de Saint-Paul la capitale des voies ferrées pour tout le territoire canadien, et que les pauvres misérables canadiens auront été sacrifiés, puisque le gouvernement a essayé de donner leur patrimoine à d'autres. J'ai fait un calcul des recettes des premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg, maintenant en opération et cette partie du chemin, à elle seule va permettre au syndicat d'empocher \$5,000,000. Ce seul exemple suffit à démontrer comment toute cette affaire doit se terminer.

Il vaudrait mieux pour le gouvernement et ses amis, avouer de suite qu'il a fait un très mauvais marché et qu'il désire retirer sa proposition. Il serait parfaitement justifiable de faire un autre essai pour voir s'il ne pourrait pas faire un peu mieux une autre fois. Je crois que s'il voulait essayer un nouveau coup de dés, la chance le favoriserait mieux une autre fois. Je crois qu'il s'est mis lui-même et qu'il a mis ses amis dans une situation très embarrassante. Ce marché établira un despotisme de chemin de fer pour ceux qui à l'avenir habiteront ces régions. Les honorables messieurs doivent savoir parfaitement que le système de la construction des chemins de fer au moyen de concessions de terres a causé beaucoup de difficultés et de misères aux Etats-Unis. Les Américains ne peuvent cependant être taxés de manque de prévoyance; car c'était un essai de leur part; mais nous devrions profiter de leur expérience et éviter les inconvénients que ce système leur a procurés. Nous devrions tenir compte de l'opinion des légistes éminents qui ont étudié les rouages du système américain. Il n'y a pas le moindre doute que si le gouvernement met son projet à exécution, il y aura beaucoup de mécontentement tant parmi les amis que parmi les adversaires de l'administration.

Il est du devoir de l'opposition d'avertir le pays du danger qui le menace. Le peuple se réveille et une grande pression sera exercée sur ses représentants pour les engager à rejeter ce contrat. Les libres habitants du Canada ne permettront pas que leur patrimoine soit gaspillé de cette manière. Avec des terres de choix comme nous en avons dans le Nord-Ouest, il ne devrait pas y avoir de difficulté à se procurer les fonds nécessaires pour construire le chemin de fer. Si cette compagnie construit la section du lac Supérieur, elle n'est pas obligée d'y faire circuler même un convoi mixte une fois par semaine, ni une fois par mois. Le pauvre Canada sera relégué dans l'ombre, et la ville de Saint-Paul sera enrichie au moyen de l'argent canadien,

L'honorable député de Lincoln (M. Rykert) estime que le montant de l'impôt auquel les terres de la compagnie pourraient être assujéties, s'éleverait à \$5,000 ou \$7,000. J'ai vu quelque part que "l'Union Pacific" paie une taxe annuelle de \$250,000. L'honorable monsieur estime qu'il y aura environ 50 stations seulement sur le chemin de fer Pacifique canadien, ce que je crois être une estimation beaucoup trop basse. Le chemin de fer du Nord a 50 stations, bien que sa longueur ne soit pas de 200 milles, et le chemin de fer du Pacifique aura probablement quelques centaines de stations. Quelques unes des autres évaluations de l'honorable monsieur sont également absurdes. Je vais lire un extrait du discours prononcé par le très honorable chef du gouvernement le 5 avril dernier. Ce monsieur a dit :

"On nous dit que 50,000 émigrants arriveront cette année, mais disons 25,000 et ajoutons une augmentation de 5,000 pour l'année suivante, et ainsi de suite, avec une augmentation proportionnelle pour chaque année. Nous aurons alors au bout de dix ans les premiers versements, s'élevant à \$38,593,000, à quoi nous pouvons ajouter la balance des versements formant en tout, à cette date, \$71,805,000. En déduisant de cette somme \$2,400,000 pour frais d'arpentages et de bureaux des terres, nous arrivons à une somme nette de \$69,000,000."

Les honorables messieurs se souviennent jusqu'à quel point les calculs faits par le très honorable monsieur en cette occasion, rappelaient la méthode employée par le capitaine Bobadil pour défaire une armée. Loin d'avoir 25,000 émigrants, établis cette année, je suis informé de source certaine, qu'environ un tiers seulement de ce nombre se sont établis au Manitoba et au Nord-Ouest durant l'année. Le très honorable monsieur se vante d'avoir trouvé une pratique qui doit acheter 64,000 acres de terres au pied des Montagnes Rocheuses. Combien de colons pense-t-il que cela amènera au pays. Pour ce qui est de la centralisation, j'ai la déclaration d'un monsieur dont l'opinion fait autorité sur ce point. Il a voyagé dans plusieurs pays et sous plusieurs climats et connaît parfaitement la nature du sol. Je veux parler de l'honorable député de Perth-Sud (M. Trow).

[L'honorable monsieur lit ensuite un long extrait du discours de M. Trow contenant les statistiques de la division des terres retenues par les propriétaires de terres dans la Grande Bretagne et l'Irlande; et conclut en mettant le gouvernement en garde contre les conséquences qui résulteraient de l'établissement d'un système de centralisation beaucoup plus puissant en ce pays, tel que celui qui sera établi en vertu du contrat maintenant à l'étude.]

M. HACKETT propose l'ajournement du débat.

Le comité se lève et rapporte progrès.

La Chambre reprend sa séance.

M. BLAKE attire l'attention de l'Orateur sur le fait que la motion présentée était "que le comité se lève et rapporte progrès," et que cette motion ne demandait pas que le comité siègeât de nouveau, mais que dans son rapport à l'Orateur, le président, avait falsifié la déclaration en ajoutant les mots "et demande permission de siéger de nouveau" ce qu'il a reconnu en reprenant le fauteuil et en présentant la motion sous cette forme.

M. KIRKPATRICK. Tant que j'ai occupé le fauteuil on cette Chambre ou en comité, je me suis efforcé de traiter les deux partis avec la plus parfaite impartialité, et j'en appelle aux députés des deux côtés de la Chambre pour qu'ils disent si je n'ai pas réussi. C'est la première fois qu'une telle accusation est portée contre moi. Il n'est pas d'usage que les députés complètent la motion. La motion est quelquefois présentée comme suit : "que le comité s'ajourne et quelquefois que la Chambre s'ajourne. Moi, comme président, j'ai toujours rapporté les motions, ce qui est une pure formalité parfaitement convenue d'après les usages parlementaires—telles qu'on a eu l'intention de les présenter, et dans le cas actuel je l'ai complétée comme suit : "Que le comité se lève, rapporte progrès, et demande la permission de siéger de nouveau." Quant à avoir repris mon siège, je n'ai fait que

me retourner en attendant que M. l'Orateur eut fini, et par plaisanterie j'ai fait semblant de présenter la motion au complet. En conséquence, je demande au député de Durham-Ouest de retirer son assertion et de me faire des excuses.

M. BLAKE dit qu'il regrette d'avoir mal interprété la conduite de l'honorable monsieur et qu'il retire son assertion. Il dit : j'ai tout simplement attiré l'attention sur ce que je croyais être une irrégularité, mais après les explications de l'honorable monsieur, j'accepte franchement sa déclaration, y compris ces explications lorsqu'il dit qu'il a repris le fauteuil et qu'il a présenté la motion une seconde fois pour plaisanter. Je me bornerai à suggérer à l'honorable monsieur de prendre un air moins sérieux lorsqu'à l'avenir il se livrera à des plaisanteries de cette nature. Je n'ai pas eu l'intention d'insinuer contre l'honorable monsieur rien qui soit de nature à faire croire qu'il n'est pas un homme d'honneur.

Sir JOHN A. MACDONALD dit qu'après tout il n'y a absolument rien de mal dans toute l'affaire, et que si le comité s'était levé et avait rapporté progrès sans demander la permission de siéger de nouveau, la Chambre n'aurait pas reçu le rapport, mais lui aurait ordonné de reprendre immédiatement sa séance.

La Chambre s'ajourne à 3.30 a. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 11 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément, et subissent leur première lecture.

Bill (No. 17) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes-Rocheuses.—(M. Boulton.)

Bill (No. 18) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest.—(M. Boulton.)

Bill (No. 19) à l'effet de permettre à la compagnie du chemin de fer de colonisation du sud-ouest de Manitoba, de prolonger sa voie ferrée et pour autres amendements à sa charte.—(M. Ryan.) (Marquette.)

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

Sir ALBERT J. SMITH demande le chiffres des recettes brutes et des bénéfices nets du chemin de fer d'embranchement de Pembina, du 1er janvier au 1er décembre, 1880.

Sir CHARLES TUPPER. Entre le 1er janvier et le 1er décembre, 1880, les recettes ont été de \$330,045.36, et les frais d'exploitation, de \$171,035.41, laissant comme profit net, \$159,009.95.

QUESTION DE PROCEDURE.

M. KIRKPATRICK. Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais attirer son attention sur une question de pratique qui a été soulevée avant l'ajournement de la Chambre, ce matin, parce que cette question se rapporte à la pratique de cette Chambre et au devoir que j'ai à remplir comme président du comité général. Un membre

du comité a proposé que le comité se lève et rapporte progrès; cette proposition ayant été acceptée, je vous ai informé que le comité s'était levé, avait fait rapport de progrès et demandait l'autorisation de siéger de nouveau. Le chef de l'opposition m'a rappelé à l'ordre pour avoir fait cette déclaration. Voici le traité de May sur la "pratique parlementaire," dans lequel il est dit :

" Il est de pratique pour les députés qui désirent l'ajournement, de proposer que le "président fasse rapport de progrès," afin de terminer les procédés du jour, cette motion, en comité, étant analogue à celle que l'on fait très-souvent en d'autres temps pour ajourner le débat. Lorsqu'une motion portant "que le président quitte maintenant le fauteuil," est adoptée elle remplace une question; et lorsque l'Orateur reprend le fauteuil, nul rapport n'est fait de la part du comité."

Je crois que cette citation démentre que la pratique à suivre, par un député qui désire simplement ajourner le débat, est de proposer que le comité se lève et rapporte progrès. C'est la motion qui a été faite ce matin, et c'est une telle motion qui, lorsqu'elle est acceptée, entraîne comme corollaire, une demande d'autorisation de siéger de nouveau. Par conséquent, en faisant ce rapport, je suis d'avis que j'étais parfaitement dans l'ordre, et que j'ai agi suivant la pratique parlementaire.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer certaines résolutions proposées, octroyant la somme de vingt-cinq millions de piastres, et affectant vingt-cinq millions d'acres de terre dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par message de Son Excellence le Gouverneur-général, en date du 10 décembre.

M. HACKETT. Je me lève pour faire quelques remarques sur l'importante question devant la Chambre. Comme les représentants des diverses provinces ont déjà parlé sur le sujet, je pense qu'il n'est que juste qu'un député de l'Isle du Prince-Edouard se fasse entendre. Je suis parfaitement d'accord que cette question est une des plus importantes qui ait jamais occupé l'attention de ce Parlement et comme telle mérite d'être parfaitement traitée. Je sens que je ne me rendrais pas justice à moi-même ni à mes électeurs si je m'absténais de donner les raisons qui doivent guider mon vote sur cette question. Les honorables députés de l'opposition prétendent que les propositions, maintenant soumises à la Chambre, donnant à un syndicat pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien \$25,000,000, en argent, et 25,000,000 d'acres de terre, avec le chemin lorsqu'il sera construit, causeront la ruine du pays. Qu'elles n'aient d'égalé dans leurs effets désastreux que la politique nationale. Au contraire, je suis d'opinion que les propositions qui ont été soumises pour la construction de ce chemin de fer sont des plus favorables au Canada. Comme j'ai l'intention de voter en faveur de ces résolutions, je pense que je devrais, en peu de mots, donner mes raisons. L'histoire de cette question est bien connue du peuple de ce pays. Lorsque la Colombie britannique fut admise dans la confédération, l'une des conditions de l'union fut la construction d'un chemin de fer à travers le continent reliant le réseau des chemins du Canada avec les ports du Pacifique. Ceci ne fut pas regardé comme entièrement nécessaire aux intérêts de la Colombie britannique, mais fut considéré nécessaire dans le but d'unir plus étroitement ensemble les différentes parties du Canada et aussi dans le but d'assurer pour toujours les intérêts et la souveraineté de l'Angleterre sur la moitié nord de ce continent. Dès le commencement de cette entreprise on a regardé comme le meilleur plan dans les intérêts du Canada, et dans le but d'éviter des taxes, celui de faire construire le chemin par une compagnie privée, de le subventionner en argent et en terres, et de le faire exploiter comme une entreprise privée. A cette fin, le Parlement, en

M. KIRKPATRICK

1872, mit à la disposition du gouvernement du jour, sous la direction du chef actuel du gouvernement, 50,000,000 d'acres de terre, et \$30,000,000 et l'autorisation d'établir par chartre une compagnie. Cela fut fait. Une compagnie ayant à sa tête un homme d'une haute position financière en Canada reçut une chartre. Ce monsieur se rendit en Angleterre afin de trouver des capitalistes anglais disposés à placer des fonds dans l'entreprise. Après avoir séjourné dans ce pays quelque temps et à la suite d'efforts stériles pour déterminer les capitalistes anglais à s'engager dans la construction de ce chemin, il lui fallut revenir dans ce pays et renoncer à sa chartre. Vers le même temps le gouvernement résigna et une nouvelle administration fut formée par l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie). Ce gouvernement s'efforça autant que possible d'exécuter le plan de son prédécesseur, et cependant, aujourd'hui, nous voyons d'honorables députés qui faisaient partie de ce gouvernement s'opposer à la construction de ce chemin, et leurs émissaires, dans toutes les parties du pays, cherchent à soulever le peuple contre ce projet. La législation du gouvernement, en 1874, pourvoyait à ce que ce chemin fut construit depuis le lac Nipissingue jusqu'au Pacifique. L'honorable député qui a formé ce gouvernement et ses amis dans le parlement, votèrent pour qu'on insérât dans les statuts une loi autorisant le gouvernement à offrir aux capitalistes du monde, un subside en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique, et de plus les autorisant à construire tout ce chemin depuis le lac Nipissingue jusqu'aux ports du Pacifique, y compris plusieurs embranchements. Mais aujourd'hui, nous voyons ces mêmes honorables députés se lever dans cette Chambre et dire que c'est une folle entreprise, que cela ruinerait le pays d'entreprendre des travaux tel qu'on les propose. Ils disent aujourd'hui, qu'on ne devrait construire ni la section du lac Supérieur ou la section de l'est ni la section à travers les Montagnes Rocheuses, et qu'en agissant ainsi, ce serait une dépense inutile de l'argent public. Or par les termes de l'acte de 1874, il était prescrit que des offres seraient faites à une compagnie pour la construction du chemin, que ces offres seraient \$10,000 en argent par mille et 20,000 acres de terre par mille, avec intérêt garanti de 4 pour cent sur obligations émises pour le montant requis. Le gouvernement prépara des cartes du pays et des profils, et après avoir dépensé un gros montant pour des études préliminaires des territoires et demandé des soumissions dans les principaux journaux du monde, il ne reçut aucune offre. Mais abandonna-t-il l'entreprise? Non. Pendant qu'il négociait ainsi avec des capitalistes à l'étranger il avait aussi le pouvoir par le même acte, de construire le chemin de fer du Pacifique comme ouvrage du gouvernement, et nous le voyons en conséquence dépenser de grandes sommes d'argent dans la poursuite de cet ouvrage. Nous le voyons donner des contrats à l'ouest de la Baie du Tonnerre, et à l'est de Selkirk et pour des lignes se terminant à chaque extrémité dans le désert. Nous le voyons construire l'embranchement de Pembina, et envoyer des rails d'acier à la Colombie anglaise, reconnaissant par là l'obligation de construire le chemin dans cette province, et, suivant les termes de la convention Carnarvon, de dépenser \$2,000,000 par année dans la Colombie anglaise. Tel était l'état des affaires en 1878, lorsque le gouvernement actuel arriva au pouvoir. Il découvrit que le dernier gouvernement avait dépensé de fortes sommes d'argent, savoir \$18,000,000, pour le chemin de fer du Pacifique, qu'il s'était engagé dans des contrats considérables, obligeant le gouvernement actuel à dépenser de plus fortes sommes. Celui-ci continua l'entreprise. Il lui fallut exécuter la construction du tronçon intermédiaire du chemin depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Selkirk, et compléter l'embranchement de Pembina et il lui fallut aux termes de la convention Carnarvon, et, pour tenir parole à la Colombie anglaise, commencer le chemin dans cette province.

Telle fut l'action du gouvernement actuel et il suivit la même ligne de conduite, et s'efforça de trouver une compagnie pour construire ce chemin selon la politique déclarée du parlement. Je suis heureux de voir que le gouvernement a réussi. J'ai cordialement supporté le gouvernement en 1879, lorsqu'il demandait 100,000,000 d'acres dans le Nord-Ouest pour construire le chemin de fer du Pacifique. On croyait qu'il n'était que juste de construire le chemin au moyen des terres dans le Nord-Ouest qui obtiendraient de la valeur par suite de sa construction. Le gouvernement a réussi à négocier le contrat renfermé dans ces résolutions devant nous. Ces résolutions projettent de donner au syndicat \$25,000,000 en argent, 25,000,000 d'acres de terres et la partie du chemin construite et en voie de construction. Je considère ce projet bien favorable aux intérêts du Canada. Non-seulement il utilise une grande partie des terres du Nord-Ouest, mais cela nous exemptera de la nécessité et de la dépense de faire fonctionner le chemin après sa construction. Mais les honorables députés de l'opposition disent que cela est contraire aux intérêts du Canada; que cela va augmenter les taxes du pays; que, s'il est ratifié, ce contrat sera ruineux pour le Canada. A quelle conclusion pouvons-nous en arriver par rapport à ce contrat? Comment pouvons-nous dire que c'est un projet bon ou un mauvais. Seulement en le comparant avec les plans précédents pour la construction de ce chemin. Les honorables députés de l'opposition disent que les terres ont maintenant beaucoup augmenté en valeur. Quo disaient-ils autrefois? L'année dernière, les honorables messieurs se levaient et décriaient le pays, disant que les terres n'avaient aucune valeur pratique, et qu'elles n'étaient pas propres à la colonisation, et que si les immigrants voulaient s'y établir, ils devraient avoir leurs terres pour rien. Quand le très honorable monsieur fit son rapport à propos de la valeur de ces terres il l'établit approximativement à \$3.18 l'acre. Mais le chef de l'opposition repoussa cette idée, critiquant l'estimation comme erronée, prétendant que la valeur réelle n'était que de \$2.10 l'acre. Tout est maintenant changé. Cet honorable monsieur accepte l'estimation de l'honorable premier ministre, qu'il qualifiait alors d'erronée et indigne de servir de base à la discussion de cette question. Quels sont les faits? L'opposition dit que ces terres augmentent en valeur; qu'une très grande dépense a été faite dans le Nord-Ouest et que les immigrants sont maintenant attirés vers ce pays, et comme conséquence naturelle, les terres ont plus de valeur qu'auparavant. Je puis bien admettre qu'elles ont éveillé l'attention; mais toutes ces choses étaient des facteurs très importants dans l'augmentation de la valeur l'an dernier les mêmes causes existaient; nous dépensions alors de l'argent largement, des délégués d'Europe étaient alors dans ce pays; cependant les honorables députés de l'opposition persistaient encore à dire que les terres n'avaient aucune valeur quelconque. Il y a eu deux autres projets pour la construction de ce chemin, et nous ne pouvons arriver à une conclusion logique à propos du projet actuel, qu'en le comparant avec les deux premiers. Pour la valeur des terres il y a quelques années on regardait \$1 l'acre comme un prix raisonnable. Je suis prêt à admettre volontiers avec l'opposition qu'elles ont augmenté en valeur. Prenant en considération toutes ces circonstances, je place cette augmentation à cent pour cent et je prendrai cette base pour faire mon estimation quant à ce contrat, fixant la valeur à \$2 par acre. Je suis sincèrement d'opinion qu'elles valent ce chiffre. Que voyons-nous alors? Par le projet Allan, que les honorables messieurs de l'opposition ont dénoncé, alléguant qu'il était tout aussi possible de construire le chemin pour \$10 que par ce projet, la compagnie devait recevoir un subside en argent de \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre valant \$2 l'acre, ou un montant total de \$130,000,000. Nous prendrons ensuite le projet de 1874, qui reçut l'appui et l'approbation des honorables députés de l'opposition, alors sur les bancs du Trésor. Ce projet proposait de donner \$10,000 en argent par mille, pour 2,700 milles; ce qui ferait

\$27,000,000; de plus il donnait 4 pour cent, sur un certain montant des obligations de la compagnie, montant qu'il est bien difficile d'établir. Nous savons qu'une offre de \$7,500 par mille a été faite et acceptée par le dernier gouvernement, laquelle pourrait être considérée comme une offre raisonnable. Mais je suis bien consentant encore de réduire à cent pour cent, et de prendre l'intérêt sur ce montant pendant vingt-cinq ans, ce qui ferait \$10,000,000. Alors nous avons 54,000,000 d'acres de terre, qui valent, disons, \$108,000,000; cela ferait un total de \$145,000,000. Qu'avons-nous par le présent arrangement? Nous avons \$25,000,000, subside en espèces, et 25,000,000 d'acres de terre, plus le chemin de fer maintenant à l'entreprise, formant \$108,000,000, un montant à peu près égal à l'estimation faite par M. Fleming. On verra donc que le présent arrangement est de \$27,000,000 meilleur marché que la proposition que l'ex-gouvernement n'a pu faire accepter. Croyant que c'est là une évaluation raisonnable, et que la terre vaut \$2 l'acre, je maintiens que ce projet est le meilleur qui ait jamais été soumis au parlement, et en conséquence qu'il devrait recevoir l'appui de tous les partis. Quelle est l'autre objection que l'on a faite à ce contrat? Que le type du chemin est bien inférieur. On dit que par ce contrat que le chemin de fer "Union Pacific", tel que construit en premier lieu, est celui qui sera pris pour modèle pour le chemin de fer du Pacifique canadien. Ceci est parfait. Mais quand le chemin de fer de l'"Union Pacific" fut-il en premier lieu construit. D'honorables députés de l'opposition disent, que la jonction fut établie avec le chemin de fer "Central Pacific" en 1869. Je suis d'une opinion contraire, parce que je pense que le chemin de fer "Union Pacific" ne pouvait être regardé comme construit en premier lieu ou complété, que du moment qu'il a été enlevé des mains des entrepreneurs par le gouvernement des Etats-Unis en 1873. Je vois que le syndicat est décidé à accepter ce chemin comme le type, et je crois donc que nous ne pouvons entretenir de crainte que notre chemin ne soit de premier ordre. Une autre garantie de ce que j'affirme c'est qu'il sera construit par le syndicat lui-même et pour son propre bénéfice; et cela ne serait pas de son intérêt de construire un chemin inférieur, vu que l'entretien de milliers de milles absorberait tous les profits. Une autre objection c'est qu'on permettra au syndicat d'importer ses matériaux francs de droits. Je ne vois pas pourquoi cette clause ne serait pas acceptée. Les honorables députés de l'opposition sont devenus bien soudainement les amis de la politique nationale, quand ils disent que cette clause est une inconséquence, alléguant que dans l'intérêt des manufacturiers et des propriétaires de mines de fer il n'est pas juste d'admettre ces articles francs de droits. Nous savons très bien quelle sympathie ces députés ont pour les manufacturiers—tellement que s'ils avaient conservé les rênes du pouvoir il n'y aurait pas une industrie manufacturière dans le pays; et lorsque nous les voyons tout à coup remplis de si bons sentiments pour les manufacturiers nous devons conclure que ces sentiments ne sont pas sincères, et simplement destinés à faire effet. Un autre cri soulevé par les honorables députés de l'opposition, c'est que l'on donne une bien grande étendue de terres à ces entrepreneurs, 25,000,000 d'acres; que le syndicat jouira d'un monopole immense, retenant outre mesure les terres, et qu'il introduira une espèce de tenure seigneuriale. Je n'ai aucune crainte sur le résultat. Nous savons que toute section alterne d'un mille carré, doit être possédée par le gouvernement, de sorte que pendant que le gouvernement jouit de ses terres,—et nous savons qu'il y a 170,000,000 d'acres de terre arable, outre le montant donné aux entrepreneurs, il n'y a pas à craindre que le syndicat vende ces terres trop cher aux émigrants. Mais qu'ont fait les honorables messieurs lorsqu'ils étaient au pouvoir. Ils offrirent 54,000,000 d'acres de terre à une compagnie pour construire ce chemin de fer, dont deux tiers devaient être retenus par le gouvernement, l'autre tiers cédé aux entre-

preneurs. Ces blocs formaient une étendue de vingt mille carrés, bien plus grande qu'aujourd'hui. Comment les honorables messieurs peuvent-ils concilier les promesses faites lorsqu'ils étaient au pouvoir, avec l'octroi de 54,000,000 d'acres de terre à une compagnie—le gouvernement se réservant le contrôle des deux tiers et l'autre tiers devenant la propriété absolue des entrepreneurs. Il n'y a pas de différence en principe dans les deux cas. Dans un cas, les entrepreneurs avaient le contrôle absolu de 18,000,000 d'acres de terre; dans le cas actuel il n'y a que 7,000,000 d'acres de plus qui sont donnés, et cependant les honorables députés déclament contre la tenure seigneuriale et parlent de l'énorme monopole que nous allons créer dans le Nord-Ouest. Comme je l'ai déjà dit, leur conduite est entièrement inconséquente et ils agissent simplement en vue de faire de l'effet. Quelques-uns de ces honorables députés ont aussi prétendu que ce que nous avons vu dans l'Île du Prince-Edouard se reproduirait dans le Nord-Ouest. Je pense connaître quelque chose des affaires de cette île, et je dis que les conditions sont entièrement différentes. Dans le territoire du Nord-Ouest, il y a une vaste étendue de terrains, quelque chose comme 175 ou 200 millions d'acres, en la possession du gouvernement, à part les terres qui doivent être données au syndicat, et il n'y a pas de doute que ceux qui émigreront dans ce pays, s'établiront sur ces terres qui sont d'un accès des plus facile. L'Île du Prince-Edouard, au contraire, est une petite province ayant une quantité limitée de terres. Lorsque les immigrants y arrivèrent, leurs moyens étaient presque épuisés, et comme il n'y avait pas de terre donnée gratuitement, ils furent obligés de prendre les terres à bail, ce qu'ils firent, comme leurs descendants ont fait depuis. C'est de cette façon qu'une espèce de tenure seigneuriale fut établie dans l'Île du Prince-Edouard. L'espace était petit et il n'y avait pas de terres données gratuitement dans la province. Je désire faire une ou deux remarques sur l'effet du contrat dans cette île. Il y a eu beaucoup d'agitation pour combattre la ratification du contrat. Un honorable monsieur, qui occupait une position distinguée dans ce pays—un sénateur fédéral, de cette province—immédiatement après que ces résolutions ont été déposées sur la table, fut tout-à-coup pris d'une manie de susciter une agitation. Avec tout l'enthousiasme d'un fanatique, avec toute l'ardeur enflammée d'un Parnell, il se fit imprimer vif et il publia un manifeste au peuple de l'île. Ce manifeste prit une place distinguée dans toute la presse libérale de l'Île du Prince-Edouard, et l'honorable monsieur s'empressa de quitter Ottawa, et entreprit, avec mon collègue dans cette Chambre, de susciter une agitation. Le langage de ce manifeste n'est pas celui que nous devrions attendre d'un homme d'État ou d'un vrai canadien; au contraire, ce sont les paroles d'un démagogue et d'un fanatique. Je citerai ce qui y est dit à propos du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard :

“ Mais la dette du chemin de fer s'accumulant rapidement au-delà de tous les moyens de l'île pour la soutenir, a forcé votre gouvernement local, deux ans plus tard de demander d'être admis dans la Confédération éloignant ainsi les difficultés de l'heure présente par le sacrifice d'une constitution indépendante dont vous aviez joui depuis cent ans.”

Ici nous voyons un monsieur qui occupe un siège dans le Sénat de son pays, en appeler aux sentiments honnêtes et aux préjugés du peuple de l'île, avant qu'il eut eu lui-même l'occasion de comprendre parfaitement les clauses du contrat, et il essaie de soulever une agitation de nature à devenir dangereuse pour le peuple de la province. Mais c'est cet honorable monsieur qui vint à la tête d'une délégation à Ottawa, pour en appeler au gouvernement du Canada, quand on s'aperçut que la dette de l'île était bien au-delà de ses ressources, c'est lui qui le premier porta une main violente sur la constitution dont nous avions joui pendant 100 ans. Dans un moment insensé, le peuple de l'Île du Prince-Edouard le plaça à la tête de ses affaires, mais fidèle aux instincts de son parti dans la province et dans tout le Canada, il oublia au pouvoir les pro-

M. HACKETT

messes faites lorsqu'il était dans l'opposition. Non-seulement il poursuivit la politique de ses prédécesseurs à l'égard des chemins de fer, mais il ajouta encore à la dette en construisant plus qu'ils n'avaient promis. Après avoir encouru une forte dette, et s'être efforcé de vendre les débentures de l'île sur les marchés monétaires de l'Amérique, il fut forcé de s'en aller de la province secrètement dans la nuit et de demander son admission au Canada. Cet honorable monsieur savait bien que le gouvernement du Canada s'était engagé à construire le chemin de fer lorsque la demande d'entrer dans l'Union fut faite, et l'honorable monsieur lui-même fut heureux d'entrer dans la confédération, car il avait à se débarrasser de son petit chemin de fer. Trois ans avant que l'Île du Prince-Edouard fut admise dans l'Union, le Canada s'était engagé à construire le chemin du Pacifique. Ce ne fut pas le vote d'aucun de ses représentants ici, qui fit tomber cette obligation sur les épaules du peuple de l'île. Mais la délégation de l'île dont ce sénateur faisait partie s'en est elle-même chargée. En prenant \$100,000,000, comme le prix du chemin, et comme la population de l'île est de 100,000 ou un quarantième du Canada, l'obligation retombant sur le peuple de cette province se montait à \$2,500,000. Mais le peuple de l'île perdit confiance dans la délégation de l'honorable monsieur et elle en envoya une autre à Ottawa, qui obtint de bien meilleures conditions. Si les conditions qu'il avait obtenues avaient été ratifiées par le peuple, celui-ci aurait été réduit à la mendicité, mais les conditions nouvelles l'emportaient sur les autres de \$28,000 par an. Quel serait l'effet du contrat actuel sur le peuple de l'Île du Prince-Edouard? Admettant que ce chemin coûte \$100,000,000; nous payons maintenant à peu près \$53,000,000 en argent et un bonus de 25,000,000 d'acres de terre à ce syndicat. La population de l'Île du Prince-Edouard se trouve déchargée de \$1,250,000 par cet arrangement, la moitié de sa responsabilité. Me dira-t-on que ceux qui ont eu à construire leur propres grands chemins, à soutenir leurs écoles, construire leurs ponts et supporter leurs églises, ont intérêt dans les terres du Nord-Ouest au point de s'objecter à ce contrat? Quand je considère que la construction de ce chemin de fer devra ouvrir le grand Nord-Ouest, que la circulation de l'argent provenant de la grande dépense du capital étranger qui sera placé sur ce chemin pendant les dix années à venir, aidera aux intérêts de ce pays et augmentera sa prospérité, je pense que c'est dans les intérêts du Canada que ce contrat qui est le meilleur qui puisse être fait soit ratifié, et j'éprouverai un grand plaisir de voter pour la résolution.

M. FLYNN. Je ne me propose pas de m'imposer pendant longtemps à ce comité, mais je sens que je dois à mes électeurs de donner en peu de mots, les raisons qui me font combattre le contrat maintenant à l'étude. Je regrette qu'on décide d'une résolution, impliquant la dépense de millions de piastres par une courte discussion en cette Chambre, avant qu'il soit permis au peuple de s'enquérir de ses mérites, ou de connaître quelque chose de la nature de l'arrangement. Je regrette aussi qu'un amendement aussi raisonnable que celui qui a été proposé par le chef de l'opposition, ait été repoussé par le vote d'une grande majorité dans cette Chambre. Cet amendement demandait tout simplement que la décision sur cette question si importante fut ajournée pour quelque temps, afin de donner au peuple le temps de l'examiner et de lui donner son opinion. L'honorable ministre des Chemins de fer nous a dit dans son discours d'ouverture que le contrat était le plus favorable qui eût jamais été soumis à cette Chambre. S'il en est ainsi, pourquoi hésiter de donner au peuple le temps de le considérer, et à l'assemblée à Montréal l'autre soir, il a admis que ce n'était que juste que le peuple entendit les explications pour et contre, sur cette grande question avant d'en venir à aucune décision. Pourquoi alors, n'a-t-il pas donné au peuple le temps de la considérer? Il est bien vrai que dans quelques-uns des grands centres,

Montréal, Toronto, London et Halifax, il y a eu des assemblées publiques; mais il y a d'autres parties du Canada également intéressées dans cette question qui auraient eu besoin de temps pour la considérer. Quelques temps avant la réunion du parlement, le public fut mis au fait que \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres seraient donnés pour la construction de cet ouvrage. On a soutenu ici, bien justement, que ce contrat aurait dû être soumis à la considération du peuple avant la réunion du parlement, afin que les représentants du peuple aient eu le temps de consulter leurs électeurs, mais le gouvernement a considéré que ce serait contraire à la dignité du parlement, de soumettre ce contrat au peuple avant l'ouverture des Chambres. Je dis qu'il a blessé cette dignité, ce principe posé, en soumettant une partie même du contrat. Le peuple a été mis au fait d'une certaine partie, tandis que d'autres détails lui ont été soigneusement cachés. Si la prétention du gouvernement est exacte, il aurait dû le tenir dans l'ignorance de tout le contrat, et en en livrant une partie au public il a blessé la dignité du parlement et a enfreint ses privilèges. En rendant publique une partie du contrat, l'intention était bien évidente. C'était de créer l'impression que \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre étaient tout ce qui allait être donné pour la construction du chemin. Cependant, lorsque le contrat a été déposé sur la table de la Chambre, on s'est aperçu qu'il renfermait le double de ce montant d'argent, et qu'il y avait d'autres détails bien sujets à objection. Les honorables députés ministériels ont beaucoup parlé pour la défense de cette politique. Des discours ont été cités qui avaient été faits par d'honorables députés de ce côté-ci de la Chambre sur cette question. Mais le contrat n'a jamais été défendu sur ses mérites. Par exemple, nous n'avons pas à nous enquerir si le plan proposé par l'honorable député de Lambton, en 1874, est meilleur; les honorables députés ministériels nous disent qu'il est pire, mais je soutiens qu'il est infiniment meilleur sous tous rapports. Quand même cela serait, appartient-il aux honorables députés de soutenir que parce que le plan de l'honorable député de Lambton, en 1874, entraînait une plus grande dépense, nous sommes obligés en 1880, de ratifier le contrat, la position du pays étant changée depuis? Je ne me propose pas d'entrer dans les calculs faits à propos de ce contrat. On nous en a beaucoup dit sur ce sujet, et je serais très exposé à répéter tout ce que l'on a déjà dit. Il est évident d'après les calculs faits, que le prix en argent comprenant les études préliminaires une fois finies, et d'après la valeur accordée aux terrains sera de \$108,000,000 à \$158,000,000. D'après le contrat devant la Chambre, le gouvernement consent à livrer à la compagnie une fois construites, les parties suivantes du chemin de fer du Pacifique: la ligne qui va du lac Supérieur à Selkirk, 400 milles valant \$16,000,000, une fois terminé, le chemin d'Emerson à Selkirk, 85 milles qui ont coûté \$1,500,000; 125 milles de Kamloops à Yale, en construction, pour la somme de \$9,169,000. Le gouvernement doit aussi construire 90 milles de Yale à Port Moody, qui sont estimés comme devant coûter \$3,500,000. Ajoutez à cela le coût des études préliminaires de terrains, qui forment un montant d'au-delà de \$3,000,000. Cela porte le montant déjà dépensé, et nécessaire pour terminer les contrats existants à \$33,000,000. A ceci, l'on doit ajouter la subvention en argent de \$25,000,000 qui forme un total en argent de \$58,000,000. Si nous mettons la terre à l'estimation modérée de \$2 l'acre, nous aurons un prix total de \$108,000,000. On a beaucoup parlé de la valeur de la terre. Pour estimer cette valeur, je pense qu'il est juste et raisonnable de prendre l'estimation qu'en a faite le gouvernement. Qu'elle est cette estimation? Il estime à \$5 l'acre la zone du milieu, \$4 la seconde, et \$3 la troisième, soit une moyenne de \$3.18 l'acre. Cela donnerait aux terres, une valeur de \$79,500,000, formant un prix total du chemin par ce contrat de \$137,500,000. Quel est l'exposé fait par l'honorable mi-

nistre des Chemins de fer lui-même? Il a dit que la construction de ce chemin donnerait une valeur énorme aux terres du Nord-Ouest. Il y a un an, en discutant cette question, il a dit que les terres étaient un des principaux articles de son programme relativement à la construction.

Je pense donc que nous sommes dans le juste en plaçant la valeur à \$3.18 l'acre. Maintenant, j'ai compris que l'estimation du prix total de ce chemin faite par le gouvernement avant la soumission de ce contrat, était de \$80,000,000. Prenant les terres \$2 l'acre, nous donnons au syndicat \$28,000,000 de plus pour le chemin qu'il aurait coûté au gouvernement; et en les prenant à \$3.18, nous lui donnons \$57,500,000 de plus. Et que lui donnons-nous en outre? Il devient le maître seul et absolu du chemin et du Nord-Ouest. Tout considérable, tout énorme que devra être le prix en argent et en terre, que devront être les profits du syndicat, il y a d'autres aspects de ce contrat qui sont encore plus sujets à objection. Nous pourrions peut-être jusqu'à un certain point, recouvrer le prix par la vente des terres; mais tous les autres avantages que nous donnons au syndicat sont au-delà de notre contrôle. Par les conditions de cette convention nous lui donnons virtuellement le monopole du commerce du Nord-Ouest pour les 20 ans à venir. Aucune autre compagnie ne peut construire un chemin de fer courant dans une direction sud-est, ou sud-ouest, dans un rayon de 15 milles de la frontière américaine. Tous les emplacements de gares, la voie du chemin et tous les bâtiments devront être exempts de taxes, municipales ou provinciales, pour toujours, et les terres exemptes pendant 20 ans; cependant, tout immigrant qui s'établira dans le pays, augmentera la valeur de la terre par son travail, aura à payer les taxes, dont cette riche corporation est exempte. On espérait que la politique du gouvernement serait d'avancer rapidement la colonisation du Nord-Ouest, d'induire le peuple opprimé en Europe à venir établir leurs foyers dans ce pays. Mais si ce contrat est approuvé, avec cette clause, vous conduisez l'émigrant opprimé de l'Europe vers une tyrannie dans le Nord-Ouest plus cruelle que tout ce qu'il a pu ressentir auparavant. Si ce contrat est sanctionné par la Chambre, une question se présente à l'esprit de tous. "Pourquoi le peuple du Canada aura-t-il acheté le territoire du Nord-Ouest. Dans quel but avons-nous dépensé de grandes sommes d'argent, d'année en année, grossissant notre dette publique afin de développer ce territoire?" Si nous sanctionnons ce contrat, nous créons par là un immense monopole, qui pour longtemps à l'avenir retardera la prospérité du Canada. J'ai dit que le public avait été induit à croire que les \$25,000,000, et les 25,000,000 d'acres étaient tout ce que nous devions donner pour ce chemin de fer. Mais à part les sections que le gouvernement a déjà construites, il doit encore construire 90 milles de Yale au Port Moody. Si l'on désirait que cette grande entreprise fût exécutée par une compagnie pourquoi ne la lui avoir pas toute donnée.

Si l'on a voulu faire entendre que la construction d'un chemin par une compagnie, était afin d'éviter les spéculations et la corruption, pourquoi la construction de ces 90 milles n'a-t-elle pas fait partie du contrat du syndicat. Et, à ce propos, je puis demander pourquoi n'a-t-on pas exigé des soumissions pour cette entreprise? Chaque partie du chemin de fer du Pacifique a été jusqu'à présent construite par concessions publiques—pourquoi l'avoir abandonné dans cette circonstance. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas adopté le mode suivi dans tous les départements publics de demander des soumissions. S'il avait agi ainsi, il aurait été en mesure d'assurer à cette Chambre que le contrat actuel était le meilleur qu'on pût obtenir. L'honorable ministre des Chemins de fer ne peut pas assurer à cette Chambre que cet arrangement est le plus bas et le meilleur que nous puissions obtenir d'une compagnie. Ce contrat, s'il est exécuté n'avancera pas les meilleurs intérêts du Canada. On nous a dit aussi, que cet arrangement enlèvera

au pays toute autre responsabilité. C'est là une grande erreur. Il n'y a rien de final dans cette affaire. Pendant les dix années à venir, la Chambre sera appelée d'année en année à traiter de nouvelles cette question. Entre autres clauses de ce contrat auxquelles l'on peut objecter est celle qui permet au syndicat d'importer des rails ou autres matériaux francs de droits. Je me demande si c'est bien là faire triompher la politique nationale? Est-ce là la protection de l'industrie nationale qui a été promise si on accorde au syndicat le droit d'importer ainsi tout le matériel dont il a besoin, franc de droit? On nous a dit que chaque industrie dans le pays devait être protégée, qu'aucun gouvernement n'était digne de la confiance de cette Chambre s'il ne protégeait ou n'encourageait nos industries nationales, en souffrance. Je me rappelle le discours fait par l'honorable ministre des Finances à cette occasion à propos de l'industrie du fer, ainsi que je le trouve à la page 421 du *Hansard*, il dit :

« La classe suivante d'articles est celle des métaux. Le premier item est le fer en gueuse. Dans cette matière, le gouvernement avait à tenir compte de l'importante industrie du fer au Canada. Il est bien vrai qu'on trouve dans la Nouvelle-Ecosse de très vastes dépôts de fer, à côté d'immenses bassins de houille qui sont inépuisables, et nul doute que cette industrie est très importante pour la province; mais elle n'est pas restreinte à la Nouvelle-Ecosse. Nous voyons en consultant les rapports des explorations géologiques et ceux des officiers qui ont été chargés de faire des recherches sur l'étendue de nos dépôts de fer, qu'il en existe de considérables dans chaque province de la Confédération. L'ouest nous a fourni des échantillons du fer le plus riche fabriqué par l'application du pétrole, procédé qui promet d'enlever quelques-unes des difficultés qu'on éprouvait auparavant à produire du bon fer, car il enlève le phosphore et le soufre qui étaient à ce métal presque toute sa valeur. Dans ce cas, si nous donnons un certain encouragement à sa fabrication ou à sa production nous pouvons nous attendre à voir cette industrie se développer, de la Nouvelle-Ecosse, de la vallée de l'Ontario, des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick dans toutes les parties du Canada et produire les résultats les plus avantageux. En Angleterre, en France, dans tous les pays enfin, qui sont parvenus à une certaine grandeur commerciale, l'exploitation du fer constitue l'une des industries les plus importantes. Aux Etats-Unis, cette industrie commande à toutes les autres. Il est vrai que nous ne lui avons pas donné de bien grands développements. Aujourd'hui, il y a un établissement en opération dans la Nouvelle-Ecosse, mais il ne peut produire qu'un quart de la consommation actuelle; et, cependant rien ne devrait nous empêcher de faire face à la demande du commerce. »

Voilà ce que disait l'honorable ministre des Finances à propos de cette grande industrie en 1879. Peu de temps après, l'honorable ministre des Chemins de fer en parlant du tarif fit allusion à l'industrie du fer, et je ferai quelques extraits de son discours en cette circonstance, il disait :

« Parlons maintenant de l'industrie du fer. Quiconque connaît notre pays, sait que la Providence nous a donné, non-seulement de magnifiques mines de fer, mais des mines de charbon inépuisables et de la meilleure qualité, situées tout près de nos gisements de fer. Du moment où l'on s'occupa d'établir cette industrie, grâce au capital anglais et canadien, du moment que les Américains s'aperçurent que le fer américain allait être exclu de notre marché, ils envoyèrent leurs agents ici pour connaître le prix auquel le fer pouvait être acheté. Ils tinrent le langage suivant : « Nous pouvons vous fournir du fer de qualité égale et à meilleur marché que vous ne pouvez acheter ailleurs. » C'est un fait bien connu que des agents américains se rendirent ici, et déclarèrent que, quelque serait le prix du fer au Canada, ils le fourniraient à dix pour cent à meilleur marché. Cette offre n'était pas inspirée par une disposition charitable ou par le désir de favoriser la prospérité du Canada, mais le désir d'ancrer nos industries et de s'enrichir de leurs ruines. Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que les membres du gouvernement se soient dit : Il est nécessaire, non pas que nous adoptions une politique hostile contre nos voisins mais que nous leur décernions un compliment, en déclarant que leur politique est si juste et si sage que nous sommes disposés à la suivre. »

L'honorable ministre des Travaux publics a dit encore :

« L'honorable député de Huron Centre s'est objecté à ce que l'industrie du fer soit encouragée de la manière proposée. L'honorable monsieur s'objecte à ce que l'industrie du charbon soit encouragée de la même manière. Ne sait-il pas que l'histoire du monde démontre que chaque pays qui possède du charbon et du fer s'est élevé en grandeur justement en proportion du développement de ces industries? Je sais qu'en Angleterre et en Belgique où le charbon et le fer abondent, le progrès de ces pays est indiqué comme par un baromètre, et ils ont grandi justement en proportion de l'exploitation du charbon et du développement des mines de fer. »

Voilà les expressions de l'honorable ministre des Finances et de l'honorable ministre des Chemins de fer, dans l'occasion dont j'ai parlé, en 1879. De plus, il y a encore une autre expression d'opinion sur ce sujet. Une lettre parut dans le *Standard* de Pictou, journal publié dans le

comté que représente l'honorable ministre de la Justice, considérant le développement futur de l'industrie du fer dans ce comté, en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien, l'auteur croit que les mines de fer de Pictou pourront fournir les rails et autres matériaux pour la construction de cette entreprise. Après que cette lettre eut été publiée il parut un article dans le *Mail*, commentant la lettre parue dans le *Standard* de Pictou. Voici l'article du *Mail* :—

« Un écrivain dans le *Standard* de Pictou (N. E.) attire l'attention sur les avantages qu'offre cette localité à l'industrie du fer. La qualité des différents minerais, la proximité du charbon et de la chaux, et les facilités de transport, font beaucoup espérer des opérations minières et manufacturières dans Hopewell et les environs, à quelques milles de Pictou, où l'écrivain pense que l'on pourrait faire surgir un Carron, et un Merthyr Tydvil. Les facilités de chargement augmentent tous les jours, et l'on ne peut trouver de havre plus avantageux que celui de Pictou. En face de ce fait que les rails d'acier sont beaucoup importés dans les Etats-Unis, justement parce que la demande est plus forte que l'approvisionnement, et vu les grands besoins du chemin de fer du Pacifique canadien, on prétend qu'on ne devrait pas perdre de vue les moyens de la région de fer de Pictou pour fournir à la demande. Un déboursé de deux millions dans la manufacture nationale des rails demandés pour le Pacifique canadien sauverait éventuellement cinq millions. On devrait faire des représentations au syndicat canadien sur la condition du fer de la Nouvelle Ecosse, et lui demander d'en faire l'examen en vue de l'exploitation. »

Je voudrais maintenant savoir de cette Chambre si l'honorable ministre des Finances et le ministre des Travaux publics ont rempli leurs promesses, de protéger et encourager l'industrie du fer de ce pays. Les espérances qu'on faisait naître à cette époque, qu'ils encourageraient et protégeraient toutes les industries nationales en souffrance, ont été détruites par l'arrangement actuel. Maintenant, que trouvons-nous dans ce contrat? Les amis de la politique nationale portant un coup à cette grande industrie, et anéantissant les espérances du peuple de cette section qui y est intéressée, et qui avait appris à regarder la construction de ce chemin de fer comme un grand bienfait pour les mines. Nous trouvons dans la charte du chemin de fer américain « Union Pacific » qu'il y avait une clause spéciale que les matériaux servant à construire cet ouvrage seraient manufacturés dans le pays, établissant ainsi la protection dans son intégrité; mais nous avons ici les puissants défenseurs de la protection qui l'abandonnent dans ce cas particulier. Je ne me pose pas ici en défenseur des monopoles ou de la protection, étant libre-échangiste dans le sens le plus complet.

Je pense que le peuple de ce pays devrait avoir le droit d'acheter le meilleur marché et de vendre le plus cher possible, et que la politique de tout gouvernement comme le nôtre devrait être de réduire le plus possible les dépenses de la vie, afin que nous puissions faire une comparaison favorable avec d'autres pays nouveaux, dans nos efforts pour attirer l'immigration. Mais quoique libre-échangiste, si nous sommes pour avoir une politique nationale et le Canada pour les Canadiens, pourquoi l'industrie du fer de Londonderry et de Pictou ne serait-elle pas encouragée? C'est dans l'intérêt des sections que je trouve injuste de fausser la politique nationale. L'honorable ministre des Chemins de fer, parlant à propos de cette question de la remise des droits sur les matériaux qui devront être importés pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, a fait allusion dans les termes les plus chaleureux à l'opération de la politique nationale. Je sais que toute longue discussion sur ce sujet à présent, ne serait pas pertinente, mais comme l'honorable ministre a lui-même fait revenir le sujet, j'espère qu'on me pardonnera si pour quelques moments je m'attache à cette partie de son discours.

Il nous a dit que sous l'habile administration de l'honorable ministre des Finances, le pays était devenu florissant et prospère. J'aimerais à dire cela de la Nouvelle-Ecosse. Je puis affirmer aux honorables députés que si je le pouvais je le ferais avec le plus grand plaisir. Rien ne me donnerait plus de satisfaction; mais au contraire une industrie importante, dont l'importance et la

valeur pour le pays, sont bien connues de l'honorable ministre, je veux dire l'industrie des pêcheries, n'a jamais été dans une condition plus languissante et plus décourageante que depuis les deux dernières années, particulièrement la dernière, non-seulement la pêche a diminué depuis des années, mais les prix sont bien plus faibles que pendant les dernières quinze années. Pendant ce temps-là, les pêcheurs ont ressenti les effets du tarif en payant un prix plus élevé pour tout ce qu'ils employaient ou consommaient. On nous a dit aussi, dans le même discours, que le ministre des Finances avait changé un déficit en un surplus. Si tel est le cas, il n'appert pas des comptes publics, qu'il ait un surplus cette année. Mais si c'est vrai, par quel moyen a-t-il été réalisé ? En imposant de droits sur les objets de première nécessité, le charbon et les farines, taxes qui sont injustes parce qu'elles ne pèsent que sur une partie du pays, le droit sur le charbon étant de 60 centins pour le consommateur à Ontario, et sur la farine 50 centins et la viande 40 centins pour les consommateurs dans les provinces maritimes. Je pense qu'à l'ouest de Montréal, on transporte bien peu de charbon de la Nouvelle-Ecosse, si toutefois on en transporte, abondamment de cette manière Ontario. Ainsi la population d'Ontario a eu à payer cette taxe pour le bénéfice des propriétaires de charbon de la Nouvelle-Ecosse, tandis que nous payons ces droits sur les farines sans que l'ouest bénéficie le moindrement. Mais supposons que les propriétaires de charbon bénéficient par ce droit, qui sont-ils ? Quelques riches capitalistes à Halifax, New-York, en Angleterre et ailleurs. Est-ce que la grande masse de la population d'Ontario, 1,600,000, doit être taxée pour le bénéfice de ces quelques riches capitalistes. Et d'un autre côté devrions-nous, dans les provinces maritimes, population de 800,000, payer ces droits sur les diverses farines à l'avantage de quelques meuniers dans Ontario. Supposons qu'il en soit ainsi, mais ces droits ne bénéficient pas au peuple d'aucune province, de sorte que si les honorables messieurs du gouvernement peuvent se vanter d'un surplus, c'est par ces injustes exactions. Nous n'avons que les rapports du 1879. Je trouve les importations du charbon américain en Canada, anthracite 469,532 tonnes ; bitumieux, 493,836 tonnes, en tout 963,368 tonnes. Le droit de 50 centins payé par le peuple d'Ontario et des autres provinces serait de \$481,684. La farine importée dans les provinces maritimes a été de 315,044 barils, qui, avec un droit de 50 centins par baril a réalisé \$157,000 ; farine de blé importée 241,488 barils ; droit, \$88,595, total, \$245,667, qui, avec l'addition de la taxe sur le charbon, fait un total de \$727,351. Si nous ajoutons 10 centins la tonne pour la taxe imposée sur le charbon à la dernière session, cela donnera un montant additionnel de \$96,336, ou un total de \$823,587.

Mais j'ai raison de croire que les importations de charbon dans ce pays, de fleur et de farine dans les provinces du bas, ont beaucoup excédé celles de l'année fiscale de 1879. C'est pourquoi, si j'avais les rapports du commerce de cette année, je pourrais montrer que le total de ces droits pour l'année dernière aurait été de \$1,000,000. Ces taxes sont injustes, je le répète, parce qu'elles retombent sur une seule partie du pays. Aucun système de taxation ne pourrait être plus injuste. La population d'Ontario, paie presque toute la taxe sur le charbon, sans bénéficier de celle imposée sur la farine de maïs et la fleur, et le peuple des provinces maritimes paie ses droits sans bénéficier de la taxe sur le charbon. Si vous imposez 75 centins par baril sur la farine de maïs, la population de ces provinces, n'aura tout simplement qu'à l'importer et payer le droit, et c'est pourquoi je dis que la taxe sur le charbon et sur la fleur, sont des taxes sur une partie seule du pays, et injustifiables ; et il ne serait pas étonnant qu'un ministre des Finances pût se vanter d'un surplus après avoir imposé sa taxe de cette manière. Le ministre des Finances du dernier gouvernement aurait bien pu faire la même chose s'il eût voulu imposer au peuple une taxe à la fois aussi lourde et injustifiable.

A propos du contrat qui est devant cette Chambre, je dois dire que, comme habitant de la Nouvelle-Ecosse, je désire voir une politique qui encourage l'immigration dans le Nord-Ouest, et favorise son agrandissement et son développement. Et je désire voir une telle politique afin que notre part du fardeau que la construction du chemin de fer impose sur le pays soit allégée. C'est ma croyance que le fardeau ne peut être allégé que par la colouisation rapide du Nord-Ouest. Le peuple de la Nouvelle-Ecosse croyait, dans le temps, que le gouvernement faisait un engagement pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien en dix ans, qu'au moins la moitié d'un siècle s'écoulerait avant que cette entreprise fût terminée. Les Etats-Unis avait une population de quarante millions avant d'entreprendre la construction de leur chemin de fer transcontinental, ils attendirent jusqu'à ce que les circonstances du pays pussent permettre sa construction, jusqu'à ce qu'enfin, en effet, il devint une nécessité commerciale et nationale. Mais nous, avec une population d'à peine quatre millions d'habitants, nous avons entrepris la construction de cette œuvre gigantesque quelques années après la confédération. Je pense qu'il aurait été préférable si nous avions porté notre attention, pendant certain temps, à développer les ressources des plus anciennes provinces. Cela aurait été une charge suffisante pour nos forces, cela aurait augmenté notre dette nationale assez rapidement, sans encore y ajouter la construction de ce chemin. On nous a dit et je pense que cela est exact, que notre dette a plus que doublé dans dix ans, qu'elle est actuellement d'à peu près \$160,000,000, et l'honorable ministre des Finances nous a dit que plus de \$9,000,000, avaient été ajoutés à notre dette depuis l'année dernière.

La population des provinces maritimes trouve que de grandes sommes d'argent ont été dépensées dans le Nord-Ouest, tandis que nous trouvons combien il est difficile de se procurer la plus petite somme pour promouvoir l'industrie et faciliter le commerce de nos provinces. Dans les dix années écoulées depuis l'achat du Nord-Ouest, nous avons dépensé plus de \$15,000,000 dans ce pays, en comprenant l'argent payé pour son achat, ou en déduisant ce montant \$13,500,000. Si nous prenons les \$22,000,000 qui ont été dépensés sur le chemin de fer du Pacifique canadien, comprenant les études préliminaires, la dépense totale jusqu'à cette époque se monte à \$37,000,000. Je demande s'il n'est pas raisonnable que le peuple de ce pays en général, et les provinces maritimes en particulier, ne se sentent pas alarmés de l'augmentation de notre dette de ce côté et de nos obligations pour la construction de ce chemin. Quelle proportion les provinces maritimes ont-elles à payer ? La population de la Nouvelle-Ecosse avant le dernier recensement était de 387,000 et sa part serait de \$6,500,000. Celle du Nouveau-Brunswick avec une population de 286,000 serait de \$5,000,000, et la part de l'Île du Prince-Edouard avec une population de 94,000 plus de \$2,000,000, soit un total dans les provinces maritimes de \$13,500,000. Ayant autant à payer pour le bénéfice du peuple du Nord-Ouest, il n'est pas étonnant que les provinces maritimes demandent ce qu'on a fait pour elles depuis la confédération. Voilà près de quatorze ans déjà que la confédération a été établie, et depuis cette époque, on a tout simplement prolongé un chemin de fer de dix milles dans la direction est de Pictou jusqu'au détroit du Canso. L'île du Cap-Breton avec ses richesses minérales et ses pêcheries inépuisables, n'a pas encore un mille de chemin de fer. Avant que j'eusse l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, il avait été question en parlement de faire de Louisbourg le terminus atlantique de ce chemin de fer transcontinental, et en 1874 une motion fut présentée par le lieutenant-gouverneur de la province de Québec (M. Robitaille) demandant la nomination d'un comité spécial dont j'étais un des membres, pour s'enquérir de la route la plus courte pour l'Europe. Rapports et preuves furent très volumineux et

ne furent pas imprimés, mais on me permettra de lire les extraits suivants de ce rapport :

" Le comité spécial nommé pour s'enquérir de la route la plus courte et la plus directe pour le transport des malles et des passagers entre le Canada et l'Europe. La possibilité de la navigation dans le golfe Saint-Laurent durant la saison d'hiver, et de trouver sur les rives du pays un havre abordable en hiver et en été, qui devra servir de terminus à la route la plus courte, demande permission de faire rapport.

" 1er. Qu'il n'y a que trois havres possédant les qualités nécessaires pour les recommander à votre honorable Chambre, savoir: Halifax, Louisbourg et Paspébiac.

" 2e. Que d'après la preuve de votre comité, il a été démontré que Louisbourg est un havre de première classe, avant l'avantage géographique d'être le port accessible le plus proche d'Europe. Il est 230 milles plus rapproché d'Europe que Paspébiac et 196 milles qu'Halifax par la route directe. Il est bon aussi d'observer que les abords de Louisbourg sont très faciles et que le mouillage est bon dans la partie nord-est du havre qui est entièrement à l'abri des vents et que le port peut recevoir des navires de plus fort tirant d'eau."

Un chemin de 90 milles, du détroit de Canso nous conduirait à Louisbourg. Si cette partie du chemin était construite cela nous amènerait à 230 milles plus près d'Europe que par Paspébiac, et 196 que par Halifax, par la route directe. Cette partie du pays a bien le droit de réclamer, que pendant que nous dépensons des millions de piastres dans les Montagnes Rocheuses, elle soit dotée de ces 90 milles de chemin qui ouvriraient et développeraient une des plus belles et des plus riches parties du pays, l'île du Cap-Breton. Nous avons dans le lac du Bras d'Or une pêcherie magnifique, mais faute de pouvoir apporter le poisson au marché, le peuple est obligé de rester inoccupé durant l'hiver; tandis que si nous avions un chemin de fer allant à Louisbourg, toute la section du pays leur serait ouverte.

Ce n'est pas surprenant que la population de l'est de la Nouvelle-Ecosse soit opposée à la construction du chemin de fer d'après les termes du contrat. Nous savons que ce chemin doit être construit. Malheureusement, c'est une partie des conditions avec la Colombie anglaise, mais nous sommes seulement tenus de le construire de manière à ce que cela n'augmente pas le fardeau de nos taxes. Le parlement a solennellement assuré au peuple, par trois différentes fois, que sa construction n'augmenterait pas nos taxes. Nous pensons que la section ouest devrait être retardée pendant quelques années, qu'un chemin à travers les prairies donnera aux colons toutes les facilités dont ils ont besoin pour apporter leur produit au marché. Avant cette opinion du contrat, contrat que je crois rempli d'objections, qui, s'il est ratifié, devra retarder l'agrandissement et la prospérité du pays, qui augmentera le fardeau de la taxe, et pèsera lourdement sur tous, spécialement sur la population des provinces maritimes, qui a peu à gagner par la construction du chemin de fer du Pacifique, soit à présent ou dans un avenir éloigné, je crois de mon devoir de m'y opposer. On nous a dit au temps de la Confédération, qu'aussitôt cela accompli, nos principales villes deviendraient les Manchester et les Birmingham du pays, qu'un flot de prospérité se répandrait dans ces provinces. Mais je regrette de dire que le brillant avenir prédit par les défenseurs de la Confédération ne s'est jamais réalisé. C'est le contraire qui est arrivé aujourd'hui, notre position actuelle fait naître le mécontentement dans les provinces maritimes. La Nouvelle-Ecosse est opposée à tout système de construction de chemin de fer du Pacifique canadien, qui augmentera le fardeau des taxes, ou construira un chemin plus vite que les ressources du pays le permettent. Si le peuple de cette province avait le temps d'examiner ce contrat il recevrait sa désapprobation presque unanime.

Connaissant cela, je sens qu'il est de mon devoir d'enregistrer mon vote contre cette mesure qui, si elle est adoptée, sera remplie de conséquences désastreuses pour le progrès et la prospérité futurs du pays.

M. PATTERSON (Brant). Sir Charles Tupper, agissant comme représentant de Sa Majesté la Reine, au nom de la

M. FLYNN

Confédération du Canada, a conclu un traité avec certains capitalistes, pour la construction d'une partie du chemin de fer du Pacifique. Il a déposé ce contrat sur le bureau de la Chambre, il a demandé au Parlement canadien de l'examiner, de donner son opinion sur ses mérites et de lui accorder dans le cas où il mériterait approbation, l'autorité d'un acte du Parlement. En exposant ce contrat à la Chambre il a fait un discours d'une longueur considérable, contenant des arguments énergiques; c'est là du moins l'opinion que j'entretiens sur les paroles qu'il a prononcées à cette occasion. Dans mon humble opinion il a développé tous les arguments qu'il était possible d'invoquer en faveur du contrat.

Il a signalé toutes les objections qui pouvaient être soulevées relativement à ses différentes clauses, faisant usage de sophismes ingénieux afin de le présenter sous son meilleur jour. J'ai écouté le discours, j'ai pris connaissance du contrat. Je crois qu'il est du devoir de tout membre du parlement, lorsqu'une question de cette importance est soumise de l'étudier avec soin et de l'examiner avec impartialité, avec un esprit dégagé de tout préjugé de caste, comme nous l'a recommandé l'honorable ministre des Chemins de fer. C'est ce que je me suis efforcé de faire en ma qualité de membre indépendant du Parlement, élu par le peuple pour répondre à ces vœux et à ses aspirations.

Je ne dois pas dissimuler que je suis animé d'un esprit de parti aussi fort que celui qui fait agir quelques-uns de mes collègues. Je n'oserais blâmer trop sévèrement ceux d'entre nous qui, oubliant l'exhortation de l'honorable ministre, traitent la question à un point de vue de parti. Me souvenant de ma propre faiblesse, de mon vif attachement pour un parti que je regarde comme étant le seul dans le vrai, je considère avec des sentiments de charité la ligne de conduite suivie par certains représentants de la gauche qui se sont laissés entraîner par l'exemple de quelques-uns de leurs adversaires à commettre différents abus, tout en croyant de bonne foi discuter le contrat.

M'étant imposé le devoir d'expliquer à cette Chambre pourquoi je suis opposé au contrat, je dois lui présenter des raisons suffisamment fortes pour lui exposer comment j'en suis arrivé à mes conclusions, et dans le but de constater les mérites de cette charte, de développer les raisons qui déterminent la ligne de conduite que j'ai adoptée, je crois inutile d'entamer une discussion de partisan ou de dire des choses qui peuvent être considérées comme mordantes ou pouvant se ressentir de sentiments d'aigreur ou de rudesse.

Je ne puis admettre que honorable monsieur m'aide on rien à saisir les mérites du projet, en abusant des instants de la Chambre pour me dire que l'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake), et l'honorable représentant de Huron-Centre, (M. Cartwright), sont deux démagogues trop entachés d'aristocratie. Qu'ils soient ou non aristocrates, telle n'est pas la question dont la Chambre doit s'occuper. Il m'est difficile de saisir l'à propos de cette sortie et de comprendre en quoi elle nous aidera à décider des mérites du contrat qui nous est soumis. Il m'est impossible de comprendre également comment des membres de cette Chambre peuvent citer les noms de certaines personnes qui autrefois ont été diffamés par le *Globe*. Je ne crois pas que la chose puisse influer davantage sur la question que beaucoup de faits étrangers qu'on a fait intervenir et sur lesquels, pour mon compte personnel, je ne me propose pas d'insister. Je considère que la question qui nous est soumise est d'une importance telle que, devant elle, doivent s'effacer toutes les considérations de parti et quoique indigné par l'injustice de ce contrat, j'essaierai de mettre un frein à ma langue, d'enchaîner ma pensée, afin que mon discours, qu'il porte ou non la conviction dans l'esprit des honorables messieurs appartenant au parti opposé, ne puisse être considéré comme déviant du but que je me suis proposé, c'est-à-dire de traiter la question à un point de vue essentiellement patriotique.

Lorsque le ministre des Chemins de fer a présenté ce contrat, il avait certainement le droit de demander qu'il soit considéré sur ses mérites par les deux fractions de la Chambre.

Les membres de cette assemblée auxquels est confiée la charge de l'administration de ce pays, qui promet de devenir une contrée florissante, sont dignes de recevoir tout l'appui qu'il est possible à cette Chambre de leur accorder, et je veux qu'il soit bien compris que je parle du fond du cœur en disant que si ce contrat avait été ce que me portait à croire la jactance que les ministres se sont permise dans les assemblées publiques, j'aurais été heureux d'y donner mon appui sincère.

M. PLATT. Attention ! Attention !

M. PATERSON. Je vois que l'honorable représentant de Toronto-Est acceptera difficilement cette affirmation de ma part. Je suis heureux de constater que, quoiqu'il advienne, l'honorable représentant prend assez les intérêts de ses électeurs pour écouter, et je puis lui affirmer que, lors même que je ne pourrais le convaincre, je m'efforcerais de lui présenter la vérité.

Pourquoi croirait-il que je suis hostile au contrat ? Est-ce parce que le ministère en a caché les conditions en refusant d'admettre le peuple dans ses confidences ? Est-ce parce qu'il a voulu le faire adopter frauduleusement par la Chambre en réprimant l'opinion populaire qui y aurait été hostile, comme ne l'ignore pas l'honorable représentant de Toronto-Est ? Est-ce parce que cette question qui affecte les intérêts les plus chers de notre population et qui accorde à une compagnie non seulement des millions mais encore des quantités de terres considérables, représentant le patrimoine du pays, a été tenue strictement sous le sceau du secret par le ministère qui a convoqué ici le Parlement à l'époque la plus mal choisie de l'année pour lui faire entendre que, dans huit ou dix jours, il devait se prononcer sur ce contrat, sinon les députés ne pourraient passer les fêtes au sein de leur famille ? Est-ce parce que nous avons demandé, sans obtenir de réponse favorable, des documents qui nous auraient permis de nous former une opinion sur la question ?

Le public n'a pas été sans s'apercevoir qu'on voulait soustraire cette question à son jugement, et rien n'est plus susceptible de rendre ce contrat suspect que le fait de déclarer au peuple qu'il ne devrait pas être consulté sur une question affectant aussi directement ses intérêts, ou encore que les paroles du premier ministre établissant qu'on ne pouvait trouver un tribunal plus incompetent que l'opinion publique pour décider cette grave question. Telles sont les opinions émises par les honorables députés de la droite.

Le mode d'arguments adopté dans le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer qui, comme je l'ai déjà dit, présentait des nuances variables, était le suivant : ayant parlé cinq heures, il a employé les trois-quarts de ce temps à citer des extraits des discours des honorables représentants de Lambton (M. Mackenzie) et de Durham-Ouest (M. Blake), à établir une comparaison entre les propositions, — c'est là l'expression dont il s'est servi, — qui avaient été faites antérieurement pour la construction de cette entreprise et celles actuellement soumises à la Chambre. Il en est arrivé à cette conclusion. Il a pensé qu'en soumettant ses propres chiffres le contrat qu'il présentait à la Chambre devait être le plus avantageux. Mais un manipulateur de chiffres, possédant l'habileté de l'honorable ministre, peut présenter les choses sous un jour bien étrange. Je me propose d'accepter les chiffres de l'honorable monsieur mais de les exposer d'une façon quelque peu différente, et de demander à la Chambre si je suis oui ou non dans le vrai en les disposant ainsi. Si cette offre est acceptée, je me propose de démontrer combien est différent de celui de l'honorable ministre des chemins de fer le résultat auquel j'arriverai.

Je crois inutile de parler longuement du contrat Allan. C'est la première convention qui ait été faite pour l'exécution de cette entreprise. Personne de nous, bien

entendu, n'ignore quelles en étaient les conditions, ni que pas un capitaliste n'a fait des offres qui aient abouti à un résultat. Nous arrivons donc au deuxième contrat et le ministre des Chemins de fer lui-même ne veut pas établir de comparaison, quoiqu'il compte là-dessus pour convaincre ses partisans, en cette Chambre, et leur faire avaler le contrat actuel, en leur représentant que l'offre qu'il présente actuellement à la Chambre est préférable au second contrat, ainsi qu'il veut bien l'appeler, quoiqu'il n'y ait jamais eu de contrat, plus avantageuse que les conditions auxquelles un contrat aurait pu être conclu en vertu de la loi de 1874, adoptée sous le gouvernement de M. Mackenzie. Nous n'avons donc nullement à considérer si ce contrat est préférable ou plus désavantageux. Les honorables ministres se réfugient dans un paradis imaginaire, s'ils croient pousser la population de ce pays à adopter semblable manière de voir sur cette question. La population de ce pays a-t-elle à s'inquiéter de la loi présentée par M. Mackenzie et en vertu de laquelle aucune proposition n'a été faite, comme l'admet l'honorable monsieur. Nous étudions un contrat qui a été fait *bona fide*, qui se trouve actuellement sur le bureau de la Chambre et qui n'attend que sa sanction pour avoir force de loi.

La population de ce pays et ses représentants dans cette Chambre ne sont pas assez aveugles pour se laisser abuser comme voudraient le faire les honorables députés de la droite. Lors même que les conditions de l'acte Mackenzie auraient donné au ministère d'alors le pouvoir d'accorder aux entrepreneurs des sommes d'argent considérables, pour l'exécution de l'entreprise, il ne s'en suivrait pas nécessairement que les conditions de ce contrat aient été moins avantageuses que celles de celui qui nous occupe.

Un député fait insulte à la population intelligente de ce pays en se levant en Chambre pour déclarer que parce qu'un contrat peut être exécuté aujourd'hui pour une somme moindre qu'en 1874, il constitue nécessairement une loi plus avantageuse. Quelle réponse ferait un homme intelligent à cette allégation ? Il demandera quelles étaient les conditions du contrat en 1874 et quelles sont celles de 1880. Vous lui répondrez qu'en 1874 le pays était à l'état sauvage, inconnu et inexploré, qu'il n'y avait pas un pied de chemin de fer pour le relier au reste de la Confédération, ni de chemin de fer en voie d'exécution ; qu'il était privé de tout moyen de communication avec le reste du monde ; que quelques colons métis étaient dispersés çà et là au milieu desquels pouvaient se trouver quelques blancs ayant réussi à se frayer un chemin jusqu'aux plaines ; que les terres n'avaient pas de valeur, ou du moins une valeur si minime qu'on les vendait en préemption à raison de 60 centins l'arpent. Mais quelles sont aujourd'hui les conditions dans lesquelles se trouve le pays ? Vous lui direz que dans les villes d'Ottawa et de Toronto, dans les cités prospères qui s'élèvent sur le parcours du Grand-Tronc ou du "Great Western," que dans n'importe quel endroit de la province d'Ontario ou des provinces de Québec et de la Nouvelle Écosse, vous pouvez monter dans un wagon Pullman pour n'en sortir que lorsque vous êtes arrivés à Winnipeg, et une fois que vous en êtes descendus vous vous trouvez dans une ville de 10,000 ou 15,000 habitants dont les lots de terrain sont vendus non pas aux prix ordinaires des villes d'Ontario mais à des prix qui rivalisent avec ceux de la grande métropole de Toronto, vous constaterez qu'il y a dans ce pays, une population de 100,000 âmes et que des villes s'y élèvent de tous côtés.

Et malgré cela, l'honorable ministre des Chemins de fer et ses partisans viennent nous demander d'établir une comparaison entre le contrat déposé sur le bureau de la Chambre et celui qu'on aurait pu conclure en vertu de l'acte Mackenzie — d'assigner la même valeur qu'en 1874 aux terres de cette province, soit \$1 l'arpent. Je crois que si quelque chose est de nature à amener les honorables membres de cette Chambre à penser que le gouvernement est obligé de leur demander d'accepter un contrat désavantageux, c'est bien le fait d'être obligé d'avoir recours aux arguments que nous

avons entendus en assignant aux terres du Nord-Ouest la même valeur qu'en 1874, malgré les améliorations et les progrès qui se sont produits dans ce pays.

Mais tout en disant qu'il est hors de propos d'établir une comparaison entre les deux contrats, je tiens à ce que le ministre des Chemins de fer, ainsi que ceux qui sont portés à croire qu'il a solidement établi sa cause en cette affaire, comprennent bien que je ne m'appuie pas, en discutant cette question, sur le fait qu'il y a eu un changement dans la position de ce pays. Je suis prêt à rencontrer l'honorable ministre sur son propre terrain. Je me propose de prendre l'acte de 1874, d'accepter les chiffres de l'honorable monsieur lui-même relatifs à cet acte, de même que ceux qui ont rapport au contrat déposé sur le bureau de la Chambre et de démontrer, sans m'occuper de l'augmentation de la valeur des terres depuis 1874 que le contrat qui nous est soumis n'est pas aussi favorable aux intérêts du pays que l'aurait été la construction d'un chemin de fer en vertu de l'acte Mackenzie de 1874.

Je suivrai le ministre des Chemins de fer dans ses propres calculs. En évaluant les terres à \$1 l'arpent dans les deux cas, je tiens à montrer en prenant les chiffres de l'honorable député lui-même, que le contrat actuel est plus avantageux pour les entrepreneurs que celui qui aurait pu être conclu en vertu de l'acte de M. Mackenzie. J'expliquerai comment j'arriverai aux chiffres que je me propose de donner et je citerai des passages du discours prononcé par l'honorable député lui-même en présentant ces résolutions. Nous donnons la longueur qu'aura le chemin de fer du Pacifique canadien une fois terminé en suivant le tracé actuel. Je prends d'abord la longueur de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien telle qu'elle aurait été s'il avait été terminé en vertu des dispositions de l'Acte de l'honorable député de Lambton, en admettant que le tracé soit le même que celui qui est adopté maintenant par le gouvernement, et telle qu'elle sera lorsque les travaux seront terminés.

A la page 42 de la brochure contenant le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, il évalue à 550 milles la longueur de la section Est, celle de la section centrale à 1,530 milles, celle de Kamloops à Port-Moody à 217 milles; celle de la baie du Tonnerre à Selkirk à 410 milles, l'embranchement de Pembina à 85 milles,—total 2,712 milles. Je crois qu'il n'est que juste, pour l'évaluation des offres de M. Mackenzie, de prendre la même longueur de chemin que celle embrassée par le contrat—2,712 milles.

Quelles sont les offres présentées par l'honorable monsieur pour la construction du chemin? \$10,000 en espèces par mille, 20,000 arpents de terres par mille et quatre pour cent sur le montant demandé par les concessionnaires sur toute section ou partie de section. Le ministre des Chemins de fer a fourni lui-même la base d'après laquelle nous pouvons calculer à combien s'élèveront ces quatre pour cent. Le chiffre qu'il a fixé est, je crois, exact, mais ses calculs sont mal établis. Je ne suis pas disposé à me quereller au sujet du montant de \$7,500 par mille, qu'il a fixé parce qu'il y avait des offres représentant ce montant pour la construction de la baie Georgienne, et tout en admettant que c'est une des parties difficiles du chemin, il demande à la Chambre d'admettre avec lui, qu'en prenant en considération la section des Montagnes Rocheuses et les autres sections du chemin, ce total représente une bonne moyenne pour tout le parcours du chemin. De plus 4 pour cent sur \$7,500, à part de la subvention en espèces de \$10,000,000 par mille, 20,000 arpents de terres pour 2,712 milles, sont accordés par l'acte Mackenzie. En prenant les chiffres de l'honorable ministre, nous arrivons à un total de \$27,120,000 en argent; à un dollar par arpent, 20,000 arpents de terres représenteront \$54,240,000. Quatre pour cent sur \$7,500,000 durant vingt-cinq ans produiront, d'après les calculs exposés par l'honorable monsieur dans son discours, \$20,340,000.

M. PATERSON (Brant)

Mais l'honorable ministre ne calcule pas avec exactitude ces quatre pour cent. Il certifie le montant et le répartition sur vingt-cinq ans, le considérant comme obligation fixe, comme capital dépensé pour la construction du chemin. Mais ce montant n'est payable que durant une certaine période d'années. S'il l'avait été tout le temps, les calculs de l'honorable monsieur auraient été exacts, mais comme il ne l'est que pour une durée de vingt ans, les calculs sont mal établis. Mais afin de ne pas jouer sur les mots et de donner à l'honorable ministre des Chemins de fer l'avantage de tout ce qu'il réclame, j'accepte ses chiffres, tout extraordinaires qu'ils puissent paraître, afin d'établir des comparaisons. Que coûte au pays les 2,712 milles de chemins de fer en vertu des conditions de la loi Mackenzie? \$101,700,000. Quel était le coût estimatif des travaux que devaient faire les entrepreneurs pour avoir droit à ce montant? Je prendrai les chiffres de l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même, à la page 46 de sa brochure, lorsqu'il fait des citations, prises dans le discours de l'honorable député de Lambton, relativement au coût de ce chemin, dans lequel il évalue à \$100,000,000 les sections du lac Supérieur, ou de la baie du Tonnerre, à l'Océan Pacifique. De plus, nous avons le coût de la baie du Tonnerre au lac Nipissingue, que le ministre des Chemins de fer fixe à la somme de \$32,500,000 à la page 53 de son discours.

Le coût estimatif du chemin devait donc être en 1874, d'après les calculs de l'honorable ministre lui-même, de \$132,500,000. En calculant toutes les dépenses qu'aurait entraînées la loi Mackenzie, quelle est la somme que les entrepreneurs auraient eu à déboursier ou plus de l'octroi accordé pour la construction du chemin? \$30,800,000.

Nous arrivons maintenant au contrat actuel. Le coût estimatif de la section de Jasper à Kamloops, 335 milles, fixé l'an dernier par l'honorable ministre des Chemins de fer, comme on peut s'en rendre compte en consultant le rapport officiel des débats de la Chambre, était de \$15,500,000; celui de la rivière Rouge à Jasper, 1,000 milles, \$13,000,000; celui de la section est, 650 milles, à \$30,000,000, soit pour la totalité des sections que le syndicat aurait à construire, \$43,500,000. Quel crédit affecterait-on dans ce but? Nous discutons en comité une résolution accordant à la compagnie \$25,000,000 en argent et 25,000,000 d'arpents de terre. Si nous évaluons les terres, en 1881, au même prix qu'en 1874, c'est-à-dire à \$1, considérons qu'elle sera l'octroi accordé aux entrepreneurs? Pour un travail estimé à \$48,000,000, le parlement donne \$50,000,000, si l'on évalue les terres à \$1 l'arpent. En d'autres termes les entrepreneurs obtiennent du parlement une somme de \$1,500,000 en plus du coût total des travaux, tandis qu'en vertu de la loi du cabinet Mackenzie, comme le démontrent les chiffres de l'honorable ministre lui-même, la compagnie aura à dépenser \$30,000,000 de ses propres deniers pour exécuter l'entreprise.

C'est là une comparaison justement établie, ce qui n'empêche pas les honorables députés de la droite de nous dire encore que la loi Mackenzie offrait des avantages plus considérables aux entrepreneurs que le contrat actuel. On vient de me faire remarquer, et j'ai connaissance du fait, que le chemin de fer devait être donné pardessus le marché; mais je ne me sers pas de cela comme d'un argument parce que je suppose que les capitalistes ayant fait des offres pour la construction du chemin devant être construit en vertu de l'acte de 1874 auraient également obtenu la propriété de la ligne, quoiqu'il y ait eu dans cette loi une clause qui n'existe pas dans le contrat actuel, pourvoyant à ce que le gouvernement pût racheter le chemin.

Mais les honorables membres de cette Chambre remarqueront que le ministre des Chemins de fer, non content d'imputer à l'honorable député de Lambton le coût des 2,712 milles de chemins de fer, qui représente le prix de la location en vertu du contrat actuel, rend l'honorable député responsable de la construction de l'embranchement de la baie Georgienne que cette compagnie ne construit nulle-

ment. Mais en donnant même à l'honorable monsieur le bénéfice de ces 85 milles, il y avait à construire un total de 2,797 milles. La subvention en espèces aurait été, d'après la page 41 de la brochure de l'honorable ministre des Chemins de fer, de \$27,970,000, l'octroi en terres, à \$1 l'arpent, de \$55,940,000 et si nous ajoutons quatre pour cent, selon les calculs du ministre des Chemins de fer, le montant total, imputable à l'entreprise de 1874, serait de \$104,817,500. Si nous déduisons cette somme de \$132,500,000, nous voyons qu'en vertu de cette comparaison les entrepreneurs auraient eu à payer \$27,612,500 de leur derniers, en plus de tous les octrois qui leur sont accordés, tandis que les entrepreneurs actuels reçoivent \$1,500,000 de plus que la somme qu'ils ont à déboursier.

Mais, M. le président, j'ai un autre calcul à soumettre à l'honorable ministre des Chemins de fer. Le soir du jour où l'honorable monsieur prononça son discours, il se rendit chez lui pour dîner comme le plus humble d'entre nous et même en avalant sa nourriture il s'opérait un travail dans son cerveau, ce qui montre combien il avait conscience de la tâche qu'il s'était imposée, dont il s'est acquitté, du reste, de manière à se faire honneur. Il était résolu de ne rien omettre qui pût militer en sa faveur, et c'est pour cela qu'en revenant de prendre son repas il dit qu'il y avait encore un argument à invoquer contre le projet de l'honorable député de Lambton, c'est qu'en commençant les travaux à la baie du Sud-Est au lieu de les entreprendre à la station de Callendar, il y avait une différence de quarante milles contre le projet de 1874. Toutefois, quoique n'étant nullement obligé de le faire je donnerai même sur ce point l'avantage à l'honorable monsieur. Nous ajouterons aux \$104,837,500 les \$1,500,000 qui, d'après la déclaration de l'honorable ministre lui-même, doivent être alloués pour la construction de ces 40 milles, et de la sorte le montant total à imputer contre le projet du député de Lambton est de \$106,337,500. En déduisant cette somme du total du coût estimatif de \$132,500,000 et après avoir donné à l'honorable monsieur tous les avantages qu'il peut raisonnablement réclamer pour son projet et avoir soulevé contre le plan de l'honorable député de Lambton toutes les objections possibles, nous constatons que les entrepreneurs auraient eu à payer, en vertu du projet de 1874, la somme de \$26,112,500 de leurs propres deniers, tandis que par le contrat qui a été déposé sur le bureau de la Chambre on se propose de donner au syndicat \$1,500,000 de plus qu'il aura à payer pour le travail qu'il entreprend. Il me semble, M. le président, que cette comparaison doit de toute nécessité donner lieu à de sérieuses réflexions.

Je crois pouvoir dire, sans trop de vanité, que c'est là une comparaison qui a une valeur bien autre que celle des chiffres cités par le ministre des Chemins de fer, parce qu'elle réduit le projet à une question de travaux et de commerce et que l'honorable député, (sir Charles Tupper) ait été ou non capable d'établir ses objections contre le projet de l'honorable député de Lambton, ces calculs développent le fait qu'en vertu des résolutions qui sont actuellement déposées sur le bureau de la Chambre, le syndicat doit recevoir, d'après les estimations du ministre des Chemins de fer lui-même, la somme de \$1,500,000, en plus de ce qu'il aura à déboursier pour les travaux, en fixant à \$1 l'acre seulement la valeur des terres. Il y a d'autres points qui se rapportent directement à la question, par exemple celui de décider si le projet de 1874 aurait été plus favorable aux intérêts du pays que celui qu'on nous soumet actuellement.

Je ne veux pas abuser des instants de la Chambre en répétant les arguments dont se sont servis déjà d'autres de mes collègues, mais je tiens à démontrer que comme l'ont établi l'honorable député de Middlesex-Ouest, (M. Ross), et l'honorable représentant de Norfolk-Nord, (M. Charlton), que par l'octroi de terres accordé en vertu du projet de 1874, 13,000,000 d'arpents étaient concédés dans la Colombie anglaise. J'ai aussi oublié de mentionner que nous ne pourrions pas

décider d'une façon intelligente la question de savoir quel est celui des deux projets qui est le plus avantageux avant que nous ayons pu nous rendre compte de la somme à laquelle se montera l'exemption des taxes sur la propriété du chemin de fer, à combien se montera l'exemption des taxes sur les terres, l'admission en franchise du matériel, en un mot jusqu'au moment où nous aurons pu faire des estimations approximatives relatives à ces différents points, et je crois que c'est là une entreprise qui dépasse les aptitudes de la Chambre pour les questions de finances et que nous ne pourrions pas faire une comparaison entièrement satisfaisante.

Et je crois, M. le président, qu'un des désavantages les plus grands de ce projet est celui qui ne nous permet pas de faire entrer en ligne de compte les maux imprévus auxquels peuvent donner lieu ce monopole parfait que possèdera le syndicat dans ce territoire du Nord-Ouest. Mais sans m'arrêter davantage à cette question, laissez-moi rappeler une chose pour montrer combien notre position aurait été meilleure si nous avions conclu un contrat en vertu de la loi présentée par M. Mackenzie. Il est dit dans la section 10 de l'acte de 1874 :

" Dans tout contrat passé pour la construction du dit chemin de fer ou d'aucune de ses sections ou sous-sections, le gouvernement du Canada se réservera le droit d'acheter, sous l'autorité du parlement, le dit chemin de fer ou telle section ou sous-section, sur paiement d'une somme égale au coût réel des dits chemins de fer, section ou sous-section, et dix pour cent en sus; les subventions en terres et en argent données ou payées par le gouvernement pour la construction du dit chemin de fer étant préalablement remises ou réduites de la somme à payer, les terres vendues étant évaluées au montant total que les entrepreneurs pourront avoir reçu de la vente de celles de ces terres qui auront pu être vendues."

J'attire votre attention sur cette considération. Si nous avions une clause dans le contrat qui nous est soumis, semblable à la section 10 de la loi Mackenzie en 1874, nous aurions le droit, lorsque ces entrepreneurs auraient terminé la construction des 900 milles de chemin dans la région des prairies, d'acheter cette partie de la ligne en donnant 10 pour cent au-dessus de la somme déboursée par eux dans l'entreprise. En vertu de cet arrangement, en supposant qu'ils n'aient pas vendu leurs terres à plus d'une piastre l'arpent, ils auraient à nous rembourser \$7,380,000 parce que le montant qui leur serait payable en vertu de ce contrat dépasserait de cette somme le coût du chemin plus de dix pour cent. C'est calcul le plus simple qu'il soit possible de faire. Passons à la section 9 et lisons la subdivision. Quel est le coût des 900 milles de chemin demandés l'an dernier par les estimations du ministre des Chemins de fer. Le coût total estimatif de ces 900 milles est de \$11,700,000; ajoutez dix pour cent, \$1,170,000, et vous obtenez un total de \$12,870,000 que le gouvernement aura à payer à la compagnie pour acheter le chemin. Quelles conditions le contrat accorde-t-il à la compagnie pour la construction de ces 900 milles? Elle lui donne \$9,000,000 en espèces et pour \$11,250,000 de terres, en calculant leur valeur à \$1 l'arpent. Déduisons de ce total les \$12,870,000, somme pour laquelle nous pouvons acheter le chemin en vertu de la sous section 10 de la loi de M. Mackenzie et la compagnie devra non seulement nous livrer le chemin mais encore nous rembourser \$7,380,000 en espèces.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. PATERSON. Au moment où la séance a été levée, je m'efforçais d'établir une comparaison entre les conditions de la loi présentée en 1874 par M. Mackenzie et celles du contrat qui nous est actuellement soumis. La question pourrait encore souffrir d'autres éclaircissements ou comparaisons, mais afin de ne pas abuser des instants de la Chambre et d'expédier les affaires, je ne consacrerai pas plus de temps pour le moment à la discussion de ce point. Mais je crois cependant que les comparaisons que j'ai déjà établies montreront que les conditions du contrat déposé sur le bureau de

la Chambre ne sont pas aussi avantageuses que les propositions de M. Mackenzie, quoique l'honorable ministre des Chemins de fer et ses partisans se soient efforcés de persuader au pays que c'était le contraire qui était vrai. Le point sur lequel je désire maintenant attirer votre attention d'une manière spéciale, c'est que la prétention du ministre des Chemins de fer, de même que les arguments de ceux qui ont approuvé la position qu'il a prise, était de persuader que les conditions de ce contrat étaient plus avantageuses que celles qui avaient été soumises jusque là au parlement.

M. FARROW. Ecoutez ! écoutez !

M. PATERSON. L'honorable représentant de Huron s'écrie : Ecoutez ! écoutez ! il est donc évident que j'ai bien défini sa position et celle de ses amis. Les arguments employés par les membres de la droite de cette Chambre ont consisté à prétendre qu'avant le contrat actuel nous n'avions eu que deux propositions soumises à la Chambre, pour la construction du Chemin de fer du Pacifique Canadien : le contrat Allan de 1872 et la loi Mackenzie de 1874, qui donnait au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour accorder des contrats pour la construction de la ligne. Mais tel n'est pas le cas. J'appelle l'attention des honorables membres de la droite de cette Chambre, des députés qui sont partisans de l'administration actuelle, sur le fait que s'il essaient de se retrancher derrière l'assertion établissant que cette offre est la plus avantageuse qui ait été soumise au parlement, qu'elle est préférable au contrat Allan, aux propositions Mackenzie, ils cherchent un refuge dans une habitation qui ne leur offrira pas un abri contre l'orage qui gronde sur leurs têtes. Je n'ai, du reste, qu'à vous rappeler quel a été le résultat des délibérations de cette Chambre, à la dernière session.

Nous avons une autre offre. Nous avons une autre offre que l'honorable ministre des Chemins de fer s'est bien gardé de mentionner. Nous avons une autre offre que tous les honorables députés, qui ont parlé jusqu'ici en faveur du contrat, se sont bien gardés également de mentionner, et cet oubli de leur part paraît d'autant plus étrange qu'il n'y a pas longtemps que leur mémoire est aussi rebelle. Ils peuvent se rappeler des événements de 1874, de l'époque du contrat Allan, mais ils semblent incapables de se souvenir des événements qui se sont produits dans la Chambre il n'y a pas longtemps, quoique chacun d'entre eux ait voté pour la proposition qui était alors présentée. C'est là, cependant, une question dont les honorables députés de la droite devraient s'enquérir. Et qu'il me soit permis de rappeler à ce sujet, à la Chambre, que les hommes publics se trouvent considérablement enchaînés par leurs propres déclarations. Il n'est que juste et convenable que lorsqu'un homme public se lève en cette Chambre pour faire une déclaration qui exprime ses opinions et ses vues bien établies, il ne le fasse qu'après une étude sérieuse et mûre réflexion, de sorte qu'en donnant son opinion, sauf les erreurs de jugement communes à tous les mortels, il puisse se trouver d'accord avec les vues qu'il a entretenues à différentes périodes.

Il y a toutefois un fait qui mérite d'être considéré, c'est qu'un homme peut ne pas entretenir aujourd'hui, sur certaines questions, des opinions parfaitement semblables à celles qu'il professait il y a quatre ou cinq ans. Et pourquoi cela ? C'est parce que les circonstances peuvent avoir changé et que par conséquent, s'il y a quelque différence dans les opinions exprimées par un député sur une question en particulier, les hommes doués d'un esprit impartial, prendront en considération si les circonstances ont changé suffisamment pour motiver le changement qui s'est produit dans sa manière de voir. Par exemple, je suppose qu'un des honorables membres de cette Chambre dise—comme on nous disait à l'époque des débats soulevés par la politique nationale, lorsque les honorables députés faisaient entendre des arguments pour et contre,—qu'à tel jour, il y a deux ans, les valeurs de la banque de Montréal étaient cotées à la

M. PATERSON (Brant)

bourse à 138. C'est là une assertion faite de propos délibéré et il doit en porter la responsabilité. Mais que le même député se lève ce soir et dise que les actions de cette banque sont à 179. Devrons-nous dire qu'il est inconséquent avec lui-même ? Non, monsieur le président, et pourquoi ? Parce que les circonstances ont changé. Pas une personne impartiale ne dira, en examinant les déclarations d'un homme public, que parce que ce qu'il affirme aujourd'hui est différent de ce qu'il disait auparavant,—la différence étant attribuable à un changement complet de circonstances, et non à un changement d'opinion,—qu'on ne peut avoir confiance en son jugement.

En ma qualité d'homme public, je consens à me trouver engagé par les affirmations que je pourrais faire à ce sujet. Si je constate que je me suis mis dans mon tort en émettant quelque opinion sur une question, je n'hésiterai pas à l'avouer. Mais lorsque des hommes publics posent une conclusion et font ensuite des déclarations en désaccord complet avec ce qu'ils ont énoncé,—les circonstances n'ayant pas changé,—on peut dire d'eux, tout en admirant la force de leur intelligence, que leur opinion ne peut être acceptée sans réserves.

J'arrive maintenant à un autre point. Lorsqu'un membre de cette Chambre prend la parole, il énonce ses opinions personnelles dont il doit porter la responsabilité. Je suis membre d'un des partis de cette Chambre ; nous avons un chef dont je suis fier. Je ne diffère pas souvent d'opinion avec lui. Il a commis des erreurs, comme tous les autres hommes, je ne le considère pas comme parfait, mais je dis que c'est un homme de très grand talent. Je partage généralement les opinions qu'il exprime, mais dans bien des occasions il m'a été impossible de déduire des conclusions exactement semblables aux siennes. Sur les grandes questions nous sommes tombés d'accord, mais je diffère parfois d'opinions avec lui. Je ne suis pas un partisan aveugle. Je ne me considère pas comme engagé par ses déclarations, mais lorsque je les approuve, je crois me trouver moralement responsable en leur donnant mon adhésion.

Je dirai aux honorables députés de la droite que lors même qu'ils ne se trouveraient pas engagés par leur vote et ils le sont, je le crois, ils le seraient par les applaudissements unanimes, ou du moins presque unanimes, avec lesquels ils ont accueilli le ministre des Chemins de fer lorsqu'il a présenté cet autre projet pour la construction du chemin de fer du Pacifique, en se donnant garde toutefois de ne pas faire entendre à la Chambre qu'il lui avait soumis un plan qu'il semble avoir entièrement oublié, quoiqu'il le lui ait soumis il y a un an, et que paraissent également avoir oublié tous les députés qui se sont prononcés en sa faveur.

Cette offre différerait de celles qui l'avaient précédée. Quel était-elle ? C'était une proposition présentée par le ministre des Chemins de fer, afin que le gouvernement ait le droit de se charger de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien comme entreprise de l'Etat, et couvre ses dépenses au moyen du produit de la vente des terres publiques. Il est bien étrange que, dans le cours du débat, les honorables messieurs de la droite ne nous aient nullement parlé de cette proposition, et l'honorable ministre des Chemins de fer est tenu de nous expliquer pourquoi ce projet, librement adopté par le gouvernement, a été abandonné. Si les honorables députés de la droite ne peuvent nous démontrer que le contrat qu'ils nous demandent de ratifier aujourd'hui à la place du projet de l'an dernier, est meilleur dans les intérêts du Canada, ils se placent dans une position fâcheuse vis-à-vis du pays.

Je prendrai la liberté de lire à la Chambre quelques extraits des discours du très honorable chef du gouvernement et de l'honorable ministre des Chemins de fer, afin de démontrer ce que j'ai avancé, c'est-à-dire que l'an dernier ils ont soumis à cette Chambre un projet par lequel le chemin de fer du Pacifique canadien devait se construire comme entreprise du gouvernement, les dépenses de construction devaient être couvertes par les sommes provenant de la vente des

terres publiques et l'entreprise ne nous coûterait pas un sou. Je l'ai d'abord un extrait du discours de l'honorable premier ministre que je trouve à la page 1052 du compte-rendu officiel des débats parlementaires de 1880.

"Dans le bill de 1874 il est stipulé que si le gouvernement trouvait plus à propos de se charger de l'entreprise, au lieu de la confier à des compagnies de chemins de fer, il pouvait s'en charger; et c'est d'après ce plan que le chemin de fer fut construit depuis le lac Supérieur jusqu'à la rivière Rouge, c'est-à-dire comme ouvrage du gouvernement.

Ce qu'aurait été la politique de l'ancienne administration pour la confection de l'autre partie du chemin, nous ne le savons pas car elle ne nous l'avait pas encore fait connaître au moment de sa chute; mais en arrivant au pouvoir nous décidâmes de nous charger de l'entreprise, car si la section du lac Supérieur avait été difficile et dispendieuse, il était évident qu'à l'ouest de la rivière Rouge et jusqu'aux montagnes Rocheuses le chemin traversait un riche pays qui rendrait sa construction plus rémunérative que l'autre; aussi la politique du gouvernement actuel fut-elle une humble imitation de celle du gouvernement américain dont les honorables messieurs de la gauche font tant d'éloges.

Ainsi l'honorable premier ministre a posé l'an dernier, comme proposition distincte, que le gouvernement avait l'intention de se charger de la construction du chemin de fer comme entreprise nationale. Et maintenant je voudrais appuyer ma démonstration des opinions qu'entretenait l'honorable ministre des Chemins de fer sur le même point, s'adressant l'an dernier à la Chambre, il s'exprimait ainsi:

Je n'hésite pas à déclarer que l'opinion du pays tout entier a changé sur cette question.

Ce sont là les paroles d'un de ces messieurs qui insistent tant pour qu'en tout temps les hommes publics se montrent logiques dans leurs déclarations. Écoutez ce que dit ensuite l'honorable ministre des Chemins de fer lorsque s'agenouillant il fait l'aveu suivant:

"Je suis nullement honteux d'avouer que mes propres opinions ont complètement changé sur la nature de ce grand travail."

Que devons nous attendre d'un homme public qui entretenait aujourd'hui une opinion différente de celle qu'il professait auparavant. La marche la plus honnête à suivre est de faire comme l'honorable ministre des Chemins de fer qui a avoué que ses opinions avaient changé. Il continue ainsi:

"Je me rappelle bien que lorsque le premier ministre d'alors soumit son bill de 1874 pour la construction du chemin comme entreprise du gouvernement, je compris qu'il s'imposait une trop grande responsabilité. Je croyais à ce moment que le gouvernement de ce pays adoptait une politique dangereuse et mal conçue en entreprenant la construction de ce chemin de fer, d'une extrémité à l'autre, et je n'hésite pas à exprimer mon opinion avec autant de liberté que de force à l'occasion de la présentation de cette mesure. Il n'y a pas un homme intelligent dans ce pays qui ne considère les perspectives de la colonisation et du développement du Nord-Ouest avec des vues différentes de celles que l'on entretenait alors."

Hier soir un député de la droite accusait l'honorable député de Durham, celui de Huron-Centre, celui de Lambton et un certain nombre de représentants de la gauche, d'avoir changé leurs opinions à ce sujet, leur reprochant d'avoir fait ainsi quelque chose de blâmable. Que doivent ils penser du ministre des Chemins de fer lorsqu'il dit qu'il n'y a pas dans le pays un seul homme intelligent qui n'ait changé son opinion sur la question. L'honorable monsieur ajoute:

"Les honorables députés ne doivent pas oublier, comme je l'ai dit auparavant, que depuis peu de temps, l'état des affaires du pays a complètement changé; que ce que nous pouvions considérer comme de véritables chimères, pour ce qui avait trait au développement du Nord-Ouest canadien, doit être regardé aujourd'hui sous un jour différent."

Malgré cela, l'honorable monsieur croit devoir occuper la Chambre durant trois heures pour lui prouver qu'aujourd'hui les circonstances dans lesquelles le pays se trouve placé sont les mêmes qu'en 1874. Si les honorables députés de la droite veulent bien se reporter à un an, ils se rappelleront qu'ils ont accueilli cette politique du gouvernement par des applaudissements enthousiastes qu'il me semble entendre encore. Ces applaudissements les engageaient, les liaient à cette politique; et la Chambre se trouve dans l'ignorance la plus complète des raisons qui ont engagé les membres du cabinet à abandonner la politique à laquelle ils avaient donné leur approbation. Ils ne nous ont rien dit de cela.

Dans son discours de cinq heures l'honorable ministre est resté muet à ce sujet. On lui rappelle maintenant ce souvenir, car nous devons savoir les raisons qui ont motivé son changement d'attitude. Nous voulons savoir si elles sont bonnes et suffisantes. S'il ne nous donne aucune explication, nous qui n'avons pas oublié la politique de la dernière session, nous sommes obligés d'en arriver à la conclusion que nous serions responsables vis-à-vis de nos commettants si nous n'étudions pas sérieusement les questions avant d'enregistrer nos votes en faveur du projet qui nous est soumis.

Lorsque l'honorable ministre a soumis son projet, à la dernière session, il était armé de rapports relatifs au coût de l'entreprise, préparés par des experts et qu'il approuvait lui-même. Il disait qu'en ajoutant une certaine somme pour les dépenses imprévues, ils établissaient exactement quel serait le coût de l'entreprise. La ligne de conduite que nous avons à suivre est toute tracée. Comme on nous avait dit que cette offre était la meilleure qui jamais été soumise à la Chambre, nous l'avons examinée à la lumière de la loi Mackenzie, du contrat Allan, et nous l'examinons maintenant à la lumière du projet adopté l'an dernier. En exposant les moyens grâce auxquels le gouvernement pourrait se charger de la construction du chemin de fer, comme entreprise nationale, l'honorable ministre disait:

"Ainsi donc, Mr. l'Orateur, je puis enlever à ce pays et aux honorables députés qui m'écourent toutes les appréhensions qui pourraient leur faire redouter que la construction du chemin de fer du Pacifique puisse imposer au pays un fardeau assez lourd pour écraser le peuple, arrêter le développement futur, et nuire à la prospérité et à la force d'expansion de ce pays."

Il expose ensuite ce qu'il se propose de faire:

"A en juger d'après les rapports qui nous sont parvenus nous pouvons compter que 100,000 personnes vont se diriger cette année vers le Nord-Ouest. Nous savons qu'aux Etats-Unis, lorsque des chemins de fer étaient sur le point d'être ouverts à travers les prairies des différents tats et territoires, on pouvait compter sur une grande affluence d'immigration. On me dit que nous aurons 50,000 émigrants,—mais mettons-en le nombre à 2,000 et on m'informe,—j'ai parlé à un grand nombre de personnes venant du Nord-Ouest et qui sont en mesure de juger,—que ce chiffre est ridiculement petit."

Passons maintenant à la page 1056 du rapport officiel des Débats, où il expose les calculs sur lesquels il a basé sa déclaration.

"Ensuite nous calculons que, comme il nous viendra cette année 5,000 immigrants, nous pouvons en ajouter 5,000 et compter sur 30,000 pour l'année prochaine. C'est une bien faible proportion si nous considérons les résultats des entreprises de chemins de fer aux Etats Unis. Nous comptons donc sur une augmentation de 5,000 par année jusqu'en 1880, et que cette année-là il y aura 75,000 émigrants dans notre Nord-Ouest."

Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien additionner ces chiffres ils verront que l'honorable premier ministre a calculé que dans dix ans il y aurait 550,000 âmes dans ce pays. Il fait ensuite des calculs relatifs à la valeur des terres dans le Nord-Ouest:

"Ensuite nous prenons la moyenne du prix de toutes les terres, s'étendant depuis la section de \$5, dans les cinq milles du chemin de fer à soixante ou cent milles plus loin. La moyenne du prix des terres vendues aux 1,500 acheteurs sera de \$ l'arpent, c'est-à-dire bien au dessous de la moyenne."

Il dit que c'est une estimation très modérée, et d'après ces chiffres il calcule que le revenu total, provenant des terres vendues au comptant par le gouvernement, serait de \$38,000,000 vers 1890. Et il dit de plus:

"En 1880 la valeur réelle des préemptions non payées à cette date sera de \$16,410,000. La valeur réelle des terres du chemin de fer payées jusqu'à cette date sera de \$16,272,000, faisant en tout \$32,712,000. En ajoutant à ce total non payé les \$38,594,000 qui seront payés en 1890, nous avons un grand total de \$71,306,000."

L'honorable monsieur n'ignore pas que la vente de ces terres entraînera des dépenses considérables; il faudra ouvrir des bureaux, engager un personnel, et il établit ensuite qu'elles seront, en vertu de cette proposition, les dépenses de bureau et d'exploration. Il en établit le chiffre à \$2,200,000. Il dit:

Déduisons de cette somme les frais d'arpentages pendant dix ans \$2,000,000 et ceux des officiers des terres \$400,000, nous la réduisons de

\$2,400,000. Ayant démontré que l'évaluation du nombre des colons, si les terres sont prises, n'est pas excessive, nous devons avoir \$69,000,000, soit comptant soit en valeur pour laquelle nous aurons la meilleure des garanties, le sol lui-même.

Voici maintenant sur quelle base financière repose ce projet. Il doit y avoir, en 1890, entre les mains du gouvernement une somme de \$69,000,000 en argent ou en hypothèques ayant la valeur de l'argent. Puisque j'en suis à cette partie de la question, il me semble qu'il n'est pas hors de propos de lier le ministre des Chemins de fer, de même que le premier ministre à cette proposition. Le ministre des Chemins de fer a parlé sur la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides et c'est alors qu'il a présenté son projet relatif à la construction du Pacifique, et il cite les chiffres qu'il a donnés, au sujet de la somme que l'on pourrait réaliser au moyen du plan qu'il avait développé, il a donné ces chiffres comme étant les siens, disant qu'il possédaient ainsi une autorité suffisante pour être acceptés. Le premier ministre a un talent particulier pour atténuer chaque item de dépense; le ministre des Chemins de fer qui n'est pas si prudent dans ses déclarations, dit que le montant que réaliserait le gouvernement serait de \$70,000,000. Après avoir exposé cette question à la Chambre au point de vue financier, nous parlerons de la construction de ce chemin. Je considérerai à combien reviendrait le chemin s'il était construit par le gouvernement, comme il a demandé à la Chambre et obtenu d'elle le pouvoir de le faire. Je serai obligé de feuilleter de nouveau le rapport officiel des délibérations de la Chambre et de citer ce que disait à ce sujet l'honorable ministre :

"Je vais maintenant aborder la question de la dépense qui pourra être nécessaire pour achever le chemin de fer du Pacifique. Je vais soumettre une estimation qui n'est pas celle d'un homme intéressé, ou qui dépasse la dépense probable. Cette estimation a été préparée par un homme qui a eu les meilleures occasions de se former une opinion tout à fait juste sur le sujet, un homme dont l'habileté selon moi n'est surpassée que par sa prudence : monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique. Quelle que soit la réduction que l'on puisse faire à cette estimation, je suis persuadé que celle-ci ne saurait être dépassée.

"La distance du lac Supérieur à Burrard Inlet, est de 1956 milles, en ajoutant 20 milles pour la déviation de la ligne au sud du lac Manitoba, en déduisant $3\frac{1}{2}$ milles pour la réduction de la distance entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, ainsi que le raccourcissement causé par le changement de la route qui passera au nord au lieu de passer au sud. Ce total comprend la section de 406 milles, telle que maintenant réduite entre le Fort William et Selkirk, pour laquelle je soumettrai une estimation qui démontre qu'il serait possible de l'achever comme chemin de première classe, parfaitement équipé pour un trafic considérable, y compris les gares extrêmes, moyennant \$17,000,000 ou \$1,000,000 de moins que mon estimation de l'année dernière."

Mais je crois qu'il suffira, dans le but d'établir une comparaison, de donner le coût estimatif des travaux que devra construire le syndicat, et après cela de faire contraster l'offre du syndicat avec celle présentée l'an dernier par le gouvernement. Nous trouvons donc ce qui suit dans le rapport des débats :

"Monsieur Fleming calcule qu'il faudra une dépense de \$13,000,000 pour la section de 1,000 milles, de Selkirk à la vallée Jasper, la ligne de démarcation au-delà du pied des montagnes Rocheuses, y compris un léger équipement, qui seul sera nécessaire d'ici à quelques années; ce chiffre dépasse de \$3,000,000 l'estimation moyenne pour la seconde section de 200 milles à l'ouest de la Rivière-Rouge, afin de faire face à toute éventualité. Une section de 100 milles est à l'heure actuelle donnée à l'entreprise; j'ai reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles, et je ne m'attends pas que celle-ci coûte plus cher que l'autre.

M. BLAKE. Quelle est l'estimation du coût de l'équipement par mille ?

Sir CHARLES TUPPER. Un léger équipement suffira d'ici à plusieurs années.

M. BLAKE. Sera-ce \$1,000 ou \$2,000 par mille ?

Sir CHARLES TUPPER. Quand le trafic nécessitera un équipement plus coûteux, il sera facile d'y pourvoir.

M. BLAKE. Je désire seulement connaître votre estimation en piastres.

Sir CHARLES TUPPER. Notre estimation est de \$13,000 par mille, et cependant nous serions justifiables de la porter à \$10,000 par mille, c'est-à-dire que notre estimation dépasse de 3,000,000 la moyenne de convenablement les 200 milles actuellement donnés à l'entreprise sur les montants qui sera probablement nécessaire pour achever et équiper les prairies.

M. PATERSON (Brant)

Nous avons donc \$13,000 d'une part. L'honorable monsieur passe ensuite à l'autre section qui doit être construite par le syndicat. La section qui se trouve entre Jasper Valley et Kamloops coûtera \$15,500,000, et celle du lac Nipissingue \$20,000,000; telle est l'estimation du syndicat lui-même qui, de l'avis du ministre des Chemins de fer, est très modérée. J'ai donné les chiffres plus élevés de M. Fleming, un homme dont l'habileté n'est surpassée que par sa prudence et dont les calculs, l'honorable ministre des Chemins de fer nous en donne l'assurance, ne peuvent être dépassés, bien qu'il soit possible de les réduire considérablement. Ainsi donc, d'après les estimations de ce monsieur, la partie du chemin que le syndicat s'est engagé à construire devait coûter \$15,500,000 de Jasper à Kamloops, \$13,000,000 de Jasper Valley à Selkirk, et \$20,000,000 de la baie du Tonnerre au lac Nipissingue. De sorte que si l'on réunit ces trois montants, on verra que le coût total de l'entreprise sera de \$48,500,000. L'an dernier la Chambre a adopté cette proposition. Les partisans du ministère l'ont acclamée, ils ont donné aux honorables ministres le pouvoir d'exécuter de telles entreprises.

A cette époque, le montant d'argent que nous devons avoir en caisse en conservant la ligne en notre possession était de \$69,000,000. Si vous établissez une comparaison entre les deux projets, à quel résultat arrivez-vous ? En vertu du premier, nous devons avoir, en 1891, ces \$69,000,000 provenant de la vente des terres, et le chemin devait être terminé, comme il le sera par le syndicat, pour \$48,500,000. Le second, celui de l'an dernier, nous aurait aussi donné \$20,500,000, et le chemin aurait été la propriété du pays. Tel est le projet pour lequel les honorables députés de la droite ont voté l'an dernier. Maintenant considérons quels seront les résultats du projet actuel. Les honorables membres du Cabinet se proposent-ils de se faire rendre par le syndicat \$20,000,000 ou une somme d'argent quelconque ? Non, ils doivent lui donner \$25,000,000 et 25,000,000 d'arpents de terres publiques. Peut-on imaginer quelque chose de plus monstrueux ? Peut-on proposer rien de plus révoltant à un parti ? Mettre de côté le projet de l'an dernier, pour en adopter un autre qui nous force à sacrifier \$50,000,000 des ressources publiques en plus des \$20,000,000 que le gouvernement aurait reçu, si la déclaration faite, l'an dernier, par le ministre des Chemins de fer, est exacte, cela constitue un acte vraiment surprenant. J'admire le ministre des Chemins de fer. J'admire de quelle façon il combat pour son parti; de mon propre aveu il se montre digne à cet égard, mais ces chiffres démontrent que c'est là sa seule qualité et que la Chambre devrait faire savoir à Sa Majesté la Reine qu'elle devrait choisir quelqu'autre personne pour la représenter dans la négociation des conventions.

J'estime beaucoup l'honorable ministre, mais \$50,000,000 dépassent de beaucoup ce que je voudrais donner pour lui, \$50,000,000 provenant de l'argent et des terres de ce pays. Je ne suppose pas que l'honorable monsieur lui-même évalue ses services à un prix aussi élevé. Je puis être dans l'erreur, mais, s'il en est ainsi, c'est pour avoir ajouté foi à ce que disaient l'an dernier le premier ministre et le ministre des Chemins de fer. Je n'ai pas donné mes chiffres, mais les leurs. Ainsi donc si quelqu'un a tort ce n'est pas moi, mais bien ces honorables messieurs. Dire que ces chiffres sont monstrueux, c'est dire que les chiffres et les propositions, présentées l'an dernier par l'honorable ministre l'étaient également. A leur partisans de dire ce qu'il faudrait faire pour nous couvrir de mépris. Leurs partisans ont fait retentir les échos de leurs applaudissements, lorsque le gouvernement a présenté ses propositions. Je les prierais de nous dire pourquoi on a mis de côté le projet de l'année dernière, grâce auquel le chemin aurait été construit par nous et serait devenu notre propriété, et grâce auquel également nous aurions eu \$20,000,000 en espèces, pour en confier l'exécution au syndicat auquel nous abandonnons le chemin et nous donnons en plus \$50,000,000 pris sur nos ressources.

PLUSIEURS VOIX. Vous ne parlez pas de l'exploitation du chemin.

M. PATERSON. On peut dire qu'une des bonnes raisons que l'on peut invoquer pour abandonner le chemin au syndicat est que le pays serait délivré de la responsabilité de ce chemin et des pertes que lui causeraient son exploitation. Cette raison peut être bonne, mais je suis heureux de dire que nous possédons l'autorité du ministre des Chemins de fer au sujet des pertes probables que nous causerait l'exploitation de ce chemin, construit d'après les principes de sagesse et d'économie autrefois admis, qui consistaient à construire d'abord la section des prairies et à abandonner la section est jusqu'au moment où les besoins du pays l'exigeraient. On peut lire ce qu'il disait à ce sujet à la page 1422 du rapport officiel des débats parlementaires de 1880 :

“ Mais l'honorable député de Durham-Ouest me dira peut-être : supposons que vous puissiez construire ce chemin de fer pour une somme moindre que vous ne l'estimez, vous n'avez encore que surmonté le premier obstacle ; il vous faudra alors exploiter la ligne, et les frais dépasseront tellement les revenus, que vous serez obligé d'imposer des charges intolérables au peuple. Arrêtons-nous un moment à cette question.

“ Voici les renseignements que je viens de recevoir du surintendant de l'embranchement de Pembina :

“ Sur les 160 milles qui sont maintenant ouverts dans le Nord-Ouest, nous avons, depuis le premier mars jusqu'au 12 avril transporté 5,236 passagers, outre 1,248 wagons chargés renfermant 12,460 tonnes de fret. Les recettes brutes durant cette courte période ont été de \$36,387 et les frais d'exploitation \$15,000, laissant un profit net de \$21,387, et cela durant une période difficile et orageuse comme on n'en a vue depuis longtemps.”

En agissant ainsi, l'honorable ministre faisait preuve de sagesse. Voulant donner de l'autorité à sa parole, il soumet le rapport d'un employé compétent afin de déterminer la question de savoir s'il y aura perte ou non dans l'exploitation du chemin, lorsqu'il sera construit. L'honorable ministre dit de plus :

“ Au mois de juillet 1882, nous aurons environ 700 milles de ce chemin en opération ; nous aurons 85 milles de Selkirk à Emerson ou Saint-Vincent. Nous aurons 200 milles en opération à l'ouest de la rivière Rouge, qui, avec l'embranchement de 16 milles à Winnipeg, mettront environ 700 milles en opération, sans tenir compte de la section qui se trouve dans la Colombie britannique.

J'ai toute raison de croire que chaque mille de chemin, depuis le jour où il sera ouvert, fera fructifier amplement toute la dépense occasionnée par sa construction. Je crois avoir raison de dire qu'au fur et à mesure que nous pousserons ce chemin vers les Montagnes Rocheuses, il augmentera tellement le trafic de la rivière Rouge à la baie du Tonnerre, qui deviendra le grand entrepôt de ce pays, que cette entreprise ne sera pas un fardeau pour le peuple, mais rapportera même un intérêt raisonnable sur l'argent que nous aurons affecté à son exécution.

C'est à dire que non seulement l'embranchement de Pembina à celui de la baie du Tonnerre couvrira ses dépenses d'exploitation, du jour où il sera ouvert, mais que dès qu'une partie du chemin serait ouverte sur la section de 1,000 milles allant jusqu'aux Montagnes Rocheuses, elle couvrirait non-seulement les dépenses d'exploitation et les frais d'administration, mais rapporterait même un intérêt raisonnable, toutes ces dépenses payées. Cette déclaration a soulevé les applaudissements enthousiastes de tous les députés de la droite.

De sorte que l'an dernier nous avions une offre pour terminer le chemin en 1890, nous devions en avoir la propriété et \$20,000,000 à part de cela, de plus, l'exploitation ne nous coûtait pas un centin. Que devons-nous dire en voyant qu'un projet de ce genre a été abandonné pour être remplacé par celui qui nous est soumis aujourd'hui ? Lorsque j'ai annoncé que je ne pouvais approuver ce contrat, j'ai été accueilli par les applaudissements ironiques des députés de la droite. J'ai dit alors que je donnerais les motifs de mon opposition, et je demanderais à la Chambre s'il serait raisonnable de consentir à un projet semblable, après qu'un autre si favorable nous a été proposé.

Il pourrait se faire que les circonstances aient changé, qu'il se soit produit quelque chose qui ait rendu aujourd'hui les opinions du premier ministre et celles du ministre des Chemins de fer différentes de ce qu'elles étaient l'an dernier.

Tous nous savons que la position du Nord-Ouest a changé considérablement de 1874 à 1880, mais quels sont les changements qui se sont produits depuis l'an dernier, pour motiver une telle modification dans les projets du gouvernement ?

Les terres du Nord-Ouest n'ont pas perdu de leur valeur, car nous possédons l'assurance du ministre des Chemins de fer et du ministre de l'Agriculture que le flot de l'immigration a cessé de se diriger sur les Etats-Unis pour se porter dans nos territoires du Nord-Ouest. Juste avant que les assertions de l'honorable premier ministre et du ministre des Chemins de fer soient arrivées jusqu'au peuple, nous voyons ces messieurs partir en toute hâte pour l'Angleterre dans le but, nous disaient-ils, de conclure un contrat pour la construction du chemin. On pouvait difficilement espérer que nous saluerions le retour de ces messieurs puisqu'ils nous apportaient un projet entraînant la perte de \$50,000,000 provenant du coffre public, l'abandon du chemin de fer et de plus la perte de \$20,000,000.

Leurs espérances, relativement à l'émigration, ne sont pas devenues moins brillantes, car nous avons entendu le ministre des Chemins de fer déclarer que le gouvernement britannique encourageait plus qu'auparavant l'émigration anglaise à se porter dans ce pays. L'honorable monsieur qui s'était rendu certainement en Angleterre comme médecin de ses collègues, nous a informés que l'honorable ministre de l'Agriculture a été frappé pendant son séjour en Angleterre, et il a déclaré dans son diagnostic, que l'honorable monsieur était frappé d'un trait de génie. Nous sommes portés à croire que pour un homme comme l'honorable ministre, la répétition d'une attaque de ce genre aurait des résultats fatals, mais nous nous réjouissons qu'il ait pu y survivre. Ce trait de génie, d'après les informations qu'on nous a communiquées, consistait à faire venir dans ce pays, aux frais du gouvernement canadien, les représentants de la classe agricole et des fermiers influents, afin qu'ils pussent s'assurer par leurs propres yeux, si ce qu'on disait relativement à l'étendue et à la valeur de notre domaine du Nord-Ouest était vrai ou non. On nous a portés à croire que ces messieurs sont venus et que le rapport qu'ils ont dressé était favorable.

Pourquoi donc alors ce grand changement ? Je ne puis dire comment il s'est produit, ni concevoir de quelle manière il a été amené. Je dois dire seulement, après avoir comparé les deux projets, que le ministère en demandant à ses partisans d'adopter le contrat qui est soumis à la Chambre, exige d'eux ce que jamais ministère n'a demandé à ses partisans, depuis que le gouvernement responsable est établi en ce pays.

Je n'insisterai pas davantage sur ce point, et je crois qu'on traitant cette question, je n'ai pas manqué d'appuyer toutes mes remarques d'arguments sérieux. Je me suis servi, sans distinction, des paroles et des chiffres de l'honorable ministre des Chemins de fer pour estimer le coût, les profits et les dépenses d'exploitation de ce chemin de fer. Ayant étudié tous les projets je jeterai un coup d'œil rapide sur le contrat lui-même et je dirai combien est monstrueuse l'idée de repousser le plan par lequel nous pourrions construire un chemin, pour adopter à sa place celui par lequel nous aurons à payer \$25,000,000, à concéder 25,000,000 d'arpents de terres et nous perdrons encore notre chemin de fer. La charte accorde au syndicat certains bénéfices, et leurs conséquences produiront dans le pays plus de maux encore que cette dépense énorme des deniers publics et l'abandon des terres.

Il me semble, en examinant ce contrat, que tout ce que la compagnie pouvait demander s'y trouve compris, et que tout ce qu'elle pouvait demander de supprimer l'a été en effet. Si le gouvernement avait pris une feuille blanche et l'avait présentée au solliciteur du syndicat en disant : “ Veuillez vous asseoir et écrivez les conditions que vous pouvez désirer, vous rappelant seulement que nous avons une immense

majorité à la Chambre des communes, qui nous est sincèrement dévouée et qui fera tout pour nous maintenir dans notre position," ce solliciteur n'aurait pas placé une clause de plus, dans l'intérêt de la compagnie, que celles contenues dans le contrat.

Il est inutile d'aller plus loin que la clause trois, pour acquérir la preuve de la négligence la plus coupable de la part du ministre de la Justice, qui aurait dû s'occuper de l'affaire et de celle de l'honorable ministre des Chemins de fer, qui, probablement, en savait plus sur la question que l'honorable ministre de la Justice lui-même. Considérez quel est le type du chemin pour lequel le syndicat doit avoir notre argent et nos terres: C'est celui de "l'Union Pacifique," tel que primitivement construit. Je n'ai pas l'intention d'abuser des instants de la Chambre pour lui expliquer quel était ce type; cette explication, du reste, a déjà été donnée. Ce qui prouve que les objections faites à ce sujet étaient bien fondées,—et le fait a été signalé, sinon par le gouvernement, du moins par quelques-uns de ses organes,—c'est que le syndicat a été forcé d'écrire une lettre établissant qu'il consentait à changer le type du chemin et à ne pas se croire en droit d'adopter le type de "l'Union Pacifique," tel que primitivement construit, mais bien celui choisi quelques années plus tard. Si cette objection était mal fondée, pourquoi le syndicat a-t-il fait cette nouvelle proposition? Quoique l'ayant faite, cette lettre nous délivre-t-elle de la responsabilité que nous assumerions en adoptant ce contrat sans que la clause soit changée. Demandez à tout homme de loi,—je n'appartiens pas au barreau,—si une simple promesse faite par un des membres du syndicat, établissant que la compagnie acceptait un type différent de celui qui était mentionné dans le contrat peut changer cette clause devant une cour de justice.

Par la sixième clause, il appert que le gouvernement est obligé de terminer les parties du chemin déjà commencées. D'après les clauses du contrat, nous sommes obligés de terminer la section de Yale à Kamloops, une des plus difficiles de la ligne, pour laquelle on avait accordé un contrat et de payer les frais de nos propres deniers. Nous avons à terminer les travaux en voie d'exécution sur la section difficile qui se trouve entre la baie du Tonnerre et Sellkirk, et par la septième clause, nous nous engageons à abandonner au syndicat la section du gouvernement, lorsqu'elle aura été terminée à nos frais. Que faisons-nous encore? Les quatre-vingt-dix milles, de Yale à Port-Moody doivent être également construits par le gouvernement, de sorte que le but que se proposent les honorables messieurs, qui voient un grand avantage dans le contrat, par le fait qu'il enlève le travail des mains du gouvernement, pour mettre l'entreprise à l'abri des influences politiques, ainsi que le prétendait l'honorable député de Halton, dans le discours qu'il a adressé à ses commettants, ne pourra être atteint. Sous ce rapport, je ne partage pas l'opinion d'un grand nombre de mes honorables collègues. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que les deniers publics soient follement dépensés, parce qu'il peut y avoir quelque danger que l'honorable ministre des Chemins de fer se rende coupable de corruption dans l'administration de son département. Je ne crois pas qu'un soupçon semblable puisse planer sur l'honorable ministre des Chemins de fer. Je crois que si des accusations semblables étaient prouvées, il serait contraint de remettre son portefeuille. Par conséquent, je maintiens qu'une telle prétention n'affecte en rien la question.

Si l'on pouvait supposer une chose ainsi monstrueuse que de voir le ministre des Chemins de fer violer son serment d'office, se rendre indigne de la confiance qui lui a été accordée, l'arrangement pris avec le syndicat ne nous met pas à l'abri de ce danger, parce que le gouvernement conserve encore une partie du chemin, dont les contrats de construction ont été accordés par le ministre des Chemins de fer; ces travaux se poursuivront durant dix ans, période de temps accordée au syndicat pour terminer ses sections.

M. PATERSON (Brant)

Au moment où le syndicat aura terminé son chemin, nous aurons achevé 712 milles de la partie la plus difficile; nous aurons payé les frais de construction, en augmentant notre dette nationale, et pour en payer les intérêts l'Île du Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick Québec, Ontario, Manitoba et la Colombie anglaise auront à s'imposer des taxes pour un temps indéfini.

Nous voyons par la clause 10 que le gouvernement a accordé à la compagnie des emplacements de station, des termini sur les eaux navigables, etc. Cette clause se trouvait dans l'acte de 1874, mais en vertu du contrat actuel, le syndicat possède des pouvoirs plus étendus pour le choix des termini sur les eaux navigables et celui des terres.

Si je comprends bien la 26^{me} section de l'acte,—quoiqu'il n'étant pas homme de loi,—elle donne au syndicat le contrôle exclusif des rivières navigables, de tous les lacs et de la baie d'Hudson, au préjudice de toute autre compagnie. Il peut acquérir toutes les terres dont il a besoin pour l'établissement d'élevateurs, d'entrepôts, d'ateliers, de quais, et en un mot de tout ce qu'il peut désirer. Il peut devenir le propriétaire d'une ligne de bateaux à vapeur, si bien qu'un grand monopole qu'il possède déjà pour les chemins de fer, vient s'ajouter celui de la navigation qui n'est pas moins important, et il peut ainsi choisir ses terres et construire ses quais de manière à ce que d'autres vapeurs que les siens ne puissent y aborder sans avoir à payer les droits que pourra imposer le syndicat qui est investi de pouvoirs si extraordinaires.

J'ai une grande objection à présenter à la clause 9. De quelque manière que nous l'envisagions, nous sommes obligés d'en arriver à la conclusion qu'il y a eu de la part du gouvernement une négligence qui atteint les limites du crime ou de l'ignorance,—une négligence si grande qu'elle dépasse les suppositions de tout membre de cette Chambre.

La clause 9 divise les travaux du syndicat en deux sections; celle du centre et celle de l'est, et détermine le montant d'argent et de terres qui sera accordé pour chaque section. La section du centre est de nouveau divisée en deux parties. Pour une longueur de 900 milles, nous accordons au syndicat \$10,000 par mille, soit \$9,000,000 et 12,500 arpents de terre pour chaque section, en les évaluant à \$1 l'arpent, on arrive au montant de \$11,250,000. Ainsi donc, pour une section de 900 milles, il recevra \$20,250,000. Considérons quel est le coût de ces 900 milles. De nouveau je cite les chiffres du ministre des Chemins de fer, confirmés par le rapport de l'ingénieur en chef. Il déclare que ces 900 milles peuvent être construits et équipés pour \$13,000 le mille. Lui-même est d'avis qu'ils pourraient être construits et équipés pour \$10,000 le mille, ce qui porterait le coût total à \$11,700,000, soit \$8,550,000 de moins que nous accordons au syndicat pour construire le chemin, sans compter que nous lui cédon la ligne, une fois établie.

La section est, dont la longueur est de 650 milles, était estimée l'an dernier, par le ministre des Chemins de fer, à \$30,000 le mille, soit en tout \$19,500,000. Qu'accordons-nous au syndicat pour cette partie de la ligne? Nous lui donnons \$10,000,000 en espèces et 6,250,000 arpents de terres, ce qui, en les évaluant à \$1 l'arpent forme un total de \$16,250,000, ou \$3,750,000 de moins que le prix coûtant.

Quel est l'avantage que le gouvernement accorde au syndicat en vertu de ces clauses? Chacun est à même de le découvrir. Les membres du syndicat possèdent l'avantage de construire 900 milles de la section des prairies, de réaliser sur les travaux un bénéfice de \$8,500,000, et s'ils jugent à propos de ne pas entreprendre la section est, ils peuvent se retirer avec l'argent et la propriété des terres, car leur argent et leurs terres leur sont accordés à l'achèvement de chaque vingt milles de chemin.

S'ils agissent ainsi, de quelle pénalité seront-ils passibles? Le gouvernement retient un cinquième des vingt-cinq mil-

lions d'obligations, ce qui équivaut à une retenue de \$20,000 par année.

Nous voyons qu'en vertu de la clause 10 le gouvernement doit admettre en franchise tous les matériaux employés à la construction de ce chemin. Il semble que le ministère en rédigeant ce contrat, a eu soin d'y inclure toutes les clauses de nature à le faire paraître plus désagréable à ses partisans et de rendre encore plus amère la pilule qu'ils ont à avaler. Cette clause leur fait renégier toute la politique nationale si vigoureusement et depuis si longtemps proclamée sur les toits.

Les terres peuvent être choisies dans n'importe qu'elle partie de la zone fertile. Mais, je passe là-dessus. Pourquoi s'étendre trop au long sur ce point? Je sais que je déchire le cœur des honorables députés de la droite, en leur représentant les iniquités de ce contrat. Par la clause 11, vous donnez à la compagnie, si vous adoptez ce contrat, de choisir les terres dans n'importe quelle partie de la zone fertile, de construire les lignes d'embranchement dans le Nord-Ouest et de supprimer tous les autres embranchements, parce que tout ce que le syndicat a à faire est de choisir le terrain sur lequel il désire établir une ligne d'embranchement, d'en dresser un plan, de l'envoyer au ministère des chemins de fer et d'en prendre possession.

Le gouvernement doit, par la clause 12, éteindre le titre des sauvages. Ainsi que l'a indiqué l'honorable député de Bothwell, ceci prouve que la compagnie a l'intention de s'avancer dans la région fertile de la rivière de La Paix afin de s'emparer d'une partie du terrain. D'après la clause 13, la compagnie peut établir le tracé du chemin où bon lui semblera. Il est vrai que cela doit avoir lieu du consentement du gouverneur en conseil, mais le ministre des Chemins de fer, d'après les conseils duquel le gouverneur agirait, nous a dit dans son admirable discours, discours le plus habile qu'on pût prononcer en faveur de ce contrat, que pour ce qui concernait la localisation de la ligne, il n'y avait aucun danger à laisser ce soin à la compagnie elle-même. Comme son propre intérêt serait ce qu'elle a à consulter, je suppose que, forte de cette clause, la compagnie peut aller localiser la ligne où bon lui semblera et le gouverneur en conseil n'y fera point opposition. Elle peut la faire dévier vers le sud, si bon lui semble et détourner tout notre commerce vers un débouché américain dont la droite a tellement peur lorsqu'elle s'oppose à la construction du chemin de fer du Sault Sainte-Marie. Par la clause 14, le gouvernement donne le terrain pour le chemin, les stations et les ateliers, en quantité illimitée. Arrivons à la clause 15—et voilà une clause sur laquelle je prie la droite de réfléchir avant d'y donner son adhésion. Quel est l'effet de la clause 15 du contrat? Je ne veux présenter rien de plus fort à ce sujet que la lecture de la clause elle-même. Je vais lire cette clause 15 et que chaque député de la droite en prenne note et qu'il cherche à s'expliquer ce qu'elle signifie :

"Pendant l'espace de vingt ans de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique canadien excepté telle ligne qui courrait au sud-ouest, ou à l'ouest du sud-ouest ni en dedans de quinze milles de la latitude 49. Et si il était établi aucune nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement jusqu'à l'expiration de la dite période."

J'ose dire que jamais clause aussi inique de sa nature n'a été insérée dans aucun contrat adjugé par un gouvernement à une compagnie de chemin de fer, savoir: prohibition absolue de l'établissement de toutes lignes rivales dans notre vaste et magnifique territoire—et cette prohibition, si elle devient loi, sera votée par une majorité d'hommes intelligents ayant prêté le serment de servir les intérêts de ce pays, ainsi que ceux de toute la Puissance. C'est une défense à toutes lignes de s'établir à l'ouest et au sud-ouest; elles doivent s'arrêter à au moins 15 milles de la frontière et elles ne peuvent se rattacher à aucune ligne de chemin de

fer existant déjà. Ceci est déjà un malheur pour les cultivateurs qui sont ainsi tenus d'expédier leur grain 500 milles dans l'ouest, lorsque leur marché se trouve dans l'est. Mais on pourrait encore tolérer cela, s'il leur était permis de payer le coût de transport supplémentaire et puis de trouver un moyen de communication avec une ligne américaine, ayant par là même une ligne de concurrence de laquelle ils obtiendraient un tarif qui les sauverait de la taxe exorbitante qui leur sera imposée par la compagnie. Ils seront liés pieds et poings par le contrat. C'est monstrueux. Que les hommes de l'Ontario, ceux que Québec et ceux des provinces maritimes portent leurs regards autour d'eux et voient ce qu'a été l'histoire des chemins de fer dans notre propre pays. Dans la ville que j'ai l'honneur de compter comme partie de mon district électoral, nous avons le chemin de fer du Grand-Tronc qui passe par là—grande ligne mère—par laquelle nous pouvons communiquer avec le Great Western, ou toute autre ligne par un raccordement. Mais nous étions à huit milles de la ligne principale et il nous fallait un embranchement ou une ligne de concurrence. Le Grand-Tronc était une bonne compagnie et faisait autant pour nous que pour toute autre endroit. Mais c'était une corporation de chemin de fer, n'ayant aucune concurrence sur une distance de huit milles, et nous lui avons fait une allocation de \$70,000 en argent pour ces huit milles de chemin de fer. Et pourquoi? Pour avoir une voie de raccordement et pour obtenir un tarif de taxes qui mettraient le chemin sur le même pied que les autres compagnies, un tarif de taxes, dis-je, qui nous rembourserait de nos avances.

Cette clause 15 est, je le répète, monstrueuse. Supposons que pendant une période de vingt ans de cette date les fermiers du Nord-Ouest, s'ils se sentent écrasés de ces taxes, imposées par ce monopole, ainsi qu'ils le sentiront assurément, soient prêts à mettre la main à l'œuvre et à donner un tiers de tout l'argent et de toute la terre qu'ils possèdent, afin d'obtenir une ligne rivale qui leur donnerait un débouché et qui les affranchirait de la tyrannie de ce contrat, ils ne pourront l'obtenir, parce que le parlement aura rendu la chose impossible. Le parlement va-t-il adopter cette clause? Des hommes intelligents en connaissant le résultat, l'adopteront-ils? Un député répond que oui; et bien, je le regrette pour mon pays, je suis un de ceux qui ont toujours pensé que dans le Nord-Ouest étaient les espérances futures de ce pays. Je n'ai jamais pu croire aux affirmations qui avaient pour but d'amoinrir la quantité de terre que nous avions dans ce pays, peut-être parce que je ne voulais pas y ajouter foi. Je suis un de ceux qui ont une admiration ardente pour ce pays. Je crois et je me réjouis de l'espérance qu'il est parmi les choses possibles que nous nous fissions un beau patrimoine de notre Patrie. Comme jeune canadien, né dans le pays, j'ai de hautes aspirations pour l'avenir de ma patrie, et j'ai toujours attendu le jour où nous aurions une population non de 4,000,000 mais de 10,000,000 dans ce pays, lorsque notre vie nationale serait prospère et vigoureuse, lorsque nous verrions le nom Canadien reconnu avec honneur parmi les nations de la terre. J'ai attendu le jour où nous verrions développer ce vaste Nord-Ouest. Je crois qu'il y a là un territoire magnifique offrant un asile à une population riche et prospère. Je crois qu'il y aura là un marché pour les manufactures des provinces plus anciennes, pour le poisson et les autres produits des provinces maritimes. Et lorsque je pense à tout cela ainsi qu'aux hautes espérances qu'on entretenait de ce pays, j'avoue que les sentiments glorieux que j'éprouvais quant à son avenir, viennent d'être obscurcis par le sombre nuage jeté sur eux par cette clause. Je vois que son effet est de déprécier la valeur des terres dans le Nord-Ouest et de mettre des bornes à la colonisation. Je vois, dans cette clause, le mécontentement sinon l'anarchie qui doivent surgir dans le Nord-Ouest, et je prie la Chambre et le ministre des Chemins de fer de

la rayer du contrat, quand même vous y garderiez les autres clauses.

Je suis heureux de voir que Toronto a ici un représentant qui peut crier "Plus haut! plus haut!" quoiqu'il ne soit peut-être pas capable de remplir d'autres fonctions. Je prends maintenant la clause 16 et je demande au ministre des chemins de fer ce qu'il en pense. Elle porte que la propriété et le capital de la compagnie seront exempts d'impôts. L'honorable ministre a dit qu'on ne concédait pas plus par là qu'aux Chemins de fer américains; mais on sait bien que les chemins de fer américains paient de forts montants en taxes municipales. On a donné au syndicat des droits, pouvoirs et privilèges que l'on ne donne pas aux compagnies américaines, et comme s'il n'y avait déjà pas assez d'iniquité dans cette clause, il y est aussi pourvu que les terres données à la compagnie par la Puissance seront exemptées d'impôts pendant vingt ans. L'année dernière, lorsque le premier ministre parlait des concessions de terrains, il a fait allusion à la question des exemptions et l'on trouvera ses observations à la page 1058 du *Hansard* de 1880. Il connaissait les dangers provenant du fait d'exempter d'impôts de vastes terrains. Il connaissait les maux de l'exemption dans le cas de la compagnie du Canada dans les temps passés, et il a dit à la Chambre qu'il avait donné aux colons résidents le droit de taxer les terres des colons non-résidents, et ces derniers devraient donc payer les impôts ou vendre leurs terres. C'est lui-même qui a ainsi jugé cette clause, et cependant le même monsieur se prête aujourd'hui à un contrat dont on a biffé cette clause donnant le droit de taxer, accordant au contraire à la compagnie exemption de taxes pendant vingt ans, de sorte que le colon aura au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de sa terre, un mille de terre non-colonisé et exempt d'impôts. Il aura à supporter le fardeau entier, à construire les églises, à tenir les chemins en bon état, et le ministre des Chemins de fer demande au parlement de ratifier cette clause! Un seul député dit qu'il est prêt à appuyer cette clause de son vote. J'espère qu'il est le seul dans cette Chambre.

Par la clause 18, la compagnie a le pouvoir de prendre et d'occuper toutes les terres dont elle a besoin pour quais etc. Par la clause 19, elle peut prendre du bois, des pierres etc., pour la construction du chemin, elle peut prendre autant de bois que bon lui semblera. Par la clause 26, elle a le contrôle de toutes les voies d'eau. Quant aux taxes sur le fret, que voyons-nous dans la section 20? Ce chemin, d'après la déclaration du ministre des Chemins de fer, sera exploité sans faire ses frais depuis le jour de son ouverture, et sera longtemps avant de payer l'intérêt de l'argent dépensé, après tout l'argent et tout le terrain qu'on aura donné, donc qui feront plus que l'argent dépensé pour construire le chemin, et malgré cela la compagnie aura le droit de tirer des colons du Nord-Ouest \$8,000,000 de bénéfices aux frais du public, en sus des frais d'exploitation avant que le gouvernement ne puisse la contraindre à réduire ses taxes. Le parlement n'aura pas le pouvoir de l'y forcer. Le ministre des Chemins de fer a dit que c'était mal interpréter la chose que de l'envisager ainsi, et, en réponse au député de Gloucester, que nous serions heureux de savoir que les dix pour cent devraient être calculés sur le capital que la compagnie aurait elle-même dépensé, il a ajouté que l'état des choses n'était pas aussi mauvais qu'il le paraissait. Le député de Durham-Ouest a fait remarquer que ce n'était pas là la signification des termes du contrat, sur quoi le ministre des Chemins de fer répondit que quelque pouvaient être ses doutes sur les principes politiques de l'honorable monsieur, il avait toute confiance dans ses talents de juriconsulte et qu'il s'en rapportait à son jugement. Or il avait publiquement exprimé dans cette Chambre, que l'acte pouvait être interprété comme voulant dire que l'intérêt que le syndicat devait obtenir était de 10 pour cent sur le capital entier, et provenant de n'importe quelle source, dépensé dans la construction du chemin de fer. Ce chemin doit coûter, d'après l'évaluation

M. PATERSON (Brant)

du ministre des Chemins de fer, de \$78,000,000 à \$84,000,000; il y aura donc \$8,000,000 d'argent qui seront pris par la compagnie avant que le gouvernement puisse intervenir. Je vois que le *Mil* dit que c'est une fausse interprétation, qu'il ne sera payé 10 pour cent que sur \$5,000,000, ce qui ferait \$500,000 qui seraient payés avant que le gouvernement puisse intervenir. Mais voici la difficulté où se trouve le gouvernement. L'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake), dans l'opinion légale duquel le ministre des Chemins de fer a exprimé sa confiance, dit que cela coûtera dix pour cent sur le capital que la compagnie y placera de son argent. Supposons qu'elle y place dès le commencement une somme de \$5,000,000, pour la retirer ensuite, l'honorable ministre des Chemins de fer qui a dit que telle était son interprétation de ce qui, dans l'intention des parties, était une résolution qui déclarait que, par cette clause la compagnie ne doit avoir 10 pour cent que sur ces \$5,000,000? Je crois qu'il serait bon de nous éclairer sur cette question en proposant une résolution à cet effet; et si nous jugions à propos de le faire, je ne vois pas comment l'honorable ministre des Chemins de fer qui a appuyé cette interprétation, ou ceux qui le suivent, pourront voter contre cette résolution. Et s'ils votent en sa faveur, nous aurons gagné pour les colons du Nord-Ouest \$7,500,000 par notre conduite. Mais je ne veux pas retenir plus longtemps cette Chambre. Je regrette que dans la dernière partie de mes observations j'ai été obligé de répéter jusqu'à un certain point ce qui avait déjà été dit à ce sujet, mais on ne pouvait l'éviter, car même la droite a permis que si un député trouve que cela vaille la peine de parler de ce sujet, il ne peut pas facilement éviter d'examiner une à une les clauses du contrat. Je désire à présent dire quelques mots en toute franchise et en toute sécurité. Je suis de ceux qui croient qu'il doit y avoir des divergences de parti dans le gouvernement d'un pays. Je suis moi-même membre d'un parti et je suppose que j'ai de forts penchants politiques; du moins on me l'a dit, quoique quelque fois je croie que non. Or, j'admire les hommes de parti. J'admire la fidélité envers les chefs de parti, et la discipline dans les rangs d'un parti. Je crois qu'il est beau et magnifique de voir un corps d'hommes intelligents, fermement unis pour avancer les intérêts du pays ou pour combattre ce qu'ils croient contraire à ces mêmes intérêts. J'admire le droit qu'a un tel corps d'agir loyalement envers son chef et j'aime à le voir oublier ses petits différends dans le but de faire progresser ses principes ou d'atteindre quelque noble objet. Je crois que l'honorable chef de cette Chambre a eu, dans le passé, de la part de son parti, l'expression d'une loyauté plus grande peut-être que celle qui a jamais été accordée à tout autre chef politique. C'est un homme qui fait naître la loyauté chez ses partisans à un degré et d'une manière dont peuvent être fiers non-seulement ses amis, mais encore ceux qui lui sont opposés, loyauté engendrée non-seulement par la puissance de son intelligence, mais aussi par ce qu'il possède ces admirables qualités du cœur, cette amabilité de caractère qui lui vaut non-seulement l'admiration, mais l'affection de ses fidèles. Et c'est parce que je reconnais cette loyauté fervente et dévouée qui lui est accordée et dont ses partisans ont si souvent fait preuve — je voudrais qu'il fût à sa place ce soir pour entendre mes paroles — que je lui demanderais de ne pas les forcer à faire le seul acte qu'ils ne peuvent se permettre de faire. Si par là ils tombaient avec lui, si par là ils perdaient une élection, ce ne serait rien; il y aurait presque quelque chose de chevaleresque dans leur conduite. Si c'était seulement parce que leurs enfants seraient plus tard montrés au doigt comme les enfants de pères qui se sont trouvés prêts à imposer des chaînes à un peuple désireux d'être libre, ce ne serait pas grand'chose. Mais on leur demande de faire plus que cela. On leur demande non-seulement de se sacrifier, mais d'agir de telle sorte que la postérité ne se souviendra d'eux que pour les désigner comme les

hommes qui par ignorance ou non ont forgé les chaînes de notre vaste Nord-Ouest. Mais ce sont les intérêts de tout le pays qui sont en jeu, et j'en appelle à l'honorable monsieur et à ses partisans, dont chacun a fait le serment de veiller soigneusement aux intérêts du Canada et de les défendre, de ne pas commettre cette acte. Je le prie de les libérer de la position dans laquelle ils se trouvent à présent. On ne devrait pas exiger que la discipline de parti soit portée aussi loin que dans l'armée. Nous nous souvenons tous de ces vers magnifiques décrivant la conduite de ceux qui ont affronté la mort à Balaklava :

"Theirs not to reason why,
Theirs not to make reply,
Theirs but to do and die,
Noble Six Hundred."

C'était un fait d'armes noble et glorieux pour un corps de soldats, mais on ne devrait pas en demander autant à un parti politique. Il doit demander les raisons ; il doit faire des observations. Et je dirais aux partisans du gouvernement : si on vous demande de sacrifier les intérêts de votre pays, tout en conservant votre profond attachement à vos chefs politiques, votre devoir est de vous unir, de vous présenter à vos chefs et de leur dire ce quoique vous soyez prêts à les suivre dans des limites raisonnables, il y a là des intérêts que vous ne pouvez pas sacrifier, que la mesure qu'ils vous demandent de ratifier en est une qui sera préjudiciable à tout l'avenir du Canada, et que dans cette circonstance il faut qu'on vous relève de vos obligations de parti. Je supplie la droite de suivre cette conduite, mais si elle ne juge pas à propos de la suivre, alors, moi, député indépendant, ressentant la responsabilité qui m'incombe, je puis dire seulement que, quant à moi, après avoir mûrement considéré ce projet et j'espère que j'ai convaincu les députés de la droite que j'ai fait de mon mieux sous ce rapport, quelque conduite que puissent suivre les autres, ma conduite est tracée, mon devoir est simple, et pour suivre cette conduite et accomplir ce devoir, je dois refuser mon assentiment au contrat soumis à cette Chambre.

M. ROYAL. Je vous demande quelques moments d'indulgence, M. le président, pour examiner la question à un autre point de vue, au point de vue des intérêts de la province du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, tels que je les comprends, et je me bornerai à discuter certaines objections soulevées par l'honorable préopinant contre les détails du programme de l'administration ; je dis "les détails," parce que le principe de cette mesure a obtenu l'assentiment de tous les partis, d'abord celle de la législature de Manitoba, ensuite celle d'une grande assemblée des électeurs de Winnipeg. Avec la permission du comité, je vais lire d'abord la résolution adoptée par la Chambre d'assemblée, le 22 décembre :

"Attendu que, d'après un télégramme en date du 18 décembre, 1880, adressé par le très honorable sir John A. Macdonald, premier ministre du Canada, à M. Thos. Scott, député de Selkirk :

"Que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien aura pouvoir de construire partout des embranchements ; et attendu qu'on se propose en outre, comme on peut le voir par les conditions, — rendues publiques, — auxquelles le syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien est convenu de construire, équiper, entretenir et exploiter le dit chemin de fer du Pacifique canadien, — d'accorder à la dite compagnie le droit exclusif de construire et d'exploiter des embranchements de chemins de fer aboutissant à la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis ; et attendu qu'il appert, en outre, que la dite compagnie a le droit de n'accepter que les sections de terres qu'elle jugera convenable, et que les pouvoirs que l'on se propose d'accorder à la compagnie semblent préjudiciables aux intérêts les plus chers de la province du Manitoba ; et bien que cette Chambre soit d'avis que la construction du chemin de fer du Pacifique canadien devrait être confiée à une compagnie particulière, elle s'alarme de certaines conditions de la convention conclue entre le gouvernement et le syndicat ; à ces causes, qu'il soit résolu :

"Que, pour le moment, le syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien ne devra être autorisé à construire que la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien, et que toute autre ligne, ou tout autre embranchement ne seront construits par le syndicat ou toute autre compagnie, qu'après autorisation obtenue, de temps à autre, du Parlement du Canada de construire cette ligne ou cet embranchement, et que la ligne-mère du Pacifique canadien ne pourra approcher qu'à quinze milles au

plus de la frontière internationale, et que le parlement ne doit pas abandonner son droit d'autoriser la construction de chemins de fer dans une autre direction par d'autres compagnies.

"Que le syndicat n'aura pas le droit de choisir ses propres terres, mais qu'il sera obligé de prendre les sections alternatives, ou townships, comme subventions en terres pour la construction de la ligne, quelle que soit la qualité des terres que l'on y trouve."

Voici maintenant la série de résolutions adoptées par une assemblée tenue à Winnipeg, le 28 décembre dernier :—

"Attendu qu'un arrangement a été conclu entre le gouvernement et certains capitalistes pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien à certaines conditions soumises à la sanction du parlement, et attendu que la population du Manitoba et du Nord-Ouest est fortement intéressée à cette question et aux stipulations convenues, à ces causes, les citoyens de Winnipeg, réunis en assemblée publique, approuvent la détermination qu'a prise le gouvernement fédéral en passant un contrat avec des particuliers pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et bien que persuadés qu'il importe à cette région, et au Canada tout entier, qu'elle soit reliée à l'Ontario et aux autres provinces de l'Est, le plus tôt possible, par des voies ferrées établies sur le territoire canadien, nous voyons avec appréhension les pouvoirs que l'on se propose d'accorder à la compagnie, en ce qui regarde les embranchements et la faculté de faire aboutir ses lignes à un point quelconque de la frontière internationale, et c'est l'opinion de cette assemblée qu'aucun embranchement ne devrait aboutir à un point distant de moins de quinze milles de la frontière, tant que la section de l'est ne sera pas achevée.

"Il est aussi résolu que le pouvoir illimité que l'on se propose d'accorder à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de construire des embranchements partant de la ligne-mère et se dirigeant sur un point quelconque du Canada, sans le consentement et en dehors du contrôle du parlement, constitue un avantage injuste sur toutes les autres compagnies et tendra à prévenir la formation de nouvelles compagnies ayant pour objet de construire des lignes se reliant au chemin de fer du Pacifique canadien ou à une partie quelconque des territoires du Nord-Ouest, paralysera ainsi les entreprises particulières et sera désastreux pour les intérêts les plus importants du pays.

"Il est résolu enfin que, dans l'opinion de cette assemblée, un tarif de chemins de fer ne peut être convenablement réglé sans que le gouvernement se réserve le pouvoir d'accorder des chartes dans la région de l'est, de manière à ouvrir de libres issues aux lignes rivales et que le parlement du Canada ne devrait point, par un arrangement quelconque avec une compagnie particulière, se dessaisir de son droit souverain d'autoriser la construction de lignes de chemins de fer sur les présentes et aux époques où il pourra considérer que les intérêts ou les besoins du pays l'exigent ou devront en profiter."

Il y a évidemment bien des inexactitudes dans ces résolutions ; mais je suppose qu'on a voulu faire les objections suivantes : 1o La compagnie ne devrait pas être investie du pouvoir exclusif d'établir des embranchements partant de la ligne-mère et aboutissant à des points quelconques de la frontière internationale ; 2o La compagnie devrait être soumise à l'intervention légale du parlement ou du Conseil Privé quand il s'agira de fixer le tarif du transport des produits, de manière à protéger le cultivateur et l'importateur contre le monopole établi par l'Acte ; et 3o La compagnie ne devrait pas être libre de choisir ses terres, mais devrait les prendre dans les sections alternatives, quelle qu'on soit la qualité.

Quant à ce qui regarde la question du monopole de la construction d'embranchements partant de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien, examinons les deux clauses du contrat qui s'y rapportent :

"La compagnie aura le droit de temps à autre de tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter des lignes d'embranchement d'aucun point ou points sur le parcours de la ligne-mère à aucun endroit ou endroits dans les limites du territoire, pourvu toutefois qu'avant de commencer aucun embranchement elle dépose d'abord une carte et plan de tel embranchement dans le département des chemins de fer ; et le gouvernement accordera à la compagnie les terres nécessaires à l'établissement de tels embranchements et aux gares, emplacements de gares, bâtiments, ateliers, cours et autres dépendances requises pour l'efficacité de la construction et de l'exploitation de ces embranchements en tant que ces terres appartiennent au gouvernement.

"Pendant l'espace de vingt ans de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique canadien, excepté telle ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest ni en dedans de quinze milles de la latitude 49. Et s'il était établi aucune nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement jusqu'à l'expiration de la dite période."

Laisant de côté les questions constitutionnelles soulevées par cette dernière clause (15) relativement au Manitoba, je me demande quelle en est l'intention évidente et la véritable

raison ? Précisément d'empêcher la construction de voies ferrées qui enlèveraient le transport des marchandises au chemin de fer du Pacifique canadien pour le transférer aux lignes américaines, de l'autre côté de la frontière. Je n'y puis voir d'autre motif. Le premier et principal objet du chemin de fer du Pacifique canadien est de fournir une issue aux produits canadiens, sans quitter le territoire canadien. En second lieu, la position géographique de cette région est telle qu'une ligne de chemin de fer établie dans les conditions proposées, aura non-seulement le commerce de transport des territoires canadiens, mais encore celui des États situés au sud de la frontière et où la culture du blé se fait en grand, comme on le sait. Il est d'un intérêt vital—chacun l'admettra—pour les compagnies des chemins de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, d'alimenter le Pacifique canadien par le moyen de ces lignes. Il est admis que leur seule chance d'échapper à la puissante combinaison des lignes de chemin de fer à l'est de Saint-Paul et Chicago,—lignes qui établissent promptement des embranchements se dirigeant au Nord-Ouest, jusque dans le Dakota,—est de diriger graduellement vers Winnipeg le trafic des régions fertiles qui forment la partie nord du Minnesota et des territoires de Dakota et Montana.

Les habiles entrepreneurs du chemin de fer de Saint-Paul n'ont pas perdu l'occasion que leur offre ce contrat. D'un coup-d'œil ils ont envisagé la situation et prennent autant d'intérêt à ce projet que nous-mêmes. Une fois reliée au réseau du chemin de fer du Pacifique canadien, leur ligne assure la concurrence la plus puissante et la plus indépendante, entre les montagnes Rocheuses et les côtes maritimes,—avec laquelle les princes des chemins de fer américains nient jamais en à compter. Cette mesure va nous faire un allié fidèle et intéressé de cette compagnie de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba qui, jusqu'à présent, a fait fortune aux dépens des produits et des immigrants canadiens. Et voilà pourquoi tous ces embranchements projetés ou en voie de construction se dirigeant vers notre frontière au lieu d'être, comme par le passé, une menace pour notre commerce de transport, deviendront nécessairement autant d'importants tributaires pour notre réseau canadien de chemins de fer. Comme toutes les compagnies de chemins de fer, la compagnie Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba ne mêle pas le sentiment à ses opérations. Elle a l'instinct des affaires, réaliser des profits est son seul but. Je prétends donc que la construction du chemin de fer du Pacifique canadien va donner au système de chemins de fer des États de l'Ouest, du Minnesota et du Dakota une prospérité durable que ces compagnies n'auraient jamais eu autrement le droit d'attendre et même d'espérer.

Pour se faire une idée de l'importance du commerce que le chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba va diriger sur le chemin de fer du Pacifique canadien, il nous suffit d'observer que le chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba a deux voies principales, l'une qui traverse la meilleure partie du nord et de l'ouest du Minnesota, sur un parcours de 217 milles, jusqu'à Brackenridge, sur la rivière Rouge où il opère sa jonction avec les bateaux de la compagnie de transport de Winnipeg et de l'ouest, puis se dirige de là, en suivant la vallée sur un parcours de 201 milles, jusqu'à Saint-Vincent, sur la frontière canadienne. L'autre ligne commence aussi à Saint-Paul et se dirige vers le Nord-Ouest, jusqu'à Barnesville, distance de 224 milles, où elle se relie à l'autre ligne. Les terres cédées à la compagnie représentent une superficie de 3,000,000 d'acres et forment une lisière de 225 milles de long sur 30 milles de large (15 milles de chaque côté de la ligne) traversant la partie centrale de l'État jusqu'à la frontière ouest sur la rivière Rouge, et se continue de là, sur un parcours de 200 milles, jusqu'à la frontière canadienne.

La superficie du Minnesota est de 45,000,000 d'acres, dont 3,500,000 seulement sont en culture. Cet État produit envi-

M. ROYAL

ron un dixième de toute la récolte des États-Unis. En 1878, la récolte d'avoine représentait plus de 16,000,000 de minots et celle du blé d'Inde 13,000,000. En 1879, le chiffre de la population de l'État s'élevait à 775,000.

Une autre considération relative à l'objection que l'on fait en exprimant la crainte que le chemin de fer du Pacifique canadien devienne un simple tributaire de la ligne de Saint-Paul, est le fait que les membres du syndicat appartenant à diverses nationalités et que les membres de Saint-Paul ne possèdent qu'une très petite part, comparativement à celle de leurs associés. Or, qui pourrait prétendre que la minorité des intéressés puisse jamais absorber la majorité dans une aussi grande entreprise où tant de millions sont en jeu ? Cette supposition n'est pas soutenable.

Ne s'avons vu dans quelle direction les membres de Saint-Paul pourront diriger leurs opérations avec profit et leurs intérêts acquièrent plus d'importance du fait qu'ils deviennent identiques à ceux du syndicat.

On a suggéré que la construction de cette partie de la ligne mère du Pacifique canadien, entre le lac Nipissingue et la baie du Tonnerre, devrait être différée pour adopter et construire, en attendant, la ligne mixte, par terre et par eau, du Sault Sainte-Marie. Non, M. le président, nous ne devons pas nous arrêter un instant à une proposition si dangereuse et si contraire aux intérêts du pays. En adoptant ce projet, nous hâterions immédiatement la construction d'une ligne à vol d'oiseau, entre Duluth et le Sault, ou Saint-Paul et le Sault, distance d'environ 450 milles, et quelles seraient les conséquences pour notre embranchement du chemin de fer du Pacifique canadien, entre la baie du Tonnerre et Selkirk ? Bien que plus courte de 200 milles que la route par voie ferrée non interrompue, la route canadienne mixte, par terre et par eau, allant de Selkirk au lac Nipissingue en passant par Fort William, le lac Supérieur et le Sault Sainte-Marie, ne pourrait, même en été, faire une concurrence profitable à la ligne du Sault Sainte-Marie et de Duluth, vu des désavantages et des risques de toute sorte et l'incertitude de la navigation sur les lacs. Par suite, si l'on veut ruiner pour toujours la section de l'est de notre Pacifique canadien, il suffira de construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie et, au lieu d'examiner un bill pourvoyant à l'extension des limites du Manitoba, il vaudrait mieux présenter une mesure autorisant cette province et les territoires du Nord-Ouest à s'annexer au Minnesota et au Dakota.

En outre, la ligne du Sault Sainte Marie porterait un coup fatal aux chemins de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, dont les lignes principales et les embranchements, se dirigent vers le nord et le nord-ouest, sans avoir aucune jonction avec les lignes qui passent à l'est et au sud de Saint-Paul. Le "Northern Pacific," ou quelque autre association puissante absorberait bientôt cette part du commerce transcontinental et deviendrait à toutes fins de transport, un chemin de fer du Pacifique canadien.

De ces considérations qui découlent, selon moi, de la nature des choses, on peut sûrement conclure qu'en justice pour le syndicat dont l'intérêt exige avant tout qu'il s'efforce d'attirer des États du Minnesota, du Dakota et de Montana sur sa ligne, tout le commerce qu'il pourra,—la compagnie devrait avoir le pouvoir exclusif d'opérer jonction, sur la frontière, avec d'autres lignes. Loin de trouver, dans cette clause, un danger quelconque pour les intérêts du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, j'y vois une des meilleures garanties du succès et de la prospérité de cette grande entreprise nationale.

Avant que le contrat fût passé, les intérêts canadiens avaient à se prémunir contre une influence hostile et puissante, à Saint-Paul, dans tout leur commerce de transport ; par ce contrat, cette influence devient l'union d'intérêts la plus avantageuse et dont l'avenir offre la plus belle perspective. S'il y a eu annexion, c'est nous et non pas les États-Unis qui annexent.

La grande objection que l'assemblée du Manitoba fait à la mesure que le gouvernement vient de soumettre au comité général, est le prétendu monopole laissé à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien toute liberté de régler le tarif sur la ligne. Or, voici ce qu'on peut lire à ce sujet dans la 20^{ème} clause du bill :

“La limite de la réduction des taux de péage par le parlement du Canada prescrite par le onzième paragraphe de la 17^{ème} section de l'Acte relatif des chemins de fer, 1879, relatif aux TAUX DE PÉAGE, est par le présent étendue, de sorte que cette réduction puisse être dans une telle proportion que ces taux de péage, une fois réduits, ne devront pas rapporter moins de dix pour cent par année de profits sur le capital dépensé dans la construction du chemin de fer, au lieu de pas moins de quinze pour cent par année de profit, ainsi que prescrit par le dit paragraphe ; et de sorte aussi que cette réduction ne soit pas faite à moins que le revenu net de la compagnie, vérifié tel que décrit dans le dit paragraphe, n'ait excédé dix pour cent par année au lieu de quinze pour cent par année ainsi que stipulé par le dit paragraphe. Et l'exercice par le Gouverneur en conseil du pouvoir de réduire les taux de péage tel que prescrit par le dixième paragraphe de la dite dix-septième section est par le présent restreint, relativement aux profits de la compagnie et à son revenu net, aux mêmes limites que le pouvoir du parlement de réduire les taux de péage est restreint par le dit paragraphe onze tel qu'amendé par le présent.”

On a beaucoup parlé du tarif élevé des lignes à l'est et à l'ouest de Saint-Paul, on n'a rien exagéré. On a formulé des plaintes graves contre les compagnies américaines de terres qui retiennent une partie considérable de l'immigration canadienne ; on n'a rien exagéré. Il est donc tout naturel que l'opinion publique, au Manitoba, se soit émue à la nouvelle que ces mêmes spéculateurs de Saint-Paul, les auteurs de ce tarif et de ces spéculations sur les immigrants, allaient avoir une large part d'influence dans la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien. On accorde à la compagnie cinquante millions d'acres des meilleures terres ; elle aura le droit exclusif de construire des embranchements se dirigeant vers le sud ; elle fixera le transport ; enfin, on a été jusqu'à parler de *capitulation* avec la compagnie. Oui, dans le premier moment, on a cru, au Manitoba, que la population des territoires du Nord-Ouest avait été livrée aux Américains dans un moment de vertige politique.

Maintenant que cette question a été sérieusement, minutieusement examinée et discutée dans tous ses détails, quelle est la vérité ? J'ai essayé d'établir qu'en présence des nouveaux et énormes intérêts créés par ce contrat, les compagnies de Saint-Paul, Minnesota et Manitoba se ruindraient complètement si elles n'en arrivaient pas, par degrés, à faire de leurs lignes d'immenses tributaires du Pacifique canadien. Les intérêts mêmes du syndicat me semblent aussi une des meilleures garanties que le producteur et l'importateur seront protégés contre tout tarif extravagant. La règle “ faites payer à un article autant que possible et stimulez-en la production,” formule bien le principe suivi par les grands monopoleurs, et nul doute que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien le suivrait elle-même, si elle n'était pas contrôlée par les lois, le parlement et même par son propre intérêt.

Mais, M. le Président, nous avons affaire à un réseau de chemins de fer déjà en opération, qui traversent des contrées peuplées de millions d'habitants, et produisent des millions de tonneaux de denrées agricoles, enfin expédiant, dans une année, 180 millions de minots de blé, et se terminant là où commence le désert. Par suite, autres circonstances, autre commerce. Pendant nombre d'années, le chemin de fer du Pacifique canadien ne sera qu'un chemin de colonisation, et quelques années se passeront, je pense, avant que le commerce de parcours total ait acquis de grandes proportions. Le marché local du Manitoba consommera une part considérable des produits agricoles, surtout si l'immigration devient ce qu'on espère et ce qu'exigent les premiers intérêts de la compagnie.

On redoute les tarifs de transport ; mais supposons, pour un instant, que la compagnie réussisse à établir un tarif exorbitant. Quel en sera l'effet immédiat sur l'immigration ?

Où est l'immigrant anglais, français ou allemand qui entreprendra un voyage de plusieurs millions de milles, pour devenir—quoi ? Le serf, l'esclave, la machine à produire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. En cédant un énorme octroi de terres au syndicat, nous l'avons fait propriétaire du sol, nous avons créé la garantie la plus sûre contre tout tarif exorbitant. Le fait est qu'un tarif de concurrence ruinerait les membres du syndicat comme propriétaires, paralyserait le commerce et détruirait infailliblement toutes leurs légitimes espérances de profit. En élaborant leur tarif, les constructeurs du chemin de fer du Pacifique canadien se trouveront dans une position et en face d'intérêts tout différents de ceux des grands monopoleurs de chemins de fer dont on nous a tant parlé. Ils auront à combiner leurs intérêts comme propriétaires du sol, leurs intérêts comme propriétaires de la ligne et l'on peut raisonnablement espérer que ces hommes—les meilleurs hommes d'affaires de notre siècle—établiront un tarif également avantageux pour ces deux catégories d'intérêts.

Quelle a été la cause des vifs mécontentements et des difficultés dont nous avons été témoins dans la guerre des tarifs, de l'autre côté de la ligne ? Quelle est l'origine de la puissante association des *grangers* ? Une seule et unique cause, le conflit d'intérêts entre les propriétaires de voies ferrées, d'une part, et les cultivateurs, les propriétaires du sol, d'autre part. On ne saurait citer une seule compagnie de chemin de fer, aux Etats-Unis, ayant à coloniser de vastes étendues de terres et qui ait établi un tarif exorbitant. L'exemple des monopoleurs de chemins de fer ne s'applique qu'à des cas analogues ; nous n'avons rien à voir au tarif entre Saint-Paul, Chicago et New-York ; mais ce qui nous intéresse, c'est le tarif entre Battleford, Montréal et Halifax. La nature des circonstances, les grands intérêts que la compagnie du Pacifique canadien doit ménager (et l'intérêt est l'étoile polaire de toutes les compagnies) m'amènent à croire fermement que la population n'a aucune raison, dans le présent ou à l'avenir, de craindre un tarif exorbitant qui ruinerait les producteurs.

Supposons toutefois, que, malgré la combinaison la plus judicieuse d'intérêts, combinaison que crée, cette mesure du gouvernement, la compagnie du Pacifique canadien, n'écoulant plus les conseils de la raison et de la sagesse, inaugure un tarif exorbitant, où serait le remède ? La compagnie, nous dit-on, sera organisée au capital de \$25,000,000, le 1^{er} mai prochain, époque à laquelle \$1,000,000 sera déposé et où sera publié, dans la *Gazette*, l'avis du transport du contrat à la compagnie. Elle prendra immédiatement possession des 85 milles déjà en opération et de l'embranchement de Pembina, ou plutôt d'Emerson et Selkirk. On espère que dans un an, à partir d'aujourd'hui, 300 milles au moins de la ligne seront en opération à l'ouest de Winnipeg ; et l'on suppose qu'en 1884, de 800 à 900 milles de la section des prairies, ainsi que la section du lac Supérieur seront achevés ; en d'autres termes, la compagnie aura alors de 1,200 à 1,300 milles de la ligne en pleine opération. En y ajoutant les 418 milles des chemins de fer de Saint-Paul, Minnesota et Manitoba, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien se trouvera en possession d'un réseau de voies ferrées qui devancera de beaucoup les besoins de la population et du commerce de cette immense contrée.

À cette époque le tarif aura été fixé ; mais la compagnie sera-t-elle laissée à elle-même pour établir ce tarif ? N'aura-t-elle personne à consulter qu'elle-même ? Ne devra-t-elle obéir à d'autres lois qu'à celles de son avidité ? Si persuadé que fût le gouvernement que l'intérêt de la compagnie du Pacifique canadien serait la meilleure sauve-garde contre l'établissement d'un tarif exorbitant, nous trouvons cette partie du contrat entourée de toutes sortes de précautions.

D'abord, la compagnie ne peut percevoir un centime pour frais de transport, avant que son tarif ait été approuvé par le gouverneur en conseil ; et l'on peut justement supposer

que la loi donne au conseil privé le pouvoir de déterminer le principe et la durée du tarif qui sera établi. C'est là, du moins, l'interprétation naturelle de l'Acte. Outre ce contrôle qui s'applique particulièrement aux sections de la ligne à mesure qu'elles seront mises en exploitation, la 20^{ème} clause du bill proposé qui nous occupe actuellement, amende l'Acte refondu des chemins de fer, (clause 17, paragraphe 11) et réduit, de 15 à 10 pour cent par année, le profit sur le capital dépensé dans la construction du chemin de fer, limite passé laquelle aucune augmentation de tarif ne pourra avoir lieu sans l'autorisation du gouvernement. On dira que les mots " capital dépensé " signifient n'importe quelle somme dépensée dans la construction, que ce soit cinquante ou cent millions, et que cette somme provienne du trésor public ou d'ailleurs. Mais l'opinion contraire est tout aussi rationnelle, ou même davantage, car qui peut raisonnablement prétendre que la somme souscrite par le peuple règlera la proportion suivant laquelle la compagnie ainsi subventionnée devra taxer les citoyens. Cela reviendrait à payer l'intérêt sur une somme que nous avons donnée. Aussi, je partage l'opinion déjà exprimée que ces mots signifient le capital dépensé par la compagnie pour la construction, en outre de la subvention du gouvernement. La compagnie du Pacifique canadien ne sera donc pas seule à décider ce qu'on doit entendre par tarif modéré; elle sera surveillée de près par le gouvernement, et le contrôle absolu du conseil privé n'est limité, selon moi, que par les règles de l'équité et de la justice.

Mais on a prononcé le mot de *monopole*, ce mot qui, sortant d'une bouche éloquente, en présence d'une assemblée d'hommes libres mettra toujours en émoi l'opinion publique. Où trouve-t-on un monopole dans la création d'une compagnie dont les intérêts sont largement basés sur le développement du sol, de l'industrie et du commerce, dont le succès s'identifie si intimement et de tant de manières avec la prospérité de la nation même? Vous parlez de monopole parce qu'un particulier est sujet à payer des taxes municipales et des taxes d'écoles dont vous exemptez les institutions publiques! Je prétends que vous avez tort. Les chemins de fer sont autant d'institutions publiques, dans notre siècle et la meilleure preuve qu'ils doivent être regardés comme tels, est la manière dont les traitent les lois et les gouvernements de tous les pays du monde. Partout vous trouvez des chemins de fer recevant une subvention de l'Etat et exemptés de taxes; le monopole commence et est possible lorsque la loi n'oppose pas de barrières à l'avidité des compagnies. Nous avons une loi qui établit ces restrictions; c'est la loi que nous discutons en ce moment.

Maintenant, M. le président, le chemin de fer du Pacifique canadien, avec l'aide puissante des chemins de fer de Saint-Paul, Minnesota et Manitoba, de l'autre côté de la ligne qui sépare notre Nord-Ouest des Etats-Unis, est destiné à compléter les cinq ou six gigantesques réseaux de chemins de fer des Etats-Unis qui traversent le continent, pour le transport des produits agricoles du grand plateau américain jusqu'au bord de la mer.

Comment une telle concurrence peut-elle être possible? Comment peut-elle être couronnée de succès? N'est-ce pas en réduisant le tarif du fret au-dessous des prix de ces lignes rivales? Donc le cultivateur du Nord-Ouest, bien loin d'être écrasé ou anéanti par le prétendu monopole de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien jouira des avantages résultant d'un tarif de fret plus réduit que celui qui doit être payé par ses voisins de l'Illinois, du Wisconsin et de l'Iowa. Il a été dit, et avec beaucoup de sincérité, je n'en doute pas, que cette mesure est le coup de mort des entreprises privées on fait de chemins de fer dans le Nord-Ouest; que la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien ayant le pouvoir de construire des embranchements dans toutes les directions, couvrira cette vaste région d'un gigantesque chemin de fer, etc. Où est le mal? Qui peut se plaindre que l'on construise trop de chemins de fer dans un pays jeune et riche?

M. ROYAL

Pourquoi les entreprises privées de chemin de fer seraient-elles plus avantageuses à mon pays que celle de la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien?

Nous savons tous que ni aide publique, ni immunités, ni subvention ne sont accordées pour la construction des embranchements du chemin de fer Pacifique canadien; alors, je le demande, où est le monopole?

L'an dernier, le parlement a accordé des chartes à trois chemins de fer semi-Pacifiques, allant de la rivière Rouge aux Montagnes-Rocheuses; des pétitions ont été reçues demandant deux autres chartes, de sorte que si ces dernières sont accordées nous pouvons espérer voir cette grande solitude sillonnée de l'est à l'ouest et au nord-ouest par pas moins de six voies ferrées, variant en longueur depuis 800 milles jusqu'à 1,200 milles et plus, sans parler des compagnies de navigation sur la Saskatchewan, l'Assiniboine et la rivière Rouge; les lignes de chemin de fer, lorsqu'elles seront construites, deviendront naturellement autant d'embranchements servant à alimenter la ligne-mère du chemin de fer Pacifique canadien. En conséquence, elles exerceront, dans une grande mesure, une influence salutaire sur les tarifs de la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, non seulement sur le commerce de transport entre leurs gares extrêmes, mais de plus sur le commerce de transport jusqu'aux côtes maritimes de l'Atlantique ou du Pacifique.

Deux autres chartes de chemins de fer ont été accordées l'an dernier par le parlement, à part celles que je viens de mentionner. Je veux parler de la compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la baie d'Hudson, et de la compagnie de transport et de chemin de fer de la vallée du Nelson. J'ai eu l'honneur, il y a quelques jours, d'attirer l'attention de la Chambre sur le rôle important que la navigation de la baie d'Hudson est appelée à jouer dans un avenir plus ou moins éloigné dans le commerce de transport du Canada d'après l'opinion d'un grand nombre. Je trouve dans ces deux chartes une garantie nouvelle et très-efficace contre toute tentative, de la part de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, d'imposer des taxes oppressives pour le transport de parcours total. La possibilité d'une fusion entre quelques-unes des cinq compagnies privées qui doivent exploiter des chemins de fer depuis la rivière Rouge jusqu'aux Montagnes-Rocheuses et la rivière de la Paix, et une ligne de chemin de fer ayant son terminus à 350 milles au nord de Winnipeg, à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson, serait en elle-même un avertissement suffisant pour empêcher la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien d'abuser de son prétendu monopole. Encore une fois, je le demande, où est le monopole? Cette idée de l'importance future, plus que probable des communications transatlantiques par la baie d'Hudson, gagne beaucoup de terrain dans l'opinion publique. A ce sujet la Chambre voudra bien me permettre de lire ce que le *Free Press* de London disait il y a quelques semaines seulement à ce sujet:

" L'établissement des chemins de fer dans le Nord-Ouest, n'est pas limitée seulement à l'entreprise du chemin de fer du Pacifique, bien que cette entreprise semble actuellement occuper particulièrement l'opinion publique. On est à mûrir un autre projet qui promet être d'une importance égale pour l'avenir de cette partie du pays. Nous voulons parler de ce qu'on appelle la ligne de chemin de fer de la baie d'Hudson et de la vallée du Nelson, route qui depuis quelques années a été fréquemment discutée dans les colonnes du *Free Press*. Tant que le grand territoire qui est maintenant ouvert à la colonisation est resté en la possession des compagnies faisant la traite des pelleteries, l'on s'est plu à répandre habilement par tous les moyens possibles, l'idée que c'était un pays inaccessible, dont le climat était d'une rigueur extrême. Il est vrai que la factorerie d'York était annuellement visitée par des navires au service de ces compagnies, mais les difficultés et les dangers de la navigation dans ces parages, étaient exagérés à tel point que, seuls les esprits les plus aventureux osaient en faire l'essai. Cependant, depuis que le Nord-Ouest promet de devenir le grenier de l'univers et que des projets de voies de transport ont grandi au point d'acquiescer une importance toute nationale, la route de la baie d'Hudson a été étudiée avec plus de soin et les études ont révélé le fait qu'elle est non-seulement praticable mais qu'elle offre des avantages auxquels on était loin de songer. Le professeur Bell, de l'Exploration Géologique, vient de démontrer au moyen d'expériences pratiques que les détroits de la baie

d'Hudson sont navigables, non pendant deux ou trois mois, comme on l'a déjà dit et comme on le croyait, mais durant cinq mois et demi de l'année, ou presque aussi longtemps que le Saint-Laurent. Le printemps dernier, il s'est embarqué à bord d'un navire à la factorerie d'York, pour l'Angleterre, et son arrivée à Londres vient d'être annoncée par le câble. Le navire a été pendant trois semaines arrêté par les vents contraires dans le détroit et durant cette intervalle pas un seul glacier n'a été vu. Comme résultat de cette information des explorateurs employés par la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et de Winnipeg, doivent partir immédiatement pour étudier la ligne projetée le long de la vallée du Nelson, depuis le lac Winnipeg jusqu'à Churchill, devant se relier avec la navigation océanique à cet endroit et offrir ainsi la route la plus courte entre l'ancien Monde et le nouveau. La distance est d'environ 350 milles. Une autre section du chemin doit raccorder le terminus sud près de Norway House avec la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien à la traversée de la rivière Saskatchewan, à environ 150 milles de distance. La longueur totale du chemin sera de 593 milles. L'état dernier une étude d'exploration a été faite et elle a été très satisfaisante sous tous les rapports. L'on n'a rencontré que très peu d'obstacles difficiles à franchir, et la ligne peut être construite à peu de frais. Parmi les capitalistes intéressés dans le projet figurent l'honorable Thomas Ryan, président du bureau des directeurs provisoires; l'honorable John Hamilton, Peter Redpath, et Murray, président de la compagnie des expéditeurs du Canada, tous de Montréal; M. Duncan McArthur, de Winnipeg et autres financiers également distingués. On calcule que la ligne recevra son trafic des champs fertiles, non seulement du Manitoba et de la Saskatchewan, mais encore du Minnesota et du Dakota. Par cette route on espère que le grain produit dans cette région sera livré en Angleterre à un prix beaucoup plus réduit, et beaucoup plus rapidement que par aucune autre, et cela sans transbordement et à travers un pays des plus favorables."

Admettons pour un instant l'hypothèse que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, exigerait "tout ce qu'un article pourrait payer." Supposons que les messieurs de Saint-Paul qui font partie du syndicat acquièrent un contrôle absolu sur les six ou huit autres membres de la compagnie, et que la tentative soit faite de rendre tout le Nord-Ouest canadien tributaire du chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba; supposons qu'advenant ce cas, les messieurs de Saint-Paul concluent une alliance offensive et défensive avec le "Northern Pacific," afin de construire, parachever et exploiter le chemin de fer du Sault Sainte-Marie, savez-vous comment Winnipeg peut échapper et échapperait à la ruine et à l'annexion dont il serait menacé? En allant au nord, à la baie d'Hudson et avec la sanction du parlement fédéral, en organisant un syndicat qui s'allierait avec le réseau du chemin de fer du Nord-Ouest, avec un port d'expédition de 85 milles plus près de Liverpool que New-York. Avec une alliance de ce genre, Winnipeg, grâce à sa position géographique, deviendrait le grand centre de distribution pour les importations et les exportations, et acquièrerait un degré de grandeur et de prospérité qui ne serait égalé que par les plus grandes villes du Canada. Le réseau de chemins de fer de la baie d'Hudson offrirait la route la moins dispendieuse de toutes les lignes qui luttent aujourd'hui pour accaparer le monopole du commerce de transport entre les deux hémisphères. Et comme le blé serait livré à Liverpool *via* Winnipeg et Port Nelson, à meilleur marché que par toute autre route, cette différence dans le prix de transport—entre cette ligne et toute autre—serait autant de valeur ajoutée aux produits du Nord-Ouest, et épargnerait les risques d'un long parcours à travers le continent. En vérité, la révolution dans le commerce de transport serait telle que l'expédition des grains et des marchandises de Winnipeg à Halifax et New-York pourrait être faite à meilleur marché *via* la baie d'Hudson que par toute autre route. Le courant du commerce des Etats du Nord-Ouest et des territoires du Nord-Ouest canadien qui jusqu'à présent s'est dirigé vers le sud, se dirigerait à l'avenir vers le nord.

J'arrive maintenant à la troisième objection et c'est celle-ci: La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne devrait pas avoir la permission de choisir les meilleurs terres, elle devrait les prendre en sections alternatives sans tenir compte de leur qualité, et l'on s'oppose à la 11^{ème} section du contrat qui se lit comme suit:

"La concession de terres par le présent consentie à la compagnie sera faite en sections alternatives de 640 acres chacune d'une profondeur de 24 milles de chaque côté du chemin de fer de Winnipeg à Jasper House en

tant que ces terres seront la propriété du gouvernement, la compagnie recevant les sections portant les nombres impairs. Mais si que quelques-unes de ces sections comprennent une quantité considérable de terrain équitablement jugé impropre à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue de les accepter comme partie de la concession, et le déficit causé par la défalcation de ces terrains ou tout autre déficit qui pourrait survenir par suite d'une trop petite quantité de terrains, le long de la dite partie du chemin de fer pour compléter les dits 25,000,000 d'acres, ou par suite du trop grand nombre de lacs et de nappes d'eau dans les sections concédées (lesquels lacs et nappes d'eau ne seront pas compris dans le mesurage de ces sections) sera comblé par des terres prises dans d'autres sections choisies par la compagnie dans la région connue sous le nom de zone fertile, c'est-à-dire, les terres comprises entre les degrés de 49 et 57 de latitude nord ou ailleurs, au choix de la compagnie. Lesquelles terres seront concédées en sections alternatives semblables de 24 milles de profondeur, de chaque côté de toute ligne ou lignes d'embranchement qui devront être établies par la compagnie et seront indiquées sur une carte ou plan du dit embranchement ou embranchement déposé au ministère des chemins de fer; ou de chaque côté d'une ligne ou des lignes de front communes convenues entre le gouvernement et la compagnie, les conditions ci-dessus mentionnées relativement aux terrains jugés impropres à la colonisation devant être appliquées à ces concessions supplémentaires. Et la compagnie pourra, avec le consentement du gouvernement, choisir dans les territoires du Nord-Ouest, toute étendue ou étendues de terrain non encore occupées pour combler en tout ou en partie le déficit. Mais ces concessions ne comprendront que des terres appartenant au gouvernement."

Je dois dire en toute sincérité que je ne vois, dans cette disposition, rien qui soit déraisonnable ni sujet à objection; de fait je lui accorde mon approbation la plus cordiale. Chacun de ceux qui ont parlé au sujet de cette question a donné une estimation de la valeur en argent des 25,000,000 d'acres de terres concédées à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, les uns se sont livrés à des évaluations fantaisistes, les autres ont été plus modérés. Je n'ai pas l'intention de mettre en doute aucun de ces calculs longs et arides, mais je dirai qu'en faisant ce contrat, le gouvernement de Sir John A. Macdonald, a vendu en un seul jour 25,000,000 d'acres de terres pour la somme de \$25,000,000 en argent. Je dirai plus, car je prétends qu'en vendant au comptant 25,000,000 d'acres de terres pour \$25,000,000, le gouvernement de Sir John A. Macdonald a, par cet heureux trait de génie, assuré l'utilisation et la colonisation de 25,000,000 d'acres de terres en sus. Le résultat de l'octroi de 640 acres en sections alternatives sur une profondeur de 24 milles de chaque côté de la voie ferrée, sera que, pour chaque section vendue par la compagnie et colonisée, le gouvernement pourra vendre et coloniser la section voisine au même prix et à la même époque.

Le système d'immigration et le système de la vente des terres par le gouvernement et par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien devra être uniforme et également actif et énergique. Ceci est un détail très important du contrat. En outre il délivre pour toujours le Canada du système indécis, ruineux des formalités officielles, de l'incapacité et quelquefois de la corruption de certains fonctionnaires du département de l'Intérieur chargés de l'administration des terres publiques. Il n'y a pas de doute que le système admirable employé par le chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba pour la vente de ses terrains sera adopté pour les terres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. A l'aide de ce système, des ventes de terres ont été effectuées pendant les dix huit premiers mois de l'existence de la compagnie, expirés le 1er juillet 1880, au montant de \$1,81,069,65, ce qui a rapporté des recettes en argent, au montant de \$596,085,57. Le nombre total d'acres de terres vendus a été de 313,902. Une épargne permanente d'une valeur énorme sera ainsi effectuée dans notre service public, et l'on adoptera un système qui offrira, enfin, à l'émigrant, cette sécurité et cette satisfaction qui lui ont si complètement fait défaut jusqu'à présent. Il est donc de la plus haute importance que les 25,000,000 d'acres de terres concédées se composent de terres raisonnablement propres à la colonisation; car, d'après le système alternatif, c'est le seul moyen par lequel le Canada puisse tirer profit de l'activité et de l'énergie que la compagnie mettra à coloniser ses terres. En étudiant cette question, l'on ne doit pas perdre de vue le fait important que partout où la compagnie choisit ses terres, le gouvernement le sait, et

que quels que soient les prix que la compagnie exige pour ses terres et à quelles que conditions qu'elle les vende, le gouvernement suivra son exemple. Ainsi le Canada retirera des profits énormes qu'il n'aurait pu obtenir par aucun autre moyen. Dans un discours de M. Colby publié récemment, nous trouvons certaines remarques très significatives de la part d'un fonctionnaire éminent du chemin de fer Wisconsin, et comme elles appuient cette prétention, je vais prendre la liberté de les lire. M. Colby a dit :

« En 1852, la vente des terres par le gouvernement central, n'a pas rapporté au trésor assez d'argent pour payer les dépenses du département des Terres à Washington, et la question de savoir s'il ne serait pas opportun de concéder à chaque état, les terres contenues dans ses limites, devint une question sérieuse. L'on crût préférable cependant, d'essayer d'abord de donner des concessions de terres à des capitalistes pour les engager à construire des chemins de fer à travers les régions inhabitées et à y précéder la civilisation et les affaires..... Il accorda d'abord une concession considérable à l'Illinois Central. En 1853, les travaux de construction furent commencés, et avant que l'année fut expirée le gouvernement avait vendu 2,800,000 acres de terres, et quinze ans après il ne possédait plus un seul acre dans cet état... Depuis l'époque où cette première concession a été faite, le gouvernement a accordé des lettres-patentes aux compagnies de chemins de fer, pour environ 41,000,000 d'acres de terres, et comme résultat de ces concessions, il a pu vendre d'autres terres pour un montant qui a rapporté au trésor \$250,000,000, montant qui représente un profit clair pour le gouvernement, déduction faite des dépenses du département des Terres. »

Bien loin de trouver à redire contre la 11^{ème} clause du contrat, je suis d'avis que ses dispositions sont, au contraire, très judicieuses et très avantageuses pour l'intérêt public. Le gouvernement a effectué une vente au comptant, de 25,000,000 d'acres de terres ; il a assuré d'une façon certaine la vente progressive de 25,000,000 d'acres en sus, et il a ainsi assuré très efficacement la prompte colonisation de 50,000,000 d'acres du domaine public, sur lesquels on ne saurait actuellement trouver âme qui vive, à l'exception de l'Indien nomade et à demi-mort de faim.

J'ai maintenant passé en revue les principales objections soulevées contre le projet du gouvernement, et je me suis efforcé surtout de les traiter franchement et carrément. J'ai basé mes arguments sur la connaissance intime des faits et des choses dans le Nord-Ouest, connaissances que j'ai acquises pendant dix années de séjour durant lesquelles j'ai été très activement mêlé à la vie publique. Ces mêmes faits et ces mêmes considérations sont graduellement, et très naturellement, venus à la connaissance de l'opinion publique au Manitoba, lorsque l'agitation créée et fomentée par certaines personnes eut fait place à un second mouvement plus calme et plus réfléchi. Tout le programme du gouvernement a été approuvé depuis, dans tout son ensemble et dans tous ses détails, dans les assemblées publiques des citoyens, tenues d'abord à Selkirk dans Lisgar, et ensuite à Winnipeg, dans Selkirk, et à Emerson dans Provencher. Oui, messieurs, le Manitoba et le Nord-Ouest canadien, ont donné leur appui cordial au projet maintenant à l'étude, parce que ce projet est le couronnement du magnifique édifice de nos institutions canadiennes. La nouvelle du programme vraiment national et commercial du gouvernement a été reçue avec joie sur toute l'immense étendue de pays que nous avons la mission de mettre sous l'empire du christianisme et de la civilisation. Et, monsieur, croyez-en ma parole, moi qui suis du Nord-Ouest, et qui parle ici comme l'un des représentants du Nord-Ouest—croyez-moi lorsque je dis que le programme du gouvernement doit nécessairement donner un immense élan à la colonisation et au développement du Manitoba et de tout le vaste territoire à l'ouest jusqu'aux Montagnes-Rocheuses. La population affluera le long des lignes du chemin de fer ; des millions d'acres des meilleures terres à blé de l'univers seront mises en état de culture ; de grandes cités et de grandes villes surgiront le long de sa ligne-mère et de ses lignes latérales—et tous les miracles opérés dans le développement rapide du Nord-Ouest se répéteront par la transformation d'ici à peu d'années, des vastes plaines, aujourd'hui solitaires de ce grand pays lointain, en un nouvel empire populeux, regorgeant des produits de

M. ROYAL.

l'industrie agricole, et répandant les flots d'or de son trafic par toutes les issues, non-seulement du commerce canadien, mais encore du commerce international et intercontinental.

M. ROGERS. Il est peut-être difficile de dire du nouveau lorsque le sujet a été tellement épuisé par les députés des deux côtés de la Chambre. Mais le projet actuellement devant nous pour la construction d'une partie du chemin de fer du Pacifique par un syndicat, et le restant par le gouvernement, le droit de propriété sur la ligne entière à appartenir absolument à la compagnie, entraîne non-seulement une si forte dépense d'argent, mais il affecte le développement progressif et la position politique future du Canada, à tel point que je manquerais à mon propre devoir ainsi qu'à mes électeurs en votant sans parler pour condamner ce que je conçois être un projet malheureux et peu judicieux. Si j'avais siégé dans ce parlement en 1871, lorsqu'on a passé des résolutions admettant la Colombie anglaise dans la Confédération, à condition qu'on atteignît dans une période limitée et à n'importe quel prix, les côtes du Pacifique, je crois que je m'y serais opposé, ainsi que le ferait aujourd'hui je crois, une grande majorité de la Chambre si elle en avait l'occasion parce qu'il me paraît que cette condition a été la base de beaucoup d'embarras depuis. En essayant d'accomplir, en devançant l'opinion publique, une œuvre tellement grande et coûteuse, avant qu'elle pût être justifiée par le nombre de la population ou par des ressources connues, les deux grands partis politiques se sont créés des embarras. Il y a peu de personnes qui, envisageant la consolidation future et l'état de permanence de la Confédération, désespèrent d'avoir dans l'avenir un chemin de fer allant au Pacifique. Mais comme dans toute branche des affaires de la vie, les rêves de grandeur et de richesse futures ne peuvent être dûment réalisés que par la prudence, l'économie et la prévoyance. L'histoire de toutes les nations prospères, aussi bien que celle des individus qui les composent, nous enseigne le danger de trop de hâte et des spéculations hasardeuses lorsqu'on vise à de brillants résultats. Combien de fois ne voyons-nous pas des fermiers et des hommes d'affaires appeler la ruine sur eux et sur leurs familles en hypothéquant leur propriété afin de jouir d'une belle maison ou autre chose de luxe qu'ils auraient pu se donner et dont ils auraient pu jouir en économisant graduellement. Les ministres et leurs partisans qui se glorifient à présent d'une façon si persistante de ce qu'ils ont déjà fait en inaugurant tellement à la hâte ces fortes dépenses qu'on nous propose, et en créant une dette tellement énorme qu'elle entraîne les impôts et le désastre, ne sont pas en voie de s'amasser des lauriers ni de récolter la reconnaissance du peuple dont ils sont les serviteurs. Ils peuvent nous dire qu'un chemin de fer d'un océan à l'autre est une œuvre de nécessité comprise dans les termes de la Confédération, qu'il unira plus étroitement les intérêts du Canada et qu'il augmentera la solidité de la Puissance. Je ne partage pas ces vues, je crois tout le contraire. L'établissement des bonnes terres dans le Nord-Ouest, le prolongement graduel d'un chemin de fer au fur et à mesure des besoins des colons, et en définitive le prolongement de la ligne jusqu'au Pacifique lorsque le pays sera capable d'y subvenir voilà, ce me semble, la conduite la plus sage, la plus sûre et la plus raisonnable à suivre. A l'époque de la Confédération, les provinces maritimes furent trompées par des hommes publics émérites qui affirmaient que les impôts ne seraient pas augmentés au-delà de 15 pour cent sur les importations, et que moins que cela même serait praticable. Le Nouveau-Brunswick a déjà été soumis au paiement d'une forte somme annuelle, comme résultat du manque de foi qui a fait élever les droits sur les importations au-dessus des 15 pour cent imposés, au moment de la confédération, jusqu'au tarif élevé d'aujourd'hui. Les voies naturelles du commerce ont été ainsi obstruées et les affaires de cette province en ont été plus ou moins retardées.

La dette de la Puissance sera fortement augmentée par les conditions du contrat que l'on demande à la Chambre de ratifier. Comme le Nouveau-Brunswick contribue à peu près $\frac{1}{4}$ du revenu, on peut assurément estimer sa partie de la dette à \$5,000,000. En admettant une augmentation de population depuis le dernier recensement, nous aurons 50,000 familles avec une dette de \$100 par famille. Et l'intérêt à 5 pour cent, équivaudra à une taxe de \$5 par an, ou par tête, \$16.66, ou 83 centins par an, et ceci sans pourvoir à un fonds d'amortissement pour la dette. Ce qui fait trois centins de plus que nous ne recevons par tête du trésor public de la Puissance. Cette somme, ajoutée à notre taxe locale, fera peu, je le crains, pour retarder l'émigration de la meilleure partie de notre population au pays de la république voisine. Outre cette forte subvention en argent de \$25,000,000, et de 706 milles de chemin de fer achevé, ayant coûté environ \$35,000,000, on nous demande de livrer à ce syndicat 25,000,000 d'arpents de terres choisies, que les membres de la droite évaluent aujourd'hui à \$1 l'arpent. L'honorable ministre des Chemins de fer n'a pas mis la Chambre dans sa confiance pour lui dire comment il se faisait que dans son opinion la valeur de ces terres avait subi une pareille dépréciation depuis la session de 1876. A cette époque, à la suite d'une résolution proposée par lui-même et votée par les membres de la droite, le gouvernement affecta 100,000,000 d'arpents pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et a investi du pouvoir de vendre des commissions nommées spécialement à cet effet. L'honorable ministre des Chemins de fer disait alors, il n'y a que deux ans :

“ On peut faire exception au prix minimum de \$2 l'arpent, mais quel est celui qui ne dira pas, en examinant le caractère des terres dans le Nord-Ouest, que le colon ne préférera pas payer \$2 l'arpent pour des terres situées en dedans de vingt milles d'un chemin de fer qui portera ses produits au marché, plutôt que d'avoir le don gratuit de cette même terre sans les communications du chemin de fer ? ”

Il disait plus loin que c'est son avis que le choix de Burrard Inlet était prématuré. Il eut bientôt changé son opinion quant à ce détail pour adopter cette route. J'espère qu'il changera d'avis aussi promptement si cette résolution est adoptée et qu'il abandonnera ce contrat. J'ai une autorité encore plus forte. En faisant allusion à la vente de ces terres, il y a deux ans, le chef du gouvernement a dit :

“ Nous allons sur le marché anglais et nous disons à l'Angleterre : “ Voici, nous allons construire d'un bout à l'autre du continent américain, un grand chemin qui va traverser les plus beaux pays qu'éclaire le soleil, pays destinés à devenir l'heureuse patrie de millions de descendants anglais. Chaque émigrant qui s'y établira augmentera la puissance de l'Angleterre. Nous vous offrons une grande route, la plus courte qu'il y ait au monde pour votre commerce de la Chine, du Japon, de tout le Pacifique du Nord, et en sus, nous donnons le crédit du Canada, les fonds du Canada. ” Ce sera donc un stock spécial et favorisé et quand on le mettra sur le marché, les capitalistes anglais y verront un excellent placement. Le Canada ajoute : “ Nous vous promettons de vous rendre tout l'argent que vous nous prêtez et, en sus, nous vous donnerons 100,000,000 d'arpents de terre d'une valeur de \$2 l'arpent, et enfin nous engagerons le chemin lui-même. ” Jamais garanties plus grandes n'ont été données, les fonds anglais ne sont pas plus puissants ni ne reposent sur des bases plus solides que celles sur lesquelles sera appuyé le montant nécessaire à la construction du chemin. D'un autre côté nous permettons au gouvernement britannique de nommer un commissaire, nous en choisissons un nous-mêmes et ces deux personnages occuperont une charge quasi-judiciaire, un peu semblable à celle de l'auditeur-général en Angleterre ou ici, tout en étant à l'abri des exigences politiques et des changements qu'elles provoquent. A eux sera confiée l'administration fidèle et honnête de cette immense propriété de 100,000,000 d'arpents de terres, qu'ils pourront échanger contre les garanties du Canada, qu'ils n'auront pas le pouvoir de vendre au-dessus de deux dollars l'arpent sans le consentement des deux gouvernements, prêteur et emprunteur ; ces commissaires seront avant tout chargés de conduire les affaires du chemin de fer lui-même. J'ai confiance dans l'avenir de cette grande voie de communication. Aux deux extrémités, est et ouest les difficultés sont considérables, le pays montagneux, mais la portion principale du chemin traverse une contrée magnifique, qui sera l'heureux séjour de millions d'hommes. Voyons donc un moment quelles cartes, pour me servir d'une expression empruntée au jeu, tient en mains un ministre qui se rendrait en Angleterre et qui dirait que non-seulement le Canada répond pour le chemin, mais que 100,000,000 d'arpents de terre sont mis de côté pour cet objet, abstraction faite de cette grande voie ferrée elle-même et de tous ces profits futurs, route que le Canada construira lui-même et qui sera libie

de toutes charges quelconques. * * * On peut juger du prix de ces terres si l'on examine ce que coûtent en moyenne celles des Etats-Unis. Il sera offert beaucoup plus de bonnes terres, comme garanties de l'argent qui sera prêté pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien qu'il n'en a été donné lors de celles du Northern Pacific ou de l'“ Union Pacific ”. D'un côté, en effet, la valeur moyenne de ces terres est de \$6.50 et de l'autre elle était de \$4.50 l'arpent, et maintient celle des Etats-Unis lorsqu'elles sont bien situées, se vendent \$20, \$30 et \$40. Nous sommes donc loin d'exagérer en estimant nos 100,000,000 d'arpents à \$2 en moyenne ; ce qui devra produire au moins \$200,000,000.

Section 7 des résolutions adoptées le 12 mai, 1879, dit :—

“ Que les dits commissaires sont autorisés de temps à autre, à vendre toute portion de tels terrains, à un prix fixé, d'après leur recommandation, par le Gouverneur en conseil, mais à un taux de pas moins de \$3 par arpent, et ils seront requis de convertir les produits de telles ventes en fonds du gouvernement canadien, lesquels fonds seront exclusivement réservés pour faire face à la dépense de la construction du chemin de fer Pacifique canadien. ”

Par cette résolution, les honorables députés conviennent que 100,000,000 d'arpents de terres dans le Nord-Ouest, valent, au prix le plus bas, \$2 par arpent. Or, deux ans plus tard, malgré l'amélioration dans notre commerce à l'étranger, et les avantages qu'ils réclament comme le résultat de la politique nationale, ce ne sont plus 100,000,000 d'arpents, mais 25,000,000 d'arpents choisis de ces 100,000,000 qui ne valent plus que \$1 par arpent.

Leur principal motif pour justifier l'allocation d'une subvention en argent et d'une concession de terre si considérables est que les conditions actuelles sont plus favorables que celles offertes par l'honorable député de Lambton lorsqu'il était au pouvoir. Voilà certes un étrange raisonnement de la part de ces messieurs de la droite, car ils n'ont fait que dire au pays que non-seulement le tracé du chemin était mauvais (ils l'ont adopté eux-mêmes depuis), mais que tout le plan de construction proposé par M. Mackenzie amènerait la ruine certaine du pays. Mais l'honorable député n'a jamais proposé de donner le contrôle absolu à une compagnie et d'ériger un monopole pour les terres et les chemins de fer dans le Nord-Ouest. D'après l'Acte de 1874, le gouvernement retenait le contrôle sur les deux tiers des terres offertes à \$1 l'arpent, et le produit des ventes devait être versé à la compagnie construisant le chemin. Le gouvernement retenait aussi le contrôle sur toute compagnie construisant le chemin, ainsi que l'énonce la section 10 qui dit :

“ Dans tout contrat pour la construction du dit chemin de fer ou de toute section ou sous-section d'icelui, le gouvernement du Canada se réservera le droit d'acheter avec l'autorité du parlement, le dit chemin de fer, section ou sous-section d'icelui, sur paiement du coût de tel chemin de fer, section ou sous-section d'icelui, plus dix pour cent ; les allocations en terres et en argent faites par le gouvernement, pour la construction du dit chemin de fer lui seront d'abord remboursées ou déduites du montant à être payé, les terres vendues étant évaluées au même montant que celui que les entrepreneurs auront pu recevoir de la vente de celles qui auront pu être vendues. ”

Par cette section, le gouvernement pouvait en tout temps si l'administration croyait qu'une injustice était faite à la population du Nord-Ouest, reprendre le contrôle du chemin à un prix ne dépassant que de peu le montant des allocations. D'après le projet actuel, le syndicat aura le contrôle absolu de toutes les allocations, et si dans l'avenir, pour des raisons commerciales ou autres, il était à désirer que le gouvernement prit possession du chemin, il aurait à traiter avec la compagnie comme avec une nation étrangère, vu que par le présent contrat il fait acte d'abandon de toutes les allocations, et que, de fait, il fonde dans le Nord-Ouest une puissance plus forte que lui-même. Avec cette augmentation de charges et ces restrictions à la liberté de nos populations, je crains que ceux qui se dirigeraient par esprit de loyauté vers le Nord-Ouest, ne soient effrayés et qu'ils n'aillent se domicilier dans les Etats-Unis. Je le regretterais beaucoup, car je crois que cette Puissance, avec son climat si salubre, avec une large superficie de terres propres à la colonisation, avec ses forêts immenses, sa richesse en mines et en minerais, dont l'exploitation n'est encore qu'à l'état d'enfance ses grandes rivières et ses mers intérieures, ayant de plus l'une de ses côtes maritimes baignée par les eaux de l'Atlantique et l'autre par

celles du Pacifique, offre un domicile aussi bon que peut en offrir tout autre continent, au monde à une nombreuse population.

M. VALLÉE. La question actuellement devant cette Chambre est d'une telle importance que je crois devoir expliquer les motifs pour lesquels j'appuierai de mon vote le contrat qui nous est soumis. Nous avons entendu les députés de l'opposition demander que la question fût soumise immédiatement au peuple dans des élections générales afin d'avoir le concours de l'opinion publique sur un sujet aussi important. Depuis quelque temps, les membres du parti libéral ont eu quelques assemblées privées qu'ils ont faites au milieu de leurs partisans et d'où ils avaient eu soin d'exclure les membres du parti conservateur, voulant avoir pour eux tout le temps de la discussion, et en même temps voulant avoir pour eux le bénéfice de pouvoir préjuger l'opinion publique.

Dans notre district, M. le président, nous avons eu de ces assemblées particulières, nous avons eu de ces assemblées dont le parti libéral seul a pu nous donner l'exemple. Dans ces assemblées où on avait invité le public, on a refusé aux membres du parti conservateur présents, la liberté et la permission de répondre aux discours prononcés par les membres du parti libéral. J'ai eu moi-même le plaisir d'assister à une de ces assemblées dans le district de Québec, dans la division-est de Québec, où le jeune chef du parti libéral dans la province de Québec, a prononcé, une heure et demie durant, un discours sur la question actuelle. Nous avons entendu l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier), dans son adresse aux électeurs de sa division, et nous avons le discours qu'il a prononcé devant cette Chambre, mais nous n'avons pas comme document officiel, nous n'avons pas comme rapport certain le discours qu'il a prononcé devant les électeurs de la division de Québec-Est. Si nous avions ce discours, nous verrions que l'honorable député a pris devant le public, une autre attitude que celle qu'il a prise devant cette Chambre.

D'ailleurs, M. le président, je crois que sur cette question les membres du parti libéral ne prennent pas du tout en face du public la même position qu'ils prennent devant cette Chambre au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique. Si nous prenons les déclarations faites par ces messieurs, en dehors de cette Chambre, nous voyons qu'ils objectent à la construction du chemin de fer du Pacifique, ils ne la reconnaissent pas comme une entreprise nationale, comme une entreprise devant favoriser le développement du Nord-Ouest, et amener la prospérité du pays, mais devant cette Chambre ils se déclarent pour la construction du chemin.

J'ai entendu moi-même, de mes propres oreilles, l'honorable député de Québec-Est, devant ses électeurs, faire cette déclaration au début de son discours, et je me rappelle fort bien ses paroles; il disait à ses électeurs: "Vous savez, messieurs, que le parti conservateur a imposé sur le pays cette charge de construire le Pacifique; c'est un projet qui sera la ruine du pays et pour lequel on vous a déjà imposé de lourds fardeaux." Telles étaient les paroles que l'honorable député de Québec-Est prononçait dans la salle Jacques-Cartier, à St. Roch.

Et en revenant à son discours prononcé dans cette Chambre, on voit immédiatement la différence d'opinion. A Québec, dans une assemblée de fidèles, là où on savait qu'on ne permettrait pas de controverse, on cherchait à jeter l'effroi dans l'opinion publique afin de la laisser sous l'impression que l'odieux de cette entreprise devait retomber sur le parti conservateur. Cette attitude du parti libéral a été la même dans toutes les assemblées d'où on a eu le soin d'éloigner les orateurs conservateurs.

On avait demandé le temps de soumettre le contrat au pays et on s'était plaint que le parlement avait été convoqué trop tôt. On s'était plaint que le gouvernement avait caché le

M. ROGERS

contrat afin d'empêcher le public d'en connaître le contenu. Eh bien! est-ce que devant le public, est-ce que devant les électeurs de Québec-Est, on a fait voir le contrat afin de le faire connaître au peuple? Non, M. le président. On a eu bien soin de ne pas faire la lecture des clauses telles qu'elles sont établies par le contrat soumis à notre considération. On s'est contenté de faire des commentaires, la plupart faux; on a fait des commentaires exagérés. Mais, M. le président, on me dira: Comment pouvez-vous aujourd'hui établir la contradiction des orateurs libéraux dans ces circonstances? Nous avons aujourd'hui les moyens d'établir ces contradictions, car ces messieurs ont jugé à propos de publier des programmes et des requêtes qui contiennent des déclarations contredisant entièrement la politique qu'ils ont soutenue et défendue devant cette Chambre. D'abord, nous avons eu deux programmes, l'un anonyme, publié par un membre qui est un des chefs du parti libéral, et ce programme a été lancé dans le public, on le sait, après avoir été adopté dans un caucus libéral, mais on a vu que le manifeste anonyme n'avait été d'aucun effet dans l'opinion publique; le peuple a regardé ce manifeste avec étonnement et n'y a rien compris, car on n'y faisait connaître que des exagérations non fondées sur aucune des clauses véritables du contrat. Ce manifeste, n'ayant pas eu le résultat qu'on en attendait, l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain) a cru devoir aussi lancer un manifeste; il a cru devoir s'adresser à ses électeurs, et, dans un document contenant vingt-quatre clauses, il a donné les raisons pour lesquelles il refusait de donner son vote en faveur de la mesure qui est maintenant soumise à cette Chambre.

Mais il y a plus, M. le président, je tiens en main une pétition, préparée probablement par le chef du parti libéral dans la province de Québec, que je trouve dans l'*Electeur*, organe de l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier). On verra que dans cette pétition, on contredit les assertions faites devant cette Chambre. Eh! bien, M. le président, pour le prouver immédiatement et pour démontrer les exagérations commises devant le peuple qu'on a voulu consulter et à qui on a voulu faire exprimer son opinion, il suffit de lire le document. Devant cette Chambre, nous avons entendu constamment les membres du parti libéral, hommes qui, par leurs études, leur travail, étaient en position de pouvoir juger de ce contrat, dire: "Donnez-nous le temps de le discuter; donnez-nous le temps de l'étudier, car il faut du temps pour pouvoir apprécier un contrat d'une telle importance." Et cependant, M. le président, ils ont demandé aux électeurs de juger immédiatement ce contrat qu'ils n'avaient pas eu le temps d'étudier, ni même de lire, et on vient dire que l'opinion publique s'est prononcée contre ce contrat! On vient dire que l'opinion publique condamne ce contrat! Mais comment peut-elle le condamner quand, à ce moment même, les membres du parti libéral dans cette Chambre hésitent encore et ne savent trop comment l'interpréter?

Ces exagérations, on les a faites d'abord quant à la construction en elle-même du chemin de fer du Pacifique; on les a faites ensuite en parlant de l'embranchement du Sault Sainte-Marie; on a ensuite fait des exagérations au sujet de la valeur des terres, et encore, M. le président, on a voulu, devant le public, faire considérer les membres du syndicat comme d'immenses capitalistes qui allaient faire une fortune, et que le gouvernement allait ruiner le peuple. Aujourd'hui on voit ces assertions contredites dans la pétition soumise aux électeurs de Québec-Est. Dans cette pétition, on dit que les personnes qui ont entrepris ce contrat n'ont pas les moyens de mener à bonne fin cette œuvre gigantesque. Cependant, nous avons entendu devant cette Chambre l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) et tous les libéraux, les uns après les autres, dire que les membres du syndicat étaient financièrement capables d'exécuter le contrat qu'ils adoptaient. Et on veut faire dire

au peuple maintenant que les membres du syndicat n'ont pas les moyens de mener à bonne fin cette entreprise ! Comment concilier cette opinion avec la ligne de conduite adoptée par l'opposition devant cette Chambre ? Ici, on vient dire que les membres du syndicat vont faire une fortune immense, et devant le peuple on dit que les membres du syndicat ne sont pas capables de construire le chemin ; qu'ils n'ont pas le moyen de mener à bonne fin cette entreprise. Comment, encore une fois, M. le président, concilier cette déclaration avec celles faites devant cette Chambre ? Comment concilier cette déclaration avec celles que nous avons entendues encore cette après-midi, que le gouvernement donnait aux membres du syndicat une somme de \$45,000,000 de plus que le coût de l'entreprise ? Certainement que si le gouvernement donne \$45,000,000 de plus que le coût de l'entreprise aux membres du syndicat, ils sont capables de faire l'entreprise qui leur est confiée ; et ceci démontre la mauvaise foi qui a signalé la discussion publique de cette question importante. Mais il y a un fait que j'ai constaté encore au sujet de la discussion qui a eu lieu dans la salle Jacques-Cartier, dans la division de Québec-Est. J'ai été étonné d'entendre l'honorable député qui représente cette division, dire que l'exemption de taxes qui était accordée au syndicat, aurait l'effet d'exempter pour toujours les personnes qui deviendraient en possession de ces terrains, de payer des taxes, et qu'elles n'auraient jamais de taxes à payer. J'ai entendu l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) dire à cette assemblée : " Eh ! bien, messieurs, pendant que vous serez obligés de payer des taxes pour subvenir aux dépenses de l'Etat, pendant que vous serez obligés de vous imposer de lourds fardeaux pour payer l'intérêt de la construction du chemin de fer du Pacifique, le peuple qui sera là en sera exempté." Quand j'ai entendu cela, M. le président, je me suis dit : l'honorable député de Québec-Est n'a certainement pas lu le contrat ; il en ignore réellement les conditions, et j'avais hâte, le lendemain, de voir ce discours reproduit dans son journal, car c'est l'habitude de ce journal, chaque fois que l'honorable député de Québec-Est fait un discours, d'en reproduire le lendemain le mot à mot ; mais cette fois, il savait qu'on avait trompé l'opinion publique ; il savait qu'on avait abusé de la bonne foi des électeurs, et le lendemain il annonçait qu'il ne reproduirait pas ce discours. Pourquoi ? Parce qu'on savait que s'il avait été reproduit textuellement, on avait de fortes armes pour le détruire. Je pensais que l'honorable député de Québec-Est ou quelques-uns de ses amis m'aurait dit que j'avais mal compris sa pensée ; mais je trouve cela consigné en toutes lettres dans la requête qui a circulé dans la cité de Québec, dans laquelle on dit que le gouvernement a exempté de taxation les terres de la compagnie, non-seulement en sa faveur, mais en faveur de tous ceux qui s'y établiront ; tandis que le contrat dit que du moment que ces terres ont été vendues, ou qu'elles ont été livrées à d'autres, que dès ce moment-là l'exemption de taxes n'existera plus ; ceci est en toutes lettres dans le contrat. Mais on disait cela au peuple afin de soulever l'indignation populaire. Je trouve dans cette pétition la preuve de ce que je viens d'avancer ; j'y trouve confirmée cette déclaration étrange que l'honorable député de Québec-Est a faite à cette assemblée. Probablement qu'il savait que personne ne le contredirait. Quand nous avons entendu l'honorable député de Québec-Est, tromper ainsi ses auditeurs, nous avons envoyé quelques citoyens demander la liberté de discussion. Nous avons été pris à l'improviste, et moi, comme électeur de cette division, j'ai demandé à parler, mais on nous a répondu : " Cette assemblée est pour nous et pour nos amis." C'est-à-dire, cette assemblée-là est pour nous, afin que nous puissions tromper le peuple ; cette assemblée-là est pour nous, afin que les orateurs conservateurs ne puissent venir expliquer le contrat ; cette assemblée est pour nous, afin que nous puissions jeter des préjugés dans l'opinion publique, et pour que nous puissions empêcher les

orateurs conservateurs de faire entendre leur voix ! M. le président, ceux qui ont suivi le parti libéral connaissent leurs manœuvres, et ces manœuvres, nous allons les dévoiler. Voici ce que nous lisons dans cette pétition :

" Que ces terres demeureront exemptes de taxes, établissant ainsi une exemption qui rendra les terres avoisinantes (s'il en reste quelques-unes) parfaitement nulles comme valeur ; et que la compagnie pourra, en louant ces terres, les exempter pendant vingt ans de payer leur quote-part de contributions à l'Etat."

C'est incroyable, M. le président, de lire pareille déclaration dans une pétition qu'on envoie à Son Excellence le Gouverneur-Général, c'est manquer à la dignité qui est due à Son Excellence. On vient affirmer une chose qui est un mensonge, après l'avoir dite dans une assemblée publique, et j'appelle sur ce fait l'attention des membres du parti libéral qui veulent cesser de tromper l'opinion publique. On dit dans cette pétition que la compagnie pourra, en louant ces terres, les exempter pendant vingt ans de payer leur quote-part de contributions à l'Etat ? Jamais, M. le président, jamais une telle fausseté, jamais un monument aussi colossal d'erreur n'a été publié. Et l'on viendra dire devant cette Chambre que le peuple condamne ce contrat ! Au contraire, lorsqu'on ira dire aux électeurs de Québec-Est : " Ce que votre député vous a dit, est faux ; il vous a trompés sciemment parce qu'il sait que le contraire est écrit en toutes lettres dans le contrat, le peuple verra qu'on a abusé de sa confiance et qu'on a voulu surprendre sa bonne foi. Voilà, M. le président, quelques-unes des faussetés que l'on dit dans cette pétition, et il y en a peut-être d'autres plus grossières.

Mais il y a plus que cela, M. le président. Tout à l'heure, en référant à la question du Sault Ste-Marie, j'ai dit que j'y reviendrais. J'ai en mains, M. le président, des choses plus monstrueuses que celles-là. On a fait passer à cette assemblée qui n'avait pas eu le temps de lire le contrat, on a fait adopter dans la cité de Québec, cité intelligente, une résolution qui est un monument de mensonge et en même temps un monument de ridicule pour la population de la province de Québec. Je démontrerai que, là encore, on a trompé l'assemblée pour lui faire adopter cette résolution, car si on avait dit la vérité aux électeurs, ils auraient dit à leur député : Monsieur, ce que vous faites là est contre les intérêts de la province de Québec !

Le sentiment public n'est pas aujourd'hui avec le parti libéral dans la province de Québec ni dans la Puissance du Canada. Si nous en jugeons d'après les résultats que ces messieurs ont eus dans leurs assemblées dans la province d'Ontario, et même à Montréal, où on a établi un système de cartes pour être admis aux assemblées. Cette invention nouvelle fera qu'à l'avenir le parti libéral sera désigné sous le nom de " Parti des Cartes, " *Ticket Party* !

Dans cette Chambre, les membres du parti libéral disent qu'il faut construire le chemin de fer du Pacifique, et dans les assemblées publiques, ils disent le contraire. L'honorable député de Québec-Est, l'a dit dans Québec ; mais, M. le président, ce n'est pas étonnant de voir le parti libéral opposé à la construction du chemin de fer, et surtout opposé à cette partie qui assure aux provinces à l'est du lac Supérieur le commerce direct avec le grand Nord-Ouest. Le parti libéral, comme par le passé, sur cette question, a jeté les hauts cris ; ça a toujours été sa coutume. Comme les hiboux dans le désert, chaque fois qu'ils voient une lumière à l'horizon ils crient : malheur ! Ils crient : ruine ! Lorsque la tenure seigneuriale a été abolie dans le pays par le parti conservateur, le parti libéral cria qu'on imposait des taxes sur le public. Quand on a parlé de la Confédération, on a entendu le parti libéral dire que c'était la ruine pour le pays ; et lorsqu'on a fait l'Intercolonial, le parti libéral a encore élevé la voix et a dit que c'était la ruine du pays. Quand nous avons agrandi la Puissance du Canada, en y faisant entrer l'Île du Prince-Edouard, la Terre de Rupert, la Colombie anglaise et les

territoires du Nord-Ouest, nous avons entendu le parti libéral dire que c'était charger le peuple d'impôts, que c'était imposer sur le peuple des fardeaux considérables, que c'était la ruine du pays ! Et, M. le président, chaque fois qu'il s'est agi d'une entreprise considérable, ç'a toujours été la même chose ; chaque fois que le parti conservateur a voulu faire le bien du peuple, le parti libéral a crié que c'était la ruine du pays. Aussi le peuple aujourd'hui n'entend plus sa voix, et il passe en lui refusant sa confiance et en disant : " J'ai confiance dans le parti qui a un grand programme ; j'ai confiance dans le parti conservateur." Nous en avons eu la preuve dans les élections générales de 1873 et dans les élections partielles que nous avons eues depuis. Eh ! bien, M. le président, s'il faut construire le Pacifique, pourquoi dire : prenons notre temps. Pourquoi ne pas le construire le plus tôt possible ? Il y a un principe d'économie qui, ce me semble, condamne ce moyen de procéder, car si vous êtes trop longtemps à faire une chose le commencement se détériore. Eh ! bien, la construction de ce chemin de fer du Pacifique, si nous allions la faire durer cinquante ou soixante ans, nous aurions durant ce temps des intérêts considérables à payer et des bouts de chemin de fer qui ne rapporteraient aucun revenu au pays.

La politique de ces messieurs serait donc à dire : nous ferons des bouts de chemins de fer qui nous coûteront des sommes considérables sur lesquelles nous paierons d'immenses sommes d'intérêt et qui ne rapporteront aucun revenu au pays. Politique néfaste ! On a dit : vous n'avez pas demandé de soumissions pour donner ce contrat. C'était inutile, M. le président, de demander des soumissions, quand dans cette Chambre, on a crié que le Nord-Ouest ne valait rien, quand on a déprécié les immenses territoires que nous possédons à l'ouest du lac Supérieur. C'était inutile de demander des soumissions, quand le parti libéral en a demandé pendant des mois et des mois, et qu'aucune n'a été faite. Pour cette entreprise, il fallait rencontrer des hommes de bonne volonté et des hommes influents. Mais, M. le président, quel est donc le plan de l'opposition ? Le parti libéral a pu pendant un certain temps abuser l'opinion publique en demandant toujours des réformes, mais aujourd'hui nous pouvons montrer au peuple ce qu'a fait ce parti. Quels sont ses antécédents ? Nous les connaissons et nous pouvons nous en servir. Le parti libéral a eu des projets qui n'ont pas toujours réussi.

Les orateurs libéraux ont beau divaguer, accumuler des montagnes de chiffres, le fait est que le parti libéral n'a pas pu faire le Pacifique ; qu'il n'a pas pu avoir des actionnaires pour former une compagnie. Cependant, les hommes qui existent aujourd'hui, existaient alors, et ces hommes qui font aujourd'hui partie du syndicat, étaient des amis du parti libéral. Quand les libéraux déclarèrent que les membres du syndicat vont faire des bénéfices considérables, il me vient à l'idée que c'est une de réclame en faveur de leurs amis qui forment partie du contrat du Pacifique, et c'est un bien pour eux, cela facilitera le syndicat dans ses emprunts.

Le parti libéral sait que le contrat est bon pour le pays, mais en même temps il veut profiter de sa position pour faire du bien à ses amis. Voilà comment on doit apprécier l'attitude du parti libéral. Mais, M. le président, une obligation, un contrat a ses deux côtés : il y a le débit, et il y a le crédit. Depuis le commencement de la discussion, le parti libéral a scruté tous les points du contrat, mais il n'a montré que les charges considérables que font peser sur le pays les conditions du syndicat.

Le parti libéral se garde de parler des avantages que la construction du chemin de fer du Pacifique par le syndicat doit produire pour le pays. Il nous a bien fait voir toutes les objections qu'on pouvait y trouver, mais de tous les avantages qui en découleront, on ne parle nullement. Ce qu'il nous faut donc faire, c'est de mettre en regard avec

M. VALLÉE

toutes les obligations que ce contrat imposera au pays, tous les avantages qui en dériveront. Eh ! bien, quelles sont les obligations que ce contrat va nous imposer ? Nous savons que le gouvernement donnera les travaux exécutés et à exécuter, \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre. Les terres sont évaluées suivant les uns à \$1 et suivant les autres à \$3 et \$4. En considérant cette question il faut envisager que ces terres n'ont actuellement aucune valeur réelle, mais seulement une valeur spéculative ; sans doute elles augmenteront en valeur, mais dans un avenir indéfini. Le parti libéral veut absolument que ces terres valent \$3 ou \$4 l'arpent actuellement. Admettons pour un instant cette hypothèse, que les terres valent \$4 à l'heure qu'il est. Par conséquent, nous donnons au syndicat \$100,000,000 sous forme de terres. Eh bien ! j'accepte ce principe-là et je conviens que nous allons donner \$100,000,000 de valeur en terres, et en outre \$53,000,000 en argent et travaux, ce qui forme un total de \$153,000,000 d'obligations. De plus, nous accordons au syndicat certains privilèges—exemption de taxes, exemptions de droits de douane et autres privilèges qu'on a évalués, les uns à \$2,000,000, les autres à \$20,000,000. Prenons-les à \$20,000,000. Certainement c'est exagéré, mais je veux suivre le principe posé par le parti libéral. Ajoutant cette somme aux \$153,000,000, nous aurons un total de \$173,000,000 que nous donnons au syndicat pour la construction du chemin de fer du Pacifique et son exploitation. Ces terres qui existent depuis des siècles n'ont certainement aucune valeur commerciale ; elles ne rapportent rien à l'Etat à l'heure qu'il est. Ceci me rappelle une histoire : Un certain rajah avait ouï dire que dans ses Etats se trouvait enfoui un trésor composé de bijoux et de diamants d'une valeur considérable ; il trouva bien l'endroit où gisait le trésor, mais malheureusement les moyens lui manquaient pour le déterrer. Il en est ainsi de la Puissance du Canada ; nous avons un trésor immense dans nos terres du Nord-Ouest, et jusqu'à présent nous n'avons pu l'exploiter ; mais aujourd'hui nous avons trouvé un moyen de pouvoir entrer en possession d'une partie de notre héritage ; en donnant une chose qui ne nous est d'aucune valeur, nous en recevrons une d'une valeur incalculable. D'après les informations des explorateurs, nous avons 250,000,000 d'acres de terres arables dans le Nord-Ouest ; en en donnant 25,000,000 au syndicat il nous en reste 225,000,000. En supposant qu'elles soient vendues la moitié \$4 l'acre nous en aurons un revenu de \$336,000,000. Et d'ici à vingt ans, il y aura au moins 100,000 familles établies dans ce Nord-Ouest, et à raison de 5 personnes en moyenne par famille nous aurons donc une population de 500,000 âmes. Par conséquent, si nous donnons au syndicat une valeur de \$100,000,000 nous recevons en retour une population de 500,000 âmes établie à ses frais. Ou, en d'autres termes, comme on considèrera aux Etats-Unis que la valeur d'un émigrant est de \$1,000, ce serait donc une augmentation de richesse nationale d'un montant de \$500,000,000. En acceptant la base que nous donne lui-même le parti libéral, le résultat est encore très avantageux. Mais pour que ces terres vailent \$100,000,000, il faut qu'elles soient vendues et occupées, et le syndicat, en construisant le chemin, nous permettra aussi d'exploiter nos terres qui sont aujourd'hui inexploitées, faute de voies de communication. Il est un principe économique, c'est que qui donne reçoit, et cela ne peut être autrement. Il est vrai que nous donnons de grands avantages au syndicat, mais nous en recevons en retour de grands bénéfices. Pour bien nous rendre compte de la situation, il faut en faire le bilan, mettre le crédit en regard du débit, et faire la balance pour voir qui des deux doit l'emporter. Voyons ce que nous donnons : D'abord, argent et travaux pour \$53,000,000 ; 25,000,000 d'acres de terre, en les évaluant à \$3 l'acre, \$75,000,000 ; exemption de taxes et autres privilèges évalués à \$20,000,000, faisant un total de \$148,000,000, voilà pour le débit. Maintenant passons au crédit : L'ouverture d'un territoire immense, accès à 200,

000,000 d'acres de terre dont nous vendrons la moitié à raison de \$3 l'acre, \$300,000,000; exemption de l'entretien du chemin qui est évalué de \$7,000,000 à \$8,000,000, d'après l'estimation du chef de l'opposition, qui a déclaré qu'aucune compagnie au monde ne voudrait accepter l'exploitation du chemin de fer du Pacifique à moins que le gouvernement ne lui donnât, outre le revenu du chemin un bonus de \$5,000,000 annuellement. C'est là l'opinion de M. Workman, un homme d'affaires de Montréal. Donc, d'après cette estimation, nous nous trouvons dégrevés de frais d'exploitation d'une somme de \$7,000,000 à \$8,000,000, qui nous aurait obérés et qui représente une somme capitalisée d'au moins \$150,000,000. Il y a plus, cette population de 100,000 familles qui s'établiront au moyen du syndicat, donnera une augmentation considérable au revenu public. En fin de compte, cette spéculation nous donnera un bénéfice d'au moins \$1,000,000,000. Un milliard! Certainement, ces chiffres sont extraordinaires, mais ils ne sont pas plus extraordinaires que les calculs de nos amis du parti libéral. Ce sont leurs calculs à eux, ce sont leurs chiffres que je prends; seulement au lieu de ne montrer que le côté du débit, je montre aussi le côté du crédit, voilà ce qui est juste. Je crois que sur cette question j'en ai dit assez pour motiver mon vote. Pourtant, il y a une autre chose qu'on a bien répétée. On fait objection au contrat, parce qu'il contient une clause qui empêche la construction d'embranchements à la ligne principale; cette clause se lit comme suit :

“ Pendant l'espace de 20 ans à compter de la date des présentes, le parlement de la Puissance n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du chemin de fer canadien du Pacifique, partant d'aucun point sur ou près du chemin de fer canadien du Pacifique à moins que telle ligne ne suive une direction sud-ouest ou ouest-sud-ouest.”

Ainsi donc nous avons le droit de construire des embranchements dans la direction sud-ouest de la ligne principale. Cette clause est en réalité une protection pour nous, parce qu'elle empêche de construire des embranchements entre la ligne principale et les chemins de fer sur le territoire américain qui, sans cela, en bénéficieraient à notre préjudice.

Considérons, maintenant, la question de la ligne proposée par le Sault Sainte-Marie. J'ai entendu des députés qui venaient principalement de la province de Québec, s'apitoyer sur la position financière de cette province. Il paraît que les députés libéraux de cette province sont venus ici déprécier leur province, la montrer sous un jour sombre, et ne montrer qu'un côté de la question. On a dit: “ Cette pauvre province de Québec, endettée de \$15,000,000 ! ” C'est vrai que nous avons ces obligations, nous les avons contractées pour l'avancement du pays. Avant de construire le chemin de fer du Nord, nous n'avions pas de route qui nous reliait directement à l'ouest; nous n'avions pas l'avantage de recevoir de boni du gouvernement pour faire des chemins locaux, nous avons fait nos propres sacrifices pour nous procurer une voie de communication facile avec le Nord-Ouest. Mais à quoi nous servirait tout cela si on ne construit pas une ligne qui relie notre système de voies ferrées avec le Nord-Ouest? Au sujet de l'embranchement du Sault Ste-Marie, je me permettrai de faire allusion à quelques avancés de l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) en présence de ses électeurs, le 29 décembre dernier. Il a dit là des choses épouvantables à ses électeurs au sujet de la section Est, au nord du lac Supérieur. Voici la résolution qu'il a fait adopter par ses électeurs :

“ Qu'il serait plus avantageux de construire dans le plus bref délai l'embranchement du Sault Ste-Marie, qui rapporterait d'immenses avantages commerciaux pour le peuple du Canada, comme constituant la voie la plus courte pour le transport des marchandises et des immigrants à travers le territoire canadien et comme étant le moins dispendieux et pouvant être construit en deux ans.”

Voilà une des propositions que le député de Québec-Est s'est permis de soumettre à une assemblée d'électeurs de la ville de Québec. C'est une honte, c'est une insulte pour les

intelligents électeurs de Québec-Est. Il leur fait dire que l'embranchement du Sault Sainte-Marie “ constitue la voie la plus courte pour le transport des marchandises et des immigrants, à travers le territoire canadien.” Autant de faussetés que de mots! Cette Chambre le sait: l'embranchement du Sault Sainte-Marie allonge de plus de 120 milles la ligne du Pacifique; et le député de Québec-Est fait dire à ses électeurs que c'est la voie la plus courte! Il leur fait dire encore “ à travers le territoire canadien ” quand il sait lui-même que par cet embranchement, les immigrants devront passer à travers le territoire américain sur une distance de plus de 700 milles. Je proteste contre cette résolution. Pourquoi donc le parti libéral de Québec est-il contre la construction de l'embranchement de la section est du lac Supérieur, qui doit amener directement chez nous le commerce de notre Nord-Ouest et dont doivent bénéficier toutes les provinces de l'est?

Dans le contrat avec le syndicat, le gouvernement nous a rendu justice. L'année passée, l'honorable chef de l'opposition a voulu s'attirer nos sympathies en nous montrant le danger qu'il y avait dans le projet du gouvernement, de ne pas construire la section nord du lac Supérieur. Il nous a fait les yeux doux pour nous attirer vers son parti. Eh! bien, ce danger, notre propre parti nous l'a évité, et l'a fait disparaître. Je suis heureux d'en savoir gré au gouvernement.

Le parti libéral s'oppose pour raisons d'économie à la construction de la section au nord du lac Supérieur. Pourquoi? Cette construction nous coûtera \$16,000,000, nous dit-on. “ Faisons donc, disent-ils, l'embranchement du Sault Sainte-Marie, qui ne coûtera que \$2,000,000 ou \$3,000,000, somme que nous donnerons comme bonus à une compagnie d'Ontario, et alors nous aurons connection avec les chemins de fer américains.”—Cependant, je prie les messieurs de l'opposition de remarquer qu'il n'y a, au sud du lac Supérieur, aucune ligne de chemin de fer qui puisse venir se relier à l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Qui est-ce qui va donner une connection par cette voie avec le Pacifique canadien? Cet embranchement du Sault Sainte-Marie a été le cheval de bataille de l'honorable député de Lotbinière, (M. Rinfrot), dans son discours de l'autre soir; mais où a-t-il trouvé qu'il y avait une ligne au sud du lac Supérieur pour nous mettre en communication avec le chemin de fer du Pacifique nord? Cet honorable député nous dit qu'il y avait une ligne au sud du lac Supérieur qui venait jusqu'au Sault Sainte-Marie; mais, cette ligne n'existe que dans son imagination.

Où l'honorable député a-t-il pris ces renseignements? Comment a-t-il pu juger que la ligne au sud du lac Supérieur était préférable à celle qu'on se propose de construire au nord?

J'irai plus loin, et je dirai que non-seulement il n'existe pas de ligne au sud du lac, mais que la construction d'une telle ligne est à peu près impossible: le pays au sud du lac Supérieur est plus montagneux et plus inaccessible que le pays immédiatement au nord du lac Supérieur. Je tiens ces informations d'ingénieurs compétents. Si l'on veut relier le chemin de fer du Pacifique avec l'embranchement du Sault Sainte-Marie, il faut partir de Duluth et descendre vers le Michigan central, c'est-à-dire, 127 milles en bas du lac Supérieur, et conséquemment, il faudra prolonger la route de 200 milles pour joindre l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Et qui va nous construire cette ligne, qui va nous faire cet embranchement au sud du lac Supérieur? Si c'est à nous-mêmes à le faire, alors les raisons d'économie n'existent plus. Et si ce n'est pas nous-mêmes, ce sera une compagnie américaine. Et à quelles conditions cette compagnie américaine voudrait-elle faire ce chemin? Quelles conditions nous imposerait-elle? Voilà autant de questions qui méritent notre attention. La chose n'existe pas, et cependant ce fait paté est ignoré du parti libéral. On vient nous dire que nous aurons la navigation du lac Supérieur. Mais

les libéraux ignorent ils que cette navigation est fermée par la glace depuis le mois de novembre jusqu'au mois de mai, c'est-à-dire justement dans la période où les immigrants arrivent pour se faire transporter au Nord-Ouest ?

Ces messieurs, du parti libéral, accusent le gouvernement de s'être livré à une compagnie américaine représentée par ce syndicat; mais que veulent-ils faire eux-mêmes? Ils prétendent nous soumettre à la tendre merci de la compagnie du Pacifique du Nord, puisque c'est à elle qu'il faudrait s'adresser pour avoir l'embranchement de Duluth au Sault Sainte-Marie. Nous aurions à subir les caprices et le monopole de trois grandes compagnies américaines: le Northern Pacific, le Minneapolis, et le Michigan. Voilà comment le parti libéral entend sauvegarder l'intérêt du pays!

M. le président, en nous dit: il faut pour le commerce du Michigan des lignes de communication. Ces messieurs ignorent donc que nous avons une communication qui va directement à Toronto et qui amène le commerce directement à Halifax. Nous avons plus, nous avons le Canada Central, le Grand-Tronc qui se joint aux chemins de fer des Etats-Unis, nous avons ensuite le Great Western Railway qui se joint, à Détroit et à Sarnia, aux lignes américaines; par conséquent cette raison donnée par le parti libéral que c'est pour nous amener le commerce de ces Etats, n'existe donc pas, puisque nous avons aujourd'hui ces communications. Eh! bien, pour toutes ces raisons, M. le président, nous ne pouvons pas considérer l'embranchement du Sault Sainte-Marie comme la continuation du Pacifique canadien.

Il y a d'autres raisons importantes que nous pouvons encore invoquer. Nous voulons une ligne de transit direct pour le commerce canadien; nous voulons pouvoir envoyer directement les produits des provinces maritimes et de l'est dans le Nord-Ouest, sans avoir à passer par les Etats-Unis, sans avoir à subir des retards de connections de chemins de fer.

On sait, M. le président, que lorsqu'un chemin de fer est obligé de faire plusieurs connections avec une voie ferrée étrangère, le chemin de fer intéressé fait toujours retarder les autres lignes. Avec ce système du Sault Sainte-Marie, nous serions privés de communications directes. Notre chemin de fer serait obligé d'attendre la bonne volonté des autres lignes qui diraient, quand elles auraient trop de trafic: attendez à demain, ou attendez un autre jour. Ainsi nous serions à la merci des compagnies étrangères.

Il est contre l'intérêt d'Ontario d'abandonner la section de est au nord du lac Supérieur, puisque par la construction de cette section, tout le territoire au nord de cette province pourra être colonisé et développé; il est contre l'intérêt de la province de Québec de renoncer à cette section-est qui lui donnera une voie directe pour son commerce avec le Nord-Ouest; il est contre l'intérêt des provinces maritimes de s'opposer à cette section pour les mêmes raisons qu'à la province de Québec.

Eh! bien donc, il nous faut la section au nord du lac Supérieur, parce qu'elle nous donne une ligne de transit direct. Quand les marchands de la Nouvelle-Ecosse enverront les produits des pêcheries, les trains partiront de Halifax et s'en iront directement dans le Nord-Ouest, et il n'y aura pas de danger de délais; ils ne seront pas exposés à attendre, soit à Sarnia, soit au Sault Sainte-Marie, le bon plaisir des compagnies américaines. Voilà un avantage qu'il ne faut pas oublier. Notre but en construisant le chemin de fer du Pacifique, est de diriger vers cette contrée des immigrants et d'y former une population considérable.

Eh! bien, M. le président, si nous soumettons le départ de nos immigrants à la bonne volonté des lignes américaines, qu'arrivera-t-il? Supposons qu'il y ait des immigrants à Duluth, qu'arrivera-t-il? Tous les agents des compagnies américaines arriveront là et nous arracheront nos immigrants, et nous serons privés de notre immigration dans le Nord-Ouest. Voilà quels seraient les fruits de l'embranchement du Sault Sainte-Marie.

M. VALLÉE

Eh! bien, M. le président, je voterai pour la mesure qui nous est présentée, car, dans mon opinion, je considère que nous ne donnons pas trop d'avantages à la compagnie, et surtout quand cette compagnie est sérieuse, nous ne pouvons pas trop lui donner d'avantages afin de nous assurer l'exécution fidèle du contrat. Je suis heureux que le gouvernement, que le parti conservateur aient suivi cette grande politique qui fait l'admiration du peuple et des pays qui nous environnent. Le parti conservateur répond aux besoins d'agrandissement que notre commerce demande, et que notre progrès national exige. Je félicite mon pays; je félicite principalement, car c'est mon devoir, le chef conservateur de la province de Québec; je félicite ses honorables collègues d'avoir fait justice à la province de Québec, et je félicite le gouvernement de faire construire la section du chemin de fer au nord du lac Supérieur. Notre politique, nous la soumettons aux électeurs, certains qu'ils l'approuveront. Quand nous avons demandé la discussion aux libéraux, ils nous l'ont refusée, car ils savaient que le peuple les aurait condamnés; car le peuple juge bien, et quand une question lui est soumise sous son vrai jour, il sait la juger.

Je suis persuadé que l'immense majorité de cette Chambre votera en faveur du contrat. Nous avons une destinée nationale à remplir, et cette destinée, nous la remplirons en adoptant cet immense projet qui conduira les peuples de l'Europe vers cette région de l'ouest, et qui fera peupler cet immense territoire qui s'étend depuis les Montagnes Rocheuses jusqu'au lac Supérieur.

M. LARUE. M. le président, je crois qu'il est de mon devoir, comme représentant du comté de Bellechasse, de dire un mot sur la question qui est maintenant devant la Chambre. Je crois qu'il est de mon devoir de parler, et qu'il ne serait pas suffisant pour moi de donner mon vote contre le contrat maintenant soumis à notre approbation. Je crois que pour satisfaire les électeurs qui m'ont envoyé ici représenter leur opinion, je dois aussi dire quelques mots et expliquer pour quelle raison je dois voter contre ce contrat. D'abord, M. le président, avant de commencer la discussion sur le contrat qui nous est maintenant soumis, je dois commencer à répondre au grand discours du député de Portneuf (M. Vallée). J'avoue que je ne sais pas par quel bout le prendre. Je ne sais pas vraiment comment je dois m'y prendre pour répondre au discours qui vient de nous être débité par cet honorable monsieur (M. Vallée). J'ai souvent eu le plaisir d'entendre l'honorable député sur les *hustings*. J'ai souvent eu le plaisir d'entendre l'honorable député émerveiller le peuple par les lumières qui jaillissaient chez lui de tous côtés, lançant la foudre aux électeurs qui l'écoutaient. J'ai bien souvent eu l'occasion d'entendre l'honorable député débiter des sornettes devant la Chambre des Communes, comme devant le peuple, et cela ne m'a pas étonné, M. le président; nous sommes habitués à ces grands discours populaires de l'honorable député; il en a donné des preuves dans le comté de Rimouski où il a failli remporter la victoire quand l'honorable ministre des travaux publics (M. Langlois) a été battu par 400 voix. Eh! bien, je laisse à la Chambre à juger entre les deux hommes.

L'honorable député de Portneuf (M. Vallée), quand il se lève devant cette Chambre, a toujours des discours très fins à faire, pleins de sel, pleins d'arguments, des discours que tout autre membre refuserait, pour lui-même et pour le pays, de prononcer dans cette enceinte. L'honorable député a fait allusion aux assemblées publiques qui se sont tenues dans la province de Québec. Sur ce terrain, je puis le rencontrer, parce que j'étais présent à l'assemblée de Québec qui était présidée par l'hon. député de Québec-Est, et j'ai même pris la parole dans cette circonstance. Cependant, je dois le dire, je n'ai pas l'intention de suivre l'honorable député de Portneuf depuis le commencement de son discours jusqu'à la fin, parce que je crois que les

arguments dont il s'est servi ne peuvent pas changer la question qui est maintenant devant cette Chambre, et qu'ils ne peuvent être d'aucun avantage aux intérêts de la Puissance. M. le président, j'étais présent à l'assemblée qui a eu lieu à Québec-Est. L'honorable député de Portneuf a dit que nous avons refusé la discussion dans la province. Vraiment, il est bien reçu à venir dire ce soir que nous avons refusé de discuter dans la division de Québec-Est. Qu'est-il arrivé? On sait que l'honorable député de Québec-Est a fait un discours de deux heures; l'honorable M. Pelletier a parlé après lui, et ensuite on nous a envoyé un petit message disant que M. le docteur Fiset, de Saint-Sauveur, désirait adresser l'assemblée et répondre à M. Laurier. Nous avons cru que c'était une farce, et nous avons répondu tout simplement que l'honorable député de Québec-Est avait une valeur politique assez grande pour mériter que les honorables ministres prissent la peine de descendre dans sa division, et discuter cette grande question. N'avions-nous pas raison, M. le président, de refuser, pour répondre à l'honorable député de Québec-Est, un jeune homme qui n'avait aucun passé politique; qui est parfaitement honorable, je n'en doute pas; qui est bon médecin et charmant garçon à part de cela; mais qui ne méritait certainement pas l'honneur de répondre à l'honorable député de Québec-Est? Voilà la seule raison pour laquelle nous n'avons pas voulu obtempérer à la demande de M. Fiset dans cette circonstance. Je comprends qu'il aurait été charmé de venir adresser la parole à une assemblée aussi nombreuse que celle que nous avions ce soir-là. L'honorable député de Portneuf (M. Vallée) qui a l'intention de se présenter dans le comté de Québec-Est et qui n'a jamais eu l'occasion de parler dans cette division à une assemblée considérable, aurait été charmé que l'honorable député de Québec-Est lui fournît la magnifique occasion de s'adresser à une assemblée aussi nombreuse; il n'a pas eu ce plaisir-là, et nous nous sommes bien gardés de le lui donner. Nous étions parfaitement persuadés qu'il ferait devant cette assemblée les mêmes assertions que celles qu'il a faites ce soir devant la Chambre, assertions qui ne peuvent germer dans un esprit sérieux, et qui ne peuvent sortir que de la bouche de l'honorable député de Portneuf.

L'honorable monsieur (M. Vallée) a dit que l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) avait pris devant le peuple une attitude différente de celle qu'il avait prise en Chambre. Je dis que c'est une fausseté; je dis qu'il a pris, dans sa division, absolument la même position que celle qu'il a prise devant cette Chambre; qu'aucune fausseté n'est sortie de sa bouche. Et d'ailleurs, M. le président, tous les honorables membres de la Chambre des Communes connaissent suffisamment l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) pour savoir qu'il ne suit pas la ligne de conduite de l'honorable député de Portneuf, et qu'il ne tombe pas dans ses habitudes de proférer des mensonges, quel que soit l'auditoire à laquelle il s'adresse, qu'il parle aux électeurs du pays ou devant cette honorable Chambre. D'ailleurs, je sais que l'honorable député de Québec-Est aime trop la population qu'il représente pour se permettre de débiter devant ses électeurs des discours qui n'auraient pas comme base la vérité la plus stricte, la plus scrupuleuse. Si l'honorable député de Portneuf invoque les préjugés populaires et le mensonge dans la division électorale qu'il représente, soyez persuadé, M. le président, que l'honorable député de Québec-Est peut se faire élire dans son comté sans avoir recours à ces moyens. Je n'ai pas l'intention de suivre plus longtemps l'honorable député de Portneuf dans les divagations qu'il a faites ce soir devant cette Chambre, et je me permettrai de dire quelques mots sur les raisons qui me forceront de voter contre ce contrat.

Nous nous rappelons tous, M. le président, du célèbre voyage que les honorables ministres ont fait en Angleterre.

Toute la presse conservatrice s'était donné le mot, et d'un bout du pays à l'autre, on nous a dit que les honorables ministres étaient allés en Angleterre rencontrer les premiers capitalistes de Londres, de Paris et de Québec, pour former un syndicat qui devait construire le chemin du Pacifique. Nous avons entendu parler du premier ministre et de ses collègues pendant qu'ils étaient en Europe; pendant tout ce temps-là, la presse conservatrice du pays, les journaux de la province de Québec, comme des autres provinces, nous faisaient tous les jours des promesses nouvelles. Nous attendions tous les jours la venue de ce messie qui devait construire le Pacifique sans qu'il en coûtât un seul sou à la Puissance du Canada. Enfin on nous a appris que sir John avait conduit à bonne fin la grande œuvre qu'il avait commencée, et qu'on allait avoir le plaisir de le voir revenir sur les rivages du Dominion. Il est arrivé avec ses collègues, et le long de sa route, il a semé des discours qui ont enchanté la population de la province de Québec. Il a dit partout que le Pacifique serait construit sans qu'il en coûtât un seul sou au peuple; les journaux du parti conservateur ont répété avec plaisir et satisfaction, les paroles qui étaient tombées de la bouche de l'honorable premier ministre. Nous commençons nous-mêmes à être contents, bien que, politiquement parlant, nous fussions les adversaires de ces messieurs. Nous commençons à nous réjouir, et moi-même j'ai dit dans mon comté: les apparences nous paraissent bonnes et il peut se faire que nous soyons débarrassés de ce lourd fardeau que nous traînons depuis de longues années. Nous avons tous été pris par surprise, M. le président; les discours de l'honorable premier ministre, tout ce que la presse avait dit et tout ce que les journaux conservateurs avaient répété pendant des semaines devaient être réduits à néant lors de son retour. En effet, qu'est-il arrivé lorsque les honorables ministres ont été de retour dans le pays? Nous nous attendions à connaître immédiatement ce contrat qui devait faire tant de bien au pays, mais pas du tout, les honorables ministres se sont rendus à Montréal, ils se sont rencontrés avec les membres du syndicat qui ont commencé à tendre leurs pièges pour tâcher de prendre les honorables ministres, et qu'est-il arrivé? C'est que les membres du syndicat ont réussi; ils ont mis le pied sur la gorge des ministres et ils ont dit: pour nous c'est la bourse ou la vie. Or, M. le président, croyez-vous que les honorables ministres avaient assez de patriotisme pour sacrifier leur vie aux dépens de leurs bourses? Non, il est arrivé ceci: c'est que les honorables ministres ont dit au syndicat: nous aimons mieux sauver la vie du gouvernement, nous aimons mieux conserver le pouvoir, jeter les millions du pays à l'eau et rester sur les banquettes du trésor. Voilà, M. le président, ce qui est arrivé.

Maintenant, si on nous avait fourni le contrat avant l'ouverture des Chambres, chacun des députés de cette honorable Chambre aurait eu l'occasion d'aller dans son comté, et là, nous aurions pu expliquer au peuple chaque clause de ce contrat, nous aurions demandé aux électeurs de chacun de nos comtés s'ils approuvaient de pareilles clauses; nous aurions pu venir en Chambre, et supportés par l'opinion publique, nous aurions pu rendre un verdict qui aurait été un verdict populaire. Pourquoi n'a-t-on pas soumis ce contrat à l'opinion publique avant la convocation des Chambres? Pourquoi les honorables ministres ont-ils convoqué les Chambres avant le temps ordinaire? C'est bien facile à expliquer; c'est que les honorables ministres ne voulaient pas que cette Chambre fût commandée par l'opinion publique. Si ces honorables ministres ont du patriotisme, pourquoi n'ont-ils pas permis au pays de commander à l'opinion de cette Chambre au lieu de forcer le pays d'obéir à l'opinion de cette Chambre? C'est le parti conservateur, dans ce moment, qui commande à l'opinion publique, on n'a pas voulu permettre aux électeurs de ce pays de comman-

der au gouvernement et aux membres qui siègent dans cette Chambre.

Enfin, M. le président, l'ouverture des Chambres a eu lieu. Les honorables chefs de l'opposition ont demandé, les uns après les autres, la production de certains documents absolument nécessaires pour dévoiler ce que les honorables ministres avaient pu faire au sujet de ce contrat, et cela nous a été refusé encore. Les ministres désiraient presser le vote afin que les membres du parti libéral n'eussent pas le temps d'aller dans leurs comtés, et faire connaître au peuple quelles étaient les clauses de ce contrat gigantesque, comme on l'appelle.

Malgré tout cela, les honorables ministres ont été obligés de consentir finalement à ce que nousussions des vacances; pendant ce temps, des assemblées publiques ont eu lieu dans plusieurs parties du pays: Vous en connaissez le résultat, M. le président.

Malgré ce que les journaux conservateurs ont dit, nous savons ce qui s'est passé à Montréal lors de l'assemblée tenue par l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec-Est. Les journaux conservateurs ont dit que cette assemblée était composée pour les trois-quarts de conservateurs et avait été un fiasco; cependant, M. le président, cette assemblée avait été un succès. On a dit que dans cette assemblée un libéral avait présenté un amendement aux résolutions qui avaient été passées. Les journaux ont fait justice, depuis, de cet homme qui était venu présenter cet amendement et je n'en parlerai pas. Nous attendions avec hâte l'assemblée qui devait être tenue par l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable président du conseil.

Les journaux conservateurs ont dit que les honorables messieurs avaient remporté un succès immense, et qui avait effacé complètement celui de l'assemblée du chef de l'opposition et de l'honorable député de Québec-Est. Eh! bien, nous avons eu aussi nos informations, et nous savons qu'il n'y avait pas dans la salle la moitié du monde qu'il y avait lors de l'assemblée tenue par l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec-Est. Nous savons que le peuple qui était là, n'a pas prodigué aux orateurs qui adressèrent cette assemblée les applaudissements auxquels ils s'attendaient, quoique l'un d'eux, l'honorable président du conseil, soit pourtant un orateur distingué et sympathique. Tous ces renseignements, M. le président, je les donne pour établir que, comme député libéral, je ne puis pas voter pour le contrat maintenant devant cette Chambre; et une des raisons pour lesquelles je ne puis pas voter pour ce contrat, c'est que je considère que le gouvernement accorde trop à la compagnie qui doit construire le chemin. Je considère que le subside en argent, \$25,000,000, est trop considérable. Je considère de plus que 25,000,000 d'acres de terre qu'ils ont évalués, les uns à \$3 l'acre, les autres à \$1, et que j'évalue, d'après l'estimation faite par un grand nombre de membres dans cette Chambre, et par les règlements du ministère de l'intérieur, à \$3.18 l'acre; \$28,000,000 dépensées pour les sections terminées et celles qui sont sous contrat; \$3,120,000 pour frais d'arpentage, et \$4,000,000 qu'on doit dépenser pour les télégraphes; et si on ajoute à cela à peu près \$10,000,000 pour l'exemption des droits sur les matériaux importés pour la construction du chemin, et aussi pour exemption de toutes taxes, ce qui formera à peu près un montant de \$150,000,000, et je considère, dis-je, que les avantages donnés à cette compagnie sont beaucoup trop considérables.

Une autre question sur laquelle je ne puis pas m'accorder avec les honorables députés conservateurs c'est la question des garanties. Le syndicat, d'après le contrat qui a été soumis devant cette Chambre, est obligé de déposer comme garantie, une somme de \$1,000,000 pour assurer la construction du chemin. Je trouve parfaitement ridicule un semblable dépôt; on aurait fait tout aussi bien de ne pas

M. LARUE

exiger une garantie semblable, parce que je la considère comme parfaitement illusoire. On exige de plus du syndicat que le gouvernement retienne sur les 25,000,000 d'acres de terre accordés au syndicat 5,000,000 d'acres de terre pour assurer l'exploitation du chemin. Eh! bien, je crois, dans mon humble opinion, que ce privilège que se réserve le gouvernement est encore parfaitement illusoire. D'ailleurs, M. le président, la compagnie n'aura pas grand-peine à donner une garantie comme celle-là; suivant moi, ce n'est pas une garantie. Le syndicat n'est pas obligé de donner sa propriété comme garantie; il ne débourse rien du tout. Le gouvernement a dit aux membres de cette compagnie: "Nous allons vous donner 25,000,000 d'acres de terre et vous, vous allez nous accorder comme garantie de l'exploitation du chemin 5,000,000 d'acres de terre." Je crois, M. le président, que les honorables ministres n'ont pas été sérieux quand ils ont exigé de la compagnie une pareille garantie.

Une autre raison pour laquelle je m'oppose au contrat, c'est que le gouvernement se propose d'accorder un monopole à ce syndicat. D'après les termes du contrat, aucun autre chemin ne peut être construit pour lui faire concurrence, ce qui fait que cette compagnie pourra exiger les taux qu'elle voudra et le peuple sera complètement à sa merci. La compagnie aura de plus le monopole des télégraphes et téléphones et elle sera exempto de taxes pendant 20 ans, elle ne paiera aucune taxe municipale, aucune taxe scolaire; elle ne sera pas obligée de travailler à la confection ni à l'amélioration des chemins; elle ne sera pas tenue à bâtir ni à entretenir les églises.

UNE VOIX. C'est une compagnie protestante!

M. LARUE. Nous, de Québec, savons ce que sont les privilèges des grands seigneurs, des grands propriétaires du sol. Ceux qui comme l'honorable ministre des Travaux publics ont l'expérience du passé et connaissent l'histoire de la province de Québec, savent combien il a fallu d'efforts de la part du peuple pour abolir la tenure seigneuriale dans la province de Québec. Ils savent que plusieurs ministères se sont succédé avant de pouvoir abolir ce système qui pesait si lourdement sur les épaules du peuple de Québec. Nous nous rappelons tous les prérogatives dont jouissaient les seigneurs, comme les lots et ventes, les corvées, le droit de quint, le droit de banalité. Nous savons que tous ces privilèges accordés aux seigneurs pesaient lourdement sur le peuple, et que pendant des années des hommes éminents des deux partis ont travaillé dans l'espoir d'abolir ce système et qu'il a fallu payer une indemnité aux seigneurs afin de libérer à toujours les censitaires des charges qui les obéraient. Nous n'avons pu réussir qu'à la condition de voter une large indemnité à cette classe privilégiée. L'honorable député de Chicoutimi (M. Cimon) disait l'autre jour: "Les hommes feront dans l'ouest comme ils ont fait dans l'est; nous avons été obligés de payer cher pour nous délivrer d'une classe de grands propriétaires, et les gens de l'ouest pourront en faire autant; ils ont besoin de nous pour construire un chemin, il n'est que juste qu'ils paient pour cela." Est-ce là une bonne raison à donner, monsieur le président, pour établir au Nord-Ouest un monopole aussi injuste qu'extravagant? Au reste, nous savons tous ce qui se passe actuellement en Irlande; on en a déjà parlé en cette Chambre, et je voudrais rappeler les paroles que l'honorable ministre des Travaux publics a prononcé relativement à l'immigration irlandaise en ce pays.

"L'honorable chef de l'opposition dit que ce ne sont pas les vraies causes de l'immigration, mais que M. Parnell, et le malheureux état de l'Irlande ont plus à faire avec le programme d'émigration du gouvernement anglais, que Sir John A. Macdonald, Sir Charles Tupper et les autres."

Personne n'en doute. Si les Irlandais étaient satisfaits de leur condition dans leur pays, ils n'émigraient pas. Mais ils n'en est pas moins vrai qu'ils ne sont pas satisfaits et qu'ils veulent émigrer. S'ils veulent émigrer, ne vaut-il pas mieux qu'ils viennent chez nous; que nous leur don-

nions des terres, et que nous les établissions dans nos campagnes, ne vaut-il pas mieux que ces émigrants deviennent citoyens de la grande nation dont nous faisons nous-mêmes partie, au lieu de s'en aller aux Etats-Unis, et viennent coloniser notre Nord-Ouest? L'honorable monsieur sait-il pourquoi ils veulent émigrer? Ne sait-il pas que s'ils ne veulent pas rester en Irlande, c'est parce qu'ils sont assujétis à de grands propriétaires et qu'ils peuvent à peine exister à cause de l'oppression extraordinaire qui pèse sur eux. Les chambres anglaises ont été convoquées avant le temps pour régler cette grande question qui, non-seulement, agite l'Angleterre mais le monde entier, et sans doute que plusieurs ministères anglais seront renversés avant qu'on soit arrivé à la solution de cette question et que justice soit rendue à l'Irlande. La même chose pourrait bien arriver à notre Nord-Ouest, et les honorables membres qui appuient ce contrat ne voient pas sans doute qu'ils préparent un état de choses semblable à celui qui agite l'Irlande aujourd'hui.

Une autre question c'est celle du Sault Sainte-Marie. Je suis persuadé, M. le président, que c'est là une des grandes questions dont le parti conservateur veut se servir aux prochaines élections. Nous voyons que le parti conservateur traite le parti libéral comme s'il était l'ennemi de notre province. Il dit que c'est extraordinaire et qu'il est impardonnable pour des Canadiens-français de travailler pour l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Eh ! bien, je ne suis pas du tout surpris que l'honorable député de Portneuf (M. Vallée) ait parlé contre cet embranchement, parce que, comme il a été prouvé, il nous donnerait communication avec le Nord-Ouest dans un délai de 3 ans au lieu de 10. L'honorable député de Portneuf a dit que ce chemin ne serait d'aucun avantage pour la province de Québec et que nous devrions procéder immédiatement à la construction de la section au nord du lac Supérieur; pourtant il a été démontré qu'il est à peu près impossible de construire un chemin dans cette région et bien moins possible encore de l'exploiter. Il est prouvé qu'une grande partie de ces terres ne sont point bonnes, que le climat y est extrêmement mauvais. Il est de fait que si nous construisons cette section, nous n'aurons qu'un petit commerce alimenté par les 150 ou 200 milles habitants de notre Nord-Ouest, tandis qu'avec l'embranchement du Sault Sainte-Marie nous serions immédiatement communication avec 1,200,000 habitants des Etats-Unis disséminés dans le Minnesota, le Dakota, le Wisconsin, le Montana, l'Idaho et le Michigan; nous aurions sur le champ un commerce alimenté par plusieurs millions d'habitants qui occupent un des pays les plus fertiles du monde.

A l'encontre de l'opinion émise par l'honorable député de Portneuf je citerai les opinions d'un de ses chefs, l'honorable ministre des chemins de fer. Dans un long discours que cet honorable monsieur a prononcé à Toronto il a soutenu que la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie serait d'un grand avantage pour les provinces de l'est et principalement pour les villes de Montréal et Québec. Voici cette partie du discours de l'honorable ministre, tel qu'on le trouve cité dans le *Toronto Mail* du 1er janvier dernier.

« Il (M. Blake) verra qu'il est de notre devoir comme politiciens et comme Canadiens de restreindre nos efforts à la grande entreprise nationale qui nous occupe en ce moment. Et qu'arrivera-t-il d'ici à un an ?

« Dans un peu plus d'une année nous aurons un chemin de fer jusqu'à la Baie du Tonnerre. M. Blake dit que cette voie ne sera pas ouverte avant 10 ans, pendant que vous pouvez avoir l'embranchement du Sault Sainte-Marie d'ici à trois ans; mais en souffrirez-vous beaucoup? Quelle est votre position pendant ces dix années? Elle donne à votre commerce et à vos industries l'avantage d'être à proximité du grand Nord-Ouest plus qu'aucune autre partie de ce pays. Elle nous donne un accès plus facile par la ligne de la baie du Tonnerre pour déverser votre trafic et votre commerce de Toronto et d'Hamilton etc. dans le cœur du grand Nord-Ouest, elle vous donne sur ce trafic un lien qu'il sera difficile une fois entre les mains des hommes d'affaires qui sont à la tête des industries d'Ontario de leur enlever. »

N'est-ce pas une réponse magnifique au discours prononcé par l'honorable député de Portneuf? Quand nous aurons le

plaisir de rencontrer nos amis conservateurs sur le *husting* à Québec, nous leur citerons ce discours de l'honorable ministre des chemins de fer. C'est la meilleure réponse que nous puissions leur faire, puisque l'honorable ministre déclare qu'il est de l'intérêt d'Ontario de ne pas construire maintenant l'embranchement du Sault Sainte-Marie, afin de ne pas détourner le commerce de la province d'Ontario, au profit des villes de Montréal et de Québec.

Maintenant on nous a parlé de patriotisme, on nous a parlé d'union. Il paraîtrait que l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable ministre des travaux publics se sont entendus pour faire appel à un certain genre de patriotisme. Il faut avouer qu'on a choisi un temps peu convenable pour crier au patriotisme, en nous demandant de nous unir au parti conservateur. Nous serions enchantés de nous unir à ce parti s'il y avait moyen de s'entendre; mais il me semble qu'il nous faudrait, pour cela, fermer les yeux sur trop de méfaits commis par le parti conservateur. La différence qui nous sépare sur cette question est trop grande pour arriver à une entente mutuelle. L'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable ministre des travaux publics ont dit qu'ils seraient heureux de léguer à leurs enfants l'héritage du chemin de fer du Pacifique. S'ils sont heureux d'avoir pris une part active à l'établissement du Nord-Ouest au moyen de ce chemin de fer, je crains fort que l'histoire ne leur en fasse l'éloge d'une manière tout autre qu'ils ne se l'imaginent; s'ils s'attendent à être loués par leurs enfants, ils ne le seront certes pas par les descendants des colons du Nord-Ouest, qui eux auraient à subir les exactions des lords-propriétaires du Nord-Ouest, leurs exigences sans contrôle et leurs caprices de toute date. L'histoire, l'impartiale histoire ne pensera pas et ne parlera pas comme les enfants des honorables ministres, mais elle leur dira avec vérité: « Si vous avez eu l'honneur d'acheter le grand Territoire du Nord-Ouest, vous aurez aussi la honte de l'avoir vendu. »

M. BERGERON propose l'ajournement du débat.

La Chambre reprend la séance.

Le Comité fait rapport et (à 1 heure du matin), la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 12 janvier 1881.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

M. BOULTBEE présente un bill (No. 10) à l'effet de faire disparaître les doutes quant à la véritable interprétation de la section douze de l'acte concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, 1877.

Le bill subit sa première lecture.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.

M. KIRKPATRICK présente un bill (No. 21) concernant la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada. Il explique que le bill a pour but de changer l'époque des assemblées semi-annuelles et l'époque des paiements des dividendes, s'il y en a; et qu'il contient aussi une clause explicative au sujet du paiement des dividendes sur une partie des actions privilégiées.

Le bill subit sa première lecture.

TARIF DU FRET SUR L'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

M. BLAKE demande. Quel est le tarif exigé sur l'embranchement de Pembina entre Winnipeg et Emerson pour le transport des marchandises de première, deuxième, troisième et quatrième classes, ainsi que pour le grain respectivement ?

Sir CHARLES TUPPER. Je dois dire, en réponse à l'honorable monsieur, que j'ai dans la main un relevé des tarifs, mais comme il serait très long de le lire, je vais le déposer sur le bureau de la Chambre, et il sera à la disposition de l'honorable monsieur. Le relevé est comme suit :

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

TARIF DE FRET LOCAL.

DISTANCES.	MARCHANDISES.				TARIF SPECIAL.						
	1ère Classe.	2nde Classe.	3ème Classe.	4ème Classe.	No. 1.	No. 2.	No. 3.	No. 4.	No. 5.	No. 6.	No. 7.
	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par brl.	Par brl.	Par char, 2,000 lbs.	Par char, 2,000 lbs.	Par char, 2,000 lbs.	Par 100 lbs.
De Winnipeg à Emerson.	28 cts.	22 cts.	18 cts.	14 cts.	12 cts.	24 cts.	28 cts.	18 cts.	21 cts.	28 cts.	11 cts.

ARTICLES ET TARIFS SPÉCIAUX.

Relatifs aux numéros correspondants dans le tableau ci-joint.

Les agents n'exigeront pas plus pour une quantité moindre que la charge d'un char qu'on n'exigerait pour la charge d'un char.

Toutes les marchandises transportées aux prix de ce tarif doivent être chargées et déchargées par le consignataire ou par l'expéditeur.

No. 1. Grain, produits des moulins et patates en sacs ou en grenier par charges de char de pas plus de 20,000 lbs., déficits dans la quantité aux risques du consignataire à moins qu'ils ne soient causés par des collisions ou autres accidents. On ne doit pas mettre d'autres marchandises dans des chars contenant ces produits en grenier. On ne donnera pas de reçus pour les consignations en grenier, ni pour aucun nombre de sacs sans ajouter "plus ou moins" à la quantité consignée. Le chemin de fer ne sera pas responsable pour les différences dans des consignations de cette nature.

No. 2. Farine, moulée, et chaux ordinaire en barils, 90 barils ou plus.

No. 3. Sel, ciment, chaux vive, stuc et plâtre pour les terres, en barils, 60 barils ou plus.

No. 4. Bois de construction, bardeaux, lattes, perches et piquets pour clôtures, bois de charpente et billots, en charges de char, n'excédant pas 22,000 lbs. Les longues pièces de bois, requérant plus d'un char pour être transportées, seront sujettes à un tarif de 30 pour cent. en sus. Les propriétaires du chemin ne seront pas responsables du déficit dans la quantité des marchandises transportées en vertu de ce tarif. Pour moins que la charge d'un char les prix de quatrième classe seront exigés sur le poids estimé.

No. 5. Animaux vivants, par charge de char, aux risques du consignataire. On accusera réception d'après le compte fourni par le consignataire en y ajoutant "plus ou moins."

Les animaux vivants ne seront acceptés qu'aux risques du consignataire, et l'on accusera réception d'après les conditions ci-après énumérées.

Par charges de char d'après un contrat spécial (voir formule de contrat entre les mains des agents). Lorsque des animaux vivants sont expédiés par charge de char, le consignataire ou son agent doit les accompagner pour en prendre soin et les nourrir et les abreuver à ses propres frais.

Les personnes chargées de prendre soin des animaux seront transportées gratuitement aux conditions suivantes: une ou deux charges de char, avec un seul consignataire, un "laissez-passer," deux charges de char ou plus, avec un seul consignataire, deux "laissez-passer." On ne donnera jamais plus de deux "laissez-passer" quel que soit le nombre de chars chargés. Les "laissez-passer" ne valent que sur les convois qui transportent le bétail. On ne donne pas de "laissez-passer" de retour.

Il est expressément entendu que toute personne ainsi transportée, est à ses propres risques quant aux blessures ou accidents de quelque nature que ce soit, et que le consignataire du bétail doit courir tous les risques quant aux blessures ou dommages que les animaux peuvent se faire eux-mêmes ou les uns aux autres ou qui peuvent être occasionnés par les retards des convois. Les agents à la station où les animaux sont embar-

M. KIRKPATRICK

qués doivent endosser sur le contrat le nom, ou les noms, des personnes qui ont réellement droit de passer gratuitement avec les animaux; c'est-à-dire que le consignataire et ses employés de service, et les conducteurs sont autorisés à laisser passer ces personnes et nulle autre. Les chefs de gare ne feront pas de marchés les engageant à transporter du bétail ni d'autres marchandises périssables devant être livrées dans un délai spécifié. En quantités moindres qu'une charge de char, les animaux vivants ne sont acceptés qu'au gré du chemin de fer, aux poids estimés comme suit: chevaux ou mulets, un seul, 2,000 lbs.; deux, 3,500 lbs.; trois, 5,000 lbs.; chaque cheval ou mulet additionnel, 1,000 lbs.; aux prix de première classe. Etalons, 4,000 lbs. chaque, aux prix de première classe. Bêtes à cornes, 1,500 lbs. chaque; deux, à 2,500 lbs.; et 1,000 lbs. pour chaque animal additionnel, aux prix de seconde classe. Veaux et moutons, 200 lbs. chaque (mais jamais pour moins de 75cts. chacun, quelque courte que soit la distance) à un prix et demi de première classe. Pores, poids réel, à un prix et demi de première classe. Le chemin de fer n'encourra aucune obligation en sus de la somme de cent piastres pour les chevaux ou autres animaux vivants d'une valeur considérable, excepté en vertu d'une convention spéciale. Les agents n'ont pas la permission de recevoir ni d'expédier des chevaux ou des animaux de valeur avant qu'un contrat ou une renonciation convenable n'ait été signé par le propriétaire ou le consignataire de ces animaux.

No. 6. Instruments aratoires, meubles, ustensiles de ménage, machines, presses à foin, wagons de ferme, pompes en bois, faïences en terres cuites, portes, chassis et persiennes, articles bruts de carrosserie, objets en bois manufacturé, tuyaux en grès pour constructions, clous en barils, articles en bois ébauché et non fini, lard, jambon et lard fumé, en barils, par charges de char n'excédant pas 20,000 livres aux risques du propriétaire quant aux dommages ou à la perte.

No. 7. Houille, coke, brique, sable, pierre, minéral de fer, fer en gueuse, chevilles à bardeaux et à douves, douves et fonds de tonneaux, tan, cercles, échelas pour houblon, foin pressé, fer pour voies ferrées, chafnes et parvelles, os, corne, bran de scie et glace, en charge de char n'excédant pas 2,000 livres.

Le foin ne sera accepté qu'aux risques du consignataire quant au danger du feu, et au gré du chemin de fer.

Locomotives et tenders, 35 centins par mille, wagon à voyageurs et à bagage, 15 centins par mille; wagons à marchandises, couverts, 10 centins, et plateformes huit centins par mille, lorsqu'ils sont sur leurs roues et remorqués par des convois de marchandises.

LE SYNDICAT.

M. BLAKE demande si quelque lettre a été adressée, depuis le commencement de cette session, par aucun membre du syndicat à quelque membre du gouvernement, touchant le type à adopter pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, tel que défini dans le contrat? Si oui, à quelle date? Si telle lettre sera déposée sur le bureau, et, dans ce cas, quand la sera-t-elle?

Sir CHARLES TUPPER. Une lettre de ce genre a été écrite par trois messieurs qui font partie du syndicat. Elle porte la date du 16 décembre 1880, et je la dépose maintenant sur le bureau de la Chambre.

PONT SUR LE CANAL BEAUHARNOIS.

M. BERGERON. Est-ce l'intention du gouvernement de se rendre au désir des contribuables de la ville de Salaberry, dans le comté de Beauharnois, qui demandent que le pont traversant le canal sur l'écluse No. 14, soit changé de place?

Sir CHARLES TUPPER. La demande a été déferée au surintendant pour qu'il fasse rapport sur la question, et le département n'a pas encore reçu ce rapport.

ENTRETIEN DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. BERGERON. Est-ce l'intention du gouvernement de mettre dans les estimés de cette année, un montant suffisant pour les réparations et l'entretien du canal de Beauharnois?

Sir CHARLES TUPPER. Une somme sera placée dans le budget pour les réparations et l'entretien du canal Beauharnois.

QUAI DE CHARLO.

M. HADDOW demande si c'est l'intention du gouvernement de procéder, cette année, à la construction du quai de Charlo, dans le comté de Restigouche, au sujet duquel des études ont été faites l'an dernier.

M. LANGEVIN. J'ai l'honneur d'informer l'honorable monsieur que le gouvernement est à étudier cette question.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer certaines résolutions proposées, octroyant la somme de vingt-cinq millions de piastres, et affectant vingt-cinq millions d'acres de terres conformément aux termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre par le gouverneur-général dans son message portant la date du 10 décembre.

M. BERGERON. M. le président, je n'ai pas l'intention d'infliger un long discours à cette honorable Chambre; je veux seulement user de mon droit comme député du peuple d'expliquer le vote qui sera probablement pris ce soir et que je serai appelé à donner, au nom de mes électeurs, sur une question aussi importante.

Il y a quelques jours, pendant la vacance de Noël, je me trouvais dans le comté de Berthier, en campagne électorale, et j'ai là rencontré un honorable député de la Chambre locale qui disait au peuple que le contrat du Pacifique serait voté par l'immense majorité d'esclaves du gouvernement actuel. J'ai répondu à cet honorable député que l'ère des majorités esclaves et de la moutonnerie avait cessé le 17 septembre 1878, à cinq heures de l'après-midi.

Je crois, M. le président, que sur une question comme celle-ci, il ne devrait pas y avoir d'esprit de parti. Nous devrions nous entendre et nous unir afin de compléter la grande œuvre nationale. Lorsque j'ai appris que l'honorable premier ministre, accompagné de deux de ses collègues, avaient conclu un arrangement avec des capitalistes pour faire cette grande voie ferrée du chemin de fer du Pacifique, j'ai été heureux, non-seulement pour mes électeurs, mais encore pour tous les habitants de la Confédération canadienne. Nous sommes appelés à voter sur une question excessivement importante, — le chemin de fer du Pacifique, — et je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper, que les jeunes politiciens de mon âge, tant dans cette Chambre qu'au dehors de cette Chambre sont venus au monde politique avec cette question-là. Je me rappelle que la première fois que j'ai eu l'honneur d'adresser la parole en public, en 1873, les orateurs libéraux ne parlaient que du fameux scandale du Pacifique et les électeurs en avaient les oreilles remplies, je pourrais dire même, que l'air en était imprégné. Dans ce temps, M. le président, le peuple canadien s'est laissé prendre; les électeurs ont cru aux belles promesses et aux paroles mensongères des honorables députés de la gauche. Le peuple canadien est bon et est honnête, et il a pour un instant perdu confiance dans ses chefs, ceux qui avaient fait le pays ce qu'il est aujourd'hui. Il s'est dit: voilà des hommes qui sont dans l'opposition depuis bien longtemps; ils nous ont fait de grandes promesses, nous allons leur donner franc jeu. Et l'honorable député de Lambton est arrivé au pouvoir à la tête d'une immense majorité, entouré d'un prestige magnifique. Si aujourd'hui, M. le président, il y avait de l'autre côté de la Chambre des hommes nouveaux qui ne sont pas encore connus dans le monde politique et qui diraient que le contrat qui nous est maintenant soumis n'est pas bon, que le contrat que nous avons devant nous est préjudiciable aux intérêts du peuple, nous pourrions peut-être les croire. Mais comme nous avons leur passé devant nous, nous sommes convaincus que le contrat actuel est meilleur. En effet qu'est-ce que ce contrat? On voit que nous aurons à payer \$78,000,000, c'est-à-dire \$25,000,000 en argent, 25,000,000 d'acres de terres évaluées à \$1.00 l'acre, et les \$28,000,000 que nous coûtent tous les travaux faits par le gouvernement sur le Pacifique, ainsi que ceux qui nous restent à faire. Sur ces \$25,000,000 nous avons déjà payé \$18,000,000, qui ne nous ont pas appauvris, puisque cette année l'honorable ministre des

finances nous annoncera un surplus dans le budget, surplus qui nous fera un peu oublier, si c'est possible, les déficits annuels de l'honorable ex-ministre des finances. Il nous reste encore \$10,000,000 à payer pour les ouvrages qui nous restent à faire; et ces ouvrages sont comme suit: Nous avons la section du lac Supérieur, de la baie du Tonnerre à Selkirk, 400 milles; et la section de l'Ouest, de Kamloops à Port Moody, 217 milles qui sont divisés comme suit: de Kamloops à Yale, 127 milles, qui sont maintenant sous contrat, et 90 milles de Yale à Port Moody qui ne sont pas encore commencés, mais qui sont à la charge du gouvernement.

Maintenant quelle a été la politique de l'honorable député de Lambton? Il a offert au monde entier la construction du chemin de fer du Pacifique, et dans le statut de 1874, nous voyons qu'il offrait à ceux qui voudraient faire cette grande entreprise \$10,000 par mille sur 2,797 milles, ce qui fait \$27,970,000; 20,000 acres de terres par mille évaluées à \$1.00 l'acre, ce qui fait \$55,940,000; plus quatre pour cent sur un montant qui n'était pas déterminé par le statut, mais que nous avons découvert ensuite, au sujet de l'embranchement de la baie Georgienne quand l'honorable député de Lambton a accordé quatre pour cent sur \$7,500. Je n'ai pas besoin de dire, M. le président, que pour un gouvernement, quatre pour cent sur \$7,500 équivalent à la somme de \$7,500 par mille, puisque le gouvernement aime autant payer une somme que d'en payer l'intérêt; cela qui fait un montant de \$20,977,500, nous donnant un total de \$104,887,500. Si nous ajoutons à cela les 40 milles de Callender en allant vers le sud, ce qui favorisait la province d'Ontario au détriment des autres provinces, nous avons un montant additionnel de \$1,500,000, étant 40 milles à \$10,000 par mille, \$100,000, 40 milles à 20,000 acres de terre par mille, \$800,000, et \$7,500 sur ces 40 milles faisant \$300,000 qui ajoutées aux \$104,000,000 forme une somme totale de \$106,387,500. Si nous voulons comparer maintenant, M. le président, nous voyons que le plan Mackenzie, sans compter les 40 milles au sud de Callender, était, en 1874, de \$104,887,500; que le plan Cartier en 1873 était de \$84,700,000 en sorte que nous avons perdu par le soi-disant scandale du Pacifique qui a fait le bonheur des libéraux et le malheur du peuple. Le plan Mackenzie était de \$20,187,500 plus cher que celui de 1873, et \$26,887,500 plus cher que celui 1880. Si nous ajoutons les 40 milles au sud de Callender, ce qui donne \$106,387,500 que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) offrait sur les marchés du monde entier, nous voyons qu'il offrait \$21,687,500 de plus que le montant offert en 1873, et \$28,387,500 de plus que le montant offert en 1878. M. le président, les honorables députés de la gauche pourraient me dire qu'ils désavouent le projet proposé par l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie); que l'honorable député voulait faire un mauvais marché pour le pays et qu'ils l'ont désapprouvé, mis de côté pour choisir un autre chef. Il ne m'appartient pas, M. le président, de dire si ces honorables messieurs ont eu raison ou tort; ils ont droit de se choisir un chef, c'est leur affaire; mais ce que j'ai droit de dire comme député de cette Chambre, c'est que pour le moins ils ont fait preuve envers leur vieux chef d'une noire ingratitude. Ils n'ont pas suivi, en cela, l'exemple donné par les conservateurs qui sont tombés avec leur chef en 1873, grâce au soi-disant scandale du Pacifique, dans lequel je n'ai jamais eu foi, mais qui, enfin, a tourné l'opinion publique contre nous. Dans cette circonstance, le chef actuel du gouvernement a offert aux quelques députés qu'ils l'ont suivi après les élections générales de 1874, de se choisir un autre chef, leur disant que ce serait peut-être mieux pour les intérêts du parti conservateur, vu la grande défaite qu'il venait de subir. Les conservateurs ont alors refusé d'accepter cette démission. Ils ont dit à sir John A. Macdonald: "Vous resterez notre chef comme vous l'avez été dans le

passé. Nous ne croyons pas au scandale du Pacifique. Nous sommes convaincus que vous avez été vilipendé et vous resterez à notre tête; si le peuple ne veut pas croire en vous, nous resterons n'en pas moins avec vous." Et ils le soutinrent ainsi jusqu'aux élections générales de 1878. Alors le peuple leur donna raison et les ramena au pouvoir, toujours à la suite de leur vieux chef, avec une écrasante majorité.

Voyons maintenant, M. le président, si les honorables députés de la gauche ont eu raison d'accepter l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) comme leur chef. Cet honorable député a toujours approuvé, d'abord comme député, et ensuite comme ministre, lorsqu'il est entré dans le cabinet de l'honorable député de Lambton, (M. Mackenzie,) les offres faites par ce dernier, comme nous allons le voir dans un instant. Le plan de l'honorable député de Durham-Ouest était aussi de faire 2,797 milles de chemin à \$10,000 par mille et à 20,000 acres de terre par mille, évalué à \$1.00 l'acre au plus. La différence qu'il y avait entre ce dernier et l'honorable député de Lambton était que, au lieu d'évaluer à \$7,500 par mille les quatre pour cent d'intérêt sur cette somme, il disait que cela n'équivalait qu'à la somme de \$4,000 par mille, faisant \$11,188,000 qui, ajoutées à \$83,910,000, sur lesquelles il s'entendait parfaitement avec l'honorable député de Lambton, forme la somme totale de \$95,098,000. Et si nous ajoutons les 40 milles de Callender au sud, embranchement auquel l'honorable député de Durham-Ouest ne s'est pas opposé, nous voyons que le chemin aurait coûté, d'après l'estimation de l'honorable monsieur, \$96,458,000, d'après le plan Cartier \$84,700,000, et d'après le plan Macdonald, \$78,000,000. Donc, le plan Blake était de \$11,758,000 de plus qu'en 1873, et \$18,458,000 de plus qu'en 1880. Si nous retranchons les 40 milles au sud de Callender parce que, enfin, ces honorables messieurs changent d'opinion souvent, et je crois que dans cette circonstance on a changé aussi souvent qu'il il y a de têtes dans l'opposition, nous trouvons que le plan Blake où son estimation était de \$95,098,000, c'est-à-dire \$10,398,000 de plus qu'en 1873, et \$17,098,000 de plus qu'en 1880. Nous payons donc en 1880, \$26,887,500 de moins que l'honorable M. Mackenzie voulait payer mais qu'il n'a pu payer Dieu merci à cause de la non-confiance qu'il inspirait aux capitalistes. Et les libéraux peuvent se consoler de ce que l'honorable député de Durham-Ouest n'était pas à leur tête, car il aurait payé encore \$17,098,000 de plus que ce que l'on demande de payer maintenant, ou \$18,458,000 de plus encore, si nous comptons les 40 milles au sud de Callender, car cet honorable monsieur était également tenu de construire le chemin.

Maintenant, M. le président, ce qui a le plus frappé l'opinion publique dans ce contrat qui nous est maintenant soumis, c'est que le chemin appartiendra essentiellement à la compagnie à perpétuité. Je trouve dans le statut de 1874, une clause qui l'abandonnait aussi à la compagnie à perpétuité, et cela aux termes onéreux dont je viens de parler. Je vois de plus que le gouvernement alors s'engageait à faire vendre les deux tiers des 20,000 acres de terre qu'il donnait, par mille, à ses frais et dépens, pour remettre ensuite le prix à la compagnie. Les frais d'agence, d'arpentage, et autres, étaient à la charge du gouvernement; ce qui n'a pas lieu aujourd'hui. En effet, nous donnons vingt-quatre milles de chaque côté du chemin, et nous pronons les vingt-quatre autres milles en lots alternatifs. Le seul ouvrage que nous avons à faire consistera dans la division que le gouvernement devra faire pour donner à la compagnie ce qui lui est dû, et indiquer ce que le gouvernement conservera. Sous le plan Mackenzie, si on eût voulu racheter le chemin on aurait eu à payer dix pour cent en sus de la valeur des travaux faits par la compagnie, c'est-à-dire dix pour cent de profit que le gouvernement aurait donné à la compagnie pour reprendre son chemin. Aujourd'hui, nous avons l'avantage, par une

M. BERGERON

des clauses du contrat qui nous est soumis, de reprendre le chemin quand il nous plaira, le montant à payer à la compagnie étant décidé par des arbitres qui seront nommés, un par le gouvernement, un par la compagnie, et un troisième par les deux derniers, ou par le juge en chef de la Cour Suprême. Je parle en prévision du cas où l'intérêt public exigerait une espèce d'expropriation.

Je fais un autre tableau pour être plus explicite, et je dis : 2,797 milles qui sont à faire pour la construction du Pacifique, dont je retranche 617 milles pour la partie faite et à faire par le gouvernement. Je trouve 2,180 milles de chemin, et retranche les \$24,000,000 pour les 617 milles, je me trouve avec \$50,000,000 pour faire 2,180 milles de chemin, ce qui me donne \$22,935.40 par mille, d'après le contrat qui nous est soumis, quand messieurs Mackenzie et Blake offraient \$34,000 par mille pour tout le chemin, et s'engageaient de plus à faire vendre les deux tiers des terres et à en payer le prix à la compagnie, ce qui occasionnait des dépenses énormes, et s'engageait, de plus à payer dix pour cent, en sus le coût du chemin dans le cas où le gouvernement voudrait s'en emparer.

Maintenant, M. le président, depuis que les honorables députés de la gauche s'aperçoivent que leur plan primitif était plus mauvais que celui-ci, et qu'ils sont battus sur ce point, ils tâchent de se racheter sur la valeur des terres. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) dit : " Vous évaluez maintenant les terres à une piastre l'acre quand l'année dernière, lorsque vous vouliez faire faire le chemin par le gouvernement, vous avez évalué les mêmes terres à quatre et cinq piastres l'acre". M. le président, cela dépend entièrement de la manière dont on envisage les choses. Ces terres, même quand le chemin sera construit, ne seront pas toutes vendues de suite; elles ne le seront pas même dans dix ans, pas même dans vingt ans. Prenant donc la valeur moyenne donnée par l'un des honorables députés de la gauche, qui est de \$3.13 l'acre, un acre de terre qui vaudra \$3.13 dans vingt ans, combien vaut-il aujourd'hui ? On sait que dans vingt ans une somme placée à six pour cent, à intérêt composé, se double deux fois. Nous diviserons donc \$3.13 deux fois par deux, c'est-à-dire que nous en prendrons le quart, et nous aurons 78½ cents par acre de terre. A ce taux, nous donnons au syndicat \$19,562,500, et cela, d'après les chiffres donnés par un des honorables membres de la gauche; maintenant en ajoutant notre subside en argent qui est de \$25,000,000 et les \$28,000,000 qui sont donnés par les travaux faits et à faire, nous nous trouvons à donner à ce syndicat \$62,562,500. Les ingénieurs qui ont exploré la ligne du chemin de fer disent que la construction de ce chemin coûtera \$80,000,000 et même plus; le syndicat aura donc à fournir \$17,437,500. Maintenant les frais d'immigration ne sont pas trop évalués à la somme de \$100,000 par année, ce qui donnera \$2,000,000 en vingt ans. Il faudra de plus réparer le chemin de fer pendant les vingt ans, et il faudra l'entretenir; il faudra peut-être même le renouveler; généralement ces frais sont pris sur les recottes du chemin, mais comme il n'y aura pas de surplus sur le chemin du Pacifique avant un certain temps, en calculant ce que le syndicat aura à déboursier, nous arriverons bientôt à la somme de huit millions. Récapitulons maintenant en disant : le chemin de fer du Pacifique coûtera \$80,000,000; les frais d'agence et le transport des immigrants seront de \$2,000,000; excédant des dépenses et frais d'exploitation \$4,000,000; frais de renouvellement \$8,000,000; frais imprévus, \$2,000,000; nous en arrivons donc à la somme de \$96,000,000. La compagnie reçoit \$62,000,000 en réalité; donc elle aura à trouver \$34,000,000 pour payer la différence. Cette évaluation vient des honorables députés de la gauche même.

Prenons maintenant ce qu'a dit l'hon. député de Durham-Ouest dans son dernier discours, prononcé ces jours derniers. Il dit que les terres données au syndicat valent en moyenne \$4.0½ l'acre, parce qu'elles peuvent être prises

dans un rayon de 24 milles de chaque côté du chemin, attendu que le syndicat pourra construire des embranchements afin d'arriver à ce résultat. Il dit que l'octroi de 56,740,000 d'acres de terre qui devait être donné d'après le statut de 1874 par l'honorable député de Lambton, parce que 20,000 acres par mille sur un chemin de 2,837 milles équivaut à ce montant, était différent parce qu'il fallait prendre ces terres dans un rayon plus grand. Mr. Mackenzie n'offrirait-il pas \$10,000 par mille à aucune compagnie qui voudrait faire des embranchements à travers ces 56,740,000 acres de terre; alors ces terres, traversées par ces embranchements, auraient valu autant que celles qui sont situées près de la ligne principale? Je dis oui, et alors je fais le tableau comparatif suivant: projet Mackenzie, en prenant pour base les chiffres de l'honorable député de Durham-Ouest, 2,837 milles à \$10,000 par mille font \$28,370,000; et 20,000 acres par mille, 56,740,000 acres à \$4.04 donne \$229,929,600; de plus 4 pour cent sur une somme de \$7,500 pendant vingt-cinq ans, équivaut à \$4,000 par mille; donnant \$11,348,000, faisant un total de \$269,641,600. Maintenant le coût du contrat actuel: travaux faits et à faire, \$28,000,000; l'octroi en argent, \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre évalués à \$4.04 l'acre, d'après la valeur donnée par l'honorable député de Durham-Ouest, \$101,000,000, formant en tout la somme \$154,000,000 que nous coûterait le Pacifique d'après les données de l'honorable chef de l'opposition; ce qui serait encore \$115,647,600 de moins que d'après le projet Mackenzie. Maintenant si nous mettons les embranchements de côté, le coût actuel du chemin, en acceptant les chiffres de l'honorable député de Durham-Ouest qui évalue dans ce cas, les terres à \$3.18 l'acre, serait \$132,500,000. Nos 25,000,000 d'acres de terre à \$3.18 l'acre donnent \$79,500,000. D'après le projet Mackenzie, la ligne principale était à peu près la même que celle d'aujourd'hui, c'est-à-dire, 2,627 milles; l'embranchement de Pembina, 85 milles; l'embranchement de la baie Georgienne, 85 milles, et les 40 milles au sud de Callender, formant en tout 2,837 milles; à \$10,000 par mille nous avons \$28,370,000; 20,000 acres de terre par mille équivaut à \$56,740,000, divisés comme suit: 1o. 25,000,000 d'acres de terre à \$3.18, formant un montant de \$79,500,000; 2o. 31,740,000 acres de terre à \$1.11 par acre—ce sont les chiffres de l'honorable député de Durham-Ouest—forment \$35,231,400; plus quatre pour cent sur \$7,500, équivaut à \$4,000 par mille, donnent \$11,348,000; soit un total de \$154,449,400. Si nous soustrayons de ce montant le prix du contrat actuel, qui est de \$132,500,000—toujours d'après les chiffres de l'honorable chef de l'opposition—nous voyons que le pays se trouve à gagner \$21,949,400.

Ainsi donc le projet Mackenzie aurait coûté \$154,000,000; tandis que le projet actuel ne coûte que \$132,000,000 ou \$22,000,000 de moins que le projet que tout le parti libéral a appuyé. L'honorable député de Durham-Ouest pourrait me dire qu'il a fait ses calculs pour 50,000,000 d'acres de terre; une différence de \$6,000,000 n'est pas bien forte. Mais puisque nous ne sommes pas ici pour faire une polémique de *husting*, ni pour jouer sur les mots, voulant nous convaincre nous-mêmes que le vote que nous allons donner sera un bon vote, nous voulons montrer que nous prenons en considération les intérêts du peuple en général, et c'est pourquoi je donne à l'honorable député de Durham-Ouest le bénéfice du doute lorsqu'il dit que 56,740,000 acres de terres ne sauraient valoir, argent par argent, le même prix que 50,000,000 d'acres seulement. Alors je mettrai 36,740,000 acres de terre à \$1 l'acre seulement. Je retranche donc \$3,411,000 et je dis que, d'après le plan Mackenzie, le Pacifique nous aurait dès lors coûté \$18,000,000 de plus que nous aurons à payer par le présent contrat. Maintenant je n'ai pas compris l'intérêt de l'argent ni les autres charges de ce contrat. J'ai donc parfaitement raison de dire que le contrat actuel est meilleur

que celui proposé par la gauche en 1874; qu'il est le meilleur qui ait jamais été proposé à cette Chambre, et que conséquemment tant que nous n'en aurons pas un meilleur nous devons l'accepter. Une chose qui a le plus frappé le public c'est que ce chemin doit appartenir à perpétuité à la compagnie. Les honorables députés de la gauche, qui s'apitoient sur le sort du pays parce que nous allons voter ce contrat doivent se rappeler que dans le statut de 1874 il est stipulé que le chemin passera entre les mains d'une compagnie à perpétuité de même qu'aujourd'hui. Plus que cela, l'honorable député de Lambton s'engageait à vendre les $\frac{2}{3}$ des terres et à payer les frais de transport aux émigrants que le gouvernement devait établir sur les terres, ainsi que les frais d'entretien des agents d'émigration en Europe. J'ai déjà dit que j'évaluais à \$100,000 par an les frais que le gouvernement aurait encourus sous ce chef. Il y avait encore quelque chose de pis dans le contrat de l'honorable monsieur. Si le gouvernement voulait reprendre le chemin il était obligé de payer, non-seulement le total qu'il avait coûté à la compagnie, mais de payer en sus 10 pour cent sur l'argent déboursé par la compagnie, à titre de profit. Dans le contrat que nous avons devant nous, il est stipulé que s'il survenait quelque difficulté entre la compagnie et le gouvernement, si celle-là ne pouvait faire le chemin ou s'il arrivait quelque chose d'imprévu, nous pourrions régler ces difficultés par des arbitres.

Il me reste maintenant à demander à cette Chambre si la construction du chemin de fer du Pacifique sera avantageuse pour la Confédération canadienne? Je ne pense pas qu'il y ait deux opinions à ce sujet. Les honorables députés de la gauche comprennent, comme moi, l'immense avantage qu'il y a pour le Canada d'avoir cette grande voie ferrée. D'ailleurs la Puissance est engagée à faire ce chemin et le gouvernement d'un pays est tenu de faire honneur à ses engagements comme tout simple particulier. Maintenant, pour me servir des paroles d'un journal d'Ontario, l'organe en chef du parti libéral, lorsque ce chemin sera en opération il y aura une population de 1,000,000 d'habitants dans le Nord-Ouest.

D'après le calcul que chaque habitant paie annuellement une taxe de \$6 en moyenne, \$6,000,000 tomberont dès lors chaque année dans le trésor public. Et même si on voulait défalquer \$1,000,000 ou \$2,000,000 pour les dépenses du gouvernement de ce territoire, il resterait encore \$4,000,000. Maintenant que nous reste-t-il à payer? \$35,000,000. Sommes-nous en état de les payer? Pourrions-nous les payer immédiatement? Oui, puisque le ministre des finances nous donne un surplus dans le budget qui nous fait oublier les déficits d'autrefois. Mais nous ne sommes obligés de payer qu'au fur et mesure que le chemin sera construit. A mesure que chaque section sera achevée, le pays en retirera des bénéfices.

Est-il besoin de vous dire que l'ouest pour le Canada, c'est la prospérité; l'ouest pour nous, c'est l'avenir; le Canada ne sera rien tant que ces vastes solitudes ne soient peuplées. Il faut qu'il y ait là une population pour donner à ce pays, la place qui lui est assignée par la providence.

La politique du gouvernement par rapport à l'établissement du Nord-Ouest s'harmonise à merveille avec la politique nationale déjà inaugurée par lui. Une forte population dans cette région encouragera les différentes industries dans les vieilles provinces en leur donnant un marché. On a dit de l'autre côté de la Chambre que nous ne pouvons pas consommer tous les articles produits dans le pays. Eh! bien, la population qui émigrera au Nord-Ouest aidera sous ce rapport la population des vieilles provinces. Mais que nous répond l'opposition? Ces messieurs se croient obligés de faire de l'opposition quand même, à toute bonne mesure. Ils sont là depuis si longtemps qu'on dirait que le peuple désire les conserver dans l'opposition. Ils se plaignent de ce que le syndicat peut importer en franchise les matériaux

nécessaires à ce chemin de fer, les lisses d'acier par exemple. Je ne vois pas que nous perdions grand'chose là-dessus; d'ailleurs ces honorables messieurs semblent oublier que si le gouvernement lui-même construisait ce chemin il en serait de même. Mais il y a plus, les lisses d'acier entrent sans droit dans le pays.

Autre chose, on parle de la garantie et du monopole comme si ces deux choses pouvaient se concilier. Si les honorables députés trouvent que la garantie n'est pas suffisante, ils ne doivent pas craindre le monopole, tandis que s'ils ont peur du monopole la garantie doit être suffisante. Mais il n'y a pas de monopole, il ne peut y en avoir, parce qu'il est stipulé que le gouvernement pourra toujours régler par arbitrage tous les différends qui pourraient surgir par rapport au taux du fret et au prix de passage. La garantie est suffisante: il y a \$1,000,000 déposé comme garantie et 10,000,000 d'acres de terre retenue jusqu'au parachèvement du chemin. Je répète que c'est suffisant et au-dessus de la garantie exigée par l'honorable député de Lambton dans son contrat.

A présent, dans quelle position nous trouvons-nous. Je suis ici comme un député parfaitement indépendant; je vois d'un côté le gouvernement qui a déposé sur la table un contrat et de l'autre côté une opposition systématique pour lui faire obstacle, et je me dis, il ne faut pas suivre un parti quand même, pas plus que de le combattre quand même; il faut nous montrer sages; il faut nous montrer hommes sérieux et intelligents; car si la Chambre refusait de voter le contrat et si Son Excellence appelait l'honorable chef de l'opposition à conduire les destinées du pays, je me demande si nous serions en meilleures mains; et je réponds carrément non. Le pays n'a pas confiance dans les députés de la gauche; il n'a pas confiance dans l'honorable député de Durham-Ouest et je considère que, puisqu'on ne nous présente pas un meilleur traité que celui qui nous est proposé nous devons accepter celui-ci sans plus tarder.

Je voterai donc pour ce contrat au nom de mes électeurs et parce que je considère qu'il est dans l'intérêt de ma province comme dans celui de tout le pays.

Cette question, il faut l'avouer, a grandement remué l'opinion publique; je crois, en effet, que depuis les troubles de 1837 aucune question n'a tant agité l'opinion publique que celle du chemin de fer du Pacifique. Elle a déjà causé bien des embarras au pays; elle a été le sujet d'interminables discours, de beaucoup d'élections, et de beaucoup d'excitation dans les esprits. Il est temps d'y mettre un terme.

Le pays, après avoir essayé bien des plans pour la construction du chemin de fer du Pacifique, en est enfin revenu, je suis heureux de le dire, au vieux plan du regretté sir George Etienne Cartier, l'homme sans peur et sans reproche, l'homme d'Etat distingué, le patriote franc et sincère qui s'en est allé mourir de l'autre côté de l'Atlantique dans l'accomplissement de ses devoirs d'homme d'Etat et qui repose maintenant au pied de la montagne de Montréal, tout près de cette ville qu'il a tant aimé. Nous sommes donc revenus à son plan et nous pouvons nous écrier que les compatriotes de Cartier ne l'ont pas oublié, car son œuvre lui a survécu dans le cœur de tout canadien patriote. Aujourd'hui on se le rappelle plus que jamais et nous pouvons répéter en terminant les sublimes paroles qu'il prononça dans la division de Montréal-Est: "Embarquons-nous pour l'ouest, c'est là qu'est la richesse et la prospérité; c'est là, le grenier du monde; c'est là, l'avenir national!"

M. MACKENZIE. Il m'a été bien pénible, M. le président, de n'avoir pu, jusqu'à ce jour, par suite d'une indisposition, prendre part à un des débats les plus importants, sinon le plus important de tous, qui aient occupé l'attention de cette Chambre, depuis que j'ai l'honneur d'y siéger. J'ai remarqué que pendant mon silence forcé, certains membres du parti opposé ont exprimé, dans la presse et dans des assemblées publiques, l'opinion que

M. BERGERON

j'avais peur de rencontrer les redoutables joueurs qui siègent de l'autre côté de cette Chambre. J'ose cependant croire que, après vingt sessions pendant lesquelles j'ai toujours eu le courage de soutenir mes convictions et de prendre ma part dans les affaires publiques, on aurait pu considérer comme certain, que, quoi qu'il pût arriver, je ne craindrais pas de faire face à mes adversaires. J'admets qu'il y a une chose qui m'effraie: j'ai toujours peur et je n'ai jamais le courage de présenter sous un faux jour les opinions de mes adversaires, ou de citer à faux leurs discours. J'ai écouté la plus grande partie de cette discussion, avec un bien vif intérêt. L'honorable ministre des Chemins de fer, ainsi que mon honorable ami qui vient de s'asseoir, se sont servis de mon nom un peu trop librement. J'ai constaté qu'on s'était servi de mon nom soixante-sept fois, et je n'ai pas eu le courage d'aller plus loin. Mais on s'est servi de mon nom si librement, et l'on a si souvent mentionné l'acte que j'ai réussi à faire adopter en 1874, que, malgré ma répugnance et mon incapacité, il m'est impossible de laisser clore ce débat sans faire, devant cette Chambre, une courte revue de la position et de la part que j'ai pu y prendre, comme membre de l'Opposition, et pendant un certain temps, comme chef du parti libéral. En même temps, je suis forcé de dire, et je le dis sans aucun esprit de parti, que j'ai remarqué, dans les discours prononcés par les députés de ce côté-ci de la Chambre, une étude constante des mérites du projet qui a été soumis à cette Chambre; et dans les discours prononcés par les députés de l'autre côté, un soin tout particulier à éviter toute discussion sur les mérites de ce projet. Il est vrai, monsieur le président, que des épithètes très fortes, nous ont été lancées de l'autre côté. Certains députés n'ayant aucuns faits à soutenir, ni de défense à faire, à l'appui du projet, se sont amusés à lancer à la face de leurs adversaires, des diatribes oratoires d'un fort mauvais goût. Ces messieurs ont désigné mes deux honorables amis à ma droite, comme étant des "démagogues aristocrates." J'ai si longtemps, fait face à des démagogues de toutes sortes, que cela ne m'a nullement effrayé, mais lorsqu'un honorable député les représente comme étant des "Radicaux Amateurs" je crois qu'il est temps de tracer une ligne de démarcation et qu'il faut ici nous séparer. Je ne sais pas, et, peut-être, l'honorable député ne sait lui-même ce qu'il a voulu insinuer par cette phrase, mais il me semble que cela veut dire quelque chose de terrible, peut-être pire que d'être des démagogues aristocrates.

Sir JOHN A. MACDONALD. De très aimables démagogues.

M. MACKENZIE. De très aimables radicaux. Bien, M. le président, j'admets qu'il n'y a personne dans cette Chambre qui soit plus compétent à se prononcer sur ce sujet, que le chef du gouvernement, et j'accepte sa version sans réplique. En lisant le discours, si habilement préparé du ministre des Chemins de fer, dans lequel il a oublié de donner certaines explications ayant rapport à quelques actes extraordinaires de son parti, et qu'il aurait dû faire en sa qualité de ministre et de député préminent de cette assemblée, je me suis rappelé ce qu'on a dit d'un homme d'Etat anglais, que:

"Nature designed him in her rage
To be the Grafton of his age,
But, after using all the sin,
Forgot to put the virtues in."

Tandis que l'honorable ministre employait les arguments les plus forts à son point de vue, contre ses adversaires, avec le plus grand art, et, je suis forcé de le dire, quelquefois avec la plus grande mauvaise foi possible, il n'a fait aucune mention du rôle que lui et ses collègues ont pu jouer, à certaines phases de cette question, dans l'adoption de l'Acte de 1872. Dans un discours prononcé à Montréal, il eut l'obligeance de caractériser le député de Durham-Ouest,

comme étant l'avocat retors par excellence. Pourtant, M. l'Orateur, en fait de plaidoyer spécieux, jamais personne, qu'il appartienne au Barreau ou non, ne pourra atteindre le degré de perfection dont l'honorable monsieur nous donne une preuve dans son propre discours. Malgré tout, sur un point, je ne puis attribuer, à l'honorable ministre, de blâme particulier. La plus grande partie de son discours—je pourrais dire une bonne moitié—était composée de citations tirées de mes propres discours, et jusqu'au jour où l'honorable député a daigné les répéter de sa voix vibrante et sonore, je n'avais jamais eu la prétention de les trouver aussi remarquables; depuis lors, j'ai une bien meilleure opinion de mon talent oratoire. Il est bien vrai que, l'honorable monsieur, a de parti pris ou non mal interprété mes intentions et mes discours, et il a été assez bon de faire retomber sur moi la responsabilité du projet entier du chemin de fer du Pacifique depuis son origine jusqu'à ce jour. En même temps, il a eu la complaisance de me donner tout le blâme, si blâme il y a, de l'acte de 1874. Je discuterai l'acte de 1874 plus tard, mais, je suis sous l'impression, aujourd'hui, que cet acte fut soumis et sanctionné exactement tel qu'il est aujourd'hui; que l'honorable député et son chef ainsi que tous les députés de l'autre côté de cette Chambre, donnèrent leur appui cordial à cet acte, dans sa forme actuelle; qu'ils ne proposèrent aucun amendement, n'élevèrent aucune objection, mais l'acceptèrent comme étant, alors, dans les intérêts du pays; en conséquence, s'il y a quelque responsabilité qui s'y rattache et qui puisse affecter la présente discussion, ce que je nie, l'honorable monsieur et ses amis en ont leur part.

M. PLUMB.—Il y eut des amendements de proposés.

M. MACKENZIE.—Il n'y a point eu d'amendements. Il n'y a pas eu d'amendement à aucun des principes du Bill, ni à aucun autre point se rattachant à cette discussion. Il y a quelque temps, à une séance du soir, l'honorable ministre des Chemins de fer, dans un discours très violent qu'il a prononcé, dans une circonstance qu'il jugeait convenable à l'exécution de son projet, a déclaré, avec beaucoup d'emphase, les bras croisés et dominant l'audience de son regard, à l'instar de Demosthènes, qu'il se croyait dans une enceinte imprenable, en ce qui regardait certains contrats sur le chemin de fer du Pacifique, parce que, jusqu'à ce jour, personne n'avait osé les condamner. Assurément, M. le président, s'il s'applique ce principe d'acquiescement, il ne me refusera pas le même principe d'action. Si sa conscience l'acquiesce de toute blâme, parce qu'il n'a été fait, durant ces quelques mois, aucune motion qui censurât ce bill, omission qui peut être réparée un jour—avec combien plus de raison, puis-je dire, après une période de sept années, qu'on a attendu un peu trop longtemps pour que l'honorable monsieur me jette quelque blâme, en ce qui regarde l'Acte, chapitre quatorze de 1874. Je désire, cependant, avant de discuter le fond de cet Acte, ou plutôt de l'Acte que ce dernier amendait, parler aussi brièvement que possible à la position que j'occupais, sur la question du chemin de fer. Je remarque que l'on m'a accusé, dans la principale feuille de l'opposition, ou plutôt du parti ministériel—j'ai l'habitude d'appeler ces messieurs, le parti de l'opposition, car je crois que c'est là où ils devraient être.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est-à-dire que c'est là où vous voudriez nous voir.

M. MACKENZIE. L'on m'a accusé, dans cette feuille, d'avoir prêté mon appui aux adversaires du projet de la dernière session, parce que j'étais opposé à la colonisation du territoire du Nord-Ouest. En réponse à ceci, je dirai qu'avant même d'entrer dans la vie politique, avant d'avoir eu le droit d'adresser la parole à cette Chambre comme représentant du peuple, c'était mon privilège, comme je sentais qu'il était aussi de mon devoir, de prendre une part très active, dans les efforts que le gouvernement faisait pour retirer ce pays des mains de la compagnie de la baie d'Hudson, et le parti

auquel j'appartenais dans la vie publique, en fit toujours la question principale de son programme politique; aujourd'hui même, M. le président, je pourrais désigner un grand nombre de députés, qui, suivant l'exemple du chef du parti conservateur en Canada, sir Edmund Head, prétendaient que ce territoire était sans valeur, et s'opposaient à tous les efforts que nous faisons pour obtenir un arrangement équitable; —et ce ne fut que, lorsque la Puissance du Canada se fut agrandie, et que les intérêts politiques furent dûment représentés à Londres, que nous avons obtenu les conditions qu'on nous a imposées, règlement tout-à-fait injuste en ce qui concerne le paiement qu'il nous a fallu faire à la compagnie de la baie d'Hudson. C'est pourquoi, j'éprouvai alors, comme je l'éprouve en ce moment, le plus vif intérêt à m'occuper de toute mesure qui aurait pour but de pénétrer dans le grand territoire du Nord-Ouest, et de pourvoir aux moyens de le coloniser. Quoique je n'ajoute pas foi aux extravagants rapports de quelques honorables députés de la droite, quant à l'étendue et la fertilité du sol de ce pays, j'ai cru et j'ai essayé à le démontrer qu'il y avait une très grande partie de ce territoire plus ou moins stérile. J'avais reconnu qu'il y avait une immense étendue de terrain très propre à l'établissement de plusieurs millions de colons, ce qui ne pouvait manquer d'avoir une grande influence sur la politique de ce continent et sur les différentes branches de la science et du progrès qui contribuent au bien-être d'un peuple, et je manquerais de patriotisme, si je dirigeais tous mes efforts et si j'usais de toute mon influence pour retarder la colonisation de ce pays, ou pour la rendre onéreuse à la Puissance du Canada en général, et à ceux qui s'établissent dans ce pays. Conformément à une politique générale approuvée par le peuple en entier, je crus, après la passation de l'Acte du chemin de fer du Pacifique en 1872, après les concessions exorbitantes accordées à la Colombie anglaise, que, tout en conservant la même opinion, quant à l'imprudence de cet arrangement, l'extravagance de ce marché, et l'impossibilité d'exécuter le contrat ainsi entrepris, je crus qu'il était de mon devoir de donner à cette entreprise tout l'appui possible, d'abord comme simple député de cette Chambre, et plus tard, pendant cinq ans, comme chef de la dernière administration. Mais, monsieur, quoiqu'il en fût ainsi, j'étais lié, en même temps, par d'autres considérations comme homme public, ce qui sans doute doit toujours avoir un grand poids vis-à-vis de ceux qui ont assumé les responsabilités d'une administration. D'abord, l'Acte de 1872, aussi bien que celui de 1874, décrétait, que le projet d'union avec la Colombie anglaise, ou plutôt cette partie du projet qui stipulait que la construction du chemin de fer devait se faire dans un temps limité, décrétait, dis-je, que le chemin ne serait construit qu'au cas qu'il n'augmenterait point les taxes du pays. Mon honorable ami, le député de Bothwell, à une des dernières séances du soir, en discutant la loi constitutionnelle, applicable à l'union des deux nations, ou, comme dans ce cas, de deux provinces, choisit, pour démontrer les obligations qui retombent sur le pouvoir supérieur ou sur la majorité dans l'union ainsi formée, la violation des conditions de l'union entre l'Angleterre et l'Ecosse en 1707, et prouva par des autorités constitutionnelles qu'il était du ressort de la législature, composée de représentants écossais et anglais, (quoique ces derniers fussent en majorité), de mettre de côté les articles de l'union qui furent considérés, après l'union, d'un caractère très impolitique. Or, tout en démettant que le parlement du Canada composé comme il l'est, de représentants de la Colombie anglaise aussi bien que des autres provinces, serait compétent à faire des changements qui n'auraient pas été prévus dans le pacte d'union, qu'il pourrait jusqu'à un certain point, ou peut-être en tous points, en tant qu'il était constitutionnel de le faire, mettre de côté les conditions de l'union entre les deux provinces, je crus, néanmoins, qu'il serait injuste, ayant une grande majorité

dans les deux Chambres, de violer une seule des clauses de ce traité, s'il était en notre pouvoir de l'observer. Et, M. le Président, quelles que soient les fautes que j'aie pu commettre pendant mon administration, je n'ai jamais manqué aux obligations qui m'étaient imposées comme ministre et comme membre de ce Parlement, d'autant qu'il m'était possible, avec les moyens que le pays avait placés à ma disposition, de les remplir d'une manière efficace. Je ne sais pas si, même, en plusieurs circonstances, je n'ai pas outrepassé les limites de mon devoir, afin de favoriser la Colombie anglaise et de conserver intact notre honneur national. Dans une circonstance, à laquelle l'honorable monsieur et un autre de ses amis, ont fait allusion, d'une manière dont je ne veux pas m'occuper ici, il ne faut pas oublier, qu'une douzaine de députés de mon parti, me refusèrent leur appui, dans la division qui se fit à propos du chemin de fer de Nanaïmo et Esquimaux, il ne faut pas oublier, non plus, et j'espère que ce ne sera point sans honte pour les conservateurs du gouvernement d'alors, que, tandis que les deux chefs du parti, l'honorable député de Victoria, l'honorable Premier Ministre, et le ministre des Chemins de fer supportèrent le gouvernement en cette occasion, tous leurs partisans—était-ce à l'instigation de leurs chefs—exceptés les représentants de la Colombie anglaise, votèrent contre la construction du chemin d'Esquimaux à Nanaïmo, quoiqu'il se fussent tous engagés à le construire, non-seulement jusqu'à Nanaïmo, mais jusqu'aux Narrows en passant par Bute Inlet, montrant ainsi jusqu'à quel point la haine de parti peut entraîner certains députés qui n'ont d'autres desirs que de servir les intérêts de leur parti, même lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle-ci. L'honorable monsieur qui est aujourd'hui à la tête du gouvernement et l'honorable ministre des Chemins de fer, étaient loin d'ignorer qu'il y avait, et dans cette Chambre et parmi le peuple, une forte opinion contre la compensation à laquelle j'avais consenti dans mon entrevue avec Lord Carnarvon; et cependant, chacun d'eux, pris en particulier, auraient répondu: Certes, oui, il faut supporter le gouvernement. Un de ces messieurs, fit même un discours dans lequel il déclara que cette compensation devait être accordée, et après que la mesure fut adoptée, il en fit un autre, où il approuvait ma conduite dans cette affaire. Mais que fit le reste de leurs partisans? M. le président, tout le monde connaît l'extrême docilité—pour me servir d'une expression adoucie—des partisans des honorables chefs de l'autre côté. Si je ne me trompe pas, M. le président, vous avez donné vous-même une preuve bien remarquable de cette docilité, il y a quelques jours. Dans cette circonstance, vous avez bien voulu dire que, l'affection que vous portiez à votre chef, et la confiance que vous mettiez dans ses exposés, étaient telles que dans la discussion, vous préféreriez sa parole à la production de documents d'un intérêt public. Eh! bien, je ne doute point qu'il y ait de l'autre côté de cette Chambre un très grand nombre de députés qui partagent votre manière de voir; mais je dis que, si tel est le cas, l'honorable chef qui sait si bien se faire comprendre dans ces circonstances n'aurait eu qu'à faire un signe tête pour rallier ses partisans aussi promptement, à l'appui de mon bill de Nanaïmo que vous l'avez fait, pour le soutenir dans son refus de produire certains documents parlementaires. Maintenant, M. le président, pour accomplir ce que je m'étais proposé en arrivant au pouvoir, je dus considérer ce que nous pouvions faire pour régler cette question, et de concert avec mes collègues, il fut résolu d'envoyer une députation à la Colombie anglaise, afin d'obtenir le libre assentiment du peuple à tels changements aux termes de l'Union, qu'il nous semblerait désirable de faire—les termes d'alors étant tout à fait impossibles. Pendant les deux sessions qui suivirent, je crois que le ministre des Chemins de fer, se montra disposé à seconder mes efforts; pendant la troisième et la quatrième session, l'honorable ministre et ses amis découvrirent, qu'ils n'étaient aucunement obligés de s'en tenir

M. MACKENZIE

aux termes de l'Union avec la Colombie anglaise, que le gouvernement ne s'était jamais proposé, quoiqu'un ordre en conseil le dit expressément, de construire le chemin en dix ans, et de le commencer sur toute la ligne, dans l'espace de deux ans. Dans tous les cas, lorsque nous arrivâmes au pouvoir, la troisième année était déjà commencée, et le chemin n'était pas encore à moitié exploré. Les explorateurs n'avaient parcouru qu'une bien petite partie du pays, et nous fûmes laissés à nos propres ressources pour satisfaire aux exigences de la Colombie anglaise, ayant à combattre en cette Chambre, une minorité hostile en tous points, et résolue d'embarrasser le gouvernement, dans ses efforts pour mettre à exécution leur programme lorsqu'ils étaient au pouvoir. Tous les députés qui ont traité cette question, depuis l'honorable ministre des Chemins de fer jusqu'au représentant de Beauharnois, se sont abrités sous l'égide de l'acte Mackenzie de 1874. Ils n'ont point essayé de démontrer les mérites de leur Bill, excepté, toutefois, le député de Provencher (M. Royal) qui, forcé de le faire, m'a-t-on dit, par certaines menaces de ce qui pourrait arriver aux députés de cette partie du pays, s'ils se hasardaient dans le moment, à faire opposition au gouvernement,—quoiqu'il en puisse être, je vous le donne comme la rumeur d'alors— a affirmé bravement que c'était un Bill avantageux. Mais, l'honorable monsieur a été assez logique de dire que, quoique les termes de l'Acte stipulent qu'il sera fait une réserve spéciale de 15 milles le long de toute la frontière du Canada, où aucune compagnie rivale ne pourrait construire de chemin, ce n'était pas un monopole. Il va même plus loin et dit que, si c'est un monopole, il nous est si avantageux que le peuple de la Puissance ne saurait être trop reconnaissant envers le premier ministre. L'honorable ministre des Chemins de fer, faisant allusion à cette question, dans un de ses discours dit, comme le député de Provencher, qu'il n'y a point de monopole, mais, en admettant le monopole, il nous donne le moyen de nous y soustraire, en transportant nos blés par le fleuve Nelson et les faisant parvenir en Angleterre en passant à travers les glaces de la baie d'Hudson et faisant le tour de la côte du Groënland. L'honorable monsieur voulait nous donner une preuve de sa modestie. Il aurait dû se rappeler qu'il y avait une autre issue, en passant par la rivière Mackenzie; et on dit que l'océan Arctique, autour du Détroit de Behring, est ouvert à la navigation, trois semaines durant l'année. Voici une bien douce consolation que nous offrent les mers du nord, et j'espère que l'honorable monsieur donnera à cette question son attention particulière. Qui donc pourrait oublier l'admirable arrangement que fit le monsieur qui occupait alors la position de haut commissaire conjoint pour le Canada à Washington, lorsqu'il nous obtint la libre navigation de la Yukon et de la Porcupine, en compensation de l'abandon qu'il fit, des réclamations qui se montaient à plusieurs millions et auxquels nous avions droit, en considération de l'invasion féniennne. Nous avions auparavant, il est vrai, la liberté de naviguer sur ces rivières, mais, comme l'honorable monsieur l'ignorait, je crois qu'il a droit à nos égarés, pour nous avoir obtenu, de nouveau, ce privilège, et nous devrions nous en servir promptement.

De quelle nature ont été les tentatives faites jusqu'ici, pour obtenir la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. En premier lieu, vient le fameux contrat avec sir Hugh Allan, lequel ressemble, en quelque sorte, au contrat actuel, en ce que c'était une compagnie de capitalistes sous la direction de sir Hugh Allan, qui proposait de fournir les moyens pécuniaires, pour payer les entrepreneurs qui construiraient le chemin en question, la compagnie recevant tous les profits qui reviendraient aux directeurs de l'entreprise, et non pas, les profits de la construction même du chemin. Le ministre des Chemins de fer a fait allusion, quelquefois, au discours, que j'ai prononcé, à Sarnia, en novembre 1873, dans lequel je prétendais que le gouvernement pouvait garder par devers soi, le

profits de l'entreprise,—je voulais parler des profits que nous apporteraient nos opérations financières et non de ceux qui reviendraient de droit à la compagnie des constructeurs organisée par sir Hugh Allan et ses associés. En 1872, ils firent adopter un acte remarquable donnant au gouvernement certains pouvoirs—l'acte concernant la compagnie Allan,—et à mon avènement au pouvoir, je crus que, sous tous les rapports, cet acte, tel qu'il avait été passé, devait être retranché des statuts. Je ne doute nullement, que, quelques-uns des honorables députés, et particulièrement l'honorable préopinant, vont être surpris d'apprendre que l'acte de 1874, sous lequel ils s'abritent tous, n'était pas du tout une affaire de contrats. C'était simplement une base sur laquelle le gouvernement d'alors, devait s'appuyer pour recevoir les soumissions relativement aux octrois de terrain et paiements en argent, c'était une continuation de l'acte adopté deux années auparavant, par les honorables députés de l'autre côté. L'offre de donner \$30,000,000 et 54,000,000 acres de terres, ne venait pas de nous, mais bien du ministre actuel des Chemins de fer et de son chef tel que le démontre l'acte de 1872. Mon acte de 1874 avait été introduit en mitigation de l'acte de 1872, et nous restreignait dans de certaines limites, tandis que ce dernier nous laissait toute liberté. Au lieu de donner 54,000,000 acres, sans conditions, entre les mains de la compagnie Allan, ou de toute autre compagnie, nous proposons que, seulement un tiers des 20,000 acres de terres par mille passerait absolument entre les mains des entrepreneurs, que les deux tiers de ce montant seraient vendus par le gouvernement d'alors et que les produits de ces ventes seraient payés à la compagnie. Donc, l'acte de 1874, améliorerait de beaucoup l'acte passé deux années auparavant. Cependant, je n'ai pas remarqué un seul député, du côté opposé, qui ait fait une seule allusion à l'acte de 1872, comme étant celui qui avait donné naissance à ces offres de terrain et d'argent, que l'acte de 1874 modifia. L'acte de 1872 renfermait encore d'autres conditions d'un caractère plus extraordinaire. Je m'y objectai, dans le temps, comme n'ayant aucun précédent. La 14e section de l'acte se lit comme suit :

« La compagnie avec laquelle cet arrangement sera fait pourra, du consentement du Gouverneur en conseil, renoncer à son acte ou ses actes d'incorporation, et accepter en leur lieu et place, une charte, qui lui sera concédée par le gouverneur, contenant l'arrangement, les parties du présent acte, et celles des dispositions de son ou de ses actes d'incorporation et de l'acte des chemins de fer, modifié tel que mentionné dans la section suivante, qui pourront être convenues et arrêtées entre le gouvernement et la compagnie, et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tous ordres en conseil, s'y rattachant, aura force et effet, en autant qu'elle ne sera pas incompatible avec le présent acte, comme si elle était un acte du parlement du Canada.

Je doutais alors, et je doute encore aujourd'hui que ce parlement eût le pouvoir constitutionnel de déléguer à qui que ce soit, même à un comité de ses députés représentant le gouvernement, le pouvoir de lancer des décrets qui aient la même force que des lois sanctionnées par cette Chambre. Cependant, M. le président, telle était une des stipulations, répétées plusieurs fois, de l'acte de 1872. Avec le respect que nous portons à l'autorité législative et administrative, ainsi qu'à la morale publique et politique, il nous était tout à fait impossible de permettre que ce pouvoir fût accordé au gouvernement, tant que nous aurions le pouvoir de le révoquer. C'est pourquoi nous avons soumis l'acte de 1874, afin de mettre de côté la concession gratuite de 54,000,000 d'acres de terres et de faire telles autres conditions qui sont énoncées dans cet acte. Au lieu de donner \$30,000,000, nous avons donné (ou plutôt nous avons proposé de donner) \$10,000 par mille, et cet octroi était le même sur toute l'étendue de la ligne, et lorsque l'exploration de la ligne serait terminée, nous devions donner avis public que nous étions prêts à recevoir des soumissions, aux conditions stipulées dans cet Acte, et présenter ces soumissions à l'approbation et l'assentiment de cette Chambre. Alors, ayant fait ce que nous devions faire, et connaissant l'opinion du gouvernement, nous aurions non-seulement rempli toutes les conditions qui

nous étaient imposées, mais rempli les conditions qu'exigeaient nos lois constitutionnelles; et nous aurions, de plus, justifié notre position de réformistes, en réformant un acte qui était aussi dangereux sous tous les points de vue. Mais, M. le président, quoique cet Acte parût bien mauvais,—je dis mauvais, dans ce sens qu'il favorisait beaucoup trop les entrepreneurs,—Sir Hugh Allan, lors de son voyage en Angleterre, avec sa députation, ne put trouver un seul individu responsable, comme capitaliste entrepreneur, qui voulût prendre part au projet, tel qu'il était alors. Si tel était le cas, lorsqu'on offrait un octroi de 54,000,000 d'acres de terres et \$30,000,000, on pourrait leur demander pourquoi, ils sont si anxieux de conclure un arrangement aux conditions actuelles. J'essaierai de répondre à cette question dans l'instant. Sous l'opération de l'Acte de 1874, aucun contrat ne fut accordé, si ce n'est celui de M. Foster, pour l'embranchement de la baie Georgienne, et nous n'avons jamais commencé les travaux de construction avant que les explorations fussent terminées et que nous fûmes en mesure de produire un projet complet d'un bout à l'autre de la ligne. Nous avons pris cette précaution—et je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer a répété cette partie de ses discours qui avait rapport à ce même sujet—et nous considérons que la première chose à faire, avant de mettre aucune partie de la ligne en état de donner des revenus, était de s'assurer l'établissement d'un grand nombre de colons dans les territoires du Nord-Ouest. Lorsque nous arrivâmes au pouvoir, les immigrants, avec leurs wagons ou charrettes alors en usage, mettaient de deux à trois semaines à parcourir la distance de Saint-Paul—qui était alors la limite occidentale de toute communication par voie ferrée—à Winnipeg, et rendus là, s'ils voulaient pénétrer plus avant dans le pays, ils n'avaient à leur disposition que des moyens de transport très pénibles et incommodés. Cinq ans après, lorsqu'on nous enleva les rênes de l'administration, nous avions un chemin de fer qui pénétrait, de Saint-Paul à la frontière des États-Unis, et de la frontière à Winnipeg; nous avions 228 milles du chemin presque complétés, à travers notre territoire, et nous avons fait de telles améliorations que nous aurions pu, dans une couple d'années en améliorant la navigation, diriger une grande partie du trafic vers les prairies, en passant sur notre territoire. En 1877, nous donnâmes avis que nous étions prêts à recevoir des soumissions, étant alors en état de fournir des informations aussi complètes que possible, au sujet du devis du chemin, de l'apparence du pays, de son caractère géologique, agricole et minéral, et telle autre information qui pourrait intéresser ceux qui, en Angleterre ou ailleurs, désiraient connaître à fond le caractère de ce grand désert du Nord-Ouest.

Durant ces cinq années de mon administration, certains honorables députés de l'autre côté de cette Chambre me livrèrent la guerre la plus acharnée afin de faire échouer l'entreprise que je m'efforçais de conduire à bonne fin. En toute occasion, j'ai rencontré l'opposition la plus factieuse. Même, lorsque je demandai à cette Chambre, de m'accorder le pouvoir de faciliter l'adjudication des contrats et la continuation des travaux entre le Fort-William et la rivière Rouge, ce fut de bien mauvaise grâce que cette permission me fut accordée, et encore, dans une circonstance, je ne pus l'obtenir, je crois, qu'après qu'on eût proposé un amendement. Mais lorsque les honorables messieurs de la droite arrivèrent au pouvoir, il s'opéra un changement complet dans leur opinion, et j'ai le plaisir de remarquer que, depuis son avènement au pouvoir, l'honorable ministre des Chemins de fer, a retiré presque toutes les accusations qu'il avait lancées contre moi à tout propos. En premier lieu, quoique l'administration des honorables messieurs de la droite, stipulait, dans son contrat avec sir Hugh Allan, que l'embranchement de la baie du Tonnerre devait être terminé en décembre 1874, lorsque nous entreprîmes la construction de cet embranchement, on nous accusa de

trahir les plus grands intérêts du pays; on nous accusa d'agir de concert avec les compagnies de chemins de fer américains, dans le but de détourner le trafic de ce pays. A ce sujet, je vous ferai observer, que comme homme d'Etat, je ne me ferais jamais scrupule, d'accepter l'offre, qui me serait faite, de passer sur un coin du territoire de mon voisin, si, en ce faisant, je pouvais obtenir le chemin le plus court et le meilleur, pour me conduire sur ma propriété.

C'est le point de vue auquel se sont placés tous les hommes d'Etat des Etats-Unis, car plusieurs des chemins de fer qui sillonnent, en ce moment, le Canada—un en particulier—ont été construits avec l'argent des Etats-Unis. A la suite de l'honorable premier ministre et de ses collègues dans une administration précédente, nous avons donné à la compagnie du Grand Tronc le pouvoir de louer ou d'acheter le chemin qui traverse l'Etat du Maine, depuis la frontière jusqu'à Portland, afin d'avoir accès au meilleur port de mer sur l'Atlantique. Personne ne réclama alors contre la construction ou l'achat de cette ligne. Ce ne fut que lorsqu'on jugea à propos, pour les intérêts du parti—ces exigences de parti, d'après lesquelles, selon un journaliste conservateur, il est permis de faire une fausse déclaration, sans la retirer par la suite—ces exigences de parti ont justifié certains députés de la droite, de l'opposition qu'ils ont faite à la construction de l'embranchement de Pembina, bien que, aussitôt après leur avènement au pouvoir, ils ne négligèrent point de le faire construire avec toute la diligence possible, et ce sera à l'avenir, sous leur direction, la seule voie de communication convenable avec nos territoires du Nord-Ouest. De plus, l'honorable député m'a accusé d'imprévoyance; et quant à l'achat que je fis de 40,000 tonnes de lisses d'acier, il a fait des insinuations encore plus malveillantes. Il a prétendu que j'avais acheté ces lisses, lorsque nous n'en avions point besoin, et durant la dernière session où je siégeai comme ministre, nous fûmes sévèrement blâmés parce que, disait-on, des amas de ces lisses gisaient çà et là, sur toute l'étendue du pays, livrés à la rouille; mais il n'y avait pas six mois que l'honorable député était au pouvoir, qu'il se hâtait d'aller en Angleterre pour en acheter encore 40,000 tonnes, doublant exactement ma commande, et suivant précisément mon exemple. Il prétend avoir fait un meilleur marché que le mien. Je nie cela. Il a acheté ces lisses à plus bas prix. Mais considérant les prix d'alors, son marché n'est pas meilleur que le mien. Je les ai achetées en suivant le seul moyen possible. L'honorable ministre des Chemins de fer voudra bien me pardonner, si j'examine ses dernières transactions au sujet de chemins de fer, en dehors du Nord-Ouest. Un jour, l'honorable ministre et ses collègues envoyèrent un parti d'ingénieurs pour explorer la route du Sault Sainte-Marie au lac Nipissingue. L'exploration fut ordonnée immédiatement avant notre arrivée au pouvoir, en 1873. Se proposaient-ils d'avance de faire des dépenses inutiles, ou avaient-ils intention, en envoyant un parti d'hommes pour explorer ce chemin, de le construire, si le rapport était favorable? Je désire une réponse à cette question, avant que la discussion soit close, parce que s'ils voulaient alors ce qu'ils veulent aujourd'hui et qu'ils proclament hautement, savoir, que ce serait trahir le Canada, que de bâtir l'embranchement du Sault Sainte-Marie, et de s'unir aux chemins des Etats-Unis à travers le Michigan; étaient-ils des traîtres alors, ou bien, leur estimation de la moralité constitutionnelle a-t-elle changé depuis? Est-ce que l'honorable ministre des Chemins de fer a annoncé qu'il avait complètement modifié sa manière de voir? Mais, s'il admet cela, je lui rappellerai que, même à la dernière session, il favorisait ce projet. En 1879, l'honorable monsieur, présenta une mesure devant cette Chambre, pour acheter de la compagnie du Grand-Tronc, le chemin de fer de la Rivière du-Loup, et il fit une des conditions de l'achat que la compagnie emploierait le montant payé pour cet embranchement, à construire un chemin à travers une partie de l'Etat du Michigan, et voyez cepen-

M. MACKENZIE

dant, comme lui et ses collègues sont remplis d'horreur à l'idée de nous voir projeter d'utiliser, pour épargner des sommes considérables qui seront dépensées en pure perte, un chemin jusqu'au Sault Ste-Marie faisant correspondance avec une ligne directe vers nos possessions, à travers l'Etat du Michigan.

Je crains que ces faits ne produisent une telle impression sur l'honorable monsieur, qu'il trouvera peu de choses à dire à l'appui de ses différentes professions à différentes époques, sinon, j'aimerais à savoir sur quel principe il peut s'appuyer pour défendre ses explications si contradictoires de 1872, 1874, 1879, 1880 et 1881, et, en même temps, envisager l'abîme sans fond où lui et ses amis vont se précipiter. Je me rappelle aussi, que l'honorable monsieur et ses amis—et je ne les en blâme point—envoyèrent un parti d'ingénieurs, en 1873, environ un mois avant de quitter le pouvoir; de fait, ils avaient quitté le pouvoir, avant que les ingénieurs eussent réussi à traverser la rivière Sainte-Marie, et l'on me dit que le parti en question étant, comme d'habitude, strictement conservateur, ils firent tout en leur pouvoir pour hâter le départ du vapeur, crainte d'être rappelés par la nouvelle administration. Ce parti devait explorer le pays, du Fort William, en allant vers l'ouest. L'honorable monsieur m'accuse, plus tard, d'avoir trahi mon pays, parce que j'avais adopté la ligne partant de la baie du Tonnerre, en allant vers l'ouest, au lieu de la faire passer par cet endroit charmant, appelé le Nepigon. L'organe de l'honorable monsieur m'accusa d'être trop intéressé en faveur du Nepigon, lorsque je choisis cette route, et plus tard, on m'accusa de favoriser spécialement la baie du Tonnerre, lorsqu'il fut décidé que nous passerions par là. Il nous était impossible de faire un seul pas vers l'exécution des travaux du chemin de fer du Pacifique canadien, sans rencontrer l'opposition de certains honorables députés de l'autre côté, d'une manière que je crois avoir été la plus injuste, pour ne pas dire la plus déloyale. Je ne prétends pas que, pendant notre administration, nos actes aient été au-dessus de toute critique, parce que nous nous sommes efforcés, autant qu'on pouvait le faire, de réaliser leur programme politique. Il doit y avoir, en parlement, une certaine liberté de discussion.

Il peut arriver qu'un projet ne soit pas exécuté comme il a été conçu, et, en conséquence, je ne m'attendais pas à échapper à la critique; mais dans les affaires dont les honorables députés de la droite ont eu l'initiative, j'avais droit de m'attendre qu'on ne rejetterait pas injustement sur nous ce qu'elles pouvaient avoir d'odieux, d'autant plus que je ne réclamaï guère le mérite qui aurait pu être attaché aux diverses entreprises dont j'ai parlé.

J'ai remarqué—et je fais cette observation simplement en passant—qu'on disait, il y a quelques mois, que le gouvernement avait décidé de ne pas choisir le Fort William pour terminus de la section du lac Supérieur; mais j'ai vu dans ce contrat que le Fort William est le terminus de cette section. Comment cela se fait-il? Le syndicat a-t-il dicté cette disposition, tout comme il a dicté les autres? S'il en est ainsi, il a fait preuve de sagesse tant au point de vue géographique qu'au point de vue politique. Je suis heureux de voir que l'honorable ministre change si vite d'opinion. En vérité, ses variations ressemblent aux changements à vue d'un kaléidoscope; vous n'aurez qu'à secouer ce dernier dans quelques mois, et il offrira des figures et des formes tout-à-fait différentes. Je ne blâme pas l'honorable monsieur d'avoir changé d'opinion sous plusieurs rapports, car je réclame la liberté de modifier les miennes. Je ne lui fais pas le moindre reproche de ce que les rapports de ses ingénieurs l'ont amené à une conclusion différente de celle à laquelle il en était venu précédemment, car je me suis vu, moi-même, presque chaque année, obligé de modifier plus ou moins mes opinions, dès que j'avais acquis une connaissance plus exacte du pays. J'avais hâte de voir la route définie à travers le continent. J'avais hâte d'exécuter ce que le Canada se

croyait capable de faire, non-seulement pour donner suite au pacte conclu avec la Colombie anglaise, mais aussi afin d'apprendre à connaître notre vaste pays, et de faire tout ce qui dépendrait de moi pour faciliter la construction du chemin de fer Pacifique canadien, à une condition, néanmoins, savoir que, pour remplir un engagement impossible, nous ne plongerions pas 4,000,000 d'habitants dans les dettes. Mais, j'ai, dans cette intention, approuvé, un jour, par ordre en conseil, la construction du chemin par la rivière Fraser du nord jusqu'au fort George, croyant alors que l'on choisirait sans aucun doute le tracé par Butte Inlet ou Kamsquat, ce dernier, par la passe de Dean, étant de beaucoup le plus court; mais des études subséquentes ont démontré que les rampes de ce tracé étaient si raides, et celles de la ligne sud si avantageuses, que j'abandonnai la ligne descendant du niveau élevé au Fort George, et choisii la route de Burrard Inlet, à l'ouest. Tels sont les changements qu'ont entraînés une connaissance plus étendue des lieux et des explorations entreprises par le gouvernement.

Ainsi j'ai démontré que l'Acte de 1874, au sujet duquel la droite a dit tant de choses, ne faisait simplement que limiter le pouvoir exécutif. Nous n'offrîmes à personne les conditions que l'honorable monsieur a mentionnées dans son discours, mais nous passâmes une loi décrétant que des soumissions seraient reçues moyennant telles conditions. Si un soumissionnaire avait dit qu'il demandait 10,000 acres de terres et \$10,000 en argent par mille, nous aurions naturellement accepté cette soumission, pourvu qu'elle fût la plus basse; si un autre avait demandé 15,000 acres de terres et \$15,000 en argent, nous les lui aurions donnés, pourvu que sa soumission fût la moins élevée, le tout sujet, naturellement, dans tous les cas, à l'approbation des Chambres.

Quels sont maintenant les conditions du présent contrat? Elles sont extraordinaires. En premier lieu, le gouvernement doit savoir qu'aucune loi ne l'autorise à accepter des soumissions sans en avoir préalablement demandé, au moyen d'avis publiés à cet effet. La seule loi qui puisse s'appliquer à la ligne de conduite du gouvernement est mon Acte de 1874, et il décrète, dans la section 8, que "les travaux de toute section ou sous-section du dit chemin de fer ne seront adjugés à un entrepreneur, ou à des entrepreneurs, qu'après que des soumissions pour ces travaux auront été reçues." Dans ce dernier cas le gouvernement avait entièrement changé son programme. Le Statut que j'ai cité limitait à \$10,000 par mille la subvention en argent, et à 20,000 acres la concession de terres. C'était en fait la même chose que comportait l'Acte de 1872, quoique la subvention d'argent et la concession de terres fussent un peu moindres. Dans son discours l'honorable monsieur les a représentées comme plus élevées, et a dénaturé les chiffres—j'ignore si c'est avec intention ou par erreur qu'il a agi de la sorte.

L'an dernier, d'honorables messieurs allèrent en Angleterre, emportant avec eux la proposition que renferment les résolutions de l'honorable monsieur. Ils firent dire dans leurs journaux que leurs efforts allaient être couronnés d'un grand succès. Cependant ils revinrent au pays, et ne purent annoncer à la Chambre qu'ils avaient obtenu un résultat. Leur mission avait subi un échec tangible et complet. Pendant les dernières vacances ils sont repartis pour l'Angleterre, et de temps à autre les journaux annonçaient le succès étonnant qu'ils allaient remporter. Ils revinrent, et le premier ministre annonça, à Hochelaga,—on a qualifié cette déclaration depuis—qu'il avait passé un contrat en bonne et due forme avec des capitalistes anglais. Quel droit avait-il de passer un tel contrat? Il aurait pu faire un arrangement conditionnel qu'il aurait soumis aux Chambres.

Mais quels sont les termes généraux de ce nouveau marché? On avait proposé antérieurement de donner \$30,000,000 ou \$10,000, par mille; c'était la restriction imposée aux ministres par le parlement, et dans notre avis pour

soumissions, publié en 1877, nous annonçâmes que ceux qui entreprendraient la construction du chemin seraient tenus d'accepter, comme partie des \$30,000,000, le montant dépensé sur les contrats provisoires, entre la rivière Rouge et le lac Supérieur, et entre Selkirk et Pembina. Aujourd'hui ils s'engagent à donner \$53,000,000, ainsi que le démontrent leurs propres calculs. Sans avoir consulté les Chambres et sans avoir la moindre autorité pour agir ainsi, ils passent un contrat, qu'ils font signer, et par lequel ils s'engagent à donner \$53,000,000, après que le parlement limité les dépenses à \$30,000,000. Quelle raison y avait-il pour justifier cela? Pourquoi passerait-on un contrat avec cette compagnie ou avec une autre? S'il eût été connu que le gouvernement avait résolu de porter la subvention de \$30,000,000, à \$53,000,000 qu'elle était auparavant, croyez-vous qu'ils auraient manqué d'offres pour l'obtention du contrat? Toute personne douée d'une intelligence ordinaire, et possédant la moindre connaissance des affaires publiques, doit savoir que c'eût été la chose la plus facile au monde, avec des conditions comme celles-ci, d'obtenir à un degré plus ou moins élevé, des offres plus avantageuses que celle-ci. Mais outre cette augmentation de \$23,000,000, et, remarquez-le bien, quoique l'on ait nié presque tout ce qui se rapporte à cet arrangement, personne n'a nié que l'on ait octroyé une concession de 25,000,000 d'acres de terres, que la compagnie choisira où cela lui plaira. J'ai lu—je l'ai lu six fois aujourd'hui—l'explication que le ministre des Chemins de fer en a donnée à Montréal, où il a accusé mon honorable ami, le député de Duham-Ouest, d'avoir dénaturé les faits. Je ne puis pas voir comment il peut justifier cette accusation. J'ai trouvé dans cette clause précisément le même sens que mon honorable ami (M. Blake) y avait trouvé, savoir que la compagnie a le droit absolu de choisir ses terres où il lui plaira; car il y est dit "dans la zone fertile ou ailleurs." Si elle trace une ligne quelconque sur la carte et qu'elle appelle cette ligne un embranchement de chemin de fer, elle peut se réserver les lots de terre sur cette ligne. L'honorable monsieur (sir Charles Tupper) nous dit que la zone fertile ne s'étend que du 47ième degré de latitude, au 57ième degré. Jusqu'où s'étend le 57ième degré de latitude? La rivière la Paix coule à travers les Montagnes-Rocheuses, jusqu'au 56ième degré, et le 57ième degré se trouve à 70 milles au nord de cette rivière, et à quelques milles seulement de la région septentrionale du continent qui produit le blé. Des grains moins délicats ont été récoltés à 150 milles au nord de cette région, mais je ne sache pas que le blé ait poussé plus au nord, si ce n'est à quelques milles. On dit qu'il en croît à 80 milles au nord de Dunvedin, près du coude de la rivière la Paix.

Nous donnons au syndicat 25,000,000 d'acres de terres choisies. C'est une affaire d'imagination que de les évaluer au bas prix mentionné par le gouvernement. Je ne puis pas voir d'après quel principe le ministre des Chemins de fer prétend qu'elles ont moins de valeur qu'en 1875. Lorsque nous avons dépensé près de \$20,000,000 pour construire dans le pays une grande route que nous avons amenée à trois jours de distance du colon Haut-Canadien—réduisant par là des deux-tiers les frais à encourir pour se rendre dans le pays—comment se fait-il que les terres aient diminué de valeur? On nous dira peut-être que nous, députés de la gauche, nous évaluons ces terres à un prix extravagant. Je n'en fais aucune estimation: j'ai pris celle de l'honorable monsieur lui-même, qu'il n'a jamais portée à moins de \$2 l'acre. Il a dit, dans son discours prononcé en 1875, que la différence relative qu'il y avait à prendre les terres comme elles venaient et à les choisir, était de \$3 l'acre; que si on les prenait par sections alternatives, elles vaudraient \$2, mais que si on les choisissait, elles auraient une valeur de \$5. Oh! oui, s'il en avait le choix—en vérité il y a des hommes aussi habiles que lui—donnez-lui le choix; et moi, comme homme public, j'aimerais autant, pour ce qui est de

l'intérêt du pays, lui laisser ce choix que de l'abandonner au syndicat. Je crois qu'il ne lui donnerait pas toutes les meilleures, mais je vois qu'on a gardé quelque chose pour le jeune homme, comme disait son ami de Toronto.

Il est une autre chose, dans ce contrat, qui m'étonne jusqu'à un certain point: c'est que pas un seul ministre n'ait tenté d'expliquer le secret dont on a entouré cette transaction. L'affaire était-elle si bonne qu'ils aient craint, en annonçant les conditions, de recevoir une foule d'offres? Si ce n'était pas là la raison, pourquoi ne pas le dire? Ont-ils peur des Chambres? Ont-ils peur des électeurs? Je ne puis croire, et je ne croirai pas qu'on ait, sans motif, observé un tel secret. Le motif a pu être bon ou mauvais. S'il était bon, je promets de leur en donner tout le mérite. S'il n'était pas bon, il se peut encore qu'il ne soit pas le résultat d'une mauvaise intention, mais qu'il soit simplement insensé. C'est l'un ou l'autre. Il est bon, mauvais, ou stupide. Ils étaient tenus, comme l'est tout ministre, d'accéder aux désirs de la Chambre. Ces désirs étaient exprimés dans un Acte qu'ils ont laissé, durant deux ans, consigné dans le statut, sans l'abroger. Ils savaient que les Chambres ne consentiraient pas volontiers à doubler la subvention, sans au moins une raison suffisante; et bien que sachant cela, ils sont allés en Angleterre faire un arrangement qui comporte la construction du chemin conformément aux termes contenus dans ces résolutions. Je désire que l'on construise le chemin, mais je ne puis découvrir un seul avantage dans cette proposition.

Je désire signaler non-seulement ce que j'ai dit concernant le secret extraordinaire que l'on a gardé, mais aussi celui que l'on a observé au sujet des clauses extraordinaires qu'il a été impossible au ministre des Chemins de fer de ne pas prévoir. Je reconnais que l'honorable monsieur est aussi adroit que la plupart des hommes, et sans doute aussi habile dans l'administration des affaires de son département, s'il s'en occupe, comme c'est son devoir de le faire. Voudra-t-il alors me dire pourquoi l'on n'a pas laissé l'entrepreneur construire les premiers 100 milles du chemin, à l'ouest de la rivière Rouge, lesquels, d'après sa déclaration de l'année dernière, coûteraient \$500,000; ou pourquoi, puisqu'on enlève cette section à l'entrepreneur, le gouvernement ne la termine pas lui-même, au lieu de payer la somme exorbitante de \$10,000 par mille au syndicat pour la construire? L'argent seul qu'on donnera pour ces 100 milles excède de beaucoup les frais de construction de toute la section, ainsi que l'a déclaré le ministre des Chemins de fer lui-même; néanmoins il accorde en sus de cette somme, 12,500 acres de terres par mille. Quelle nécessité y avait-il d'agir ainsi? Est-il possible qu'il y ait quelque motifs de favoriser le syndicat? Si ce motif existe, je serais heureux de le connaître, car c'est là, à mes yeux, le point le plus malheureux du marché, et qui prouve l'absence de talent, d'habileté et d'aptitudes pour les affaires—pour ne rien dire de plus—qui caractérise ce contrat; et après le discours de l'honorable monsieur, dans lequel il a exposé, par de nombreuses citations empruntées à mes propres discours et à ceux d'autres députés, que le désir général est que le chemin soit construit et exploité par une compagnie, pourquoi le gouvernement a-t-il cru nécessaire, non-seulement de terminer les sections difficiles et improductives, qui étaient déjà commencées, mais d'entreprendre de construire quatre-vingt-dix-neuf milles des plus difficiles? Est-il possible de concevoir un autre motif, pour agir de la sorte, que celui auquel j'ai fait allusion? Pourquoi le syndicat n'a-t-il pas à construire ces 90 milles, et pourquoi ne continuons-nous pas nous-mêmes à construire les 100 milles de la région des prairies? On m'a dit que 81 milles de cette section sont déjà construits et que 60 milles sont ouverts au trafic, les lisses étant posées sur une longueur de plus de 80 milles. Ces 100 milles de chemin de fer sont de beaucoup les plus faciles qui aient jamais été construits au Canada, ou qui puissent jamais l'être dans aucun pays du monde.

M. MACKENZIE

M. PLUMB.—Oh! oh!

M. MACKENZIE. Je vais attendre que l'honorable monsieur me dise où il est possible de construire un chemin à meilleur marché, ou qui soit plus facile.

M. PLUMB.—Je dirai à l'honorable monsieur qu'il y a dans ces prairies des dépressions de terrains qu'il faut combler et des différences de niveau. Les prairies du Michigan et autres Etats de l'Union américaine ne renferment pas de difficultés de ce genre. Je dirai aussi qu'il y a des muskogs, bien qu'il ne le sache peut-être pas.

M. MACKENZIE. J'étais trop bien renseigné sur ce sujet, pour que mon honorable ami de la droite eût besoin de me reprendre. S'il dit qu'il y a des dépressions extraordinaires de terrain dans ces 100 milles, je dois lui répondre qu'il n'a pas visité cette région, et n'a pas lu les rapports des ingénieurs. Voilà pour ce qui concerne la construction des diverses sections.

Je comprendrais facilement pourquoi le ministre des Chemins de fer pût désirer finir la section qui s'étend entre le Fort William et la rivière Rouge—comme cette section est très avancée, le gouvernement l'aurait peut-être mieux de la terminer—mais je comprendrais encore mieux que la section de Kamloops à Yale, laquelle est donnée à l'entreprise, mais est à peine commencée, fût donnée au syndicat, à la condition que celui-ci rembourse ce que le gouvernement y a dépensé. Une telle clause aurait été sage et facile à comprendre. Mais loin de là, le gouvernement a non seulement gardé cette partie extrêmement difficile, la plus difficile de toute la ligne, mais il se charge en outre de construire 90 milles de la section la plus difficile après celle dont je viens de parler, au lieu de la faire construire par le syndicat. Il déclare tout d'une haleine qu'il est à désirer que le gouvernement se débarrasse de ce chemin, pour en charger des entrepreneurs qui consentent à le construire et à l'exploiter, et en même temps il entreprend d'en construire une partie aussi considérable qu'il lui sera possible d'exécuter pendant tout le temps que le syndicat mettra à compléter la sienne. Alors pourquoi ce syndicat? Si le gouvernement continue à construire entièrement environ 217 milles de la partie la plus difficile du chemin, pourquoi charger un syndicat de la construction du reste de la ligne? Nous pourrions construire toutes les sections à la fois, et si l'honorable monsieur, au lieu de faire ce qu'il a fait, avait soumis une proposition de cette sorte, nous aurions pu nous en occuper.

J'ai observé que l'honorable député de Provencher a défendu la proposition quant au mérite. Il a avoué qu'elle créait un monopole, mais que s'il y avait monopole sa division électorale et Winnipeg en bénéficieraient.

M. ROYAL. Vraiment! vraiment!

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur n'a pas honte de ces exclamations.

M. ROYAL. Vraiment! vraiment!

M. MACKENZIE. Je ne dirai qu'une chose, c'est que je ne comprends pas le discours de l'honorable monsieur, sa logique ou sa manière de voir. Je ne puis comprendre comment il se fait qu'il puisse être davantage pour un pays de n'avoir point de concurrence dans le mouvement de ses chemins de fer. Voici une étendue de terres de quinze milles, une sorte de réserve sur laquelle le syndicat construit sa ligne vers le sud-est; si une autre compagnie obtient une charte pour construire un chemin, elle aura à traverser cette ligne et à diriger son chemin vers le sud-ouest; elle devra toujours se tenir à quinze milles de la frontière. Pourquoi cela? Je comprends bien que les colons habitant le fertile district qui se trouve au pied des Montagnes Rocheuses puissent trouver qu'ils seraient plus rapprochés d'un marché avantageux par une ligne s'étendant vers le sud jusqu'au chemin de fer "Northern Pacific," ou quelque autre chemin de fer américain auquel elle se raccorderait.

L'honorable monsieur sait qu'aujourd'hui tous les approvisionnements pour les troupes canadiennes stationnées dans cette région sont expédiés par cette voie. Le gouvernement lui-même fait usage de ce chemin, mais il dit que nul colon établi au pied des Montagnes Rocheuses ou au sud de la ligne mère du chemin de fer du Pacifique, sur notre territoire, n'aura le droit de traverser ces quinze milles pour atteindre un chemin de fer construit sur le territoire américain. Je ne puis voir pourquoi il en serait ainsi. Je crois comprendre que le chemin doit être construit sur la ligne tirée au sud du lac Manitoba, en passant près du fort Ellice, et par Battleford et Edmonton jusqu'à la passe de la Tête Jaune, ce dernier endroit étant le point objectif de l'ouest jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Je comprends aussi que tous les chemins de fer que des compagnies indépendantes pourront construire au nord de cette ligne, et qui inclineront naturellement vers le sud est, devront être discontinués une fois qu'ils auront atteint la limite des quinze milles, si ces compagnies sont assez insensées pour traverser le chemin du syndicat. Telle est la proposition.

Mais le syndicat a, lui, le droit d'établir où bon lui semblera des raccordements avec les chemins de fer américains. On ne lui a imposé aucune entrave. Je suis prêt à combattre le principe, qu'aucun chemin de fer canadien ne devrait se raccorder à un chemin de fer américain. Je suis prêt à discuter cette phrase de *know nothingism*, de politique protectionniste, de stupidité internationale, si on l'amène devant nous sous une forme convenable. Mais je ne suis pas prêt, parce que je ne puis concevoir pourquoi cela serait, à discuter la question de savoir si l'on doit accorder à une compagnie, à l'exclusion de toute autre, le privilège de construire de ces voies de raccordement. Pourquoi accorder ce privilège ? On doit avoir des raisons pour en agir ainsi. Alors quelles sont ces raisons ? Pourquoi n'a-t-on pas fait aux Chambres la faveur de les leur expliquer ? Les honorables messieurs ont-ils peur de mettre les Chambres dans leurs confidences ? Ou croient-ils qu'ils soient capables de faire adopter par ce parlement tout ce qui leur convient, sans s'occuper si leurs projets outragent le sens commun et la moralité ? S'attendent-ils à ce que tous les députés soient aussi pliants que le représentant de Monck, qui fait tant de bruit dans les corridors, mais qui, une fois à la Chambre, est aussi souple qu'un jeune pigeon ? Il pensait—il n'en était pas certain—que l'on pourrait peut-être modifier certaines clauses de ce contrat, mais il était disposé à l'approuver les yeux fermés. Il n'y a pas un député dans cette Chambre dont je respecte plus le bon sens et la sûreté de jugement que je respecte ceux du représentant de Monck, et je suis sûr que, lorsqu'il a fait ces aveux et approuva la proposition qui est aujourd'hui devant cette Chambre, il a dû entrevoir le danger extrême de laisser adopter de pareilles résolutions dans le but de ne pas compromettre les intérêts d'un parti politique.

Il y a aussi la question des rampes. On affirme maintenant—et l'on a produit aujourd'hui, à l'appui de cette assertion, une lettre venant de trois membres du syndicat—que le type du "Union Pacific" tel que construit en premier lieu sera abandonné, et que l'on adoptera celui de cette ligne telle que terminée en 1873 ou 1874. Toutefois, quand même il en serait ainsi, cela n'aurait pas la moindre importance dans la discussion.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. MACKENZIE. Avant six heures, cette après-midi, j'allais dire quelques mots au sujet des rampes et de la lettre de certains membres du syndicat, dans laquelle ils annoncent qu'ils sont prêts à modifier une des dispositions du présent contrat, de manière à s'engager à exécuter les travaux d'après le type du chemin de fer "Union Pacific" en 1878. Je ne crois pas que ce soit là une affaire de grande

importance ; car les rampes les plus raides du "Union Pacific" sont de beaucoup plus considérables que celles que devrait avoir le chemin de fer du Pacifique canadien.

Une chose que je n'ai jamais perdue de vue, et à laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer a fait allusion, on m'en attribuant le mérite, c'est qu'il ne fallait pas que les rampes eussent plus de vingt-six pieds d'élévation au mille pour les lourds convois venant à l'est, ni plus de quarante pieds pour ceux qui iraient vers l'ouest. Je crois donc que ce serait un tort immense que de prendre pour type le "Union Pacific," comme on a proposé de le faire. Les rampes les plus raides de ce chemin—si mes renseignements sont exacts et je crois qu'ils le sont—n'ont pas moins de quatre-vingts pieds au mille, et cela non pas sur une courte distance, mais sur un parcours très considérable. Un de mes amis, qui siège à côté de moi, me dit qu'elles ont quatre-vingt-dix pieds à certains endroits. Je sais que cette élévation est de 80 à 90 pieds et je l'estime à ce premier chiffre. Dans tous les cas, nous savons tous qu'une locomotive ne pourra pas traîner un poids aussi considérable sur des rampes de 70 pieds d'élévation au mille que sur d'autres n'excédant pas 26 pieds. Les rampes du "Great Southern," dans notre propre pays, n'atteignent pas 20 pieds, et une locomotive d'une force ordinaire, de celles qu'on emploie pour le fret, peut traîner de 40 à 45 wagons chargés. Je ne parle pas d'après ce que j'ai entendu dire, mais d'après ce que j'ai vu sur ce chemin. Grâce à ces conditions, le transport se fait à meilleur marché sur cette ligne que sur d'autres, ou bien le chemin rapporte des dividendes beaucoup plus considérables que les autres voies ferrées.

Voici quel sera le résultat des rampes raides sur le chemin du Pacifique canadien : Si la compagnie ou le syndicat exige le tarif ordinaire pour le fret, c'est-à-dire celui que l'on exige ordinairement par minot, il ne gagnera pas assez pour couvrir les dépenses ; il doit, pour que l'entreprise rapporte convenablement, faire payer le double de ce qu'il exigerait sur un chemin avec des rampes comme celles dont j'ai parlé. Et comme le syndicat administrera naturellement le chemin de manière à en tirer profit, il s'en suit que, bien que le tarif puisse ne pas paraître excessif à raison de la quantité de grains ou autres produits que les convois transporteront, il le sera à raison de la somme de fret qu'ils devraient être capables de transporter, si l'on adoptait le système de rampes que l'ex-gouvernement avait choisi.

Pendant la dernière session, le ministre des Chemins de fer a annoncé que le gouvernement avait résolu de rabaisser le type de la ligne. Il a dit qu'une partie du programme du gouvernement était de construire des rampes élevées et des courbes d'un faible rayon, afin d'exécuter les travaux à bon marché ; mais on ne construit pas un chemin de fer à bon marché dans le seul but d'épargner un certain nombre de piastres sur la dépense que l'on avait calculée au début de l'entreprise ; car la différence dans le prix du fret exigé des habitants du pays que traverse le chemin égale avant longtemps la somme épargnée dans sa construction. En conséquence, je trouve que le type du chemin de fer "Union Pacific" ne nous convient aucunement, et qu'il serait désastreux de l'adopter.

L'honorable ministre des Chemins de fer a dit, dans son discours, que les rampes entre Selkirk et la baie du Tonnerre, sur la partie de cette section qui n'est pas construite et dont le prix a été diminué par suite de quelques changements, seront telles que fixées en premier lieu. J'ai été très heureux d'apprendre ce détail ; mais comment seront les rampes sur la partie de la ligne qui s'étend à l'est de la baie du Tonnerre ? Le syndicat devra, aux termes du présent contrat, construire cette partie du chemin. Est-il obligé—il ne l'est pas—de construire les rampes de cette dernière partie de la même manière que celles qu'il y a entre Selkirk et la baie du Tonnerre ; et à quoi sert-il d'avoir des rampes avantageuses sur un parcours de 400 milles, si en en a de désavantageuses sur 650 milles à l'est de ce

point ? Il est évident que l'exploitation de cette section coûtera beaucoup plus cher que celle de la section qui a été désignée par l'ex-gouvernement, laquelle section sera bientôt terminée par le gouvernement actuel. A mon avis—je donne cet avis pour ce qu'il vaut—il serait beaucoup mieux de dépenser plus d'argent pour ce chemin, et de le faire construire de manière à ce qu'il permette de transporter un fret considérable vers l'Atlantique ou vers le Pacifique, et cela au plus bas tarif qui soit en usage sur les chemins de fer.

Quelques honorables députés de la droite ont dit, la presse s'est appesantie sur cette assertion, et les membres du syndicat qui ont adressé au gouvernement la lettre dont la Chambre a reçu communication aujourd'hui, ont émis la même opinion—que cette question des rampes n'a pas d'importance, bien qu'on ait choisi un type pour guider les entrepreneurs, vu que ceux-ci ont intérêt à ce que le chemin soit bien fait, et à ce qu'il réponde aux besoins du trafic. Ce détail pourrait en effet n'être pas bien important, si, à part cela, le contrat était satisfaisant. Le contrat devrait être fait de manière à ce que le syndicat eût intérêt à construire des rampes et des courbes avantageuses; mais il n'en est malheureusement pas ainsi. Aux termes du présent contrat, un montant excessif est accordé pour la section des prairies, laquelle pourrait être construite pour un tiers ou un quart de la somme allouée; ce fait démontre quelle est l'intention du gouvernement. Je ne puis rien voir qui empêche le syndicat de construire les parties les plus aisées du chemin, et celles dont l'exploitation sera la plus avantageuse—et je remarque que ce sont celles qu'il construira les premières—et d'abandonner les autres sections; et le syndicat est un moyen de faire de l'argent. La garantie donnée au gouvernement sous forme d'obligations sur les terres, est une bagatelle en comparaison de l'argent que nous épargnerions en construisant la ligne nous-mêmes, et de celui que la compagnie retirera du tarif qu'elle exigera dans la suite. Jusqu'à présent aucune ligne explorée jusqu'au Pacifique n'a offert des avantages pareils à ceux que nous avons évité les rampes désavantageuses sur toute la ligne, entre Burrard Inlet et le lac Supérieur. Je ne parlerai pas du reste du chemin à partir du lac Supérieur, car je crois que nous pouvons établir une communication avec l'est, durant l'hiver, au moyen d'une ligne construite jusqu'au Sault Sainte-Marie et se raccordant au réseau des chemins américains, à Emerson, ou jusqu'à un point quelconque de la frontière, et à la rivière Sainte-Marie.

Pour ce qui est de la construction du chemin, on n'a établi aucun système efficace d'inspection. Rien n'empêche la compagnie de le construire comme elle le voudra; il n'y a qu'une clause d'après laquelle le gouvernement, s'il s'oppose à ce qu'on fasse entrer dans la construction de la ligne certains matériaux, peut demander que l'affaire soit décidée par des arbitres. Ainsi, dans le cas où l'on aurait jeté quelques charges de méchante terre dans un remblai, sur la rive nord du lac Supérieur, nous aurions en premier lieu à demander aux entrepreneurs de nommer un arbitre. S'ils refusaient, nous serions obligés de demander à un juge de la Cour Supérieure de faire ce choix pour eux; puis le gouvernement aurait à en nommer un autre, et ces deux arbitres devraient s'accorder sur le choix d'un troisième. Il est entendu, je suppose, que ces trois arbitres se rendraient sur les lieux à bord d'un steamer spécial, et qu'une fois débarqués ils prendraient une équipe d'hommes complète pour la conduire, à travers la forêt, jusqu'à l'endroit où l'on ne se serait conformé aux engagements pris. Le jour où la commission arriverait sur les lieux, elle trouverait le chemin construit sur une longueur de plusieurs milles de chaque côté de l'endroit en question. Cette clause est absurde et impraticable, et l'on ne peut s'empêcher de croire que le rusé combinateur de ce bill—je ne sais s'il est ici, mais je ne crois pas qu'il soit hors de la portée de ma voix—l'ait des-

M. MACKENZIE

tiné à mettre le gouvernement dans l'impossibilité d'intervenir dans la construction du chemin.

L'un des grands défauts du contrat—je n'ai pas l'intention de m'appesantir sur ce point, je me bornerai à le signaler—c'est qu'il exempte la compagnie de toutes taxes sur ses terres, pendant une période de vingt années. De cette manière, la compagnie aura intérêt à garder une grande partie de ses terres autour desquelles on pourra grouper des colons, afin d'en retirer la valeur additionnelle qu'elles auront nécessairement atteinte par suite des travaux des colons; et, en principe, il n'y a rien de plus reprehensible que d'autoriser des exemptions de taxes, dans n'importe quel pays. Il y a eu beaucoup d'agitation dans la province de l'Ontario—et je suis très certain que plusieurs députés de la droite ont pris part à ce mouvement; j'en connais quelques-uns—pour empêcher les exemptions qui existent maintenant dans cette province, et qui sont limitées aux églises et autres édifices religieux. Ces exemptions peuvent être justifiables jusqu'à un certain point; mais il n'y a rien qui justifie le fait d'accorder une exemption de taxes à une grande compagnie de chemin de fer à qui on donne une si forte somme de l'argent du pays pour la mettre en état de construire le chemin et de posséder ces terres. Ce que j'ai vu dans mon propre comté m'a appris ce qui arrive dans pareil cas. La compagnie du Canada possédait un township entier dans ce comté. Elle avait rendu certaines parties de ces terres, mais je sais que de grandes étendues comprenant des milliers d'acres, sur presque toutes les limites desquelles des colons s'étaient établis, furent gardées par la compagnie, durant plusieurs années, jusqu'à ce qu'elles eussent atteint une valeur de \$10 à \$20 l'acre, quand elles n'avaient coûté à celle-ci qu'un chelin l'acre. Cette augmentation était le résultat exclusif des travaux des colons, et la compagnie ne payait à la municipalité que la taxe ordinaire. Mais, dans le cas actuel, on exempte de taxe une immense étendue de terres, dépassant de six millions d'acres la superficie de l'Ecosse et de l'Irlande réunies, et où l'on s'attend à voir se grouper un nombre considérable de colons; et les intérêts de la compagnie seront un obstacle à la colonisation de cette région.

L'exemption de taxes sur tous les matériaux nécessaires à la construction du chemin est aussi très-blâmable. Cette dernière exemption est celle de taxes dues au gouvernement du Canada; les autres le sont au gouvernement provincial et aux municipalités du Nord-Ouest. Pour que notre système municipal soit uniforme, il faut que les lois en vigueur dans les autres parties du pays le soit également dans le Nord-Ouest, et pour que nos lois de douanes soient appliquées d'une manière forte et régulière, aucune corporation ne doit être soustraite à leur opération. Si ce que nous devons donner à ce syndicat, ou à toute autre compagnie, pour construire le chemin, n'est pas suffisant, donnons-lui davantage, mais n'allons pas accroître son revenu au moyen d'une condition aussi extravagante que cette exemption de taxes.

J'ai remarqué que le ministre des Chemins de fer a dit, dans un de ses discours, que toute cette exemption de droits de douanes ne représenterait que cent mille piastres. N'ayant vu aucun détail de ce calcul, je ne puis dire en quoi il est erroné; mais qu'il soit erroné, on ne peut le contester ni en douter; et si ces droits ne doivent pas s'élever à plus de cent mille piastres, il ferait mieux d'écrire de nouveau au syndicat, lui demandant d'envoyer une deuxième lettre dans laquelle il déclarerait ne pas exiger ces cent mille piastres, et so soumettre à la taxe ordinaire que paient les autres citoyens.

C'est mon opinion que cette exemption de droits sur les matériaux nécessaires à la construction des ponts, et sur les chaînes, le fer, les boulons, les lisses et autres matériaux, ne peut pas représenter moins de deux ou trois millions. Je ne puis voir comment il pourrait en être autrement. Nous connaissons la quantité de lisses d'acier que nous avons et celle dont on aura besoin. Nous savons le nombre de milles qu'il y a à construire et le nombre de tonnes qu'il faut

pour chaque mille. Nous connaissons aussi le nombre de tonnes de bouillons et d'écrus par mille. Nous avons une idée des droits imposés sur les matériaux affectés aux ponts et qui sont importés dans le pays, et qui que ce soit peut, avec un profil et un plan du chemin, calculer le nombre de ponts, ainsi que le prix de chacun d'eux; ou, prenant le chemin de fer Intercolonial comme point de comparaison, on peut voir quel a été le coût des ponts, par mille, et trouver ainsi quel est le montant de droits qui pourrait être perçu. Il n'y a pas de doute que nous ne puissions trouver d'une façon ou d'une autre quel serait ce montant. Mais à quel chiffre qu'il puisse s'élever, que ce soit à cent mille piastres ou à cinq millions, l'application d'un faux principe est la même, et doit être désapprouvée par tous ceux qui désirent que tous les sujets de Sa Majesté soient égaux devant la loi.

Sir CHARLES TUPPER. Je prierais l'honorable monsieur de vouloir bien nous dire à combien s'élèveraient les droits sur les matériaux employés dans la construction des ponts sur le parcours des 400 milles du chemin à partir de la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière Rouge. Ses devis ne font pas mention d'une seule livre de fer; tous les ponts sont en bois, et néanmoins c'est un chemin de premier ordre.

M. MACKENZIE. Lorsque ce chemin a été pris en considération, j'ai maintes fois répété à la Chambre que mon but était de le bâtir au meilleur marché possible, sous le rapport des rampes et des rayons de courbure seulement, et que les ponts ne devaient être que temporaires. Mais l'honorable monsieur ne peut pas en agir ainsi avec un syndicat qui doit bâtir le chemin en entier. Nous n'avons pas bâti des ponts de fer, mais nous n'avons pas eu à les payer. Veut-il dire que par la présente convention nous devons construire le chemin avec des ponts de bois?

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur a maintes et maintes fois répété, et il s'est attribué le mérite, qu'il lui a du reste été concédé, d'avoir assuré la construction d'un chemin de fer de première classe, de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, et assurément il ne peut pas demander au syndicat de construire un chemin supérieur à celui qu'il a déclaré être de première classe.

M. MACKENZIE. Il paraît que le syndicat ne doit construire que des ponts en bois. Je suis heureux d'apprendre ce détail; c'est la première fois que nous en entendons parler. Mais on nous dit, du même trait, qu'il sera de l'intérêt du syndicat de construire un chemin solide et de première classe sous tous les rapports. J'ai dit maintes fois que la durée du bois que nous fournit le pays ne dépasse guère huit à dix ans. Je suis d'avis qu'en construisant des ponts dans la partie en question; savoir de Selkirk à Fort William, il vaudrait mieux employer du bois en premier lieu; même si nous avions à le remplacer avec du fer au bout du temps indiqué.

M. PLUMB. J'ai dit qu'il avait été démontré par la commission spéciale d'enquête instituée relativement à ces contrats qu'on ne pouvait trouver de bois plus près que les sources du Mississippi.

M. MACKENZIE. Je ne sais pas quel rapport ce fait a à la question. Il ne s'agit pas de savoir où on peut trouver du bois; il est simplement question de la construction des ponts. C'était notre intention de construire un pont de fer sur la rivière Winnipeg et je suppose que le gouvernement a mis ce projet à exécution. Je suppose qu'on ne construira pas de pont de bois sur la branche nord de la Saskatchewan, certainement, il ne m'est jamais venu à l'idée de le faire. A mesure que la discussion avance, les témoignages se multiplient pour prouver que le type du chemin sera même inférieur à ce que l'on pouvait supposer. Pourquoi paierions-nous un prix élevé pour obtenir un chemin du plus bas

type? Si nous le construisions nous-mêmes, et si nous trouvions à propos d'économiser, même pour dix ou douze ans, je le comprends; mais dans le cas présent nous payons ce que l'on reconnaît être un prix fort élevé à une corporation de spéculateurs qui s'attendent à récolter une forte somme d'argent de cette entreprise, et nous demandons qu'on les traite précisément de la même manière que le gouvernement se traiterait lui-même s'il construisait un chemin temporaire à travers le pays. L'année passée, l'honorable monsieur a déclaré que son programme était de bâtir le chemin en suivant le contour ou le profil du pays autant que cela lui serait permis et d'en faire plus tôt un chemin de colonisation, ainsi que le croyait son ingénieur, qu'un chemin de première classe.

Il y a, je l'admets, quelque chose à dire en faveur de ce projet. Dans mon opinion, ce serait une grande erreur. Je crois que cela reviendrait à meilleur marché de construire un bon chemin dès le commencement, même si nous éprouvions une perte chaque année, pourvu que nous eussions une voie propre au commerce et qui pourrait être exploitée à meilleur marché que n'importe où ailleurs. Tel serait mon programme, mais j'admets qu'on pourrait approuver le gouvernement, si en construisant lui-même le chemin de fer, il le faisait au meilleur marché possible, quand même pour un certain temps, une locomotive ne pourrait faire qu'un tiers de son travail usuel. Le cas pourra être tel. Je suis prêt à discuter ce fait lorsqu'il se présentera et à donner mes raisons. Mais pour le moment, nous donnons à ce sujet, en face du monde entier et du public du Canada \$30,000,000 de plus qu'on ait jamais proposé de donner, et nous leur permettons de choisir des terres dans n'importe quelle partie du territoire du Nord-Ouest qu'il lui plaira, chose qui n'a jamais été permise auparavant. Ce traité est tellement libéral, qu'il n'y a aucune restriction et cependant nous devons accepter en échange un chemin du type le plus bas qui puisse être décrit ou qui puisse se trouver sur ce continent. Nous leur permettons d'abord d'avoir des rampes de 90 pieds au mille, et nous devons leur permettre des courbes à petits rayons. Il paraît que nous devons en outre leur permettre de construire sur les rivières, quelle que soit leur largeur, des ponts en bois à bon marché, et outre tous les privilèges que j'ai énumérés, le monopole entier du commerce de l'Ouest; or, le seul moyen qui nous reste d'échapper à ce monopole, ou d'éviter les pattes de cette tarantule qui s'empare de ce territoire, c'est de fuir, si nous le pouvons, vers la baie d'Hudson ou par la rivière Mackenzie si nous trouvons les autres chemins bloqués. Or, pourquoi serions-nous réduits à cela? Pourquoi donc, si le gouvernement devait payer \$30,000,000, n'apprenait-il pas au public ce changement dans les conditions et l'intention nouvelle du gouvernement de doubler la somme offerte d'abord, et n'a-t-il pas demandé une offre sur cette base? Quelle raison y a-t-il de le cacher? Quelle est la raison pour laquelle dans ce vaste territoire, comprenant, ainsi que l'honorable monsieur nous l'a dit l'année passée, 250,000,000 d'acres de terres arables, sur lesquelles peuvent s'établir des millions de colons, on nous demande de donner le monopole de transport du commerce et des produits de ce pays à cette corporation? Pour quelle raison devons-nous en outre lui permettre d'échapper à tous les impôts municipaux et provinciaux dans ce nouveau pays? Quel droit avons-nous de devancer de vingt ans la législation de ces provinces au sujet des impôts, avant que ces provinces qui sont en train de se former, ne le soient? Devons-nous leur dire que certaines gens auront le droit de s'établir dans leur territoire, et que nous décréterons ici, par une loi spéciale, que ces gens ne seront sujets pendant vingt ans ou plus à aucune taxe provinciale quelqu'en soient les conséquences? Devons-nous proclamer ceci à la face du monde entier? Vous attendez-vous à voir des immigrants, surtout ceux qui se sont ressentis de la tyrannie des propriétaires, venir dans

un pays où tout est placé de la manière la plus absolue à la merci de cette toute puissante corporation de spéculateurs. Je puis dire seulement que si telle est l'intention du gouvernement, son bill ne pouvait être mieux rédigé; si ce n'est pas son intention, pourquoi quelque ministre ne parle-t-il pas sur les mérites de la cause? Pourquoi ne pas nous dire que ceci a été tenu secret pour une raison d'Etat qui n'a pas encore été révélé? Quelle est cette raison? La Chambre a droit à ce renseignement. Doit-on nous demander de sanctionner les yeux fermés un projet qui ne nous a jamais été expliqué? Supposons un instant que la droite établisse la proposition qu'elle cherche à établir, savoir que j'ai proposé à quelqu'un en 1874 quelque chose de mystérieux, des conditions encore plus libérales que celle-ci. Si je l'ai fait soumettez-moi à la censure parlementaire qu'il vous plaira; punissez-moi de l'expulsion de la Chambre si j'ai proposé quelque chose de déshonorable ou de mal. Mais en valez-vous mieux? Si mon projet était mauvais, cela rend-il le vôtre bon? Le fait est que les conditions de l'Acte 1874 n'étaient pas de moi, le coupable c'est vous. Avant d'en adopter les conditions, j'ai déclaré que les dispositions de l'Acte telles qu'elles se trouvaient dans les statuts, ne seraient pas accordées aux entrepreneurs; qu'elles devaient être modifiées, ainsi qu'elles l'ont été, et cela n'a pas été abrogé jusqu'à ce jour dans l'acte de 1874. Donnez-nous une raison pourquoi quinze milles de territoire sont mis de côté comme réserve pour cette compagnie, et sur laquelle nulle compagnie hostile ne pourra poser ses rails? Quelle en est la raison? Il doit y avoir une raison; alors pourquoi ne pas nous la donner? L'objet du gouvernement doit être,—je suppose que tel doit être son objet,—de faire achever cet ouvrage au plus bas prix possible. Si tel est leur but, pourquoi ne pas nous donner d'amples explications quant au motif qui l'a poussé à accorder des conditions aussi extravagantes à la compagnie? S'il avait annoncé au monde le simple fait qu'il allait donner \$53,000,000, pour prendre ses propres chiffres, et qu'il allait permettre à certaines personnes de choisir 25,000,000 d'arpents de nos meilleurs terres, s'il avait publié cela et qu'il n'eût reçu d'autre offre que celle soumise actuellement à cette Chambre, même privée de toutes les conditions auxquelles j'ai fait allusion, je pourrais alors comprendre sur quoi les ministres se basent en venant demander au parlement de la sanctionner. Mais ces conditions n'ont jamais été connues du public. La presse de notre pays, la voix publique unanime de la population les ont demandées avant l'assemblée du parlement. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait? Y avait-il un motif de les tenir cachées? S'il y en avait, quel était-il? Que les honorables ministres soient francs, et s'ils peuvent me prouver qu'ils ont fait des efforts pour obtenir une concurrence libre, après avoir annoncé les exemptions d'impôt de la part de l'état, des provinces ou des municipalités pendant une si longue période de temps et dans quelques cas, à perpétuité, si après avoir mis ces conditions devant le public du monde entier, ils n'ont pu obtenir une offre, je comprends qu'ils se présentent alors à cette Chambre. Mais ils n'ont pas le droit de se présenter ainsi qu'ils le font. Ils ont accepté des soumissions d'une façon illégale, et ils demandent aujourd'hui au parlement de ratifier un projet tellement dispendieux et scandaleux sous tous les rapports pour le pays et le parlement, que je suis surpris que l'honorable ministre des Chemins de fer, ose, tout audacieux qu'il est, ne défendre ce projet qu'en condamnant un autre fait il y a des années. La marche des événements est rapide dans ce pays. Il y a sept ans, l'Acte de 1874 fut placé au livre des statuts; il y a neuf ans, l'acte dont celui de 1874 n'était que l'amendement, y fut placé par la droite. Elle n'obtint pas une seule offre, ou plutôt sir Hugh Allan n'obtint pas une seule offre et la raison en était bien simple: on considérait la terre comme valant comparativement peu.

M. MACKENZIE

Mais depuis, le dernier gouvernement, avec le consentement général du parlement, a dépensé une forte somme pour ouvrir un chemin à travers ce pays; et dire aujourd'hui que la valeur de la terre est la même qu'en 1872, lorsqu'on adopta l'acte donnant \$30,000,000 et 54,000,000 d'arpents, après la dépense que nous avons faite pour ouvrir ces terres à l'exploitation, c'est donner raison de s'apitoyer sur l'intelligence des hommes prêts à écouter un conte pareil; cependant, voilà leur seule base de justification. Ils disent: "Cela peut être mauvais, mais c'est ce que nous avons de mieux; cela peut être mauvais, mais vous avez offert en 1874, par votre amendement à l'acte de 1872 de faire telle et telle chose, et parce que vous l'avez fait, nous avons agi de cette façon secrète, cachée et mystérieuse, afin de prendre par surprise le parlement au moment de l'ouverture et de lui demander de ratifier notre projet dans les dix jours de sa réunion." Tels sont les termes de cette proposition. Je regrette, ainsi que je l'ai dit en commençant ce discours, que mes forces ne me permettent pas de critiquer en détail les différentes parties du projet qui invitent à la critique, mais cela a été fait si complètement par les honorables messieurs qui m'entourent, que je sens que ce ne serait guère rendre justice à vous, à moi-même et à la Chambre qui m'a témoigné tant d'indulgence, ni à mes honorables amis de la droite qui ont fait de leur mieux pour obtenir qu'on me laissât parler de bonne heure aujourd'hui, ce dont je les remercie, que d'entreprendre de discuter le sujet plus au long. Mais permettez-moi, avant que je termine, de dire que je suis heureux de voir que par tout le pays il se dessine un sentiment de répugnance aux stipulations de ce contrat du gouvernement, et que ce sentiment prend des développements rapides. Je suis convaincu, si l'honorable député de Niagara ne l'est pas, ainsi qu'il paraît ne pas l'être, d'après l'expression de l'opinion publique qui pénètre jusqu'à cette Chambre, soit au moyen des rapports des assemblées publiques, les rapports des Chambres de commerce, soit au moyen des pétitions qui nous sont adressées, que jamais, de notre temps, aucune question soumise au parlement, n'a soulevé autant de désapprobation que ce projet qui nous est soumis.

M. PLUMB. Vous vous réjouissez à peu de frais.

M. MACKENZIE. Mon honorable ami découvrira qu'il y a là plus de quoi me réjouir qu'il ne se l'imagine. La vocation de mon honorable ami est de déprécier tout ce qu'il combat, et d'exalter tout ce qui lui plaît, y compris les hommes qu'il sert aujourd'hui; mais il trouvera qu'il y a une opinion publique qui se fera sentir dans ce pays. Si nous avons choisi une mauvaise ligne de conduite, nous en souffrirons; si, au contraire, c'est le ministère qui l'a choisie, il devra en subir les conséquences. Mais j'ose dire que je n'ai jamais connu d'opinion exprimée plus sincèrement, plus vigoureusement et plus unanimement que la réaction qui s'opère en ce moment dans l'esprit du public. J'ai à la main une dépêche d'un des principaux marchands de Montréal, me donnant un compte-rendu de ce qui s'est passé cette après-midi, dans une réunion d'hommes influents à la Bourse aux céréales, où il a été adopté des résolutions demandant la construction du chemin par le Sault Sainte-Marie, demandant qu'on abandonne la ligne au nord du lac Supérieur et condamnant les conditions du contrat qui donnent le monopole à cette compagnie particulière. Nous savons, d'après les rapports publics, que des hommes éminents des deux partis politiques, sont à la veille de soumettre au gouvernement une offre d'un caractère beaucoup plus favorable que celle qui est en ce moment entre ses mains.

QUELQUES DÉPUTÉS. Vraiment!

M. MACKENZIE. Quelques députés disent "vraiment!" Qu'on nous mette au courant; qu'on produise les noms si cette offre est faite; que l'on compare ces noms l'un après l'autre avec ceux des hommes engagés dans le présent projet, et j'ose dire, si vous n'en êtes pas satisfaits, qu'en

annonçant demain au pays votre résolution de recevoir des soumissions, en donnant en même temps un exposé juste et équitable des intentions du gouvernement, nous y gagnons des millions.

Les honorables messieurs de la droite ne doivent pas croire qu'ils se mettront à l'abri de la colère publique en s'abritant derrière quelque faute qu'on prétend que j'ai commise, ou derrière quelques erreurs législatives de ma part. Cela ne les mettra pas à l'abri. Du reste ils ne devraient pas attaquer une telle importance à ce que j'ai fait. L'honorable ministre des Chemins de fer a, à deux reprises, demandé pardon au public entier de ce qu'il m'avait reconnu une certaine habileté. J'ai admis sa rétractation, et je me suis estimé heureux de ne pas recevoir de louanges de cette source; mais il lui convient maintenant d'attacher quelque peu d'importance à un homme qu'il considère comme n'ayant pas assez d'habileté pour le rencontrer face à face en public, et il paraît maintenant, d'après les messieurs de la droite, qu'il n'y a plus entre eux et la ruine que Mackenzie et l'acte Mackenzie de 1874. Eh! bien, ils trouveront qu'il y a dans le pays une opinion publique qui se réveille. J'espère, que quelles que soient leurs intentions, et je suppose qu'elles sont des plus favorables au pays, qu'ayant entendu la discussion qui a eu lieu, et j'ose dire que jamais chefs de partis n'ont entendu de discussion plus complète des conditions de ce contrat, non de ma part, mais de ceux qui m'entourèrent, et ayant entendu l'opinion compétente de beaucoup d'hommes influents de ce pays, ils ne persisteront pas à nous demander l'adoption de cette mesure. Si cependant, ils le faisaient, j'espère que les députés conservateurs de l'autre côté de la Chambre, penseront plus tôt à leur devoir comme députés de cette Chambre que comme partisans du gouvernement. Quant à ce qui doit en résulter pour l'opposition, rien de mieux ne pourrait lui arriver que de voir la droite entière appuyer ce projet de son vote. Mais, dans une affaire d'une si haute importance, les sentiments de parti doivent céder au patriotisme et je leur dis franchement que j'aimerais mieux renoncer aux avantages de parti et voir le projet soumis dans une forme telle, qu'il mériterait l'appui franc et indépendant des partisans du ministère et non l'appui hybride que lui donne l'honorable député de Monck, l'espèce de concours donné par l'honorable député de Provencher, qui a été évidemment circonvenu après son arrivée à Ottawa.

PLUSIEURS VOIX. A l'ordre, à l'ordre.

M. MACKENZIE. Je ne fais pas la moindre insinuation contre l'honneur de l'honorable député.

UN DÉPUTÉ. Comment expliquez-vous cela?

M. MACKENZIE. Il y a une foule d'influences qui peuvent agir sur un honorable député et qui me sont tout à fait inconnues.

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre, à l'ordre.

M. ROYAL. J'aimerais à entendre l'honorable député déclarer quelles sont les influences dont il veut parler.

M. MACKENZIE. Je crois que l'honorable monsieur s'est déclaré hostile au contrat. Est-ce vrai oui ou non?

UN DÉPUTÉ. Ce n'est pas la question.

M. MACKENZIE. Est-il vrai que l'honorable député se soit exprimé comme étant opposé au contrat.

M. ROYAL. Jamais, monsieur.

M. MACKENZIE. Lorsque l'honorable monsieur a prononcé son discours, j'ai compris qu'il disait que lui et ses gens étaient hostiles au contrat.

M. ROYAL. Je ne l'ai jamais dit ni en cette Chambre ni ailleurs.

M. MACKENZIE. Alors, je me suis trompé. J'étais sous l'impression que l'honorable monsieur l'avait dit.

M. ROYAL. Il est regrettable que l'honorable monsieur m'ait si mal compris. Je sais que l'honorable monsieur ne

partage pas mes opinions, mais ce n'est pas une raison pour mal interpréter mes motifs.

M. MACKENZIE. Les raisons que l'honorable monsieur peut avoir alléguées à l'appui de ses opinions sont sujettes à la critique, et j'ai le droit, comme homme public, de critiquer ses remarques, mais si mes paroles impliquent autre chose, je les retire. Je n'ai pas le moindre désir d'attribuer des motifs inavouables à l'honorable monsieur. Mais j'étais sur le point de dire en conclusion que je ne puis croire que les honorables messieurs de la droite, pas plus que les honorables messieurs de la gauche, puissent trouver des raisons capables de les justifier d'adopter sans aucun amendement la proposition qui a été soumise à cette Chambre.

Mais qu'ils l'adoptent ou non, il est de mon devoir, comme membre de cette Chambre, agissant pour moi-même et mon propre nom, quoique agissant de concert avec d'autres honorables députés, d'offrir toute l'opposition légitime et parlementaire qu'il est possible d'offrir, et de choisir la manière qui me convient pour exprimer mon opinion au sujet de ce que je crois être des erreurs sérieuses et regrettables que l'on se propose de commettre au nom du progrès de la région du Nord-Ouest, erreurs qui seront préjudiciables aux intérêts de cette région et à nos propres intérêts pendant tous les temps à venir.

La seule perte pécuniaire est une perte sérieuse. C'est une perte que nous supporterons difficilement. Elle nous imposera un chiffre d'impôts qui sera très sérieux et très onéreux. Mais lorsque l'on considère le monopole que la ratification du contrat doit créer, les dispositions quant aux tarifs, la disposition quant à la nature du chemin qui doit être construit, les dispositions relatives à presque tout ce qui peut être défini dans le contrat, nous les trouvons d'une nature telle que je les considère comme beaucoup plus sérieuses que même les nombreuses considérations dont j'ai parlé. Rien de tout ce que les honorables messieurs pourraient dire ne saurait faire disparaître l'impression que ce marché n'a pas été sagement fait et que des mesures auraient dû être prises pour obtenir de meilleures offres si la chose était possible, ou dans tous les cas pour essayer à les obtenir avant que la Chambre et le gouvernement se fussent engagés vis-à-vis d'une mesure aussi inique que celle-ci.

M. DAWSON. La question maintenant soumise à la Chambre a été si longuement discutée, qu'il peut paraître impossible de jeter une nouvelle lumière sur le sujet, cependant, c'est une question sur laquelle les électeurs de toutes les divisions électorales attendent à voir leurs députés respectifs exprimer leur opinion, et règle générale, il est à supposer que chaque député exprimera, autant qu'il le peut, les opinions de ses commettants. Malgré tout ce qui a été dit, je crois qu'il y a certains points relatifs à cette question, qui, au moins dans mon opinion, ne semblent pas avoir été étudiés jusqu'à présent avec l'attention qu'ils méritent.

Le projet de construire une voie ferrée non interrompue de l'Atlantique au Pacifique, sur le territoire britannique, est, sans aucun doute un projet très vaste et digne d'hommes d'état distingués, et la plupart des honorables messieurs qui m'ont précédé, semblent s'accorder sur ce point, mais il y a une grande divergence d'opinion quant à certains détails, et quant à l'opportunité pour nous d'entreprendre à la fois d'exécuter tout le projet dans son ensemble. L'opposition a prétendu, avec beaucoup d'éloquence et d'habileté, que la section passant à travers les Montagnes Rocheuses jusqu'à la Colombie anglaise, pourrait être retardée pour le moment, et qu'au lieu de construire la partie est au nord du lac Supérieur, nous devrions nous contenter d'une ligne allant au Sault-Sainte-Marie pour se relier à cet endroit avec le réseau des chemins de fer américains. C'est sur cette section est que je vais d'abord attirer l'attention des honorables députés.

Pour ma part, je suis à la fois en faveur d'une ligne au nord du lac Supérieur et d'un embranchement au Sault Sainte-Marie. D'après le projet maintenant à l'étude, l'on se propose de commencer la section de l'est au lac Nipissingue, à cette partie de la ligne qui, sur une distance considérable, sera commune aux deux routes; et sur cette distance, d'après ce que j'ai entendu en cette Chambre la ligne devrait avoir l'appui de tous les députés. L'opportunité de la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, ne saurait être mise en doute. Cette ligne trouverait un pays généralement bien adapté à la colonisation, se raccorderait avec les chemins de fer américains amenant par ce moyen, à travers le pays un immense trafic qui enrichirait les villes de l'Ontario et de Québec.

Une charte a déjà été obtenue de la législature de l'Ontario pour la construction de cet embranchement et le gouvernement fédéral s'est engagé à venir en aide à sa construction. Je n'ai pas de doute que l'Ontario verra l'opportunité de lui venir en aide à titre de chemin de fer de colonisation, vu qu'il se trouve situé sur tout son parcours dans cette province, et vu que cette province donne de l'aide à d'autres lignes ayant pour effet de favoriser le développement et la colonisation du pays. Cette province a retiré des revenus considérables de la région d'Algoma, quo cette ligne traverserait, et ce serait un acte de justice de sa part d'aider à la construction de cet embranchement à travers une région à laquelle elle doit tant, et pour laquelle elle a fait si peu jusqu'à présent.

Mais, laissons là cette question pour le moment. J'aurai encore quelque chose à dire à ce sujet avant de conclure. Je ferai remarquer au sujet de la région située au nord du lac Supérieur qu'on a beaucoup d'idées erronnées sur la nature de cette contrée. Je l'ai entendu décrire en cette Chambre comme une solitude stérile, qui ne pourrait jamais être considérée comme pouvant fournir du trafic à une voie ferrée, comme une région composée de rochers et de savannes, avec un climat tellement désavantageux qu'il sera toujours impossible qu'une population considérable puisse jamais y trouver sa subsistance. Mais tout ceci n'a été dit que dans le but de faire ressortir un argument ou d'embellir une histoire. Il est très regrettable que les gens ne prennent pas le temps de se renseigner avant que de faire des assertions aussi risquées.

Il serait amusant, si le sujet n'était pas aussi sérieux, d'entendre des messieurs qui sont venus des côtes bordées de rochers de l'Irlande ou des montagnes de l'Ecosse, condamner un pays à cause de ses montagnes et de ses rochers. Règle générale, dans les pays accidentés, les vallées sont d'une richesse exceptionnelle et la vaste région sise au nord du lac Supérieur, n'est pas une exception à la règle. Quant au climat, il n'est pas aussi inhospitalier qu'on a pu le faire croire à quelques-uns des messieurs qui ont parlé en cette Chambre sur cette question. Il est vrai que les renseignements que nous possédons sont bien limités, mais nous en avons assez pour convaincre tous ceux qui veulent être convaincus, qu'au nord du lac Supérieur se trouvent des étendues considérables bien adaptées à l'agriculture, que le blé croit partout où l'on a tenté de le semer, que l'orge et l'avoine y donnent des rendements abondants et que les pommes de terre et les légumes réussissent à la perfection dans des régions beaucoup plus au nord.

L'altitude générale d'un pays, au-dessus du niveau de la mer, influe beaucoup sur son climat et l'altitude moyenne de la ligne de faite au nord des lacs Huron et Supérieur peut être approximativement estimée entre 1400 et 1600 pieds. Les terres dans les vallées des rivières sont naturellement beaucoup moins élevées, mais c'est l'élévation générale qui détermine le climat. Dans cette haute région, l'expérience a déjà prouvé que le climat n'est pas défavorable aux entreprises agricoles. Les employés de la compagnie de la baie d'Hudson, à toutes leurs stations dans cette région

M. DAWSON

cultivent les mêmes céréales et les mêmes comestibles qu'ils récoltent ailleurs, et le gouvernement de l'Ontario a fait arpenter plusieurs townships au Pic et au lac Nipegon, où le sol est remarquablement fertile et où sa richesse a été prouvée par les récoltes abondantes qu'il donne; et ces deux endroits, ainsi qu'on pourra le remarquer, sont à l'extrême nord du lac Supérieur, tout près ou même au-delà du 49ième degré de latitude nord. Nos belles régions du Nord-Ouest sont beaucoup plus loin au nord et occupent un niveau beaucoup plus élevé, mais il convient à certains députés, dans le but de donner plus de force à leur augmentation de les dépeindre comme un espèce de paradis agricole.

Mais en admettant que les étés soient un peu frais au nord du lac Supérieur, la ligne de chemin de fer touche à une autre région au sujet de laquelle nous en savons assez pour nous convaincre qu'elle est capable de faire vivre une population nombreuse. Elle passe près de Brunswick House, sur les eaux du fleuve L'Original, et à cet endroit le blé a produit un rendement abondant. Ce n'est pas étonnant puisque cette région se trouve à sous la même latitude que Paris. En descendant le fleuve L'Original jusqu'à la Baie de James, l'altitude du pays décroît rapidement, et sur une distance de 200 milles il offre un plateau s'étendant de l'est à l'ouest à une élévation modérée au-dessus du niveau de la mer. C'est un pays plat et son altitude générale peut être de 800 à 1000 pieds de moins que celui qui se trouve immédiatement au nord des grands lacs, et ceci seul équivaut à deux degrés ou plus de latitude. On pourra croire que ceci est une théorie qui m'est personnelle, mais j'ai sous la main des preuves à l'appui de ce que j'avance. Un climatologiste, en explorant un nouveau pays doit nécessairement s'assurer quelle est la température des lacs et des rivières pendant les diverses saisons, et par ce moyen il arrive à se former une idée quelconque de la température moyenne de l'air. Le lac Supérieur, comme on le sait, est une masse d'eau excessivement froide, sa profondeur étant telle que la chaleur de l'été et le froid de l'hiver ne l'affecte que très peu. De fait sa température, à quelques pieds au-dessous de la surface, est toujours celle à laquelle l'eau douce présente la plus grande densité, ou quelque chose comme quarante degrés Fahrenheit. C'est là une température très-basse pour les mois de l'été et la conséquence est que le climat du pays dans le voisinage immédiat du lac Supérieur, est considérablement plus froid que la région élevée un peu plus loin à l'intérieur. J'ai été longtemps sous l'impression que les eaux de la baie d'Hudson d'après tout ce que nous avons entendu dire de cette grande mer intérieure, devaient être au moins aussi froides que celles du lac Supérieur, mais nous avons maintenant une preuve très-évidente du contraire. Le professeur Boll dans les rapports officiels de 1877-78 dit au sujet de son exploration des sections est de la baie d'Hudson :

" Pendant notre voyage en remontant la côte et en revenant durant les mois de juillet, août et septembre, nous avons eu une température magnifique. Il y a eu très peu de pluie et seulement deux ou trois jours de brouillard. Les vents dominants soufflaient du sud, et la température était chaude et agréable. La supériorité de la température, sur celle du lac Supérieur était un sujet de fréquentes observations parmi nos voyageurs qui avaient été habitués à ce lac pendant toute leur vie. Nous n'avons pas vu de glace, à l'exception d'un peu de "glace de la baie" au commencement de notre voyage, poussés dans le voisinage de l'embouchure du fleuve L'Original par les vents du nord qui s'étaient fait sentir pendant plusieurs jours de suite.

" J'ai pris la température de la mer plus de vingt fois durant notre voyage, qui a duré la plus grande partie de juillet, août et septembre, et j'ai trouvé qu'elle était en moyenne de 53° Fah. J'ai aussi pris note de la température des rivières que nous avons visitées, et je trouvais que la moyenne de cinq d'entre elles était de 61° Fah. Nous primes des bains de mer presque tous les jours et nous trouvâmes sa température très-agréable.

Il donne ensuite la température de l'air et celle de l'eau et il ajoute :

" Je me servis d'un thermomètre de Fahrenheit, et chaque fois que la mer était calme, j'ai plongé l'instrument à trois ou quatre pieds de la surface.

Le résultat de ces observations c'est qu'il a trouvé que la température de l'eau est de 53° Fah. Au sujet de la température de l'atmosphère et du climat en général, il dit ce qu'il suit :

"La température moyenne de l'air entre le 11 juillet et le 21 septembre; d'après les observations ci-dessus, paraît avoir été de 82°, ce qui est à peu près la température moyenne des rivières; et pour juillet et août la moyenne serait de 65°. Comme la plupart de ces observations ont été faites le matin ou le soir, et comme les nuits étaient généralement chaudes, par suite de la prédominance des vents du sud, cela n'est probablement pas fort éloigné de la vraie température moyenne, pour ces deux mois, et elle n'est que de $\frac{1}{2}$ au-dessus de la température moyenne pour ces deux mois, de dix stations principales, entre Halifax, Nouvelle-Ecosse et le fort Simpson sur la rivière Mackenzie.

"Lors de notre retour à la factorerie de l'Original, à la fin de septembre nous apprimes qu'il n'y avait pas eu de gelée de tout l'été et que les plantes les plus tendres, comme les melons, les concombres, les fèves, le haricot, le tabac, la sève de ricin, etc., croissaient en plein air et étaient encore verts et florissants."

Ceci ne ressemble pas du tout à la description d'une région stérile soit à cause du climat, soit à cause du sol. Parlant du pays en général, le professeur Bell dit :

"Dans mon compte rendu de l'exploration de 1875 j'ai fait une description générale du sol, etc., de la région située entre les grands lacs et la baie de James. En suivant la route des canots depuis Michipicoton, jusqu'à la factorerie de l'Original, le pays est plus ou moins rocheux jusqu'au lac Missinabi, et pour tout, même dans cette section, la proportion de surface rocheuse, relativement à toute son étendue, peut être comparativement minime. Mais après avoir passé les "Terrains Marécageux" au nord du lac Massinabi, le voyageur ne peut manquer d'être frappé de l'abondance et de la fertilité du sol exposé sur les bords de la rivière Massinabi et de L'Original, jusqu'à la factorerie de l'Original.

"Il se compose en grande partie de marne ou terre brunâtre, quelque peu graveleuse, reposant sur le till (dépot d'argile, sable et gravier non stratifiés) et parfois sur des argiles stratifiées ou le roc solide, que cependant, l'on ne voit que rarement, excepté aux principaux rapides et chutes. Mais dans le tiers central de la section entre le lac Supérieur et la baie de James on entre Brunswick et le Long-Portage une argile de couleur claire forme ordinairement la surface.

"J'examinai la contrée sur un mille ou deux en arrière de la rivière en plusieurs endroits, afin de constater quelle était la nature du sol, et je le trouvai partout excellent, mais tendant à devenir plus marécageux à mesure que je m'éloignais de la rivière dans la région dévonienne en bas du Long-Portage.

"Je pris des échantillons du sol en plusieurs endroits, afin de les examiner plus tard.

"En parcourant une aussi grande étendue de terrain vierge, l'on est porté à oublier la valeur possible de cette vaste région pour les fins agricoles. Mais les exemples des fermes établies au comptoir de Brunswick, et à la factorerie de l'Original font voir, sur une petite échelle, ce qui pourrait se faire sur une grande partie de la région. Je n'ai aucun doute que ce territoire pourra nourrir plus tard une grande population."

Mais nous n'avons pas besoin de nous en rapporter exclusivement aux rapports du professeur Bell; car le gouvernement de l'Ontario s'est procuré un grand nombre de renseignements précieux au sujet de cette vaste région, et je vais maintenant lire quelques extraits d'un ouvrage préparé d'après les instructions de ce gouvernement. Dans l'ouvrage dont je veux parler, la partie du territoire qui se trouve au nord des lacs, au nord de la hauteur des terres est décrite comme suit :

"Le district compris dans ces limites est égal sinon supérieur en superficie à tout le reste de l'Ontario; non compris les lacs Ontario, Supérieur, Huron et Érié. À l'exclusion de ces lacs, la province comprise dans les limites contenues dans les propositions du gouvernement fédéral, contenait 64,000,000 d'acres ou 100,000 milles carrés de territoire. De la limite de Québec—du lac Témiscamingue à la Baie de James—au lac des Bois, la distance ne peut pas être de beaucoup moins que sept cents milles, tandis que mesuré du nord au sud, le nouveau territoire couvre une largeur de pays variant de plus de trois cents à cent milles. Conséquemment la province de l'Ontario, aura, à l'avenir, une superficie d'au moins 200,000 milles carrés. C'est à dire qu'elle aura 80,000 milles carrés de plus que la superficie du Royaume-Uni; seulement 2,000 milles carrés de moins que tout l'empire d'Allemagne; seulement 2,000 milles carrés de moins que la France; et qu'elle sera égale aux superficies réunies de la Hollande, du Portugal, de l'Italie unie, de la Suisse et de la Belgique. Le territoire adjugé seul, possède une superficie de 20,000 milles carrés plus grande que celle du groupe de pays qui viennent d'être nommés, en exceptant l'Italie."

Je puise à la même source les renseignements qui suivent :

"Le professeur Macoum dans son rapport au gouvernement du Canada, après avoir repoussé l'opinion courante que les bords occidentaux du lac Supérieur sont impropres à la colonisation, à cause de la rigueur du climat, et avoir observé que "la végétation autour du lac Supérieur est

remarquable par sa luxuriance," décrit ainsi l'aspect de la contrée dans le voisinage de la Kaminiqtiquia :—"A mesure que le voyageur remonte la rivière, les roses (*Rosa blanda*) commencent à paraître. Lorsqu'il a parcouru deux milles, le frêne rouge (*Fraxinus Sambucofolia*) se montre sur les rives et les broussailles deviennent presque identiques à celles que l'on trouve en arrière de Hastings et de Frontenac sur les bords du lac Ontario. Quelques milles plus loin, les produits particuliers à un sol sec commencent à prendre la place de ceux qui ont été vus plus bas, en même temps que les vallées d'alluvion le long de la rivière nourrissent une végétation des plus luxuriantes des mêmes plantes absolument qui se verraient dans aucune des vallées de rivière du Canada Est ou du Canada central. Des borquets de pruniers sauvages (*Prunus Americana*), trois en quatre différents cerisiers, les groseillers, les gadeliers, les framboisiers et les fraisières croissent en profusion, entremêlés de diverses espèces de viornes et autres plantes caprifoliées. Les herbacées sont très ombreuses et très luxuriantes et ces plantes y compris les pois sauvages (*Lathyrus venosus* et *ochrocolonus*), et la vesce (*Vicia Americana*), forment des entortillements si épais que c'était presque une impossibilité de nous frayer un chemin à travers. Le houblon sauvage (*Humulus Sopilua*) grimpe sur presque tous les arbres. Sur toute la distance jusqu'aux chutes de Kakabeka, il se présentait constamment de nouvelles espèces ressemblant à celles de l'ouest. Entre les chutes de Kakabeka et l'embouchure de la rivière, je découvris 315 espèces qui se retrouvent tous dans Hastings excepté dix-huit. Je n'ai pu rien voir dans la flore pour me faire douter de la possibilité de produire toutes les céréales dans la vallée de la Kaminiqtiquia, vallée que le professeur Hind dit avoir une superficie de plus de 20,000 acres à l'exclusion des réserves des Sauvages. Et le professeur Macoum n'est pas le seul à apprécier les avantages de la vallée de la Kaminiqtiquia.

"Le révérend George (maintenant le professeur) Grant dans son ouvrage populaire dit du même district :—"La flore est à peu près la même que dans nos provinces de l'est; le sol est léger avec une couche, à la surface, de terre tourbeuse ou sablonneuse et un sous-sol d'argile, assez fertile et susceptible d'être aisément débarrassé. La végétation est variée, les fruits sauvages, les framboises, les gadelles, les groseilles et les tomates sont surtout en abondance; des fleurs comme le convolvulus les roses, une grande profusion d'asters, des kalliades sauvages, des bœuphars dans les étangs, des cives sauvages sur les roches dans les cours d'eau et en général une riche végétation.

"C'est un bon pays pour les émigrants de la classe agricole. La chaux, aussi, est de premier ordre et le marché peu éloigné. La vallée de la Kaminiqtiquia," continua-t-il; "est reconnue comme une contrée magnifique pour la culture. Des graines de foin, tombées par hasard, avaient poussé à une hauteur de quatre pieds. Un colon avait semé un boisseau et demi d'orge et suivant les apparences la récolte aurait remporté le prix dans une foire de l'Ontario." Trente ans avant la visite du professeur Grant, Sir George Simpson avait été également frappé des marques de fertilité de cette région. Voici ce qu'il en dit : "La rivière (Kaminiqtiquia), pendant la marche d'aujourd'hui, traversait des forêts d'ormes, de chênes, de pins et de bouleau, etc., elle était parsemée d'îles non moins fertiles et charmantes que ses bords et dans plusieurs endroits elle nous rappelait les paysages riches et tranquilles de l'Angleterre. Aux portages, le sentier était émaillé de violettes, de roses et de beaucoup d'autres fleurs agrestes, tandis que les gadeliers, les groseillers, les framboisiers, les pruniers et les cerisiers et même la vigne croissaient en abondance. Toute cette riche nature était, pour ainsi dire imprégnée de vie par les notes joyeuses d'une infinité d'oiseaux." Si l'on n'oublie pas que cette contrée décrite avec tant d'enthousiasme est contiguë à une région minuscule d'une richesse extraordinaire, que les produits agricoles de la vallée de la Kaminiqtiquia peuvent être aisément transportés par eau sur les rives ouest ou nord du lac Supérieur et que tout près se trouve le terminus d'un chemin de fer transcontinental avec toute la demande locale qu'il entraîne, il n'est pas besoin d'en dire beaucoup plus sur les avantages qu'elle offre au colon cultivateur.

"Suivant vers l'ouest le professeur Macoum et nous l'entendons parler en ces termes de la vallée de la Matawin, un des tributaires de la Kaminiqtiquia. "Sur la Matawin, des végétaux de toutes sortes croissent avec exubérance; mais plus spécialement le foin qui paraît être particulièrement adapté à la région des alentours de la baie du Tonnerre. Les tiges avaient souvent quatre pieds de long avec des épis d'au moins huit pouces. Après avoir passé la Matawin, le sol change en une argile rougeâtre, mais il n'y a pas de changement dans la végétation. La flore de cette région indique un climat humide avec suffisamment de chaleur pour amener dans tous les cas les grains à maturité."

Tout ceci, remarquez-le bien, est la solitude, aride, la région désolée au nord du lac Supérieur; mais nous avons encore d'autres preuves de la fertilité de ce pays, car le long de la Kaminiqtiquia, des établissements ont déjà surgi où les habitants n'éprouvent aucune difficulté à récolter le blé et tous les autres produits de la ferme, sur un plateau fertile à plus de 400 pieds au dessus du niveau du lac Supérieur. Encore plus au nord sur le versant, au-delà de la hauteur des terres, la fertilité et la beauté du pays sont clairement établies dans les renseignements fournis au gouvernement de l'Ontario. J'y ai cueilli ce qui suit :

"Le professeur Macoum dit en parlant de sa visite dans ce district :—"Les abords du fort Frances sont très beaux. En arrivant près de la décharge du lac et en entrant dans la rivière La Pluie la rive droite présente beaucoup l'apparence d'un parc privé; les arbres éloignés les uns des autres ont la tête arrondie comme ceux que l'on voit dans les terrains

découverts. Le chêne bleu (*Quercus prinus* var. *discolor*) et le peuplier baumier (*Populus balsamifera*) sont, avec quelques trembles, les principaux arbres de la forêt. Ils bordent les rives et sur un parcours de deux milles après être sorti du lac, nous glissons entre deux murailles de verdure, jusqu'à ce que nous atteignons le fort qui est admirablement assis sur la rive droite de la rivière La Pluie, immédiatement au-dessous des chutes. On peut cultiver ici toutes les céréales ainsi que toutes les sortes de légumes; l'agriculture y est peu suivie; mais nous en avons vu assez pour nous convaincre que la nature ferait sa part si elle était convenablement aidée. De l'orge de trois pieds de haut et de l'avoine plus grande encore prouvaient qu'il n'y a rien dans le climat, ni le sol pour empêcher une croissance luxuriante. * * * Le cours de la rivière est d'environ quatre-vingt milles. La rive droite ou rive canadienne est couverte, sur toute cette distance, d'une forte végétation d'arbres forestiers, de buissons, de plantes grimpances et de fleurs admirables. Les indiens disent que le bois devient plus gros à mesure qu'on avance dans l'intérieur. Les arbres forestiers comprennent le chêne, l'orme, le frêne, le bouleau, le tilleul, le balsamier, l'épinette, le tremble, le peuplier baumier et le pin blanc et le rouge près du lac des Bois. Toute la flore de cette région indique un climat ressemblant beaucoup à celui du Canada central, et l'exubérance de la végétation montre que le sol est de la meilleure qualité. Il y avait la plus grande profusion de pois sauvages et de vesces; leur hauteur moyenne était de six pieds, mais nous en trouvâmes un grand nombre de spécimens de huit pieds et plus. Pendant que le bateau faisait du bois, je fis une promenade à l'intérieur où il était presque impossible de s'ouvrir un chemin à cause de l'étonnante vigueur des plantes herbacées. Nous avons remarqué les plantes suivantes et ce n'est qu'un aperçu de la vaste profusion de liberté de la nature dans cette région: *Lilium canadense*, *Lilium Philadelphicum*, *Vicia americana*, *Calystegia spithamea*, *Calystegia sepium*, *Aralia hispida*, *Lobelia Kalmi*, *Smilacina stellata*, *Lathyrus venitosus*, *Lathyrus ochroleucus*, *Monarda fistulosa*, *Viburnum puberens*, *Astragalus canadensis*, *Brysimum chiéranthoïdes*, *Asarum canadense* et *Lopaulthus anistatus*. * * * Parlant de la région du lac La Pluie, Sir George Simpson fait tout autant d'éloges de ses mérites et de ses beautés qu'il en avait fait de la vallée de la Kaministiquia. Sa description s'accorde d'une manière remarquable avec celle que nous venons de citer de M. Macoun.

Voici ce que dit Sir George Simpson: —Du fort Frances en descendant, sur une distance de près de 100 milles, la navigation n'est pas interrompue par un seul obstacle et de plus le courant n'est pas assez fort pour retarder un voyageur qui le remonterait. Les rives ne sont pas moins favorables à la culture que la rivière elle-même à la navigation. Elles ressemblent, dans une certaine mesure à celle de la Tamise près de Richmond. Du bord même de la rivière s'élève, en pente douce, un tapis de gazon vert, couronné dans beaucoup d'endroits par une végétation abondante de bouleau, de peuplier, d'orme et de chêne. Serait-ce trop demander à l'œil du philanthrope que de voir à travers le prisme de l'avenir, cette belle rivière, reliant, comme elle le fait, les bords fertiles de deux grands lacs, sillonnée par une multitude de bateaux à vapeur, avec des villes populeuses sur ses bords?

Mais en prenant la région située plus à l'est, il y a une route très facile jusqu'à la baie d'Hudson, par la rivière Noire qui se décharge dans le lac Supérieur à son coin nord vis-à-vis les Îles d'Ardoise. Par cette route, la distance n'est que de 175 milles jusqu'à un point sur la rivière Kenogami où la navigation est non interrompue jusqu'à la baie d'Hudson, et l'auteur que j'ai cité parle ainsi de cette section:

"À l'exception de quelques crêtes rocheuses et de quelques monticules dans la partie supérieure de la rivière, le pays à travers lequel coule la Kenogami pour se joindre au fleuve Albany est uniformément nivelé. On peut voir sur tout le cours de la Kenogami et autour du lac au Pin des terrasses ou levées de marne brune et de terre à gravier, de dix à quarante pieds de hauteur, quelquefois tout près des bords et d'autres fois à une courte distance. Le bois forestier consiste principalement en épinette, sapin, cèdre blanc, épinette rouge, bouleau et tremble. Quelques-unes des épinettes blanches et des épinettes rouges, mesurent quatre et cinq pieds de circonférence, à cinq pieds du sol; mais le diamètre ordinaire des arbres est d'environ dix-huit pouces."

Ailleurs il est dit:

"Dans tout ce parcours de 250 à 270 milles jusqu'à la mer, l'Albany a de vingt à trente chaînes de large, de cinq à vingt pieds, (la moyenne d'un peu près onze pieds) de profond et il a une vitesse moyenne de trois milles à l'heure. D'après l'opinion de M. Bell, la rivière serait navigable, excepté à eau très basse, pour de puissants bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau, sur tout le parcours, de son embouchure à la chute. À la chute de Martin, il y a un poste de la baie d'Hudson où depuis de longues années les navets et les pommes de terre ont été cultivés avec succès, et le bétail y prospère. La rivière est libre pendant six mois de l'année, comme le prouve un journal tenu au poste."

Et l'écrivain continue:

"En déduisant ces 270 milles, la distance dans laquelle il se rencontre des interruptions à un trafic sans entraves est ainsi réduite à moins de 200 milles entre les grands lacs de l'intérieur et l'Océan et il ne paraît y avoir rien dans la nature de la contrée qui rende extraordinairement coûteuses les améliorations qui peuvent être nécessaires pour faciliter le voyage et le transport des marchandises."

M. DAWSON

Je vais citer un autre passage de ce travail très-intéressant et lorsque mes amis de l'Opposition apprendront le nom de l'auteur distingué du travail où j'ai si longuement puisé, je suis sûr qu'ils attacheront toute l'importance voulue à tout ce qu'il a dit. Il a été écrit pour le gouvernement de l'Ontario par M. Dymond, autrefois membre de cette Chambre, et je dois saisir cette occasion de le féliciter sur l'activité de ses recherches, le choix judicieux qu'il a fait des extraits d'autres auteurs, et la manière très-agréable et très-intéressante avec laquelle il a combiné le tout. Parlant du grand fleuve L'Original il dit en s'appuyant surtout sur l'opinion du professeur Bell:

À l'embouchure de la rivière, les îles et la terre ferme consistent en terrains alluviaux très-propres à la culture. Les fermes et les jardins, cultivés aux postes de la Baie d'Hudson sur les lacs Mattagami et Missinibi, ont très-bien réussi. Au Missinibi le blé de printemps a été cultivé et a bien rendu. Le climat devient plus modéré à mesure qu'on descend le penchant vers la baie de James, la diminution dans l'élévation compensant l'augmentation de la latitude. Le pin rouge et le pin blanc se trouvent tous deux dans les environs des lacs Mattagami et Kinogamissi et aussi au lac Missinibi, mais pas plus loin au nord. Des indices de dépôts de minéraux s'offrent aux regards sur plusieurs points de la route et des gisements considérables de gypse se rencontrent sur l'Original, près de la baie de James. Voici l'analyse d'un échantillon de lignite pris sur le fleuve de l'Original.*

	Carbonisation lente.	Carbonisation rapide.
Carbone fixe.	45.81	44.62
Matière combustible volatile.	39.60	41.39
Eau.	11.74	11.74
Cendre.	2.84	2.80
	100.00	100.00

Proportion de la matière volatile au combustible fixe. 1.16 1.06

Ce lignite ressemble beaucoup à celui qu'on a trouvé dans la vallée de la Souris et aussi à des échantillons qu'on a réunis dans le voisinage des buttes de Bone et de la montagne boisée dans les territoires du Nord-Ouest pour les faire analyser. L'analyse du minerai tiré d'un gisement considérable sur l'Original, au pied du Grand Rapide et en bas du Long Portage, a rendu 52.42 pour cent de fer métallique."

Je ne fatiguerai pas la Chambre avec de nouvelles citations, et je crois en avoir fait assez pour établir que cette vaste région au nord n'est pas la solitude inhospitalière que certains députés aiment à nous représenter. Elle possède de vastes étendues de terres propres à la culture, et un climat favorable à la croissance des céréales sur une grande partie de son étendue. Elle possède des gisements de houille qui peuvent avoir une valeur commerciale, et à proximité de ces gisements de houille se trouvent de vastes gisements de minerai de fer. Elle a des fleuves d'une grande étendue, libres de glaces pendant six mois, et dont quelques-uns sont navigables sur un long parcours. Le fleuve de l'Original est, dit-on, navigable sur un parcours de 90 milles, depuis l'intérieur jusqu'à la mer. Des troupeaux considérables d'animaux sont gardés par la compagnie de la baie d'Hudson à la rivière à la Babine, le fleuve l'Original et le fleuve Albany. À l'embouchure de ce dernier fleuve il y a des plateaux ouverts d'une vaste étendue couverte d'une herbe nourrissante, et où l'on pourrait récolter du foin en quantités presque illimitées, et il ne peut y avoir le moindre doute qu'une très-grande partie de toute cette région est très-propre à l'élevage du bétail.

Une fois cette ligne complétée jusqu'au nord du lac Supérieur, il serait très facile de la relier avec les eaux navigables qui se déchargent dans la baie de James, vu que le pays est en général, plat et très-avantageux pour la construction d'une voie ferrée. Il ne faut pas oublier que le commerce qui pourra être créé par l'exploitation des pêcheries de la baie d'Hudson sera peut-être très important à l'avenir. Cette ligne au nord du lac Supérieur aura pour effet d'ouvrir un nouvel Ontario, et ce sera un sujet d'étonnement pour les générations futures, que des hommes intelligents aient pu à l'époque actuelle, désigner ce pays comme étant une affreuse solitude. Par les extraits que je viens de lire, on a pu voir que dans la partie la plus élevée et par conséquent la plus froide de cette région près du lac Abbitibi, il y a des forêts où quelques arbres ont près de

neuf pieds de circonférence, et il serait déraisonnable de supposer qu'un sol qui peut porter des arbres de cette taille énorme ne pourrait pas faire croître des pommes de terre. Pourtant, c'est ce qu'il nous faut conclure des discours éloquentes que nous avons entendus de la part des membres de la gauche.

Il a été dit que le syndicat a fait un excellent marché, et que les membres de cette association amasseront tous des fortunes fabuleuses. Mais il y a une ombre à ce brillant tableau, et il faut que je l'indique, même au risque de briser les espérances du syndicat lui-même. Les terres que ces messieurs doivent recevoir sont tout à coup devenues d'une très grande valeur aux yeux de ceux qui s'opposent au projet; elles valent dit-on, \$4 l'acre, mais en estimant la valeur des terres incultes comme source de revenu, nous ne pouvons trouver un meilleur terme de comparaison pour nous guider, que le revenu territorial des provinces avant la Confédération. Ou je me trompe fort, ou les sommes qui ont été réalisées par le gouvernement des anciennes provinces au moyen de la vente des terres propres à la culture n'ont fait guère plus que rencontrer les dépenses d'administration, si l'on met de côté le revenu perçu sur le bois de construction. Les revenus territoriaux ont été tirés principalement, sinon entièrement, des bois et forêts, et dans l'Ontario, une faible partie a été tirée des terrains miniers.

Les terres que le syndicat doit avoir, ne contiennent pas de grandes forêts ayant une valeur commerciale, et son territoire ne peut lui procurer des profits qu'à la condition qu'il soit ouvert et rendu accessible au moyen de voies de communications dispendieuses telles que des voies ferrées ou des chemins de colonisation. Mais l'on doit se rappeler que chacune de ses sections dont la valeur sera ainsi augmentée sera avoisinée par une section des terres publiques dont la valeur sera également augmentée. Si, comme le disent quelques députés, il faut donner à ses terres une valeur de \$4 l'acre—équivalant à \$100,000,000 pour les 25,000,000 d'acres qu'il doit recevoir—les terres publiques qui les avoisinent partout atteindront, elles aussi, une valeur de \$100,000,000.

Mais je ne compte pas sur un résultat aussi brillant. Des années devront s'écouler avant que les terres acquièrent une valeur considérable, et en attendant le coût du développement et de l'ouverture de ces terres diminuera de beaucoup les profits. De plus, nous devons considérer que s'il reçoit 25,000,000 d'acres de terres à l'ouest, il rend accessible la très grande région dont j'ai parlé, région qui comprend plusieurs fois 25,000,000 d'acres; une partie de cette région est probablement aussi bonne et elle est toute d'un accès beaucoup plus facile et beaucoup plus près des marchés que les terres données au syndicat à l'ouest.

L'on s'est opposé fortement au fait que les terres seront exemptées de l'impôt, mais la valeur future de ces terres serait de beaucoup diminuée si elles devaient être à la merci des gouvernements locaux et des municipalités locales. J'ai acquis quelque expérience sur les inconvénients qui résultent d'un semblable état de choses dans l'ouest de l'Ontario, et je puis dire à la Chambre que les grands propriétaires de terres n'ont guère de chance auprès des municipalités locales, et nous devons nous rappeler que dans l'Ontario et la Colombie anglaise où passera la majeure partie de la ligne, les propriétés du syndicat ne seront pas exemptées de l'impôt.

Quant à pouvoir entrer son fer et ses approvisionnements en franchise, c'est là une question de dollars et de centins, et si on ne lui eut pas accordé de privilège, il est à supposer que le syndicat n'eut pas accepté le marché sans recevoir un équivalent sous une forme quelconque.

On a essayé de nous effrayer en nous donnant à entendre qu'une compagnie riche et puissante, telle que le syndicat ne manquera pas de le devenir, pourra exercer assez d'influence pour corrompre et démoraliser les électeurs; mais je crois que l'expérience a prouvé que l'influence des corporations puissantes produit un effet absolument con-

traire. Prenons par exemple la compagnie du Grand-Tronc. Qui la craint dans une élection? Cette compagnie a des fonctionnaires habiles, et ses affaires sont sans doute sagement administrées; seulement il lui faut avoir du fret pour pouvoir vivre comme compagnie, et un centin ou deux par minot de grain fait toute la différence du monde quant à sa popularité auprès des cultivateurs et des commerçants. Il ne peut y avoir de doute qu'une grande proportion des électeurs sont, et seront toujours contre les gérants de chemins de fer, malgré tous les avantages qu'ils peuvent retirer du chemin de fer. Les cultivateurs et les commerçants de l'Ontario accusent la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc d'avoir établi un tarif spécial à leur détriment, et les cultivateurs de l'ouest de l'Ontario—loin d'être sous l'influence de cette compagnie—ont essayé de la punir en contribuant à la construction du chemin de fer de Credit Valley, lequel est destiné à servir de contre-poids à la toute-puissance du Grand Tronc. Un centin ou deux, sur le fret, ainsi que je l'ai dit, fait toute la différence, et il n'est guère probable qu'une compagnie de chemin de fer sacrifiera ses intérêts en transportant le grain à des prix insuffisants dans le but de se rendre populaire auprès des électeurs.

Quelle que soit l'influence que les membres du syndicat puissent acquérir, cette influence dépendra de leur popularité personnelle, ainsi qu'il arrive pour les autres. Dans une telle compagnie, il y aura naturellement des hommes de toutes les opinions et de toutes les nuances politiques, et il n'est pas raisonnable de supposer, que dans ce pays libre, ils se soumettraient au contrôle d'aucune autorité centrale dans les affaires purement politiques. Le Grand Tronc, comme corporation, n'est jamais intervenu que je sache dans la politique, et je suppose que ses employés ont été laissés libres de voter ou de s'abstenir de voter selon qu'il leur convenait. Il en sera ainsi du syndicat.

Il ne serait pas en position d'exercer une influence politique prépondérante lors même qu'il le tenterait, et il n'est pas probable qu'il l'essaie, car rien ne saurait être plus dangereux ni plus nuisible aux intérêts d'une corporation commerciale, que de se convertir en organisation politique; et pour ma part je ne crois pas que nous ayons sujet de craindre à cet égard.

Il y a une particularité dans cet arrangement qui le recommande à la Chambre. C'est que le syndicat doit avoir la permission de choisir et de fixer le tracé, ou d'autres termes de choisir le terrain sur lequel la ligne doit passer pour se rendre à des points donnés. En vue des erreurs qui ont déjà été commises dans le choix des tracés, c'est une question très importante. Dans son propre intérêt le syndicat choisira l'endroit où le chemin de fer pourra être construit avec le moins de frais et où il pourra être exploité de la façon la plus économique. Il ne sera pas gouverné à l'aide de théories ou de lubies capricieuses comme celles qui ont produit les bévues coûteuses qui ont amené le gaspillage de millions entre la baie du Tonnerre et le fort Garry. L'ingénieur en chef d'alors, avait ses coudées franches, il n'était pas contrôlé par un bureau de commissaires, comme il y en avait un sur la ligne de l'Intercolonial. Il choisissait à son gré ce qu'il appelait des points de repère et faisait passer la ligne à travers des régions rocheuses comme la section 15 et la section B, ce qui en y mettant plus de discernement aurait pu être évité. Et ce qu'il y a de pis, c'est qu'entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, grâce à ces erreurs dans l'établissement de la ligne, on a inutilement ajouté d'une façon permanente une longueur de 30 milles au tracé, distance qu'il faudra toujours parcourir, et ceci est une question sérieuse en vue de la concurrence qui s'établira probablement à l'avenir.

Les véritables points de repère dans la section du lac Supérieur étaient la baie du Tonnerre et le Fort Garry; et ces deux endroits auraient pu être reliés par une ligne presque directe qui aurait touché à la tête du lac La Pluie à la chute de l'Éturgeon et aurait traversé au rétrécis-

sément du lac des Bois, où il y a toutes les facilités possibles pour la construction des ponts. De cet endroit au Fort Garry, le pays est aussi plat qu'on puisse le désirer.

En adoptant ce projet une grande étendue d'eau navigable entre la chute à l'Éturgeon et les Narrows aurait pu être utilisée provisoirement en attendant la construction de la voie ferrée non interrompue qui, une fois complétée, aurait été, ainsi que je l'ai déjà dit, plus courte de trente milles par ce tracé que par le tracé actuel. Ceci nous aurait procuré il y a des années, un moyen de communication à travers notre propre pays, et plusieurs de nos compatriotes qui sont allés depuis se fixer dans l'état du Minnesota seraient maintenant établis dans le Manitoba ou les territoires du Nord-Ouest, et le commerce du Manitoba n'aurait pas été détourné au profit d'un pays étranger, comme il l'a été depuis.

On a attribué aux règlements concernant les terres le fait qu'un grand nombre de colons qui se dirigeaient vers le Manitoba, se sont arrêtés en chemin; mais la véritable cause est toute autre que celle-là, et elle réside dans le fait qu'ils ont été tentés par la beauté et la fertilité des terres qu'ils ont vues sur leur route dans le Minnesota. Sur un parcours de deux cents milles, au sud de la frontière, dans la vallée de la rivière Rouge, les terres sont des plus riches que l'on puisse imaginer. De fait, elles sont absolument semblables aux terres qui se trouvent au nord de la frontière dans la même vallée, et nos gens en traversant cette région, sans qu'ils étaient obligés de le faire, ont été si enchantés de leur aspect qu'ils y sont restés.

Je serais heureux de voir des Canadiens établis sur de pareilles terres, s'ils n'eussent été obligés pour s'y établir de transférer leur aïeunesse à un autre pouvoir. Nous les avons perdus par la suite d'un caprice insensé de la part de l'ingénieur qui a établi la ligne où elle est maintenant et où elle ne peut être utilisée jusqu'à ce qu'elle soit construite sur tout son parcours. Grâce à ce choix peu judicieux il nous était impossible de transporter ces colons sur notre propre territoire. En les perdant le pays a perdu plus que la valeur d'un grand nombre de millions d'acres de terres, et la responsabilité de cette perte retombe sur ceux qui sont coupables d'avoir permis à un ingénieur à moitié fou de faire dévier la ligne de la direction qu'elle eût dû avoir.

On a beaucoup parlé des estimations au sujet du montant qu'il faudra déboursor pour mener cette entreprise à bonne fin; mais nous devons nous rappeler que les estimations qui nous sont fournies pour baser nos calculs, sont pour la plupart de simples conjectures. L'estimation de M. Fleming, telle que fournie en premier lieu pour l'embranchement de la baie du Tonnerre, ou ce qu'on appelle maintenant la section du lac Supérieur, et telle que citée par le premier ministre d'alors, était d'environ \$25,000 par mille; subseqüemment, ce monsieur a fait un rapport dans lequel il a fixé le prix des sections 15 et B à plus de \$80,000, et le coût moyen du tout à plus du double de sa première estimation. L'ex-premier ministre a dit, l'an dernier, au sujet des sections 13, 14 et 15, ainsi qu'on pourra le voir dans les *Débats* à la page 1559 :

" Eh! bien je n'ai vu rien de tel dans les estimations préparées par M. Fleming pour ces trois sections, c'est-à-dire les sections 13, 14 et 15. J'ai reçu de bonne foi les quantités approximatives de M. Fleming, après qu'il eut visité le pays, après que les arpenteurs l'eurent parcouru, et si M. Fleming m'a induit en erreur en me donnant de fausses quantités, je ne connais pas d'écritures trop fortes pour le qualifier. Mais tant que M. Fleming ne m'aura pas dit lui-même qu'il m'a trompé je ne croirai pas qu'il aurait pu se rendre coupable d'une pareille perfidie.

" Ayant les estimations de M. Fleming quant aux quantités approximatives, j'adjugeai les contrats. Les travaux furent donnés à l'entreprise sur ces estimations; sur ces estimations je basai mon calcul du prix de revient de toute la ligne et aujourd'hui encore, je suis prêt, sur ces estimations, à maintenir mon évaluation."

Et il dit plus loin :

" Si M. Fleming ou tout autre ingénieur dit qu'il n'avait pas l'intention de donner ces quantités spécifiques comme approximativement exactes, je dis que le département a été grossièrement trompé, et le ministre aussi."

M. DAWSON

Mais tout homme pratique aurait dû savoir à cette époque, que les rapports de M. Fleming n'étaient rien autre chose que de simples conjectures, et que ses rapports enthousiastes ne sont qu'un roman de chiffres afolés. Je crois réellement que si le premier ministre lui eut demandé de faire une estimation sur le coût d'un chemin pour aller à la lune, il aurait été trop obligeant pour refuser, et je soupçonne même qu'à cette époque il entretenait des relations trop fréquentes avec ce luminaire. Des deux côtés de la Chambre l'on se sert actuellement des chiffres de M. Fleming dans le débat actuel, mais je crois qu'il serait bon que les honorables messieurs n'oubliassent pas la nature de ces estimations. Lorsque M. Fleming lui-même vit qu'il était probable qu'on agirait d'après ses estimations, il partit pour l'Angleterre, laissant à son sous-chef le soin de faire face à l'orage qui était sur le point d'éclater. Mais si les honorables députés doivent accepter ces évaluations au sujet de la construction, ils devraient aussi les accepter au sujet des frais d'exploitation; et dans l'une de ses premières productions M. Fleming estime le coût annuel de l'entretien et de l'exploitation de 2,000 milles de chemin de fer à \$7,000,000 et sur ce point ses conjectures ne sont peut-être pas si éloignées de la vérité.

En appliquant la même proportion aux 2,700 milles de chemin de fer qui doivent être exploités par le syndicat, vous arrivez à une dépense annuelle de \$9,450,000; mais en supposant que l'embranchement de Pembina, long de 85 milles, la section du lac Supérieur longue de 406 milles, et la section des prairies 800 milles, couvrent les dépenses d'exploitation et donnent peut être un profit sur l'exploitation—ou disons que la moitié de toute la distance donnera un profit—ce qui est plus que les honorables députés de la gauche ne voudront admettre—vous avez une dépense annuelle de \$4,725,000, pour l'entretien et les dépenses d'exploitation, sur l'autre moitié, et qu'est-ce qui remboursera le syndicat de ces déboursés? Dans mon opinion la section est, au nord du lac Supérieur et du lac Huron, rapportera plus tard des recettes considérables, grâce au transport du blé et du bois de construction, et j'ai entendu dire que le trafic provenant des sections agricoles de l'ouest, sera bientôt si considérable que bientôt on aura besoin d'une nouvelle voie de Winnipeg à l'est.

Je n'espère pas tout-à-fait autant que cela, bien que nous ayons l'exemple du Grand-Tronc, luttant pour attirer le trafic de Chicago, et prêt, s'il pouvait seulement obtenir dans cette ville tout le fret qu'il peut transporter, à laisser de côté le trafic canadien et à traverser une région ayant à peu près le double de la longueur de la section est du chemin de fer du Pacifique, sans s'occuper beaucoup du fret que cette région peut fournir; mais le Grand-Tronc a à soutenir à Chicago une rude concurrence, tandis que le syndicat aura en toute probabilité le champ libre dans le Nord-Ouest canadien.

Il y a cependant une section qui ne saurait rapporter un montant suffisant pour payer l'entretien et l'exploitation; d'ici à longtemps. Je veux parler de la section de la Colombie anglaise et des Montagnes Rocheuses. Oh, mais, dit-on, nous aurons un grand trafic de l'océan Pacifique, du Japon, de la Chine et de l'Inde; mais il ne faut pas oublier que les promoteurs de l'"Union Pacifique" et du "Central Pacific," après avoir compté sur un commerce considérable avec ces pays, ont été grandement déçus. Le canal de Suez est venu en opération vers l'époque où ces deux lignes furent ouvertes, et il eût bientôt absorbé le commerce de ces pays de l'Orient, ou plus tôt de l'Occident, devrais-je dire, quant à ce qui nous concerne, à tel point que des flottes entières de voiliers qui avait coutume de doubler le Cap de Bonne-Espérance se sont trouvées sans emploi. Pour ce qui reste du commerce asiatique, notre chemin de fer aura une rude concurrence à soutenir. Le "Northern Pacific" sera probablement terminé aussitôt que le Pacifique canadien. L'"Union Pacifique" et le "Central Pacific," devront toujours

accaparer leur part du trafic, et le "Southern Pacific" devra aussi avoir sa part ; mais en sus de cela et au-dessus de cela, il y a un projet à l'étude qui, s'il est mis à exécution, ne laissera guère de fret asiatique, du moins de cette partie du fret asiatique qui se dirige vers les marchés européens à aucun des chemins de fer transcontinentaux.

Le même génie qui a présidé à l'ouverture du canal de Suez et qui a relié la mer Rouge et l'océan Indien à la Méditerranée, a conçu un projet presque aussi grandiose, et nous pourrions bien encore voir l'Atlantique relier au Pacifique à Panama. De Lesseps a remué les continents de l'Europe et de l'Amérique. Il a fait voir à ceux qui les habitent l'importance de l'entreprise, il est encore lui-même plein d'énergie et de vigueur, et il est homme à réussir dans ce qu'il entreprend, si le succès est possible. Je n'ai pas le moindre doute, pour ma part, qu'il réussira dans son projet du canal de Panama, et lorsque ce canal sera mis en opération, comme il le sera tôt ou tard, où sera le trafic asiatique pour les chemins de fer transcontinentaux américains ou canadiens.

Quoique nous puissions dire le syndicat s'embarque dans une vaste entreprise dont les messieurs qui le composent ne peuvent voir la fin. Il faut regarder les deux côtés de la question, et si nous estimons leurs gains probables, nous devons aussi tenir compte de leurs pertes probables. C'est une entreprise où il leur faudra mettre toute leur énergie, leur habileté, leur temps et leurs ressources. Toute la région à travers laquelle la ligne doit passer, est encore à l'exception d'une ou deux sections comparativement courtes, une solitude non interrompue, et mêmes avec les circonstances les plus favorables, un grand nombre d'années devront s'écouler avant que la population devienne assez nombreuse pour rendre profitable l'exploitation d'un chemin de fer sur un parcours aussi étendu. C'est principalement sur ses terres que le syndicat doit compter pour se rembourser en partie d'ici à de longues années, et nous savons tous que les revenus provenant des terres, sont bien lents à venir et bien précaires.

On a prétendu, au cours de ce débat, que notre chemin de fer Pacifique canadien trouvera un rival formidable dans une ligne qui doit être construite au sud du lac Supérieur. Je regrette que nos amis qui occupent les banquettes de l'opposition, expriment une opinion qui, si elle devenait générale, pourrait retarder l'embranchement du Sault Sainte-Marie, à la construction duquel ils semblent tenir. Une ligne au sud du lac Supérieur amènerait sans aucun doute le trafic aux chemins de fer canadiens, si la ligne du Sault était une fois construite, mais elle ne pourrait être une rivale dangereuse pour notre ligne du Pacifique, par la raison bien simple qu'elle serait plus longue. De fait, elle serait beaucoup plus longue que quelques honorables députés semblent le supposer.

Je ne sais sur quoi l'honorable député de Norfolk-Nord peut se baser pour dire que la région au sud du lac Supérieur offre moins de difficultés à la construction d'une voie ferrée que la région qui se trouve au nord. Mes renseignements sont de nature à m'amener à une conclusion tout à fait différente, et tout homme, un tant soit peu familier avec la rive sud, sait qu'à environ 100 milles à l'ouest du Sault Sainte-Marie, le pays devient rude et accidenté. Les montagnes atteignent une hauteur plus élevée que sur la côte nord. Les vallées des rivières sont plus profondes entre ces montagnes. Il est impossible d'y établir une ligne à vol d'oiseaux, et tous les calculs que j'ai vus sont basés sur des lignes à vol d'oiseau. De fait une bonne ligne, même une ligne passable ne peut être trouvée en dedans d'une distance de 50 ou 100 milles de la côte. Une ligne passablement droite jusqu'à Saint-Paul, pourrait être trouvée en se tenant bien à l'intérieur, mais pas à partir de Duluth, et ceux qui ont fait des estimations devraient ajouter au moins 40 ou 50 milles aux distances qu'ils ont mentionnées. Cependant je crois que, si la ligne du Sault Sainte-Marie était construite, les Américains prolongeraient

leur ligne jusqu'à cet endroit et ce serait un moyen d'amener un trafic considérable dans le pays, non-seulement par le chemin de fer mais aussi par la navigation du lac Supérieur. Longtemps après que la navigation sur le lac Huron aurait été fermée, et elle se ferme de bonne heure dans ses parties supérieures, nous aurions du fret venant par eau de Duluth et d'autres ports jusqu'au Sault. A l'heure qu'il est, le lac Supérieur est virtuellement aussi ouvert à la navigation qu'il l'était vers le milieu de l'été, et ceci est une question d'une grande importance vu les grandes quantités de produits agricoles qui, à mesure que les états du Minnesota et du Dakota se remplissent de colons, devront affluer sur cette route.

L'embranchement du Sault Sainte-Marie développerait aussi une belle région sur le lac Huron. Il procurerait à l'île Manitoulin, avec laquelle il serait relié par une courte ligne de raccordement, un débouché dont cette île a grandement besoin, et il ne faut que nous oublions des établissements comme celui-là à cause de cette ligne du Pacifique qui absorbe toute notre attention ; nous avons sur le lac Huron de magnifiques forêts et de très belles terres propres à la culture qui rapporteraient beaucoup de trafic à un chemin de fer. Mais cet embranchement du Sault Sainte-Marie est une ligne que la province d'Ontario devrait construire. Elle ne donne pas un acre de terre à la ligne du Pacifique, bien qu'avec le Canada Central qui a été subventionné par le gouvernement fédéral, il passera à travers de l'Ontario, sur un parcours de douze cents milles. Donc elle pourrait bien en justice, construire cet embranchement du Sault Sainte-Marie, et je n'ai pas le moindre doute qu'elle lui viendra en aide d'une façon ou d'une autre.

Il est quelque peu étrange que dans toute cette discussion, surtout quant au sujet du détournement du trafic sur d'autres lignes, il ne soit venu à l'esprit d'aucun honorable député qu'il y a une autre ligne possible qui pourrait détourner le trafic d'une façon qui nous étonnerait. La ligne projetée de ce chemin de fer passe juste au nord du lac Long d'où la rivière Kénogami coule dans le fleuve Albany. A partir d'un point situé à 90 milles du lac Long en suivant le parcours de la rivière, la navigation de la Kénogami n'est pas interrompue, sur une autre distance d'environ cent milles, toujours en suivant le cours de la rivière jusqu'à l'Albany ; et l'Albany est navigable à partir de ce point, sur un parcours de 150 milles, jusqu'à la baie d'Hudson.

Le chemin de fer passera donc à une distance de 90 milles d'un point accessible aux navires de la baie d'Hudson. Mais en supposant que la Kénogami ne serait pas assez profonde pour de grands navires, ce qui pourrait bien arriver, le chemin de fer passera à une distance de 150 milles en ligne directe, d'un endroit sur le fleuve Albany, accessibles aux grands navires de la baie.

La région entre le lac Long et l'Albany à l'embouchure de la Kénogami est, d'après les rapports, un pays plat et avantageux pour la construction d'une voie ferrée. La distance de Duluth à la baie du Tonnerre est de 200 milles. De la baie du Tonnerre jusqu'à la décharge du lac Long, il peut y avoir 150 milles, et de là aux eaux navigables de l'Albany, nous pouvons évaluer la distance à 150 milles. Nous avons ainsi 500 milles de Duluth jusqu'à un point, d'où l'Albany soit navigable jusqu'à la baie d'Hudson.

Maintenant supposons que la baie d'Hudson soit trouvée navigable pour les navires à vapeur, pendant quatre ou cinq mois de l'année, comme cela arrivera sans doute, nous avons ici un débouché pour les produits de l'ouest, qui vaut bien la peine d'être étudié. Au lieu de voir les produits du Nord-Ouest canadien aller à Duluth et se diriger de là par les diverses lignes jusqu'à la mer, il n'est pas impossible que nous voyions les Etats à l'ouest de Saint-Paul chercher un port océanique plus rapproché que ceux qui existent actuellement. Je ne veux suggérer ce projet afin qu'on l'étudie en même temps que d'autres, mais je ne voudrais pas m'en-

gager à l'appuyer jusqu'à ce que l'on ait de plus amples renseignements sur la Baie d'Hudson et sur la possibilité de naviguer dans ses eaux.

Pour revenir encore une fois à la vaste région située entre les lacs et la baie d'Hudson, je crois que nos amis de l'opposition ont commis une grave erreur en la représentant comme une solitude inhospitalière et aussi inhabitable. Ont-ils oublié la question des limites de l'Ontario; ignorent-ils que si les élections générales, qu'ils semblent désirer si fort devaient avoir lieu demain, ils seraient obligés de représenter cette région comme un territoire d'avenir. Il est facile de concevoir l'indignation patriotique qu'ils chercheraient à exciter contre le gouvernement pour avoir refusé de sanctionner un arbitrage dont les mérites ont été si mal compris. Dans le but de convaincre le peuple de l'Ontario qu'il a perdu ou qu'on lui a empêché d'avoir quelque chose de précieux, ils seraient obligés, comme le gouvernement de l'Ontario, de représenter cette région, non comme une solitude couverte de rochers stériles et de savanes arides, mais comme un pays où coulent le lait et le miel. Il leur faudrait rendre aux portages, les violettes et les roses dont parle M. Dymond; il leur faudrait avec le professeur Grant, border les cours d'eau de haies verdoyantes, et avec le professeur Bell, indiquer de belles terres arables couvrant des centaines de milles d'étendue, avec un climat permettant aux plantes les plus tendres de conserver leur teintes vertes jusqu'aux derniers jours de septembre. Il leur faudrait faire contempler au peuple de vastes forêts de bois précieux, où des pins de neuf pieds de circonférence étalent leurs verts rameaux dans les airs à une hauteur de cent pieds et plus. Mais ce n'est pas tout. Ils prendraient plaisir à démontrer que ce riche territoire, riche en minéraux tels que la houille, le fer, le cuivre, l'or et l'argent est arrosé par une mer qui possède dans son sein des richesses immenses. Ils pourraient—et je suis sûr qu'ils n'y manqueraient pas—décrire la baleine blanche (l'éléphant blanc des mers) se pressant par milliers aux estuaires des rivières, et demander en même temps à leurs auditeurs d'admirer les innombrables loups-marins qui fournissent une huile si précieuse et le morse avec son ivoire si recherché. Ils trouveraient la terre et la mer remplies de ressources, si en exagérant un peu ils pouvaient gagner un siège ou trouver un argument contre l'état de choses existant. Mais, il est évident qu'ils n'ont pas songé à tout cela, et,—dans leur désir de faire manquer le marché avec le syndicat—le rôle qu'ils seront appelés à jouer à l'avenir a été oublié.

M. WRIGHT. Après les discours si complets des honorables députés,—tant de la gauche que de la droite,—de ceux qu'on a qualifiés de radicaux-amateurs, démagogues-aristocrates et des autres, on me permettra peut-être de dire quelques mots. Sérieusement parlant, je crois que les députés de la gauche, comme ceux de la droite, ont traité cette question d'une manière très-complète. L'honorable ministre des Chemins de fer a prononcé un discours très élaboré et très complet auquel plusieurs membres de l'opposition ont dû, je crois, trouver difficile de répondre. Mon honorable ami de Richmond et Wolfe a fait un admirable résumé historique, exposant la question d'une façon claire et complète. Mon ami le député de Niagara, avec son éloquence ordinaire, a consacré plusieurs heures à la considération de cet important sujet; mais il m'a semblé que, parfois, il s'est montré un peu trop casuiste dans quelques-uns de ses arguments. Mon honorable ami de Norfolk-Nord a certainement fait un très habile discours; mais comme il a parlé antérieurement, dit-on, dans le sens contraire, avec la même habileté et la même force, je crois que cela prouve, d'une manière concluante, qu'il peut envisager également bien les deux côtés de la question et se conformer à l'avis du philosophe américain Emerson qui disait qu'au dix-neuvième siècle, un homme raisonnable ne doit pas se condamner à une constance aveugle? La question a été

M. DAWSON

si pleinement discutée que je ne me propose point de parler longtemps.

Nous nous rappelons tous qu'à l'origine de ce projet, on était d'avis, des deux côtés de la Chambre, qu'il fallait faire construire la ligne par une compagnie amplement subventionnée en espèces et en terres. Cette plante vigoureuse plantée par le très-honorable sir John A. Macdonald, a été arrosée par l'honorable M. Mackenzie et, suivant quelques-uns de nous, considérablement affaibli par ces magnifiques étendues navigables.

Puis vient l'arrangement conclu avec sir Hugh Allan et ses associés et j'ai toujours été sous l'impression que cet arrangement était le meilleur et que si sir Hugh Allan et sa compagnie avaient été mis à même d'exécuter cet arrangement, le chemin de fer du Pacifique serait actuellement construit. Malheureusement, par un concours fortuit de circonstances, la chose n'a pas été possible. Comme nous le savons tous, le parti conservateur subit une rude défaite, et comme l'honorable chef de l'opposition aimait à nous le rappeler, quant ce parti revint des élections générales, ce n'était plus qu'une bande dispersée, une réunion de débris, en d'autres termes, il n'en restait plus que quatre hommes et un caporal. Nous ressemblions au débris de l'armée de Charles XII de Suède après le désastre de Pultawa. On nous avait décimés comme des perdrix. Sur les montagnes, on nous traitait comme des partisans de Catilina. Plusieurs de nos meilleurs et de nos plus braves compagnons avaient succombé; mais pas une plainte ne se fit entendre sur leurs restes mortels abandonnés au pied de la montagne déserte ou dans la vallée sombre, pour devenir la proie des chacals ou des corbeaux qui suivent toujours une armée en déroute. Plusieurs de nos hommes avaient l'air abattu comme s'ils sentaient encore, sur leurs joues, le souffle des limiers. Mais finalement, après une longue chasse, le parti conservateur fit fièrement face à la meute. Je ne connais pas de plus beau trait dans l'histoire que l'empressement avec lequel les preux conservateurs anglais et français se réunirent autour de leur chef blessé. Je le dis à l'honneur du parti conservateur, jamais, aux jours de sa plus brillante fortune politique, alors qu'il primait dans les conseils de son pays, ce chef ne reçut de plus sincères témoignages de loyauté, de dévouement qu'à l'heure sombre de la désolation et du désespoir.

Mais, M. le président, nous avions des traîtres dans notre camp, tout comme il y en avait sous les palmiers de la Judée; nous comptions parmi nous des hommes qui crurent que, pour nous sauver, il fallait abandonner notre chef foulé aux pieds par les chevaux qui le poursuivaient. Il se trouva des hommes qui voulurent le jeter, comme autrefois Jonas, à la mer, aux requins dont les bandes se pressaient autour de notre navire. Mais, M. le président, le parti lui demeura fidèle, et résolu à partager son sort, nous traversâmes cette longue et sombre nuit d'opposition, combattant les bons combats et gardant la foi jurée, jusqu'au moment où des signes manifestes nous annonchèrent que le jour allait poindre et que nous allions entendre sonner l'heure de la délivrance. Alors, M. le président, la grande bataille fut livrée et, grâce à la fidélité de ses partisans, à la sympathie du peuple et surtout à l'habileté incomparable du chef, à son courage indomptable, et son magnifique programme, nous remportâmes la victoire et il reprit la première place dans les conseils de Sa Souveraine.

Quel contraste entre l'attitude des conservateurs devant leur chef et celle des libéraux devant les leurs! C'est là, toutefois, une affaire de famille, à laquelle nous n'avons probablement rien à voir. Mais quand on écrira l'histoire du Canada contemporain, le nom de l'ancien chef de l'opposition sera toujours mentionné avec estime et respect et l'on reconnaîtra qu'il fut toujours loyal à son pays et soucieux de sa renommée. L'autre jour, je disais à un libéral que nous, conservateurs, ne traitions pas nos chefs comme ils traitent les leurs. Il me répondit: "Parfois, les libéraux abandonnent leurs chefs, mais souvent les chefs conservateurs

teurs abandonnent leurs partisans." Eh! bien, repliquai-je, s'ils agissent ainsi, c'est dans l'intérêt du pays et les partisans ne se plaignent pas d'être laissés de côté."

Si nous repassons l'histoire des deux ou trois dernières années; si nous considérons la prospérité qui a entouré le gouvernement, les résultats qu'a produits la politique nationale, nos magnifiques récoltes, l'amélioration de notre commerce, nos greniers regorgeant d'abondance, il semble surprenant que le ministère ait choisi ce moment pour changer de programme, et au lieu de construire lui-même cette ligne avec les ressources à sa disposition, ait délégué à d'autres une autorité qu'il aurait dû ce me semble, exercer lui-même. J'ai été surpris d'entendre l'honorable ministre des Chemins de fer déclarer, l'autre soir, que le gouvernement ne pouvait pas construire la ligne aussi bien qu'une compagnie. J'ai trouvé étrange qu'un homme aussi habile, un homme dont j'ai toujours été et serai toujours, j'espère, le fidèle partisan, un homme d'une énergie extraordinaire, ayant une connaissance surprenante des détails de l'entreprise, devenu le chef de ce magnifique département, au moment où la caisse publique est remplie, j'ai trouvé étrange que cet honorable monsieur et ces collègues n'aient pas pu accomplir eux-mêmes cette entreprise, tout comme le marchand de nouveautés de Montréal et le trappeur de rats musqués du Nord-Ouest dirigent avec succès, l'un son commerce, l'autre sa chasse. Je crois que ces honorables messieurs n'ont pas assez tenu compte de la position qu'ils occupent et de la haute estime dont ils jouissent. Il m'a semblé qu'ils reniaient leur haute position et cédaient à d'autres des droits qu'ils auraient dû conserver. Telle a été leur décision que je trouve fort extraordinaire. Mais je ne doute pas qu'elle ait été inspirée par le patriotisme, dans la ferme persuasion qu'ils ne pouvaient pas construire la ligne aussi bien qu'une compagnie.

Ils résolurent de traverser la mer et de conclure un arrangement avec les plutocrates européens pour la construction de cette ligne. Ils s'embarquèrent et arrivèrent à bon port. Un journal satirique fit allusion à leur voyage et au bon temps qu'ils eurent à Londres. Un soir, ils allèrent entendre une artiste célèbre, et l'honorable ministre des Chemins de fer, avec cet amour du Beau, du Vrai et du Bien qui le distingue, fit cette réflexion après avoir admiré le talent de la grande artiste: "Elle est magnifique, mais je la trouve trop maigre"—"Pas si maigre que le prétexte qui nous amène ici," répliqua l'honorable chef de l'administration. La réplique était spirituelle, mais je crois qu'elle n'indique pas bien le sujet de la question.

L'honorable chef de l'opposition a fait allusion à ce qu'il appelle l'entrevue des deux Machiavels politiques l'auteur d'"Endymion" et le père de la "Nouvelle Confédération." Si l'honorable monsieur eût poussé son argumentation jusqu'au bout, il aurait pu en tirer un excellent parti. Rien de plus intéressant, selon moi, pour le Canada et le monde entier, que l'entrevue de ces deux grands archiconservateurs, qui connaissent peut-être tous les secrets de la grandeur des empires et de la faiblesse humaine et qui ont bien le droit de sourire en répétant le proverbe d'après lequel il faut bien peu de sagesse pour gouverner les hommes. Je crois que le Canadien n'a pas eu le désavantage dans cette entrevue. Le législateur israélite a pu dire: "Voyez Chypre, Candahar, Caboul que nous avons entrepris d'ajouter aux possessions anglaises." Et le Canadien a dû répondre: "Aux possessions de Sa Majesté j'ai ajouté un immense empire, sans verser une goutte de sang humain." L'avantage était tout en faveur du Canadien et je crois que les députés ministériels auraient pu tirer un très bon parti de cet incident. Mais nul doute que le très honorable chef de la droite a reçu de fort bons avis du chef éminent du parti conservateur, en Angleterre, qui appartient à une famille fort ancienne, la famille juive. Ce dernier a pu dire dans le langage mystique qu'il affecte, que la race juive domine dans le monde, que son unique objet est de réaliser

des fonds, par millions ou centime par centime. Il a dû citer l'histoire:

" Cette petite nation était autrefois une tribu arabe, un petit peuple vivant seul, à l'écart, parmi les puissantes monarchies des temps anciens, mégathères de l'histoire. On pouvait apercevoir les voiles de ses rares navires dans les eaux égyptiennes; on pouvait apercevoir les chameaux de ses caravanes traversant les sables de Baalbec, ou errant sous les dattiers de Damas; son drapeau sortit avec un éclat de plusieurs guerres contre de puissants ennemis; mais c'était un petit peuple et, par une nuit sombre, le lion de Judée se trouva en face des aigles de Vespasien, et Jérusalem périt dans une terrible agonie, au milieu des flammes et après une lutte sanglante. Oui, la cité juive est perdue pour les juifs, mais, en échange, ils se sont emparés du monde entier."

" Cher ami du Canada, aurait continué le ministre anglais, si vous voulez construire le chemin de fer du Pacifique d'un océan à l'autre, adressez-vous à des Juifs ou à des Écossais, car ces deux nations possèdent toute l'intelligence et tous les capitaux que l'on peut trouver dans le monde. Tenez, je vais vous expliquer un mystère."

" Au matin de la vie, j'ai visité le berceau de ma race, à l'ombre des pyramides entourées des sables du désert et au-dessus desquelles brillent les étoiles qui contemplèrent autrefois Cléopâtre et son impérial amant. J'essayai de pénétrer les mystères de l'Asie. Un cheik arabe qui ressemblait à un Abraham, un Isaac ou un Jacob moderne, nous donna l'hospitalité sous sa tente. Il fit venir trois jongleurs fameux, Ali, Muley et Hassan pour nous divertir. Ali commença par faire une cabriole et s'élança dans la gorge du second jongleur, Muley; puis Muley fit aussi une cabriole et s'élança dans la gorge du troisième jongleur, Hassan; Hassan conclut la représentation par une troisième cabriole et s'élança dans sa propre gorge. Frappé d'admiration et d'étonnement, je baissai la tête, et quand, peu après, je levai les yeux, le cheik, la tente et les jongleurs avaient disparu et le sphinx me regardait en souriant. Je compris que le problème était résolu, le mystère dévoilé. Ma vocation était fixée et je résolus de devenir un personnage politique. Le lendemain, je m'embarquais pour l'Angleterre et je commençai à changer de politique. J'avais été réformiste et je devins conservateur. Mon principal adversaire avait été conservateur et devint réformiste. Comme Hamlet et Laerte, nous avions fait échange d'armes, et la rapière empoisonnée me resta dans la main."

Un sage a dit qu'au dix-neuvième siècle, l'homme raisonnable ne doit pas s'astreindre à une constance aveugle. Je suis sûr que le ministre canadien a dû recevoir avec beaucoup de reconnaissance les avis du législateur israélite, mais il a dû s'apercevoir que les Canadiens n'ont pas hérité de la simplicité des Arcadiens. Peut-être lui a-t-on dit qu'il ferait mieux de s'adresser à nos riches marchands, à nos trafiquants de fourrures et leur faire construire la ligne. Un poète a dit:

" In native swords and native ranks
The only hope of freedom dwells."

Les ministres canadiens revinrent donc au pays, et aujourd'hui, nous nous occupons de constituer légalement ce syndicat. J'avoue que pour ma part, depuis l'origine de ce projet jusqu'au moment actuel, je n'en ai pas eu une très haute idée. Mais, en examinant les détails, mon opinion s'est un peu modifiée. Un éminent prélat du Nord-Ouest, qui connaît parfaitement cette région, me disait hier que c'était le meilleur arrangement que l'on pouvait désirer. Un homme très pratique, appartenant au parti libéral, me disait aussi que ce marché est juste et raisonnable, mais il ajoutait que ce même marché pourrait bien être préjudiciable au parti conservateur. Après de pareils aveux, je me suis dit que j'appuierais franchement l'administration. Je dois dire que le gouvernement actuel attend beaucoup de ses partisans. Nous l'avons suivi dans toutes ses difficultés; dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, nous sommes demeurés à son service et je suis sûr que

le parti répondra à l'appel qu'on lui fait en ce moment. Comme je l'ai dit, le parti conservateur a toujours été animé de cet esprit de patriotisme qui le porte à faire de nombreux sacrifices pour le pays. "*Mourir pour la patrie*" est, en réalité, la devise du parti. Je voudrais pouvoir en dire autant des honorables messieurs de la gauche. Ils n'ont aucune raison de blâmer le projet du syndicat ; le prestige, le pouvoir et les fortunes qu'il créera, tourneront à leur avantage, parce qu'à ma connaissance, pas un seul membre du syndicat n'appuie le parti conservateur. Et pourtant ils se plaignent de ce que nous abandonnons ce magnifique Nord-Ouest aux hommes de leur parti qui, à l'heure du plus profond découragement, ont fait tous leurs efforts pour nous anéantir. C'est là un grand exemple d'abnégation et de patriotisme de la part du ministère, et je crois que l'on ne doit pas déprécier cet héritage du patriotisme que l'honorable ministre des Chemins de fer veut laisser à ses enfants et que nous laisserons aux nôtres. Pour ma part, je regrette que les honorables députés de la gauche aient employé des jours de fêtes religieuses et autres à des efforts inutiles pour ostraciser cette excellente administration. La Chambre admettra, avec moi, que leurs efforts ont misérablement échoué ; peut-être, dans un avenir éloigné, ces efforts auront-ils quelque résultat.

Nous avons tous été heureux, j'en suis sûr, d'entendre l'ancien chef de l'opposition s'exprimer ce soir, avec tant de force et d'énergie. Je suis sûr que chacun a regretté son indisposition et se réjouit maintenant de voir qu'il a conservé son ancienne énergie et sa capacité.

Je n'hésite pas à dire que je regrette énormément que le ministère ait cru devoir adopter ce plan pour la construction de ce chemin de fer. J'ai toujours voté pour sa construction. Dans la bonne comme dans la mauvaise fortune du ministère, j'ai appuyé le projet de relier les deux océans et développer cette région qui deviendra une grande dépendance de l'empire britannique dans le nord. Mais j'avoue, avec franchise, que j'aurais mieux aimé que l'administration se hâtât lentement. En tout cas, si elle se croyait obligée de mettre à effet ce projet du syndicat, j'aurais préféré la voir donner à cette compagnie une forme différents. J'avoue néanmoins qu'après avoir fait la connaissance de ses membres, après avoir vu comment ils ont su amener à leurs conditions le parti conservateur, j'ai le plus grand respect possible pour leur habileté comme hommes d'affaires. Lorsque je présidai une grande assemblée de conservateurs, tenue dans cet édifice, je me rappelle très bien que si nous avions eu l'appui d'un honorable monsieur qui ne fait point partie du syndicat, mais qui en est le pouvoir dirigeant, le gouvernement aurait été soutenu. Au souvenir de la manière dont il a eu raison de nous, j'éprouve le plus profond respect pour son habileté comme homme d'affaires.

Nous vivons certainement dans le siècle des réhabilitations. Tous les grands historiens, tous les écrivains de l'école moderne ont entrepris de réhabiliter quelque personnage regardé jusqu'alors comme un monstre. M. Froude étudie la vie de Henri VIII et démontre que ce prince était un homme d'Etat admirable. Freeman nous prouve que Guillaume le conquérant n'était point ce sauvage brutal qui renversa sans pitié les institutions du peuple anglais, mais un homme remarquable, exempt de tout préjugé. W. W. Storey, dans un des plus beaux poèmes de notre temps,—que le *Blackwood's Magazine* a publié—venge la mémoire d'un homme qui, je le crains bien, a été fort injustement traité,—je veux parler de Judas Iscariote. Il prouve que cet apôtre était le plus pur patriote des Douze ; c'était le ministre des Finances de ce temps-là. Il avait le pouvoir de l'argent ; il se croyait destiné à accomplir un grand œuvre dont les résultats seraient considérables. Il nous dit que l'interprétation ordinaire du tragique événement que l'on connaît, est loin d'être la bonne ; que Judas ne rendit point les trente pièces d'argent pour aller ensuite

M. WRIGHT

se pendre, mais qu'il plaça avantagusement cette somme et devint membre d'un syndicat.

Je suis heureux de voir l'honorable député de Vancouver à son siège. J'espère qu'il est maintenant bien convaincu que le Canada est décidé à rendre justice à la Colombie anglaise. Nous l'avons souvent entendu défendre les intérêts de cette province, de sa voix éloquente et avec la remarquable habileté qui distingue tous ses discours. J'ose dire que si les autres honorables députés avaient veillé aux intérêts de leurs divisions avec la moitié autant d'énergie, de zèle, de persévérance et de détermination que cet honorable représentant de la Colombie anglaise, nous aurions obtenu un résultat différent ; en tout cas nous aurions fait un meilleur marché avec le syndicat et nous ne serions pas dans la fausse position où nous nous trouvons. Quand l'honorable monsieur retournera chez lui, j'espère qu'il sera reçu avec la gratitude qui attend presque toujours les bienfaiteurs publics. Les honorables députés qui ont lu *Gil Blas* se rappellent la consultation des docteurs pendant la maladie du licencié Sedello. Au moment où le docteur San Grado qui avait adopté pour théorie que les saignées et l'eau chaude constituaient une panacée universelle pour toutes les maladies humaines, applique une énorme sangsue au malheureux licencié, l'ingénieur *Gil Blas* fait observer au docteur : "Pensez-vous qu'il ait encore du sang dans les veines ?" Le docteur répond qu'il en reste encore un peu.— "Alors, réplique *Gil Blas*, appliquons cette autre sangsue et achevons-le." Je prie donc l'honorable député de Vancouver de ne pas appliquer cette sangsue pour le moment. Je crois que les députés de la Colombie anglaise ont bien mérité de leur province, et j'espère qu'ils recevront la récompense qu'ils ont méritée.

Nous lisons dans l'histoire de New-York, que le vieil Olaf Van Courtland eut un songe. Il rêvait qu'il était assis dans le fauteuil du gouverneur Woutter Van Twyllor qui, à cette époque, présidait aux destinées des Pays-Bas. Il n'avait d'autre chose à faire que de fumer constamment sa pipe, boire du Schiedam Schnapps et recevoir les témoignages d'estime et de respect de ses sujets. J'espère que le même sort est réservé à l'honorable député de Vancouver, et que lorsque nous visiterons la Colombie anglaise, où nous nous serons transportés par le chemin de fer du Pacifique, nous verrons l'honorable monsieur, sur la galerie de l'hôtel du gouvernement, fumant le calumet de la paix, dégustant, à de fréquents intervalles, des boissons anglaises, et jouissant de l'estime et du respect de ses compatriotes, sans aucune crainte d'être dérangé par les Chinois.

Comme je l'ai déjà dit, notre devise est : *Mourir pour la patrie*. Nous sommes prêts à tous les sacrifices dans l'intérêt de notre pays. Les honorables messieurs de la gauche ne cessent de se lamenter ; mais, à mon avis, quel que soit l'effet de ce contrat, au point de vue des partis, le pays en retirera des avantages.

Les honorables messieurs de la gauche nous répètent sans cesse que le pays marche à sa ruine, que notre population nous quitte. Je ne crois pas que l'émigration soit bien considérable. Je sais que, dans ma division, le peuple jouit d'une prospérité plus qu'ordinaire et, pour ma part, je crois que le pays prospérera sous n'importe quel régime, et que si les députés de la gauche arrivaient à nous remplacer, ils adopteraient notre programme et leurs partisans les approuveraient. — Comme l'a dit l'honorable député de Lambton, ils se sentiraient obligés de se conformer au marché conclu par leurs prédécesseurs. Toutefois, en attendant ce jour, je suis persuadé que le pays prospérera, que nos ressources matérielles se développent constamment et que nous bénéficions du merveilleux changement qui s'est produit dans le commerce. Ces honorables messieurs sont grands amateurs d'anatomie pathologique ; ils examinent constamment des cadavres. A l'exemple de Philippe III d'Espagne qui aimait à visiter le tombeau de sa royale épouse, ces honorables messieurs semblent aimer à contempler des ruines. Mais je leur dé-

mènerai si nous formons un peuple qui doit considérer le pays comme une reine défunte dont les restes mortels sont exposés avec tous ses bijoux, ou si nous ne devons pas plutôt le regarder comme une jeune et timide fiancée prête à s'élançer dans nos bras. Je crois que le Canada est prospère et prospérera encore. Je crois qu'un glorieux avenir lui est réservé. Je partage l'opinion de Victor Cousin : "Mieux vaut être jeune que vieux ; mieux vaut avoir à soi l'avenir que le passé."

Sir ALBERT J. SMITH. Malgré les proportions qu'a prises ce débat, je crois devoir faire quelques observations. Nul doute que cette question est d'une importance que l'on ne saurait exagérer. Ce projet implique une dépense de \$100,000,000, et si nous avions la même population que l'Angleterre, impliquerait l'emploi de \$1,000,000,000. Mais ce n'est pas seulement une question d'argent ; il s'agit ici de concessions qui n'ont pas de précédents en ce pays. Cette question a préoccupé notre législature pendant vingt ans ; elle implique une remise de taxes sur la propriété, au montant de \$50,000,000 ou \$100,000,000 ; elle implique un gigantesque monopole, un monopole qui assure à cette compagnie tout le commerce de transport du Nord Ouest pendant au moins vingt ans. Je crois que si les honorables députés de la droite pouvaient s'affranchir des liens et de la discipline de parti, pas moins de 100 députés de la droite, s'ils voulaient agir d'après leur conscience et leurs sentiments patriotiques, traverseraient la Chambre et viendraient voter, avec nous, contre cette mesure. Il ne leur est pas possible, je le crains bien, d'en agir ainsi. Je leur demande si ce ne serait pas un spectacle grandiose de voir ces honorables messieurs agir d'après leurs convictions et voter dans les intérêts du pays. L'honorable ministre des Chemins de fer a parlé de l'héritage qu'il compte léguer à ses enfants ; mais je crois que si les honorables messieurs voulaient agir en patriotes, comme je viens de le suggérer, ils s'immortaliseraient et laisseraient à leurs enfants un héritage beaucoup plus précieux que celui qui paraît combler les espérances de l'honorable ministre des Chemins de fer. Pour bien comprendre la question, il est nécessaire d'évoquer nos souvenirs de ces dernières années. On se rappelle la pression qui fut exercée sur le parti, en 1871, à propos de cette question. On nous dit que si nous n'adoptions pas la mesure alors soumise à la Chambre, la Colombie anglaise se retirerait de l'Union. On nous dit que le temps pressait et qu'il fallait régler cette question le plus tôt possible. A cette époque, le gouvernement imposa au pays une obligation dont le présent contrat est la suite. Les partisans du gouvernement cédèrent à la pression et appuyèrent une mesure stipulant la construction du chemin de fer dans une période de dix ans, sur un parcours de 2,700, à travers une région inconnue, malgré les protestations que la gauche fit entendre contre une obligation dont l'accomplissement a toujours embarrassé le pays depuis cette époque.

Un changement d'administration eut lieu, et l'honorable député de Lambton a expliqué les circonstances dans lesquelles il se trouvait, lorsqu'il prit la direction des affaires. Il se sentait embarrassé de l'obligation que l'administration précédente lui avait imposée ; mais il comprit, au même temps, qu'il devait respecter la bonne foi du pays et remplir l'engagement que ses prédécesseurs avaient contracté. Il présenta l'acte de 1874, les députés de la droite semblent se baser sur cet acte pour appuyer la mesure actuelle. Je me demande quel rapport l'acte de 1874 peut avoir avec le contrat qui nous occupe. A cette époque, la Colombie anglaise et le Nord-Ouest étaient presque des *terra incognita* ; le gouvernement civil n'était pas établi au Nord-Ouest ; il n'existait aucune loi pour y maintenir l'ordre ; c'était une région isolée et inaccessible. A cette époque, dans un rayon de 200 à 300 milles de la frontière, il n'y avait pas de voie ferrée se reliant au réseau de chemins de fer des Etats-Unis. L'honorable ministre des Chemins de fer reconnaît lui-même

que les choses sont changées. Nous n'avions aucun moyen de communication avec cette contrée, et maintenant il est plus facile qu'alors d'y construire ne fût-ce que trois milles de chemin de fer. Je répète donc que rien n'autorise les députés de la droite à invoquer l'Acte de 1874. Au dire de certains députés, s'ils peuvent prouver que l'offre n'est pas plus onéreuse que celle qui est formulée dans l'Acte de 1874, ils sont justifiables de l'accepter. Mais cette doctrine satisfiera-t-elle le peuple ? Justifiera-t-elle les honorables députés, auprès de leurs commettants, de dire que l'Acte de 1874, adopté, il y a sept ans, avant que la région fût connue, les excuse et les justifie de sanctionner ce contrat et de donner au syndicat le montant stipulé dans ce projet de loi ?

Les honorables députés de la droite ont dit aussi que chacun admet que le chemin de fer du Pacifique canadien doit être construit par une compagnie particulière et non par le gouvernement. Il est parfaitement vrai qu'à l'origine de ce projet, en 1871, une mesure dans ce sens fut adoptée et généralement approuvée par les deux partis. Mais lorsque le député de Lambton était chef de l'administration, et s'efforçait de faire tout ce qui était possible, sans perdre de vue cette condition première que les taxes ne seraient pas augmentées, cette mesure de 1874 fut adoptée et, comme il l'a expliqué ce soir, l'acte ne faisait d'offre à aucune compagnie particulière, mais spécifiait que la ligne serait construite aussi rapidement que le permettraient les ressources du pays et rien de plus. Cet acte n'exigeait pas que la route fût entièrement et immédiatement construite, mais il autorisait la construction par sections.

Sous l'ancienne administration, une partie de la ligne avait été construite ou donnée à l'entreprise comme ouvrage du gouvernement, et l'embranchement de Pembina avait été achevé. Une grande partie de la ligne entre la baie du Tonnorre et Selkirk était donnée à l'entreprise lorsqu'eut lieu le changement d'administration.

Mais quel était alors le programme de la nouvelle administration ? C'était de construire le chemin du Pacifique, comme ouvrage du gouvernement. Je vais faire voir, par les discours du premier ministre lui-même et par ceux du ministre des Chemins de fer, que ces messieurs ont délibérément abandonné leur programme bien arrêté qui consistait à construire la ligne comme ouvrage du gouvernement et pas d'autre manière.

Que firent ces messieurs en 187 ? Le ministre des Chemins de fer soumit ses résolutions et expliqua à la Chambre, dans un discours fort élaboré et très habile, qu'il avait raison de croire que le gouvernement anglais était prêt à fournir aide et assistance pour assurer la construction du chemin de fer. Je prie les honorables députés de consulter cette série de résolutions et de s'assurer par eux-mêmes si, à cette époque, l'administration n'annonça point, par la voix du ministre des Chemins de fer, son intention de construire cette ligne comme ouvrage du gouvernement. Puis elle prit sur elle d'utiliser 100,000,000 d'acres de terres et nous dit qu'elle croyait que le gouvernement anglais lui viendrait en aide ; elle pourvut aussi à la création d'un tribunal composé de plusieurs commissaires du chemin, dont quelques uns seraient nommés par le gouvernement anglais ; elle spécifia que les terres seraient vendues un certain prix et que le produit de la vente serait appliqué à l'exécution de cette grande entreprise publique. Elle prit encore sur elle de construire 125 milles de la ligne entre Kamloops et Yale et, de plus, d'adjuger des contrats, dans la région des prairies, jusqu'à concurrence de \$1,000,000 sans être obligés de les soumettre au parlement. Tel était son programme avoué en 1879.

Les ministres se rendirent en Angleterre et en revinrent sans avoir rien accompli, bien que le ministre des Chemins de fer nous dise qu'ils se mirent en communication avec des hommes importants de ce pays, démarche qui eut d'excellents résultats, bien que nous n'en sachions rien encore. Ils échouèrent complètement dans leur mission,

Quelle marche suivirent-ils en 1880? Constatons-nous encore un changement de programme en 1880? Non, et c'est réellement merveilleux, les députés de la droite doivent être aveuglés par l'esprit de parti, ou ils s'apercevraient que le projet soumis alors et qu'ils applaudirent à outrance, consistait à construire le chemin de fer d'un océan à l'autre, comme ouvrage du gouvernement. Les honorables messieurs nieront-ils cela? Nieront-ils aussi que le premier ministre, avec toute la responsabilité de sa position, fit un calcul fort élaboré pour prouver que l'on pouvait construire toute la ligne, comme entreprise publique, sans qu'il en coûtât un dollar au peuple? Son discours prouve ce que j'affirme ici. En soumettant les résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, il s'exprima ainsi:—

“ Nous ne savons pas ce qu'aurait été la politique du dernier gouvernement ... mais lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons décidé de l'entreprendre comme ouvrage d'utilité publique.”

Y a-t-il un député qui puisse le nier ou le contredire? Que dit l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même à ce sujet?

“ Je n'hésitais pas à dire que l'opinion du pays entier avait changée sur cette question. Je n'ai nullement honte d'avouer que mes propres opinions sont changées à l'égard de cette grande œuvre. Je me souviens que lorsque le premier ministre proposa son acte de 1874, pour l'accomplissement de cette entreprise, comme travaux du gouvernement, je crus que nous encourrions une trop grande responsabilité; il me semblait qu'il était dangereux pour le gouvernement d'entreprendre l'exécution de ces grands travaux d'une extrémité à l'autre; mais je n'hésite pas à exposer mon opinion que les conditions dans lesquelles se trouve le Canada ont complètement changé depuis ce temps-là.”

Prenons maintenant les faits pour les examiner d'une façon raisonnable et ne nous laissons pas aveugler par de simples considérations de parti. N'avons-nous pas démontré, d'après les paroles sorties de la bouche des deux honorables membres du gouvernement, que la politique de l'administration était de construire ce chemin comme entreprise du gouvernement? Y avait-il un seul député lors de la dernière session, qui eût, à la suite de ces déclarations, la moindre idée que le gouvernement allait durant les vacances, trahir avec une société de spéculateurs, le syndicat, dans le but de construire ce chemin de fer? J'ose affirmer que pas un homme dans le pays ne s'en est douté. On ne nous a jamais donné à entendre qu'une délégation du gouvernement se rendrait en Angleterre dans ce but, mais nous avons supposé que le gouvernement agirait selon la politique qu'il avait énoncée et que ses partisans ont soutenue de si bon cœur. Je désire maintenant appeler votre attention sur le discours fait par l'honorable premier ministre lors de la dernière session, parce que les paroles qu'il a employées ont une signification toute spéciale; et je demanderais aux deux côtés de la Chambre de se rendre compte combien ses calculs étaient erronés. Il paraissait croire que 50,000 personnes iraient au Nord-Ouest durant l'année qui vient de s'écouler. Il dit:

“ Je puis informer l'honorable monsieur, d'après les relevés de l'honorable ministre de l'Agriculture, que le chiffre officiel des émigrants est de 12,000 et que, d'après les meilleures informations que nous avons pu recueillir il est allé au Nord-Ouest autant de personnes qui n'étaient pas sous le contrôle du département et dont celui-ci n'a pu tenir compte; mais dis-sons que le chiffre de ces dernières n'est que 8,000, cela complète les 20,000 que j'ai mentionnés. A en juger d'après les rapports qui nous sont parvenus, nous pouvons compter que 50,000 personnes vont se diriger cette année vers le Nord-Ouest.

Nous savons qu'aux Etats-Unis, lorsque des chemins de fer étaient sur le point d'être ouverts à travers les prairies des différents Etats et territoriaux, on pouvait toujours compter sur une grande affluence d'immigration. On nous dit que nous aurons 50,000 émigrants; mais mettons en le nombre à 25,000, et on m'informe—j'ai parlé à un grand nombre de personnes venant du Nord-Ouest et qui sont en mesure de juger—que ce chiffre est ridiculement petit.

M. MACKENZIE. Je suppose que c'est la même personne qui a dit à lord Beaconsfield que ce chiffre était absurde.

Sir JOHN A. MACDONALD. Très probablement. Je demanderai à l'honorable député de Lambton s'il ne croit pas vraiment que nous aurons ce nombre d'émigrants?

MACKENZIE. Puisque l'honorable monsieur veut connaître mon sentiment, je lui dirai que je ne le crois pas; je ne crois pas non plus que 20,000 émigrants soient allés au Nord-Ouest l'année dernière. Je pense qu'il en ira un grand nombre, mais non celui qu'il dit.

Sir A. J. SMITH

Sir JOHN A. MACDONALD. Alors l'honorable monsieur est la première personne à laquelle j'entends dire que 25,000 ne représentent pas une évaluation trop faible de l'émigration qui va se porter cette année vers le Nord-Ouest. Naturellement ce nombre comprend les enfants et les adultes. Dans les cas ordinaires, la moyenne est de cinq personnes par famille, le chef et quatre autres. Dans les Etats de l'Ouest la moyenne n'est pas aussi grande, et cela pour la bonne raison qu'un grand nombre de jeunes gens sans famille font partie des émigrants—ce qui réduit la moyenne de cinq à trois par famille. Mais pour l'avenir je ne puis m'en tenir à cette faible estimation, parce que si l'affluence est ce que nous prévoyons qu'elle sera, les familles se porteront vers le Nord-Ouest en plus grand nombre, car plusieurs ont déjà envoyé leurs fils en avant. Nous avons établi la moyenne à quatre par famille, et cette moyenne est encore plus grande que celle que nous avons jusqu'ici observée au Canada ou dans les Etats de l'Ouest.

Donc en prenant pour moyenne quatre par famille, nous calculons que sur les 25,000 ou 24,000 émigrants que nous aurons cette année, il y aura 3,000 chefs de familles qui occuperont des terres par *homesteads* et préemptions. Chaque homme fait valoir sa réclamation de préemption. Il obtient son lot gratuitement, et il travaille à acquérir une autre terre à laquelle sa préemption lui donne droit; c'est là un grand avantage de notre système sur celui des Etats-Unis où le colon est obligé de payer au comptant toute la somme de sa réclamation de préemption.

Ensuite, nous calculons qu'un quart des adultes, ou 1,500 individus venant de l'Angleterre, de l'Irlande, de l'Ecosse et quelques-uns des Etats-Unis, avec de l'argent, achèteront des terres du chemin de fer. Nonobstant les railleries de l'honorable monsieur, grand nombre d'Américains vont se diriger vers cette partie de notre pays: un grand mouvement s'opère en ce moment de la Pensylvanie au Nord-Ouest. Ainsi que je viens de le dire, un quart des 20 000 émigrants vont acheter des terres du chemin de fer; ils ont de l'argent, chacun d'eux va prendre sa réclamation de *homestead* et de préemption et acheter aussi des terres du chemin de fer.

Il est probable qu'un autre quart sera composé d'ouvriers, chefs de familles, mais qui n'achèteront pas de terres. Quelques-uns sont d'avis que ce calcul est trop élevé, et que l'artisan va prendre un lot et le faire valoir de façon à s'en assurer le titre; mais en faisant ce calcul, je préfère le restreindre plutôt que pêcher par excès contraire.

Je calcule donc que 25,000 émigrants vont aller dans notre Nord-Ouest cette année, que 3,000 chefs de familles vont prendre des *homesteads* gratuits, que 1,500 vont acheter des terres du chemin de fer, et que 1,500 n'en achèteront aucune. C'est un calcul modéré; si on l'accepte, alors le reste du problème n'est qu'une simple affaire de chiffres. Des terres du chemin de fer, nous calculons que la moyenne de l'achat sera de 320 acres par chef de famille. Ensuite nous prenons la moyenne du prix de toutes les terres s'étendant depuis la section de \$5, dans les cinq milles du chemin de fer, à soixante ou cent milles plus loin. La moyenne du prix des terres vendues aux 1,500 acheteurs sera de \$3 l'acre, c'est-à-dire bien au-dessous de la moyenne. Quel sera le résultat?

M. BLAKE. Dans toute la zone, 220 milles.

Sir JOHN A. MACDONALD. Oui. Prenons \$1, \$2.50, \$4 et \$5 l'acre, nous avons une moyenne de \$3. Admettant qu'en 1881 nous vendions les terres à ces conditions, c'est-à-dire \$1,440,000 dont nous aurons un dixième ou \$144,000, nous recevrons en outre \$69,000 par les honoraires provenant des octrois de *homesteads* et de pré-emption, soit un total de \$204,000 au comptant. Ensuite nous calculons que, comme il nous viendra cette année 25,000 émigrants, nous pouvons y ajouter 5,000 et compter sur 30,000 pour l'année prochaine. C'est une bien faible proportion, si nous regardons aux résultats des entreprises de chemins de fer aux Etats-Unis. Nous comptons donc sur une augmentation de 5,000 par année jusqu'en 1890, et que cette année-là il y aura 75,000 émigrants dans notre Nord-Ouest.

M. BLAKE. Pourquoi ne pas mettre de suite cette augmentation à 10,000?

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que c'est une estimation très modérée. Sur ces chiffres nous calculons qu'en 1890 les terres nous auront rapporté un revenu de \$38 593,000 au comptant.

M. BLAKE. C'est-à-dire jusqu'en 1890?

Sir JOHN A. MACDONALD. Oui, et y compris 1890.

M. BLAKE. Avec l'intérêt.

Sir JOHN A. MACDONALD. Nous comptons sur \$ 8,593,000, avec intérêt simple, pour les terres vendues pendant cette période.

M. BLAKE. Quelle est la proportion du principal et celle de l'intérêt?

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne saurais le dire. Ce sera la somme totale reçue au comptant à la fin de 1890. Mais il aura, de plus, tous les versements à échoir après 1890 qui augmenteront tous les ans, en sorte que sur les terres vendues en 1890, il y aura un dixième payé pour les neuf années suivantes, car tous les ans il se fait un versement d'un dixième. En 1890, la valeur réelle des pré-émissions non-payées à cette date sera de \$16,440,000; la valeur réelle des terres du chemin de fer payées jusqu'à cette date sera de \$16,272,000; faisant en tout \$32,712,000. En ajoutant à ce total, non-payé, les \$38,593,000 qui seront payées en 1890, nous avons un grand total de \$71,305,000. Déduisons de cette somme les frais d'arpentages pendant dix ans, \$2,000,000, et ceux des officiers des terres, \$400,000, nous la réduisons de \$2,400,000. Ayant démontré que l'évaluation du nombre des colons, si les terres sont prises, n'est pas excessive, nous devons avoir \$69,000,000 soit comptant, soit en valeur pour laquelle nous aurons la meilleure des garanties, le sol lui-même.

Or, l'estimation totale du prix de revient du chemin de fer y compris les frais d'exploration et de construction dans les endroits les plus difficiles aussi bien que dans la prairie, ne dépasse pas \$7,000,000, même d'après le calcul le plus large, et cela pour toute l'entreprise à partir du lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique. Cependant, je crois que les honorables membres de la gauche seront surpris de la voir exécutée pour moins

de \$75,000,000. Elle ne coûtera certainement pas plus. Quelques-uns d'entre eux et certains journaux ont dit que l'ingénieur en chef est un des ingénieurs les plus extravagants qu'il soit possible de trouver. Nous pouvons donc compter sur ces calculs. Eh ! bien, si nous exécutons l'entreprise pour \$75,000,000, et que, dans les premières dix années seulement nous vendons la moitié des terres que nous ayons évaluées, où sera le fardeau pour le peuple ? Ces ventes, cependant n'auront pas énormément diminué les vastes étendues de terres qui nous resteront encore. A mesure que la construction du chemin avancera, les ventes annuelles de terres seront plus que suffisantes pour face à tous les frais possibles du chemin.

« Indépendamment de tout cela, il faut ne pas perdre de vue que nous enverrons dans ce pays une nombreuse population qui, sur le sol des prairies — sans les fatigues et les misères des colons de l'Ontario et de Québec qui ont à faire les travaux de défrichement — consommera rapidement les effets impossibles et contribuera au revenu. Nous recevons un revenu considérable de cette partie du pays, sans compter les produits de la terre. Où donc est le danger que ce pays soit écrasé et pressuré de taxes ? Il n'y en a pas.

Je pense qu'avec ce plan nous établirons rapidement le Nord-Ouest ; je pense que le produit de la vente des terres fera face à nos obligations, à mesure que les travaux avanceront, y compris les réclamations d'intérêt ; je pense, enfin, que l'intérêt sur les dépenses du chemin de fer peut être facilement défrayé sans ajouter aux impôts publics. »

Voilà une déclaration fort claire et fort lucide de la part du premier ministre. Il affirme à ses amis de la droite dans le parlement, et au pays, que dans dix ans il vendra assez de terre pour réaliser tout l'argent nécessaire pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien, non-seulement en ce qui concerne la dépense future, mais celle qui a été déjà faite, s'élevant de \$15,000,000 à \$20,000,000. L'honorable député a-t-il alors approuvé ce projet ? Les députés de la droite ont-ils déclaré y acquiescer et ont-ils montré qu'ils consentaient volontiers à ce que ce mode de construction fût adopté ? Assurément. Comment peuvent-ils changer de base et dire aujourd'hui que le chemin devrait être bâti par l'entremise d'une compagnie ? Le gouvernement a formulé son programme et la droite l'a sanctionné et approuvé à l'unanimité, et elle a applaudi à outrance toutes les fois que ce programme a été formulé. Je crois que j'ai suffisamment établi que le programme défini du dernier gouvernement était de construire lui-même le chemin de fer. J'ai montré qu'il a lui-même pourvu aux moyens à l'aide desquels le chemin devait être construit, que dans dix ans on devait réaliser par la vente des terres de quoi le construire en entier, et que sa construction ne devait imposer aucun fardeau au peuple. Cela doit sauter aux yeux de tout le monde que telle était la politique du gouvernement à la fin de la dernière session. Qu'est-ce qui a conduit ces honorables députés en Angleterre ? Le pays n'en savait rien ; ils n'en avaient pas reçu l'autorisation de cette Chambre ; ils sont allés en Angleterre à l'insu du parlement et sans son autorité, et je voudrais voir l'ordre en conseil autorisant cette délégation à se rendre en Angleterre. Quel résultat ont-ils obtenu ? On nous dit qu'ils s'étaient assurés le concours des plus forts banquiers du siècle ; de temps à autre il était annoncé dans les journaux qu'ils avaient réussi. Ont-ils réussi ? Que démontre le résultat ? Qu'ils n'ont pas réussi ? Ils sont revenus au pays et que voyons-nous ? Nous voyons le premier ministre, lors de son retour, faire son discours et je crois que l'on peut dire que cela a été un discours malheureux qui coûtera des millions de dollars au pays. Qu'a-t-il dit à ces messieurs qui sont allés à sa rencontre, aux membres du Club Cartier qui lui ont présenté une adresse et qui semblaient être sous l'illusion que sa mission avait été un succès ? Il a dit à ces messieurs qu'il avait conclu un traité en Angleterre — il l'a appelé un traité arrêté — qui soulagerait la population de ce pays de tous les frais d'exécution. Y a-t-il un député qui puisse nier qu'il ait dit cela ? L'honorable monsieur avait-il le droit d'affirmer qu'un traité avait été conclu en Angleterre ? Le contrat a été fait dans ce pays, et s'il eût été conclu en Angleterre, pourquoi aurait-t-on refusé de donner à la Chambre les renseignements qu'elle a demandés ? Lorsque nous voyons un contrat qui entraîne la dépense de \$100,000,000 de l'argent du peuple, n'avons-nous pas le droit de savoir quelque chose ? Ce contrat a été conclu en directe contravention de la loi du pays. S'il y a pour le peuple de ce pays un principe plus sacré qu'un

autre, c'est que les contrats pour les travaux publics doivent être adjugés publiquement. La droite justifiera-t-elle un procédé opposé à ce principe ? Ce contrat a été fait à l'insu du peuple de ce pays, et c'est le privilège de la Chambre de savoir avec qui ces honorables messieurs ont été en correspondance, à qui ils ont demandé des soumissions. MM. McIntyre et Stephen sont-ils seuls les gens favorisés de ce pays, et pas d'autres ? Mais, il y a de par le pays bon nombre d'hommes de fortune et de position commerciale égales, qui auraient été heureux de soumissionner une si grande entreprise. Je dis que les honorables messieurs ont foulé aux pieds les droits sacrés du peuple et la loi du pays. Ils sont allés en Angleterre sans autorité et ils ont conclu ce contrat de même. N'est-il pas de la dernière importance que nous sachions qui étaient ceux avec lesquels le ministre des Chemins de fer a été en correspondance quant à ce contrat ?

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député m'a posé une question ; je lui répondrai en lui lisant un article du *Globe* de Toronto, dans lequel il récapitule les événements de l'année :

« Le principal événement de la session a été la question de l'adjudication des contrats pour la section Yale-Kamloops du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie anglaise. Le ministre des Chemins de fer avait adjugé ces contrats à la veille de l'assemblée du parlement, mais en vue de la condition peu satisfaisante des finances du pays, M. Blake proposa de différer cette adjudication. Les débats qui s'ensuivirent furent le commencement d'une agitation qui a atteint son apogée aux derniers jours de l'année, et dont l'histoire reste à écrire dans l'avenir. Le ministre obtint du parlement l'autorité de négocier la formation d'une compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique, et trois de ses membres, y compris le premier ministre et le ministre des Chemins de fer, allèrent en Angleterre avec la mission d'exécuter ce projet. »

Sir ALBERT J. SMITH. Est-ce vrai ? Je lui demande s'il y a un seul mot de vrai dans tout cela ?

Sir CHARLES TUPPER. Je dirai ensuite à l'honorable monsieur que tandis que le gouvernement déclarait qu'il était impossible, vu certaines circonstances sur lesquelles il a appelé l'attention de la Chambre, de continuer l'ouvrage à moins d'en revenir au premier mode d'exécution, il obtint du parlement l'autorisation d'appliquer 100,000,000 d'arpents à la continuation de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Ce qu'affirme le *Globe* de Toronto est strictement vrai, savoir qu'en 1879 et 1880 nous avons pleine autorité du parlement ainsi que le révèle le livre des statuts.

Sir ALBERT J. SMITH. Indiquez-moi donc ce statut, s'il vous plaît.

Sir CHARLES TUPPER. L'acte de 1874. Les décisions du parlement en 1871, 1872, 1874, 1878 et 1879, ont toutes directement autorisé le gouvernement de continuer de cette manière la construction du chemin de fer.

Sir ALBERT J. SMITH. L'honorable monsieur sait-il que l'acte de 1872 a été abrogé ?

Sir CHARLES TUPPER. L'acte de 1874 a-t-il été abrogé ? L'est-il ?

Sir ALBERT J. SMITH. Il dit que son autorité était l'acte de 1872. Je lui réponds que cet acte a été abrogé. Veut-il dire qu'il a agi en vertu de l'autorité conférée par l'acte de 1874. Je discute le sujet comme il a été présenté à la Chambre lors de la dernière session. Je ne remonte pas en arrière jusqu'au temps où ce parlement a alloué 100,000,000 d'arpents pour construire ce chemin de fer, et je dis que le projet a été préparé sur le principe que ce chemin de fer devait être construit par le gouvernement. Bien plus, les résolutions elles-mêmes pourvoient à ce que le gouvernement fasse le choix des terres. Je demande si dans l'opinion de la Chambre je n'ai pas prouvé par les faits que j'ai énoncés relativement à la politique du gouvernement que la Chambre et le pays ont droit à tous les renseignements qui peuvent être donnés au sujet de ces contrats. Si vous demandez à cette

Chambre de sanctionner l'allocation de \$100,000,000 n'est-il pas raisonnable que le peuple soit pleinement renseigné à ce sujet, plus particulièrement parce que l'adjudication de ce contrat n'était pas autorisée, car nous savons qu'il faut demander des soumissions publiques de toute entreprise publique dans ce pays, et que la Chambre a le droit d'être mise en possession de chaque soumission et de chaque document relatif à cette transaction. Pourquoi ce secret? Pourquoi demanderions-nous en vain des renseignements, lorsqu'on nous demande de ratifier une si importante transaction entraînant la dépense de \$100,000,000 des deniers publics? Il n'est que raisonnable qu'on nous donne quelques renseignements. L'honorable premier ministre est revenu au pays et a dit à ces jeunes gens du club Cartier que sa mission avait été couronnée de succès; qu'il avait conclu un contrat et que son plus grand désir après sa mort — les avantages de la vie future ne sont pas proportionnés à ses espérances ici-bas — était de voir d'en haut ces messieurs du club Cartier faisant en chemin de fer le voyage de la Colombie anglaise. S'il y a après la mort une punition pour les péchés politiques, je crains que mon honorable ami n'ait pas la chance de regarder de haut en bas, mais qu'il sera obligé de porter ses regards de bas en haut s'il veut voir ces messieurs du club Cartier faire ce voyage de la Colombie anglaise. Je crois que nous pouvons dire sans hésitation aucune et sans crainte de contradiction que la mission du gouvernement en Angleterre a échoué. Il n'y a conclu aucun contrat; il a consulté apparemment M. Rose, ou plutôt son fils, comme l'un de ceux qui faisaient partie du syndicat, et puis il est revenu sans faire de contrat. J'ai à présent l'intention de discuter ce contrat, et ses mérites, et je dois dire que quoique les députés de la droite aient fait des discours pleins d'habileté, il est à remarquer combien peu ils ont parlé des mérites de la cause. Ils ont adressé des injures à mon honorable ami le chef de l'opposition, puis ils ont témoigné une sympathie merveilleuse envers l'ex-chef de l'opposition, sympathie dont je ne pense pas qu'il les remercie. Il me semble être de très mauvais goût par la droite de dire quoique ce soit sur les relations intimes de la gauche. Je crois que l'honorable député de King pense comme moi que la population de notre province croit que nous devrions avoir une dissolution. Elle semble croire que cette question est de telle importance, qu'elle embrasse des principes d'un ordre tellement élevé, qu'elle devrait être soumise au pays, et cela principalement parce que le peuple n'a pu donner au gouvernement le droit de conclure le contrat. Je ne vois pas pour quelle raison, dans quel but, les honorables députés de la droite en voulant établir la valeur des terres, citaient les discours prononcés il y a sept ans, sur cette question par leurs collègues de la gauche. Je vais citer le discours prononcé l'an dernier par le très honorable premier ministre. J'ai grande confiance en son jugement. Je citerai les opinions qu'il entretenait au sujet de cette valeur et que probablement il entretient encore aujourd'hui. L'honorable ministre des Chemins de fer a changé plusieurs fois d'opinion sur cette question et c'est avec un sentiment de fierté qu'il reconnaît ces changements, mais je ne suppose pas que le premier ministre nie maintenant avoir déclaré que ces terres valaient \$3 l'arpent.

L'honorable ministre des Chemins de fer nous a dit, en 1875, que s'il avait le droit de choisir les terres du pays, il leur reconnaîtrait une valeur de \$5 l'arpent, mais nous devons faire quelques concessions, accoutumés que nous sommes aux exagérations du ministre des Chemins de fer, et je préfère adopter la valeur fixée par le premier ministre. Il nous a dit, l'an dernier, qu'elles valaient \$3 l'arpent. Si telle on est exactement la valeur, je tiens à montrer comment le gouvernement agit avec le syndicat. Il est nécessaire que je donne lecture de l'estimation donnée par le ministre des Chemins de fer, au sujet du coût du chemin. Le voici :

Sir A. J. SMITH

" Je vais maintenant aborder la question de la dépense qui pourra être nécessaire pour achever le chemin de fer du Pacifique. Je vais soumettre une estimation qui n'est pas celle d'un homme intéressé, ou qui dépassé la dépense probable. Cette estimation a été préparée par un homme qui a eu les meilleures occasions de se former une opinion tout à fait juste sur le sujet, un homme dont l'habileté selon moi n'est surpassée que par sa prudence : monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique. Quelle que soit la réduction que l'on puisse faire à cette estimation, je suis persuadé qu'elle ne saurait être plus élevée.

" La distance du lac Supérieur à Burrard Inlet, est de 1956 milles, en ajoutant 20 milles pour la déviation de la ligne au sud du lac Manitoba, et en déduisant 3 $\frac{1}{2}$ milles pour la réduction de la distance entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, ainsi que le raccourcissement causé par le changement de la route qui passera au nord au lieu de passer au sud. Ce total comprend la section de 406 milles, telle que maintenant réduite entre le Fort William et Selkirk, pour laquelle je soumettrai une estimation qui démontre qu'il serait possible de l'achever comme chemin de première classe, parfaitement équipé pour un trafic considérable, y compris les gares extrêmes, moyennant \$17,000,000, ou \$1,000,000 de moins que mon estimation de l'année dernière.

" Monsieur Fleming calcule qu'il faudra une dépense de \$13,000,000 pour la section des 1,000 milles, de Selkirk à la vallée de Jasper, le point de partage au-delà du pied des Montagnes-Rocheuses, y compris un léger équipement, qui seul sera nécessaire d'ici à quelques années; ce chiffre dépasse de \$3,000,000 l'estimation moyenne pour la seconde section de 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge, afin de faire face à toute éventualité. Une section de 100 milles est à l'heure actuelle donnée à l'entreprise; j'ai reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles, et je ne m'attends pas que celle-ci coûte plus cher que l'autre.

" M. BLAKE. Quelle est l'estimation de coût de l'équipement par mille?

" Sir CHARLES TUPPER. Un léger équipement suffira d'ici à plusieurs années.

" M. BLAKE. Sera-ce \$1,000 ou \$2,000 par mille?

" Sir CHARLES TUPPER. Quand le trafic nécessitera un équipement plus coûteux, il sera facile d'y pourvoir.

" M. BLAKE. Je désire seulement connaître votre estimation en piastres.

" Sir CHARLES TUPPER. Notre estimation est de \$13,000 par mille, et cependant nous serions justifiables de la porter à \$10,000 par mille, c'est-à-dire, que notre estimation dépasse de \$3,000,000 la moyenne du montant qui sera probablement nécessaire pour achever et équiper convenablement les 200 milles actuellement donnés à l'entreprise dans les prairies.

" De la vallée Jasper à Port-Moody, la distance est de 550 milles. La distance de Jasper à Kamloops dans la Colombie anglaise, où commence la section donnée à l'entreprise, est de 335 milles qui peuvent être construits, je crois, moyennant \$40,000 par mille. Plus prudent, monsieur Fleming a estimé la dépense à \$43,660 par mille. Cette section est plus difficile que celle des prairies, mais elle est facile comparée à la section que nous avons donnée à l'entreprise dans les gorges du Fraser. Cela fera \$15,500,000 pour la section de Jasper House à Kamloops. La section de Kamloops à Yale est de 125 milles, dont la construction, d'après M. Fleming, devra coûter \$80,000 par mille, ou \$10,000,000, somme nécessaire pour achever le chemin et l'équiper convenablement. Mais, selon moi, nous pouvons estimer le coût de cette entreprise à \$9,000,000 au lieu de \$10,000,000. Il calcule aussi que la section de Yale à Port-Moody, qui est de 90 milles, coûtera en moyenne \$38,888 par mille, ou \$3,500,000. Ces 550 milles coûteront \$29,000,000, auxquels, avec sa prudence ordinaire, M. Fleming ajoute \$1,000,000. Cela fait un total de \$60,000,000, y compris les \$17,000,000 de Fort William à la rivière Rouge, les \$13,000,000 de la rivière Rouge à Jasper Valley, et les \$30,000,000 de ce point à Burrard Inlet."

Telle est l'estimation définitive du ministre des Travaux publics, et il se rappelait sans doute de ces déclarations, lorsqu'il a rédigé le contrat actuel. Le coût du chemin, par la rive nord du lac Supérieur, était évalué à \$80,000,000. A ce moment on avait dépensé environ \$15,000,000. Et quelle somme le gouvernement se propose-t-il de donner au syndicat pour ce chemin évalué à \$80,000,000? J'estime les terres à \$3 l'arpent, faible évaluation si l'on considère que celle du ministre des Chemins de fer était de \$5. On nous dit qu'on peut construire 1,000 milles pour \$13,000,000, de sorte que nous accepterons ce montant. Le syndicat reçoit en espèces \$25,000,000; il reçoit pour le chemin de fer, construit ou à construire, \$28,000,000; la terre évaluée à \$3 l'arpent représente une valeur de \$75,000,000, soit une valeur totale de \$128,000,000. Les études des ingénieurs qui devraient être comptées, attendu que cela était prescrit par la loi Mackenzie, portent ce total à \$131,000,000. Tel est le montant du don que la compagnie reçoit en bonnes et solides valeurs.

Sir LEONARD TILLEY. Hear! hear!

Sir ALBERT SMITH. A quelle remarque en particulier l'honorable ministre a-t-il l'intention d'appliquer cette exclamation de Hear! Hear! S'il trouve que j'exagère la valeur

des terres, il a à blamer l'honorable ministre qui siège à ses côtés (sir John A. Macdonald), parce que lui-même les a évaluées plus haut.

M. BLAKE. Et l'honorable ministre des Finances les a évaluées lui-même au même chiffre.

Sir ALBERT SMITH. Je crois qu'il l'a fait.

M. ROCHESTER. L'honorable député pourrait-il nous dire quelle est l'opinion de son chef sur cette question.

Sir ALBERT SMITH. L'honorable monsieur peut le faire lui-même, si la chose lui convient. S'il considérait cette question plutôt sur ses mérites qu'avec des yeux de partisans, il la connaîtrait plus à fond.

Je déduirai \$13 000,000, que ces honorables messieurs nous représentent comme devant être le coût des premiers mille milles, et il nous reste \$118,000,000 pour les mille milles que le syndicat a à construire. C'est là ce qu'il faut payer pour un chemin de fer contournant le lac Supérieur et un autre de Jasper House à Kamloops. Et à quelle somme évaluent-ils le coût de ces deux sections? De Fort William au lac Nipissingue, \$1,000,000, et de Jasper House à Kamloops \$15,500,000; de sorte qu'ils consentent à payer \$118,000,000 pour un chemin qu'ils évaluent à \$35,500,000. Ces calculs seront trouvés exacts par tous les membres de cette Chambre qui tiennent à regarder cette affaire comme une transaction commerciale; c'est là du reste la seule manière de l'envisager. J'ai la conviction que si ces messieurs se débarrassaient des liens de parti et tenaient à considérer la question au point de vue commercial, ils ne mettraient pas mes chiffres en doute.

Combien le syndicat gagnera-t-il sur la section centrale? Je vais m'occuper de cette partie du chemin afin de montrer combien le gouvernement a traité injustement le pays et combien le syndicat réalisera s'il concentre toute son attention à sa construction, ce qu'il peut faire avec parfaite compétence. Le gouvernement ne possède aucune garantie pour la construction de cette section, il n'a aucune hypothèque sur les travaux; elle devient la propriété absolue du syndicat; tout ce que le gouvernement est en droit de faire se borne simplement à retenir 5,000,000 d'arpents de terres, soit un cinquième de la concession de terre de 10,500 arpents par mille. Il a accordé à la partie du chemin qu'il désigne sous le nom de section centrale, dont la longueur est de 900 milles, \$10,000 et 12,500 arpents de terres par mille. Qu'advient-il de cela? Quel sera le coût du travail qu'ils exécuteront pour eux-mêmes? \$9,000,000 en espèces; déduisons un cinquième des terres et il reste 10,000 arpents par mille, soit en tout 9,000,000 d'arpents, dont la vente à \$3 l'arpent rendrait \$27,000,000; en tout \$36,000,000 en espèces. Si nous faisons déduction d'un cinquième, d'après le contrat, et que nous acceptons l'évaluation du ministre des Chemins de fer, les 900 milles coûteront \$11,700,000, ce qui laisse entre les mains du syndicat un bénéfice net de \$24,300,000.

L'honorable ministre des Chemins de fer ou quelque autre membre de cette Chambre peut-il contredire ces chiffres, dans ce cas je serais très heureux que mes calculs soient rectifiés. J'évalue les terres à \$3 l'arpent, parce que c'est là l'estimation de l'honorable ministre lui-même.

Je me propose maintenant de me livrer à quelques critiques sur le contrat lui-même, qui renferme les clauses les plus extraordinaires. On nous dit que, dans les intérêts du pays, il est important que tous les chemins de fer soient construits et exploités par une compagnie. Pourquoi le gouvernement ne met-il pas ce principe en pratique? Il entreprend des travaux de chemin de fer qui dureront dix ans, et cela dans les sections les plus difficiles, et devient, ce qui jamais encore ne s'était vu dans le pays, entrepreneur de chemin de fer travaillant de concert avec une compagnie particulière. N'est-ce pas là prostituer les fonctions du gouvernement? Il s'est engagé, non-seulement à terminer les sections en voie de construction, mais encore il a conclu un

nouveau contrat avec cette compagnie pour une ligne d'une longueur de 90 milles, s'étendant de Yale à Port-Moody, et cela pour la somme de \$3,500,000. N'est-il pas alors un véritable entrepreneur? Je pense que la population du pays sera alarmée en voyant que le gouvernement, qui avoue avoir tort de construire des chemins de fer, accepte un contrat d'une compagnie particulière. N'est-ce pas là une nouvelle doctrine à introduire dans l'administration des affaires du pays? Je n'ai rien vu de semblable jusqu'ici.

L'honorable député de Niagara fait un tel bruit qu'il m'est presque impossible de me faire entendre de l'autre côté de la Chambre. Il est stipulé dans le contrat que la compagnie aura à payer au gouvernement le coût des 100 milles de chemin de fer, s'étendant à l'ouest de Winnipeg, ainsi que toutes les autres dépenses encourues par le gouvernement, et qu'elle aura le droit de prendre possession du chemin en payant au gouvernement les frais de construction. Ainsi donc, sans payer une seule piastre d'intérêt, le syndicat peut obtenir la ligne au prix coûtant, ainsi que 1,250,000 arpents de terres, valant \$3 l'arpent, soit \$3,750,000, et tout cela pour rien. La clause suivante du contrat pourvoit à ce que le gouvernement construise une ligne de Yale à Port-Moody qui devra revenir à la compagnie. C'est là une obligation extraordinaire qu'il s'impose à lui-même et à tout gouvernement qui pourra lui succéder.

L'honorable député de Niagara, qui fait entendre de continuelles interruptions, mériterait des épithètes que je n'aimerais pas à lui appliquer. Il est un partisan si enthousiaste et si aveugle de son chef que si ce dernier lui disait que la lune est faite de fromage blanc, il s'inclinerait devant cette affirmation.

J'aborde une autre clause du contrat relative aux parties du chemin qui doivent être construites par le gouvernement et ensuite cédées par lui à la compagnie. Pour les parties du chemin déjà construites et livrées à la compagnie, il n'existe pas de pénalité, mais seulement une simple convention, pour assurer leur exploitation par la compagnie dans le cours de l'intérim qui se produira avant l'entier achèvement du chemin. Voici la clause du contrat:

"Le chemin de fer construit aux termes des présentes sera la propriété de la compagnie; et en attendant l'achèvement des sections de l'Est et du Centre le gouvernement transférera à la compagnie la possession et le droit d'exploiter et de mettre en opération les diverses portions du chemin de fer du Pacifique Canadien d'jà construites ou à mesure qu'elles seront achevées. Et à l'achèvement des sections de l'Est et du Centre, le gouvernement cédera à la compagnie, avec un nombre convenable de bâtiments pour gares et le service hydraulique (mais sans équipement), ces portions du chemin du Pacifique Canadien construites ou qui doivent être construites par le gouvernement et qui seront alors achevées; et à l'achèvement du reste de la partie de chemin de fer qui doit être construite par le gouvernement, cette partie sera aussi cédée à la compagnie, et le chemin de fer du Pacifique Canadien deviendra et sera dès lors la propriété absolue de la compagnie. Et la compagnie devra ensuite et à toujours entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique Canadien."

Ce que j'ai à dire maintenant est ceci:—Lorsque la ligne sera terminée de la Baie du Tonnerre à Selkirk, la compagnie aura le droit de prendre possession du chemin et de l'exploiter si elle le désire. Elle dit qu'elle l'exploitera, mais en quand nous voyons que la garantie demandée pour l'exploitation n'est que de \$1,000,000, nous sommes obligés de constater qu'elle est insuffisante:

"Les entrepreneurs devront, immédiatement après l'organisation de la dite compagnie, déposer au crédit du gouvernement \$1,000,000 en espèces ou en valeurs approuvées, à titre de garantie de la construction du chemin de fer entrepris en vertu du présent contrat."

Je constate aussi que les obligations sur cinq millions d'arpents de terre, retenues par le gouvernement, s'appliquent entièrement à l'exploitation du chemin, après son achèvement:

"Le gouvernement devra retenir et garder en sa possession un cinquième des dites obligations comme garantie de l'entretien et de l'exploitation non interrompue du chemin par la compagnie, comme la chose a été convenue, pour une période de douze ans après l'achèvement de l'entreprise."

J'en appelle à l'honorable ministre de la Justice pour apprendre de lui si je ne donne pas là la saine et véritable interprétation du contrat. Lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer exposait sa politique à la Chambre, il s'attendait à l'objection qui a été soulevée aujourd'hui. Nous lisons dans le rapport officiel des débats parlementaires de la dernière session :

“ Mais l'honorable député de Durham-Ouest me dira peut-être : supposez que vous pouvez construire ce chemin de fer pour une somme moindre que vous ne puissiez vous n'aurez encore que surmonté le premier obstacle ; il vous faudra alors exploiter la ligne, et les frais dépasseront tellement les revenus, que vous serez obligé d'imposer des charges intolérables sur le peuple. Arrêtons-nous un moment à cette question.

Voici les renseignements que je viens de recevoir du surintendant de l'embranchement de Pembina :

Sur les 160 milles qui sont maintenant ouverts dans le Nord-Ouest, nous avons, depuis le premier mars jusqu'au 12 avril transporté 5,236 passagers, outre 1,248 wagons chargés renfermant 12,460 tonnes de fret. Les recettes brutes durant cette courte période ont été de \$36,387, et les frais d'exploitation \$15,000, laissant un profit net de \$21,387, et cela durant une période difficile et orageuse comme on n'en a vu depuis longtemps.

Au mois de juillet 1882, nous aurons environ 700 milles de ce chemin en opération ; nous aurons 85 milles de Selkirk à Emerson ou Saint-Vincent. Nous aurons 200 milles en opération à l'Ouest de la rivière Rouge, qui avec l'embranchement de 16 milles à Winnipeg, mettront environ 700 milles en opération, sans tenir compte de la section qui se trouve dans la Colombie-Britannique.

J'ai toute raison de croire que chaque mille de chemin, depuis le jour où il sera ouvert, fera fructifier amplement toute la dépense occasionnée par sa construction. Je crois avoir raison de dire qu'au fur à mesure que nous pousserons ce chemin vers les montagnes Rocheuses, il augmentera tellement le trafic de la rivière Rouge à la baie du Tonnerre, qui deviendra le grand entrepôt de ce pays, que cette entreprise ne sera pas un fardeau pour le peuple, mais rapportera même un intérêt raisonnable sur l'argent que nous aurons affecté à son exécution.

Telle est la nature de la propriété que nous abandonnons au syndicat. Quoi encore ? Les honorables députés de la droite ont-ils compris que l'embranchement de Pembina, qui est en pleine opération depuis quelque temps, doit être livré à la compagnie, dès que son contrat sera ratifié ? Nous avons un rapport établissant que dans le cours de l'année dernière, les profits du chemin, tous frais d'exploitation payés, se sont élevés à \$60,000. A-t-on considéré l'excellent rapport de cette ligne ? A-t-on compris que lorsque le pays se développera, lorsque la population augmentera et que les affaires seront en pleine activité, elle rapportera non pas \$60,000, mais \$100,000. Je ne crois pas que l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même contredise cette assertion.

Et cependant nous abandonnons sans aucune considération l'embranchement de Pembina à la compagnie qui, dans dix ans, peut en retirer un bénéfice de \$10,000,000. Cette proposition est bien claire. Il n'existe pas de pénalités contre la compagnie, dans le cas où elle refuserait d'exploiter les sections du chemin qui ne couvriraient pas les dépenses. Elle peut suspendre l'exploitation du chemin tout entier si bon lui semble et il n'y a pas d'autorité inhérente au contrat pour la contraindre à l'exploiter, — aucune autorité si ce n'est celle d'une cour de chancellerie, ce qui est insuffisant.

Tout ce que je puis dire au sujet de la clause accordant 25,000,000 d'acres de terres à la compagnie, c'est qu'elle est vraiment extraordinaire. Cette clause ne se trouvait pas dans le contrat Allan, ni dans celui de M. Mackenzie de 1874. Chaque clause de ce contrat défie l'analyse de l'esprit le plus fin et le plus habile. Dans chaque clause de ce contrat je découvre l'esprit de mon honorable ami le député d'Argenteuil (M. Abbott), — je ne le blâme pas en sa qualité d'avocat, car il travaillait pour ses clients. Les honorables messieurs qui forment le syndicat sont des hommes habiles et pénétrants ; ils ont mis l'honorable premier ministre à leur discrétion. Il savait qu'il ne pouvait se présenter devant le parlement sans présenter ses projets, après avoir déclaré à Hachelaga qu'il avait conclu le contrat, bien qu'en réalité il ne le fait aucunement. Les messieurs du syndicat ont parfaitement compris la situation, ils ont compris que, jusqu'à un certain point, le premier ministre se trouvait en leur pouvoir.

Sir A. J. SMITH

J'allais dire au sujet de l'octroi de 25,000,000 d'arpents de terres que tous les lacs et les cours d'eau de ce pays ne seraient pas compris dans l'arpentage. C'est un fait qui ne souffre pas de contestation. J'en appelle à l'honorable représentant d'Hamilton (M. Robertson) de consulter le contrat et de dire s'il n'est pas vrai que tous les lacs et rivières reviennent au syndicat. Comment cela se fait-il ? Qui a soulevé cette prétention ? Il n'en était pas question dans le contrat Allan ; il n'y avait rien de semblable dans la loi de 1874, pourquoi donc l'avoir introduit dans cet arrangement ? Cela prouve que les membres du syndicat étaient les maîtres de la situation. Je dis donc qu'il est injuste, lorsque nous permettons à cette compagnie de choisir les terres les meilleures, d'exclure de l'arpentage tous les lacs et cours d'eau. Nous voyons aussi que le gouvernement fait à ces gens-là abandon complet du terrain du chemin. Passons à la clause suivante :

“ La compagnie aura le droit, sujet à la sanction du Gouverneur en conseil, d'établir et de fixer le tracé de la ligne du chemin de fer qui fait l'objet du présent, comme elle jugera convenable, pourvu toutefois qu'elle conserve les points extrêmes suivants, savoir : De la station Gallander au point de raccordement de la section du lac Supérieur ; et de Selkirk au point de raccordement de la section de l'Ouest à Kamloops, en passant par la passe de la Tête-Jaune.”

Jetons un coup-d'œil sur les lois de 1872 et 1874, et nous verrons que nous n'avons pas de clauses semblables. La compagnie a le droit de dévier de cinq milles de son tracé primitif. Cette déviation devra, d'après la loi, recevoir la sanction du gouvernement, mais qu'advient-il : c'est que la compagnie pourra faire passer sa ligne par où bon lui semblera, sans s'occuper des points extrêmes :

“ La compagnie aura le droit de temps à autre de tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter des lignes d'embranchement d'aucun point ou points sur le parcours de la ligne-mère à aucun endroit ou endroits dans les limites du territoire, pourvu toutefois qu'avant de commencer aucun embranchement elle dépose d'abord une carte et plan de tel embranchement dans le département des chemins de fer ; et le gouvernement accordera à la compagnie les terres nécessaires à l'établissement de tels embranchements et aux gares, emplacements de gares, bâtiments, boutiques, cours et autres dépendances requises pour l'efficacité de la construction et de l'exploitation de ces embranchements en tant que ces terres appartiennent au gouvernement.”

Je demande à la Chambre si, avec toute la connaissance qu'elle possède de la question, elle a bien compris le sens de cette clause. Les honorables députés de la droite ne comprennent-ils pas que cette clause autorise la compagnie à tout jamais à construire des lignes d'embranchement, sans que le temps pour lequel ce privilège est accordé soit aucunement limité. J'appuie fortement sur ce point parce que je considère qu'il est de la plus haute importance. Je préférerais voir ce contrat rejeté et le gouvernement rester au pouvoir, que de voir le gouvernement défaire et le contrat sanctionné. Les honorables députés siégeant de ce côté-ci de la Chambre, ne tiennent pas autant que cela à passer à la droite. Mais cette clause signifie indubitablement que, pour une période de cent ans, cette compagnie a le droit de construire des embranchements de chemins de fer sur toute l'étendue de ce pays, qui est un tiers plus grand que la province dont je suis un des représentants ; elle possède le droit ; elle a le droit de construire ici à tout jamais des chemins de fer, sans aucune limite de temps. Je dis sincèrement à la Chambre que cette partie du contrat devrait être changée et modifiée. La compagnie me semble posséder ainsi un terrible pouvoir ; j'appelle sur ce point l'attention des membres de cette Chambre appartenant au barreau et je leur demande s'il n'est pas vrai que cette compagnie aura le droit, de temps à autre, de construire des lignes d'embranchement, sans avoir aucunement à demander de charte au parlement. La clause suivante se lit ainsi ;

“ Durant vingt années, à compter de cette date le parlement fédéral n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, à l'exception des lignes qui se dirigeront au sud-ouest, ou à l'ouest du sud-ouest, ni dans un rayon de quinze milles de la latitude 49. Et lors de l'établissement de toute province nouvelle dans les territoires du Nord-Ouest, il sera établi des

clauses pour la continuation de telle prohibition après tel établissement, jusqu'à l'expiration de la dite période."

L'honorable représentant de Lambton a traité cette question, mais sans l'avoir épuisée je crois. Le gouvernement demande à ce parlement de suspendre ses fonctions, durant vingt années, et de s'engager à ne pas autoriser dans le cours de cette période, la construction d'aucune ligne de chemin de fer approchant des frontières des Etats-Unis. N'est-ce pas là une triste perspective ? Le parlement a les mains liées pour vingt ans, de sorte que nous ne pouvons accorder de charte à aucune compagnie dont la ligne se prolongerait jusqu'à la frontière des Etats-Unis. L'honorable député de Niagara devrait réfléchir sérieusement sur ce point. Il doit comprendre que c'est accorder un pouvoir extraordinaire à une compagnie. C'est faire le trafic des pouvoirs législatifs avec la compagnie qui aura le droit, quand et chaque fois qu'elle le jugera à propos, de construire une ligne jusqu'aux frontières des Etats-Unis et aucun particulier, aucune compagnie, n'aura le droit d'obtenir une charte pour la construction d'une ligne semblable.

J'attire l'attention de la Chambre sur la section qui autorise la compagnie à prolonger cette ligne au moyen d'achats, d'acheter le chemin de fer du Canada central, le chemin de fer Occidental qui constitueront avec tous les autres embranchements de la ligne principale, le chemin de fer du Pacifique. Ces lignes ainsi achetées jouiront de tous les droits et privilèges accordés en vertu du contrat du chemin de fer du Pacifique.

Le syndicat sera exempt des droits de douane. C'est là une clause vraiment étrange que nous ne trouvons ni dans la loi de 1872, ni dans celle de 1874. Comment le gouvernement a-t-il pu prendre cette détermination puisque le contrat Allan ne contient aucune clause semblable ? Cela ne prouve-t-il pas qu'il y a dans les coulisses quelque esprit inventif autant qu'astucieux qui a fait ces propositions et qui possède une influence indue sur le gouvernement ?

Toutes les lignes d'embranchement que la compagnie pourra construire à l'avenir sont pour toujours exemptes de taxes, de même que la ligne principale. Telle est la véritable interprétation du contrat. J'attire l'attention sur la définition de ce qui constitue le chemin de fer du Pacifique canadien. Cette définition comprend tous les embranchements et stations ; tous deviennent partie du chemin de fer du Pacifique canadien et par conséquent ont droit à tous les privilèges du chemin de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD. Où trouvez-vous cela ?

Sir ALBERT SMITH. Dans la 15^e section qui s'énonce ainsi :

La compagnie pourra tracer, acquérir, équiper, entretenir et exploiter une ligne continue de chemin de fer, d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, lequel chemin de fer s'étendra depuis le terminus du chemin de fer Canadia Central, près le lac Nipissingue, connu sous le nom de Station Callander, jusqu'à Port Moody, dans la province de la Colombie anglaise, et aussi un embranchement depuis quelque point sur la ligne principale du chemin de fer jusqu'à Fort William sur la baie du Tonnerre ; et aussi l'embranchement actuel de chemin de fer depuis Selkirk dans la province du Manitoba jusqu'à Pembina dans la dite province ; et aussi d'autres embranchements qui seront ultérieurement établis par la compagnie de temps en temps, ainsi que prescrit par le dit contrat ; les dits embranchements devant être de la largeur susdite ; et la dite ligne principale de chemin de fer et les dits embranchements seront commencés et achevés tel que stipulé par le dit contrat ; et avec les autres embranchements qui seront par la suite construits par la dite compagnie, et tout prolongement de la dite ligne principale du chemin de fer qui sera par la suite fait ou acquis par la compagnie, constitueront la ligne de chemin de fer qui sera ci-après appelée *Le chemin de fer du Pacifique canadien*.

Je prétends que ces embranchements deviennent des parties du chemin de fer du Pacifique et par conséquent participent à tous ses privilèges. Si cette compagnie achète le Canada Central et le chemin de fer Occidental, ces deux lignes, une fois incorporées, deviendront partie du chemin de fer du Pacifique canadien et de la sorte cette compagnie aura le droit émanant du parlement de construire des embranchements dans l'Ontario et Québec, sans avoir nulle-

ment à s'adresser à cette Chambre. Peut-on considérer la chose comme légale ?

Ces prolongements, ces lignes achetées, feront partie du chemin de fer du Pacifique et la clause donne à la compagnie le droit de construire des lignes d'embranchement partant du chemin du Pacifique pour se diriger dans n'importe quelle partie du pays. Je n'ai aucun doute que telle était bien là l'intention des parties contractantes, sans cela pourquoi la clause aurait-elle été insérée. Elle semble s'appliquer parfaitement au cas suivant :

"18 En ce qui concerne le dit chemin de fer, la septième section de l'Acte *reloué des chemins de fer, 1879*, relative aux pouvoirs, et la huitième section, relative aux plans et arpentages, seront assujéties aux dispositions suivantes :

"a. La compagnie aura droit de prendre, employer et garder possession de la grève et du terrain au-dessous de la marque des hautes eaux, sur tous cours d'eau, lacs, rivières navigables, golfes ou mers, en tant qu'ils seront la propriété de la Couronne et que celle-ci n'en aura pas besoin, sur telle étendue dont aura besoin la compagnie pour son chemin de fer et autres constructions et qui sera indiquée par une carte ou un plan déposé au bureau du ministre des Chemins de fer. Mais les dispositions de ce paragraphe ne s'appliqueront à aucune grève ni à aucun terrain à l'est du lac Nipissingue, excepté avec l'approbation du Gouverneur en conseil."

Je demanderais à l'honorable premier ministre, qui est un avocat distingué, s'il n'est pas apparent que c'est l'intention des parties contractantes d'avoir le pouvoir d'obtenir des terres dans n'importe quelle partie de Québec et d'Ontario, sans avoir à s'adresser à ce parlement, lorsqu'elles jugeront à propos d'acheter le Canada Central, ou le chemin de fer Occidental.

La clause dit que la compagnie ne peut profiter de cet avantage, à l'est du lac Nipissingue, sans l'autorisation du gouvernement. Son sens véritable est que les franchises, droits de prolongements et privilèges s'appliqueront à toute la ligne, car on sait que le gouvernement ne construit pas de chemins de fer à l'est du lac Nipissingue.

Le ministre des Chemins de fer, dans le discours long et élaboré qu'il a prononcé à l'ouverture de la discussion nous a dit que le type mentionné dans le contrat Allan était celui de l' "Union Pacific" tel que primitivement construit. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) lui a cité le contrat et l'on a constaté que l'honorable ministre était dans l'erreur. Le contrat Allan a été conclu en 1873 et les travaux de construction de l' "Union Pacific" ont commencé en 1869 ; entre ces deux dates le chemin a été considérablement amélioré.

Mon honorable ami, le représentant de Victoria Nord (M. Cameron), qui est un avocat aussi capable que distingué, a dit, — et il semblait parler au nom du gouvernement car il a été vivement applaudi par la droite de la Chambre, — que la clause désignait le type de l' "Union Pacific," tel qu'il était en octobre 1874. Nous avons de plus une lettre du syndicat, mais je dirai à ce sujet que si mon honorable ami de Victoria (M. Cameron) est dans le vrai, le plus tôt nous la renverrons à ces auteurs sera le mieux, car comme je puis le prouver elle s'applique au type de 1873, ce qui n'assure pas au pays un chemin aussi bon que celui qui était mentionné dans le contrat Allan. La lettre dit :

"Quant aux objections qui ont été soulevées au sujet de la qualité du type du chemin, contenu dans la troisième clause du contrat du chemin de fer du Pacifique, nous devons faire remarquer que, lorsque le contrat a été rédigé, on considérait qu'il n'existait pas de différence de quelque importance dans le type du chemin de l' "Union Pacific," entre l'époque de sa construction primitive et celle où le contrat Allan a été conclu. Nous sommes toutefois disposés à nous engager, au nom du syndicat, à construire le chemin d'après le type de l' "Union Pacific" en février 1873.

On nous dit maintenant, sous l'autorité du gouvernement, qu'il s'agit du type de 1873 qui est aussi bon que celui dont il était fait mention dans le contrat Allan. Cette lettre montre combien il était dur d'obtenir quelque chose de ces messieurs du syndicat. Ils envoient aujourd'hui cette lettre pour supprimer la difficulté, mais ils ne sont pas sortis d'embaras ; cette lettre ne répond pas du tout à l'objection qui avait été soulevée. La lettre continue en ces termes :

“ Les obligations de la compagnie seront virtuellement les mêmes si cette date était substituée, dans la clause en question, aux mots “ le même type qu'à l'époque de sa construction primitive. Nous n'avons aucune objection à construire ainsi le chemin, car il est évident que notre propre intérêt nous engage à établir la voie solidement, à employer des rails d'acier et un équipement de premier ordre, et le motif pour lequel nous avons demandé qu'un type soit désigné n'était nullement d'obtenir le droit de construire un chemin de fer inférieur, mais seulement de nous mettre à l'abri de toute critique arbitraire.”

Considérons maintenant quel était le type mentionné dans le contrat de sir Hugh Allan :

“ Que le chemin de fer soit construit et équipé conformément aux spécifications qui pourront être convenues dans la suite, entre le gouvernement et la compagnie, et que son matériel et la manière d'après laquelle doivent être construits les différents travaux qui en font partie, et le mode d'exploitation du chemin de fer ou d'aucune de ses parties, ainsi que la capacité des locomotives et autre matériel roulant devant servir à l'exploitation soient tels qu'ils pourront être convenus dans la suite entre le gouvernement et la compagnie ”

Les honorables membres de cette Chambre sont à même de constater combien ce contrat protège les intérêts publics. Mais dans le contrat actuel, il n'est nullement question de locomotives, de matériel roulant, de péage, questions qui, ainsi que je vais le démontrer sont de la plus haute importance. La clause du contrat Allan s'énonce ainsi :

“ Pourvu toujours que si la compagnie et le gouvernement ne pouvaient s'accorder sur les détails des sujets contenus dans la clause mentionnée, la contestation soit soumise, lorsqu'il sera nécessaire, au jugement de trois ingénieurs compétents, l'un d'eux choisi par le gouvernement, le second par la compagnie, et un troisième par les deux ingénieurs ; alors les dépenses de cet arbitrage seront payées par la compagnie. Et afin d'établir un type approximatif d'après lequel ces contestations puissent être réglées, celui du chemin de fer de l'“ Union Pacifique ” des Etats-Unis est choisi et fixé par la présente clause, mais d'une manière générale seulement et non en ce qui concerne les détails d'importance secondaire relatifs à la construction ou à l'exploitation qui pourraient soulever des objections ni en ce qui concerne les rampes qui devront être aussi favorables que la nature du pays peut le permettre, sans dépenses excessives.”

On nous dit maintenant que le propre intérêt du syndicat l'engage à construire un chemin de premier ordre, mais le même principe s'appliquait au contrat conclu avec sir Hugh Allan, et pourquoi ces conditions ont-elles été imposées dans un cas et non dans l'autre ? Le ministre des Chemins de fer dit que les deux contrats sont identiques, mais on examinant celui conclu avec sir Hugh Allan on voit qu'il n'en est pas ainsi. Le type spécifié dans le contrat actuel n'est pas le même. Les expressions contenues dans l'arrangement conclu avec sir Hugh Allan sont celles-ci : “ d'une manière générale seulement et non en ce qui concerne les détails d'importance secondaire relatifs à l'exploitation, ni en ce qui concerne les rampes qui devront être aussi favorables que la nature du pays peut le permettre.” Pourquoi ces messieurs n'assimulent-ils pas le contrat actuel avec celui de sir Hugh Allan que le gouvernement croyait être différent de ce qu'il est, puisque nous avons entendu dire au ministre des Chemins de fer que le type du chemin de la compagnie devait être celui spécifié dans le contrat Allan ?

Une autre question, est celle qui a trait aux dix pour cent. Elle intéresse tout le pays et le Nord-Ouest en particulier. Le contrat pourvoit à ce que le Gouverneur en conseil n'intervienne pas dans la fixation des taxes ou tarif, jusqu'à ce que la compagnie réalise un bénéfice des dix pour cent sur les dépenses de la construction du chemin. A quoi cette clause s'applique-t-elle ? Au capital déboursé ou au montant que le syndicat a reçu du gouvernement pour les parties construites du chemin ? Il est également statué que la limite de réduction des prix de transport fixée par le parlement du Canada, et à laquelle il est pourvu dans l'acte de 1879, relatif aux taxes est prolongée, de sorte que les réductions n'auront pas lieu tant que le capital employé à la construction d'un chemin de fer rapportera moins de dix pour cent par année. J'en appelle aux honorables membres de cette Chambre, pour savoir s'il ne s'agit pas de dix pour cent sur le coût réel du chemin.

Sir A. J. SMITH

Le gouvernement a calculé que ce chemin coûterait \$80,000,000 ou plus. Cette clause autorise donc la compagnie à retirer dix pour cent de bénéfices sur la somme totale dépensée pour la construction de ce chemin, même lorsqu'elle n'y consacrerait pas une piastre, chose qu'elle ne fera pas. Elle a donc ainsi \$57,000,000 en espèces, à part des terres. Sur ce montant dépensé par le gouvernement, elle recouvrera dix pour cent. Avant que le gouvernement puisse intervenir ou fixer le tarif, la compagnie doit recevoir dix pour cent d'intérêt sur \$80,000,000, soit 8,000,000 par année.

On demeure surpris en voyant le gouvernement abandonner au syndicat un chemin pour lequel il aura dépensé \$80,000,000 ou plus, et sur lequel la compagnie devra réaliser un bénéfice de dix pour cent, quoique n'ayant pas dépensé une piastre. Nous ne sommes pas dans le domaine de la fiction, mais dans celui de la réalité. Le syndicat comprend parfaitement ces avantages et le gouvernement est demeuré muet sur ce point.

Il m'est impossible de parler plus longtemps, mais en terminant mon discours je dois dire que j'espère que les honorables députés siégeant à la droite adopteront des vues plus larges et mettront de côté toute considération de parti pour faire une étude sérieuse de la question.

Il me semble que le gouvernement tient ses partisans sous une verge de fer. Je n'attache pas un sens offensant à cette phrase. Mon honorable ami du comté d'Ottawa (M. Wright), qui a pris la parole en dernier lieu, semble avoir l'esprit considérablement troublé par ce projet et je suppose que d'autres députés appartenant à la droite de la Chambre, n'ont pas l'esprit tranquille à ce sujet. S'ils voulaient étudier la question d'une manière impartiale et considérer le contrat sur ses mérites, je n'hésiterais pas à dire que si le gouvernement consentait à abandonner le contrat, mes honorables amis ne s'opposeraient en aucune façon à ce qu'il conserve le pouvoir.

M. BLAKE et quelques députés. Hear! Hear!

Sir ALBERT J. SMITH. Je serais heureux que le gouvernement demeure au pouvoir si l'on pouvait obtenir par là que le contrat soit rejeté. Nous devrions conclure un arrangement par lequel le gouvernement resterait au pouvoir s'il voulait préserver le pays des calamités dont il se trouve menacé par le contrat. Je supplie les honorables députés de la droite de considérer ce contrat comme une transaction commerciale et de le juger sans aucun esprit de parti.

M. CASGRAIN. M. le président, la question qui est maintenant devant la Chambre est une question trop importante pour que je laisse passer ce vote sous silence, sans apporter ma part des arguments que je dois donner à cause du comté que je représente. Lorsque le gouvernement a présenté cette mesure devant la Chambre, il l'a amenée d'une manière tellement hâtive que nous avons craint, du moins pour ma part, j'ai craint que ce projet ne fût passé avant qu'on eût eu le temps de le faire connaître à nos commettants. C'est pourquoi j'ai pris l'occasion la plus favorable qui s'est présentée pour demander au gouvernement de nous fournir de suite des copies de ce contrat, afin de pouvoir les faire parvenir autant que possible à nos comtés, et surtout au comté que je représente ; et je me fais gloire d'avoir pu distribuer des copies de ce contrat dans mon comté, de manière à ce qu'il fût connu ; je désirais attirer spécialement l'attention de tous ceux qui prennent une part active aux affaires publiques dans mon comté, et j'ai eu devoir envoyer une circulaire à chacun d'eux, afin de les mettre en état de comprendre toutes les objections que nous avons de ce contrat. Je crois avoir rempli mon devoir de député en les mettant à même de connaître ce que je considère des énormités, que l'on trouve dans ce contrat. Je ne suis pas ici, ce soir, pour répéter les arguments qui ont été donnés de ce côté-ci de la Chambre contre les dispositions de ce contrat. Certainement que j'ai le droit de

me féliciter d'appartenir à un côté de la Chambre où on a pu fournir d'une manière aussi détaillée, d'une manière aussi plausible, d'une manière aussi péremptoire, des raisons qui suffiraient, si ce n'était de l'esprit de parti très prononcé des honorables députés de la droite, à faire rejeter ce contrat sans hésitation. La proposition qui a été faite par l'honorable député qui vient de s'asseoir (sir Albert J. Smith) est une proposition sérieuse; elle n'est pas faite en l'air. Nous considérons que les intérêts du pays sont tellement en jeu dans ce moment, que si l'existence du ministère actuel en dépend, nous sommes prêts à renoncer à toute prétention quelconque, pourvu que nous ayons les amendements nécessaires à ce contrat. En effet, quand nous sommes arrivés ici, je parle pour moi, et je crois qu'on peut être entendu et être cru lorsqu'on affirme une chose comme député à son siège, j'étais, pour ma part, persuadé que le contrat qui serait soumis à la considération de la Chambre serait un contrat acceptable par le peuple. Voilà ce que j'ai cru, mais j'ai été trompé, comme un grand nombre d'autres, par les paroles qui sont tombées de la bouche du premier ministre. J'ai été trompé, comme l'honorable député qui a répondu à l'adresse a été lui-même trompé, car il nous a dit que ce contrat était un contrat favorable. Nous l'avons cru, je l'ai cru, et le peuple l'a cru; le peuple, dans mon comté, l'a cru. Le second de l'adresse l'a cru comme moi, et que nous a-t-il dit? Je crois que les paroles que le second de l'adresse a dites peuvent être considérées comme émanant de la bouche du ministère; il a été ce qu'on appelle en anglais le *mouthpiece* du ministère. Il est venu nous dire en pleine Chambre ici, était-ce une naïveté? Mais je ne puis dire que c'est une naïveté lorsqu'on a un discours écrit et réfléchi. Il a dit:

"Des arrangements qui assurent la construction du chemin suivant les stipulations du traité ont été faits. Tout le chemin, de l'est à l'ouest, sera construit, équipé et administré, par une compagnie privée, et sans qu'il en coûte un seul denier à la Puissance du Canada."

Eh bien! M. le président, voilà l'assertion faite en pleine Chambre. Est-ce pour tromper le peuple? Est-ce pour nous tromper? Je dis que nous avons été trompés; et je dis qu'un ministère quelconque n'a pas droit, pour l'honneur du pays, de nous tromper; l'honneur du pays est la propriété de ce côté-ci de la Chambre aussi bien que celle de l'autre côté. Le nom, la réputation du ministère est notre propriété, comme celle de l'autre côté de cette Chambre.

J'ai entendu l'honorable député de Portneuf (M. Vallée), que je ne vois pas maintenant à son siège, dire que nous étions faits pour rester sur les banquettes de l'opposition. Il ne pouvait me faire, quant à moi, un compliment plus flatteur que celui-là. Je dis que la position des membres de l'opposition est la position la plus enviable qu'on puisse désirer, et pour ma part, je ne désire pas l'abandonner.

Je n'ai pas le désir d'entretenir la Chambre bien longtemps; néanmoins, j'ai deux ou trois points à soumettre. En considérant le contrat qui est maintenant soumis à cette Chambre, je me suis demandé, et je me demande encore quelle est la position que je dois prendre personnellement; quel est mon devoir dans le moment actuel? Voici le contrat qui nous est soumis, quelle est l'alternative que nous avons? Le fait est qu'il n'y a pas d'alternative. Je voudrais en voir une. Je voudrais être en position de dire que je suis prêt à adopter un contrat quelconque, de manière à pouvoir mettre cette entreprise entre les mains d'un syndicat. Mais les circonstances sont complètement changées, nous ne sommes pas dans la position où nous étions il y a cinq ans. La position où nous sommes aujourd'hui, c'est que nous avons construit, au dire des ministres, presque la moitié du chemin; c'est-à-dire que nous avons dépensé \$35,000,000, et il faut la différence à \$78,000,000 pour le terminer; et pour le terminer où? Pour le terminer à l'endroit le plus favorable;

l'endroit qui deviendra l'endroit payant. Je dis que les circonstances sont complètement changées, c'est pourquoi je ne vois pas aujourd'hui l'opportunité de changer le plan que le gouvernement avait l'année dernière de continuer à construire ce chemin. L'honorable ministre des travaux publics dit que ce contrat a été fait pour empêcher la ruine du pays. Donc le système politique qu'il avait adopté l'année dernière nous conduisait incontestablement à la ruine. D'un autre côté, qu'avons-nous par le présent contrat. Nous sommes entre Charybde et Scylla. Tomberons-nous entre les mains du syndicat ou resterons-nous dans la ruine où l'honorable ministre nous a conduits? Voilà la position dans laquelle nous nous trouvons. Eh! bien, c'est aujourd'hui le moment de se décider. Je voudrais faire tous mes efforts possibles pour tâcher de me rendre moi-même à accepter un contrat quelconque qui fût acceptable; et je le dis en toute vérité, je ne veux pas cacher du tout ma pensée, je suis arrivé ici disposé à aider le gouvernement dans un projet acceptable. Mais il n'y a pas moyen d'accepter celui que nous avons sur les bras maintenant.

A présent, l'honorable député de Rouville a voulu prétendre me lancer la flèche du Parthe, disant que je m'étais prononcé l'année dernière contre le chemin du Sault-Sainte-Marie. J'ai assez à répondre des fautes dont je suis coupable, sans qu'on en crée exprès pour moi. En citant mes paroles, il aurait dû me citer en entier afin d'avoir le sens exact de ce que j'ai voulu dire. Talleyrand a dit un jour: "Donnez-moi deux mots de l'écriture d'un homme, et j'en ai assez pour le faire pendre." Je ne crois pas que mon honorable ami soit l'habile homme qu'était Talleyrand. Voici les propres paroles dont je me suis servi en langue anglaise:

"I believe the Pacific Railway will yet be built, but that we can build it on the plan proposed I do not think. Why have we not been furnished with the facts as to the American Pacific Railway, and its cost per mile for working? They would afford us a fair criterion for a judgment on this subject. I see the Government do not intend to go beyond Thunder Bay to the east. Then I call Thunder Bay a *cul-de-sac*. The navigation at that place is stopped for a part of the year. Trade will not go that way in winter, but take its natural course south. The border country is flat and the natural channel for trade is in the direction of the United States. You cannot prevent it going in that direction. You may bring trade to Thunder Bay in summer and draw it to the Georgian Bay, by loading and unloading vessels; but in winter as well as in summer you will have to take the shortest cut and go by the American railways to Sault Ste. Marie. Your railway to that point will be tapped all along the route, the through freight being next to nothing. The project of a railway from Thunder Bay, north-west of Lake Superior, is as wild as that of a road from Winnipeg to Hudson's Bay. The hon. the Minister of Public Works said, that public opinion was with the Government in this matter. I appeal to the Conservatives of Quebec if the strongest pressure has not been brought to bear on them to induce them to support the Government at this conjuncture? If they could shirk the vote, if the Government were not depending upon them, they would do so."

De ces quelques paroles qui sont venues incidemment parce que je combattais la partie du chemin qu'on faisait construire au nord du lac Supérieur, mon honorable ami a voulu conclure que j'étais opposé à la ligne du Sault Sainte-Marie. Il s'est trompé du tout au tout. Je tiens encore à ce que la ligne du Sault Sainte-Marie, et je dis que ce chemin là se fera. Je puis dire à l'honorable député du comté de Portneuf (M. Vallée) que s'il veut examiner les cartes et les plans récents des chemins de fer des Etats-Unis, il verra qu'avec trente milles de chemins de fer additionnels, nous joignons le Sault Sainte-Marie à l'est. En voulant n'avoir une communication que dans dix ans, on semble calculer que cet espace de temps est très-court, cependant, dix ans sont très-long dans la vie d'un homme. Dans dix ans d'ici, il est bien probable qu'un grand nombre de têtes qui sont maintenant autour de moi auront été fauchées par la mort; de sorte que les circonstances, dans dix ans d'ici, ne seront pas du tout les mêmes; d'ailleurs, comme dit le vieux proverbe, d'ici à dix ans, il va couler bien de l'eau dans la rivière.

Si les membres du syndicat ont l'intention réelle et sérieuse de construire le chemin au nord du lac Supérieur, ils ont

montré par le contrat qu'ils ont fait, et c'a apparaît, à la face même du contrat qu'ils n'ont pas l'intention de le faire. Et je me demande aujourd'hui pourquoi il y a trois contrats distincts dans ce contrat. Il y a premièrement le contrat du gouvernement qui s'engage à faire la partie la plus difficile du chemin. Il y a ensuite les deux autres contrats de la même ligne construite en deux étapes différentes, et pourquoi? La raison en est bien simple, c'est que si l'on n'exécute qu'une partie du contrat, les dommages résultant de l'inexécution de l'autre partie seront amoindris d'autant; de sorte que le syndicat se débarrassera de cette partie et qu'il n'aura comparativement qu'une minime somme d'argent à payer comme indemnité. Maintenant on a beaucoup parlé du monopole du syndicat et je ne le répéterai que pour réfuter ce qui a été dit par rapport à l'influence du Grand-Tronc dans nos districts, peut-être que les membres qui représentent le district de Montréal ou la province d'Ontario ne connaissent pas toute l'étendue de l'influence du Grand-Tronc dans nos régions. S'ils avaient eu contre eux l'influence que nous avons subie, je suis convaincu que pas un seul d'entre eux ne voudrait aujourd'hui donner à une compagnie quelconque la moitié ou un quart de l'influence que le Grand-Tronc a exercée dans nos affaires. D'un autre côté, qu'est-ce que l'influence du Grand-Tronc comparée à l'influence de cette immense corporation, influence qui est telle que j'ai entendu le premier ministre dire à l'ouverture de cette session, qu'il hâterait la discussion, qu'il voulait avoir un vote avant Noël, parce que M. Stephens, l'un des membres du syndicat, était en Irlande, dans l'intention d'amener des immigrants. Je vois déjà la pression énorme exercée par cette compagnie puissante, qui est encore en embryon, mais qui est néanmoins déjà forte comme un Atlas, et qui porte sur ses épaules le ministère actuel. Il n'y a pas à se le cacher, la pression de ce syndicat est énorme déjà; elle est telle que le gouvernement n'a pas pu lui arracher une petite condition afin de servir ses amis et les recommander dans un moment de détresse.

A présent, comme ce contrat doit être probablement adopté, d'après ce que je puis voir, je me dois à moi-même de faire une recommandation au gouvernement. Je vois dans la mise à exécution de ce contrat une difficulté énorme. Je vais la signaler, non pas tant pour en faire une objection au ministère, mais qu'afin qu'on puisse obvier à une difficulté qu'il va se rencontrer. Probablement que d'ici à trois ans, comme l'honorable ministre des chemins de fer l'a dit, la partie du chemin de fer dans les prairies sera faite. Nous serons obligés, par conséquent, de faire à la compagnie une concession de onze millions et un quart d'acres de terre. Pour arpenter ces terres et les donner en sections alternatives, il faut nécessairement en arpenter vingt-deux millions et demi. Maintenant, si l'on fait une allouance pour les terres qui sont mauvaises, et qui doivent être d'au moins de la moitié, et le raisonnement que je fais est un raisonnement sérieux, sur lequel je désire attirer l'attention, comme homme d'État, nous avons, par conséquent, quatre fois cinq millions et un quart, c'est-à-dire quarante cinq millions d'acres de terre à faire arpenter pendant trois ans. Comment arriverez-vous à en dévalquer par arpentage, en si peu de temps, tout ce qu'il y a de rivières, de marécages, de terres sablonneuses, et de terres inutiles? J'ai pris la peine de prendre des informations du député-ministre de l'Intérieur sur ce point, et j'ai constaté que tous les arpentages qui ont pu être faits depuis que nous sommes en possession de ces terres, sont de 12,221,174 acres qui ont coûté \$560,576, ce qui fait quatre cents et demi par arpent; par conséquent, en faisant les calculs, nous arrivons à \$2,025,000 qu'il faudra déboursier d'ici à trois ans sur le chemin de fer, seulement pour l'arpentage des terres que nous sommes obligés de livrer à la compagnie au fur et à mesure que le chemin sera construit, sous peine de lui payer une indemnité. Et quelle est l'indemnité que cette compagnie

M. CASGRAIN

peut demander? Ces messieurs ne sont pas là pour faire l'affaire du pays? Ils sont là pour faire leur propre affaire; ces terres-là sont vendues d'avance; je puis presque affirmer aujourd'hui que lorsque ce contrat sera sanctionné par le Sénat, on trouvera dix millions sur le marché de New-York, comme *bonus* à toute compagnie qui voudra le prendre, je fais cette affirmation que ce contrat vaudra dans la poche du syndicat, le lendemain de sa sanction, dix millions de piastres sur les marchés de New-York.

Je désire maintenant attirer l'attention de la Chambre sur un autre point: J'ai écouté attentivement ce qui a été dit de l'autre côté de la Chambre et de ce côté-ci, et je suis à me demander, à l'heure qu'il est, quel est le prix que nous payons pour ce contrat, et quel est le prix que nous paierons dans dix ans d'ici pour ce contrat. Il n'y a pas un seul membre de l'autre côté de la Chambre, excepté le député de Portneuf (M. Vallée), qui nous a donné le montant du contrat. Nous marchons dans les ténèbres. Si j'avais la lanterne de Diogène, pour scruter la conscience des messieurs de l'autre côté de la Chambre, je pourrais peut-être trouver la valeur de ce contrat, mais je ne l'ai pas. Le gouvernement tient caché les origines de ce contrat, et les œuvres des ténèbres ne sont point des œuvres que l'on doit approuver. Eh bien! en tirant notre bilan dans dix ans d'ici, quel sera le montant du contrat? Mon honorable ami du comté de Portneuf (M. Vallée), nous a donné un chiffre, et je crains qu'il l'a donné en toute sincérité, il a donné \$148,000,000 en estimant les terres à \$3.00 l'acre, prix donné par ses amis de l'autre côté de la Chambre. Eh! bien, \$148,000,000, c'est le coût dans le moment présent. Mais dans dix ans quel sera ce montant? Quand vous aurez ajouté le coût des deux extrémités du chemin, le coût des commissions, quand vous aurez ajouté nécessairement des contingents, et l'intérêt calculé simplement à cinq pour cent, vous arriverez déjà à un chiffre qui va excéder \$175,000,000. Eh! bien, je dis que nous marchons dans les ténèbres, et l'autre côté de la Chambre marche dans les ténèbres quant au prix qu'il accorde. Ce prix n'est pas encore déterminé. J'ai essayé de le découvrir, mais il n'y a qu'un moyen de trouver le montant de ce contrat: ce sont les membres du syndicat eux-mêmes qui ont fait des calculs et peuvent nous dire quel est ce prix.

Maintenant, un mot encore, et je suis. J'ai remarqué, dans ce contrat, que le gouvernement s'est pour ainsi dire presque dessaisi d'une manière pratique du droit de régler le tarif sur ce chemin.

Quand je parle de cette question, je prétends qu'elle n'a pas été exagérée de ce côté-ci de la Chambre; au contraire, plus le temps marchera, plus la population s'étendra, plus la gravité de la clause actuelle de cet énorme privilège, se fera sentir; et nous créerons des mécontentements énormes. Le député de Chicoutimi (M. Cimon), nous a avoué candidement qu'il fallait avoir absolument un chemin, et que pour l'avoir de suite, il serait prêt à payer encore plus s'il le fallait; et que s'il était nécessaire par la suite de racheter ce privilège énorme de la compagnie, nous le rachèterions. Ce n'est pas là l'argument d'un homme sensé, M. le président, de vouloir nous faire racheter ce qui nous appartient déjà.

Maintenant, mon honorable ami du comté de Beauharnois (M. Bergeron), a voulu nous faire une espèce d'éloge funèbre de feu sir George Etienne Cartier; c'est un demi-dieu pour lui. Ce qui me fait faire allusion à ce sujet, c'est qu'il a voulu rappeler le fameux mot de sir George qui a été prononcé il y a à peu près neuf ans. Sir George avait dit ce que le député de Beauharnois a voulu répéter de sa part: *All aboard for the West!* C'est ce qui montré jusqu'à quel point on peut faire avaler des coulévres à ceux qui sont disposés à en avaler. Voilà neuf ans que cela a été dit, et sommes-nous rendus dans l'ouest? Non, nous sommes encore ici. J'ai dit l'année dernière que le chemin ne se ferait pas sur le plan proposé par le gouver-

nement, et je ne me suis point trompé. Le gouvernement a changé son plan ; il construit maintenant le chemin d'après un plan secret, caché, fait entre quatre yeux, que nous ne connaissons pas, et pour lequel ces messieurs de l'autre côté de la Chambre vont voter d'une manière qui va lui faire plaisir.

J'ai dit, secondement, que nous devons avoir des données exactes et certaines, si nous voulons construire ce chemin-là ; j'ai dit de plus que ces données devaient être basées sur celles que nous fournissent les chemins de fer américains. J'ai presque été prophète. Ces messieurs devraient m'être reconnaissants de leur avoir trouvé un plan dont ils se sont servis.

M. le président, je ne veux pas abuser du temps de la Chambre, et j'en appelle maintenant au sens de la Chambre. Je ne crois pas que je sois capable de changer l'opinion d'aucun de ces messieurs de l'autre côté ; néanmoins, il est facile de voir qu'il y a un malaise général parmi eux. Si j'avais une demande à faire, je la ferais au premier ministre ; il a un nombre considérable de fidèles et dévoués serviteurs, et je regrette beaucoup qu'il n'ait pas été en Chambre lorsque mon ami de Brant (M. Patterson) lui a fait un compliment que je crois mérité, et qu'il a fait un appel sérieux, un appel patriotique, un appel chaleureux à son patriotisme et au patriotisme de ceux qui le suivent. Le contrat qui nous est soumis aujourd'hui contient en lui-même des dispositions tellement graves, d'un intérêt tellement élevé pour le pays, que s'il veut lui donner un peu de considération ultérieure ; s'il n'est pas enserré trop fort dans les serres de ce syndicat ; s'il peut se débarrasser un moment des étrointes dans lesquelles il se trouve, nous serons les hommes les plus heureux du monde de pouvoir l'aider à en sortir, et de l'aider à faire avec un autre syndicat, un marché préférable à celui qui nous est soumis aujourd'hui.

M. BLAKE. Si je ne devais pas avoir plus tard l'occasion d'adresser la parole à cette Chambre, je désirerais répondre à quelques-uns des arguments des messieurs de la droite, dès aujourd'hui. Mais à présent je ne dirai qu'un mot ou deux en réponse à certaines affirmations qui méritent une réponse avant que la discussion aille plus loin. Et d'abord parlons de ce qu'a dit l'honorable député de Lincoln (M. Rykert). Il a prétendu que la cour de Chancellerie pouvait, à la requête, du gouvernement, forcer la compagnie à exécuter le contrat, et il en a appelé à mes connaissances et à mon expérience des pouvoirs de cette cour. J'ai été obligé de lui répondre que, d'autant que je le savais, la loi s'opposait à une telle intervention. Le ministre de l'Intérieur (sir John A. Macdonald) a été en désaccord avec moi sur, ce point, et il a paru croire que tandis qu'une autorisation facultative n'impliquait pas l'obligation de construire le chemin de fer, cependant, s'il y avait un contrat pour sa construction, la cour de Chancellerie pouvait en contraindre l'exécution.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que lorsqu'un acte autorisant la construction d'un chemin de fer n'était que facultatif, il ne pouvait être mis en vigueur, mais qu'il pouvait l'être, s'il était obligatoire.

M. BLAKE. Alors l'honorable monsieur a cherché à cacher avec son astuce ordinaire l'erreur commise par le député de Lincoln en se prévalant d'une déclaration n'ayant aucun rapport avec ce point. Mais le député de Lincoln a dit que le contrat pouvait être mis en vigueur par la cour de chancellerie, et en a appelé à moi qu'il regardait comme une autorité quant à la pratique, la procédure et la juridiction de la Cour à l'appui de la position qu'il prenait ; et le ministre de l'Intérieur affirme que tout ce qu'il a dit était que si l'acte était obligatoire, il pouvait être mis en force par les cours de justice. Nous savons tous que des contrats légaux peuvent être mis en force par une cour ou l'autre. Je répondrai au député de Lincoln en lui citant une de nos autorités qui est, je le crois, reconnue aujourd'hui encore, comme

faisant loi, et qui exprime les vœux de cette cour à ce sujet. L'opinion est celle du vice-chancelier sir W. Page Wood, concernant un contrat de chemin de fer :

" Je suppose que la convention faite, celle qui forme le sujet du présent procès, est une convention clairement et distinctement valide selon le Statut des Fraudes, et qu'elle comprend chaque clause requise, exprimée aussi clairement que si le contrat avait été complété ; je suppose de plus qu'elle forme un contrat dans la formule ordinaire, à l'effet d'exécuter certains travaux qui doivent être payés en argent au lieu d'actions. Supposant que tel est l'état des choses, je ne puis concevoir qu'il y ait dans la présente cause quelque chose, si ce n'est l'allégué, dont je vais parler à l'instant, de la déception pratiquée au dépens des plaignants, pour la distinguer de celle de Ranger vs. " The Great Western Railway Company," dans laquelle lord Cottenham a remarqué, que le contrat était évidemment de telle nature qu'il n'était pas du ressort de la cour de lancer une ordonnance spéciale pour sa mise à exécution ; et je ne crois pas que l'on puisse trouver dans les auteurs de cas s'appliquant à l'espèce qui nous occupe en ce moment, dans lequel on ait demandé à la cour d'exercer sa juridiction à l'effet de mettre à exécution et de faire remplir un contrat pour l'achèvement de travaux d'une nature fort compliquée et difficile ; il me semble qu'en vue de la non-exécution de ce contrat, le meilleur remède, le remède le plus complet, serait de poursuivre en dommages et intérêts."

Voilà la loi, et il en résulte clairement que la cour de chancellerie n'entreprend jamais d'imposer l'exécution de ces contrats particuliers et n'intervient jamais dans les transactions de cette sorte, pour la raison évidente qu'il serait impossible à la cour de continuer pendant une série d'années à surveiller l'exécution de travaux d'une nature si compliquée et si difficile. J'accepte la déclaration de l'honorable ministre sur ce point.

Sir JOHN A. MACDONALD. J'ai parlé de citation par bref de *mandamus*.

M. BLAKE. Parfaitement. L'honorable député de Lincoln faisait allusion à une procédure en chancellerie ; voilà ce qui m'a porté à faire ces observations. On a porté plusieurs accusations contre moi dans le courant de cette discussion ; l'une était que j'avais peur de me trouver face à face avec l'honorable ministre des Chemins de fer. Eh ! bien, voilà treize ou quatorze ans que je siége en face de l'honorable ministre des Chemins de fer dans le parlement, et quoique reconnaissant ses grands talents oratoires et son habileté distinguée, et quoique sachant que je suis loin d'être son égal sous ces deux rapports, cependant, comme je n'ai pas été appelé à défendre une cause que je ne considère pas juste, je dois dire que je n'ai jamais eu peur de rencontrer l'honorable monsieur dans les débats. J'attends depuis environ trois semaines ou un mois qu'il réponde aux affirmations que j'ai faites dans un discours, mais il ne l'a pas encore fait ; lorsqu'il le fera, j'aurai occasion d'y répondre. Que l'on croie ce que l'on voudra ailleurs, je ne pense pas qu'il y ait quelqu'un dans cet auditoire qui pense que l'honorable monsieur ait peur de me rencontrer ou que moi je craigne de le rencontrer. L'honorable député de Niagara ainsi que d'autres députés ont fait observer, je crois, que j'avais dit que je ne me considérais pas lié par les opinions que j'avais exprimées antérieurement ; que c'était là la position que j'avais prise comme homme public ; et ils ont amplifié sur ce thème et ils m'ont couvert blâme. Je ne puis espérer, d'après mon expérience de plusieurs années, de me débarrasser de pareilles accusations ou d'empêcher qu'elles ne circulent parmi les organes de la droite à tout jamais. Mais comme ces accusations ont été portées dans cette Chambre même, je saisis la première occasion pour lire à la Chambre les paroles dont je me suis servi dans le discours qui a été interprété de la façon que je mentionne. Je n'ai fait allusion qu'en trois circonstances à des opinions du passé. Lors de la première, j'ai dit :

" L'honorable monsieur fait allusion aussi à quelques discours que j'ai prononcés. Il a fait allusion à un discours que j'ai prononcé en 1878 et en a cité une partie d'après *Les Débats*. Eh ! bien, je ne vais pas ennuyer la Chambre en lui en lisant le reste. Cela m'est indifférent que des parties de mes discours soient citées sans qu'on donne en même temps les autres parties nécessaires pour qu'on en comprenne la portée, que cela soit fait par un vendeur de terre tory ou par le ministre des Chemins de fer, et je laisse à ceux qui prennent assez d'intérêt à mes faits et gestes de par-

courir ces discours, et si on les lit honnêtement, on y trouvera la réponse aux objections qu'on leur adresse. L'honorable monsieur lui-même, dans le cours de ses observations, a fait allusion au changement entier de l'état de choses."

Dans une autre partie du discours, j'ai fait allusion au même sujet, mais à un autre de mes discours, lorsque j'ai dit :

" Il y a moins d'un an que j'ai prononcé ce discours, mais même s'il y avait une année entière, je serais disposé à y rester fidèle. Je ne vois rien dans ces évaluations qui ne s'accorde avec les vues que j'entretiens aujourd'hui quant au chemin de fer de l'honorable monsieur, et si j'ai trouvé quelque chose d'inconséquent, si j'ai cru que j'avais erré en faisant aucune déclaration dans ce discours, je crois assez connaître mon devoir pour reconnaître mon erreur et pour agir d'après l'opinion que j'ai en ce moment, quelle qu'elle puisse être. Je n'ai pu trouver jusqu'à présent aucune erreur dans l'évaluation que j'ai faite ou dans tout autre énoncé que j'ai fait dans mon discours."

La dernière fois que j'ai fait allusion à ce sujet, j'ai dit :

" L'honorable monsieur s'est efforcé d'établir des contrastes entre les propositions, et dans ce cas encore, les circonstances diffèrent complètement. Il a parlé de la valeur des terres. Il a fait allusion à des discours prononcés par d'honorables députés en diverses occasions, concernant les prix de vente des terres dans le Nord-Ouest. Il a fait allusion à un discours prononcé par moi lorsque le contrat Foster était soumis à la discussion, dans lequel j'exprimai mon opinion particulière quant à la valeur, à cette époque, pour l'entrepreneur, des terres dans le Nord-Ouest. Quel était l'état des choses? Ce n'était pas un entrepreneur qui était sur le point de construire un chemin de fer sur des terres qu'il devait recevoir? Ce n'était pas un entrepreneur qui était sur le point de recevoir des terres sur lesquelles devait bientôt passer un chemin de fer, ou dans aucun temps, d'autant qu'il le savait. C'était un entrepreneur qui, à cette époque, devait recevoir des terres dans le Nord-Ouest où il n'y avait pas de chance qu'un chemin de fer passât, et j'ai exprimé mon opinion au sujet de ce pays, eu égard à sa population d'alors, eu égard à l'évaluation faite alors de la zone fertile, eu égard aux vues d'alors de l'Angleterre et des pays étrangers à son sujet, eu égard aux chances de communication par voie ferrée d'alors, et en tenant compte de la circonstance que l'entrepreneur ne pourrait utiliser les terrains et leur donner une valeur sur le marché en construisant dessus un chemin de fer."

Voilà, monsieur, ce que j'ai dit, voilà ce que je pense de mes opinions passées, et c'est la seule déclaration que je n'étais pas lié par des opinions exprimées par moi précédemment. Je ne puis rendre cette déclaration plus claire que je ne l'ai rendue dans ce discours pour d'honorables députés qui ne la recevront ni avec candeur ni avec équité. Je m'en tiens encore à cette déclaration et elle ne justifie pas ce qu'on en a inféré, ni le sens qu'on a voulu donner aux phrases dont je me suis servi. J'ai une autre observation à faire. Une partie considérable du temps de cette Chambre a été gaspillée par des orateurs qui ont osé lui répéter de vieilles médisances usées jusqu'à la corde quant à ma carrière dans une autre assemblée législative. Je crois que la majorité de cet auditoire sait à quoi s'en tenir là-dessus. Je crois que j'ai eu occasion de dire à la majorité, dans cette Chambre, la vérité au sujet de ces médisances. Je n'ai pas l'intention à l'heure qu'il est, et au point où on est la discussion, de demander à la Chambre le droit de répondre, car je crois qu'il ne serait que juste de me permettre de faire un exposé de ces faits. Je puis en toute confiance en appeler à ceux qui connaissent la vérité; je renvoie ceux qui ne la connaissent pas à la position quelque humble qu'elle puisse être, que j'ai eu la bonne fortune d'occuper dans l'estime de la population de ma province et du pays en général. Je suppose que rien n'empêchera la répétition de ces médisances vieilles et usées. Elles sont devenues l'évangile tory d'envie, de haine, de malice et de manque de charité.

M. McCALLUM. J'ai seulement à dire à l'honorable député qu'il ne peut pas considérer que je l'ai calomnié car pour tout ce que j'ai dit, je l'ai dit preuve en mains, et je répète que la conduite de l'honorable monsieur relativement aux chemins de fer de la province d'Ontario a démoralisé cette province jusqu'à ce jour. Cependant il se lève pour dire que nous l'avons calomnié. S'il prétend que c'est moi, pourquoi ne me nomme-t-il pas? Je suis prêt à le rencontrer en tout temps. L'opposition avait une majorité d'une voix, mais il l'a gagnée de son côté, et dans peu de jours il en fit une majorité de trente voix. Com-

M. BLAKE

ment a-t-il fait cela? Il les a toutes achetées. Il a acheté le silence d'un ministre de la Couronne lorsqu'il a dit en pleine Chambre : " Vous feriez bien de parler maintenant." Je sais qu'un comité de la Chambre a été nommé pour s'enquérir de cette affaire, mais l'honorable monsieur a lui-même constitué le comité qui devait être son juge. Je suis un témoin vivant de cette affaire. Je ne me laisserai pas calomnier par lui ou par un autre.

Les résolutions suivantes sont lues et adoptées sur division :

" 1. Qu'il est expédient d'octroyer et affecter la somme de vingt-cinq millions de piastres conformément aux termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par Son Excellence le gouverneur-général par son message en date du 10 décembre dernier.

" 2. Qu'il est expédient d'octroyer et affecter vingt-cinq millions d'acres de terre dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux termes du dit contrat transmis tel que susdit."

Le comité lève la séance.

La Chambre reprend sa séance et s'ajourne à 1.10 hrs. a. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 13 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRÈRE.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément, lus pour la première fois, et remis pour la seconde lecture, à demain, savoir :—

Par M. Robertson (Hamilton) :—Bill (No. 22) à l'effet de constituer en corporation " La compagnie canadienne de Naufrage et de Sauvetage du Saint-Laurent."

Par M. Cameron (Victoria) :—Bill No. 23) à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec.

MALLES DANS LE COMTÉ DE BEAUCE.

M. BOLDUC demande si c'est l'intention du gouvernement d'accorder deux malles quotidiennes, dans le comté de Beauce, dans le but d'y encourager l'exploitation des mines d'or?

M. LANGEVIN dit qu'il ne peut donner à la question une réponse définitive pour le moment.

EMIGRATION DU CANADA.

L'ordre du jour pour la prise en considération ultérieure de la motion de M. White (Cardwell), à l'effet que :—un ordre de la Chambre soit émis pour un état du nombre des personnes qui sont passées du Canada aux Etats-Unis par la voie de Sarnia et de Windsor, et de celles qui sont venues des Etats-Unis en Canada, par la voie de Windsor et de Sarnia, depuis le 1er janvier 1880, etc.; et l'amendement de sir Richard Cartwright à cette motion, lequel comporte que les mots : " 1er janvier 1880 " soient retranchés et remplacés par les mots " 1er janvier 1870 ; "

Sir JOHN A. MACDONALD. Je propose, comme amendement, à la motion " que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil " de retrancher tous les mots après " que, " et de les remplacer par les suivants :—" les ordres du jour du gouvernement soient maintenant lus." Lorsque j'ai proposé la résolution déclarant qu'à l'avenir la Chambre devait procéder à la discussion des résolutions *de die in diem*, j'ai expliqué les raisons qui m'avaient fait adopter cette ligne de

conduite, et ces raisons sont qu'il est de la plus haute importance, que cette question soit réglée d'une manière ou d'une autre sans aucun retard. On nous dit que cela est d'une importance majeure, que, si le contrat doit être ratifié, les entrepreneurs devraient avoir le plus tôt possible, l'occasion d'organiser les travaux, et de conclure des arrangements pour faire transporter des traverses sur les lieux et se procurer des approvisionnements afin de pousser vigoureusement, efficacement et régulièrement les travaux de la construction du chemin de fer. J'espère donc que les honorables messieurs de la gauche ne s'opposeront pas à ce que l'on procède aux mesures du gouvernement.

M. BLAKE. M. l'Orateur, l'honorable monsieur a donné avis que vendredi prochain, il proposera que l'ordre pour la considération ultérieure de l'ordre du gouvernement relatif à l'étude des résolutions du comité, soit alors pris en considération et discuté après les affaires de routine. Il propose maintenant de devancer cette motion par la procédure qui vient d'être adoptée, en nous prenant par surprise, et cela sans avoir donné aucun avis de son intention d'interrompre ce qu'il se proposait de faire d'une façon régulière quoiqu'un peu arbitraire vendredi prochain. Il me semble que cette ligne de conduite est tout-à-fait digne de blâme. Si l'honorable monsieur avait l'intention de prendre ce moyen pour arriver aux mesures du gouvernement, le moins qu'il devait faire c'était d'annoncer que telle était son intention. Au lieu d'avoir annoncé cette intention hier, il nous a induits en erreur, — je ne dis pas qu'il l'a fait intentionnellement, mais le résultat est le même — en omettant de nous faire part de son intention et en donnant avis que demain, il fera une motion pour qu'à partir de ce jour l'ordre soit le premier sur la liste. De sorte que, non-seulement on ne nous a pas informés que l'honorable monsieur avait l'intention de retrancher ce jour, mais la Chambre a été amenée à supposer, grâce à l'avis donné hier par l'honorable monsieur, qu'il n'avait pas cette intention, mais que les choses devaient suivre leur cours ordinaire et naturel, jusqu'à ce que l'on en fût arrivé à sa motion de vendredi et qu'il y eût discussion sur cette motion. Je m'oppose donc formellement à ce que, dans ces circonstances, l'on prenne aujourd'hui cet ordre en considération.

L'honorable monsieur dit qu'il est important pour les entrepreneurs qu'ils puissent faire transporter des traverses sur les lieux. Il est beaucoup plus important de savoir si l'entreprise doit être adjugée aux entrepreneurs. L'honorable monsieur, dit qu'il est important d'attirer l'immigration, mais nous ne connaissons aucun plan au moyen duquel les contrats puissent attirer les immigrants. Le contrat ne nous dit pas que les entrepreneurs doivent s'occuper d'immigration. C'est un plan d'immigration ministériel qui sera dit-on retardé, contrecarré, compromis et enrayé, si la Chambre n'en arrive pas immédiatement à une conclusion.

L'idée que le gouvernement et le pays par ses représentants, — parce que des traverses doivent être transportées dans la section des prairies et dans la section du lac Nipissingue — ne doivent pas être avertis à temps, du mode de procédure qui doit être adopté, qu'en conséquence nous ne devons pas être informés des questions qui doivent être débattues, mais que nous devons être placés dans une position désavantageuse au sujet des délibérations de cette Chambre, au moyen de l'inscription aux ordres du jour, d'avis qui ne sont pas des guides sûrs, mais qui servent à nous induire en erreur, quant aux intentions du gouvernement, et à la ligne de conduite que ce dernier entend suivre, cette idée-là me paraît monstrueuse. L'honorable monsieur ne devrait pas insister faire adopter cet amendement et le débat ne fera guère de progrès s'il persiste dans son intention.

Sir JOHN A. MACDONALD. La conclusion de l'honorable monsieur me met dans l'impossibilité de retirer ma motion. L'honorable monsieur est évidemment en voie de s'entraîner d'une façon quelconque et, bien qu'il ne tire pas d'ordinaire ses inspirations de la mère-patrie, il est évidem-

ment décidé à suivre le système d'obstruction dont la mère-patrie nous donne des exemples. S'il essaie ce système nous le réprimerons de la même manière que M. Gladstone, cet ami de la discussions libre, le réprima. L'avis que j'ai donné hier soir est tout à fait conforme à la motion que je fais aujourd'hui. Je demande aux honorables messieurs s'il n'a pas été compris par tout le pays que j'ai fait ma première motion, dans le but de disposer de cette question, pour les raisons que j'ai données, et pour des raisons que la Chambre a jugées satisfaisantes, avant que de procéder aux affaires générales de la session. La Chambre s'est réunie deux mois avant l'époque ordinaire dans le but de régler cette question. L'honorable monsieur a eu un mois pour la discuter. Il l'a discutée dans l'enceinte parlementaire et en dehors de la Chambre; et je suis émerveillé et tout à fait étonné de la ligne de conduite adoptée par l'honorable monsieur, après tous ses efforts, après toute son éloquence, lorsqu'il dit que le pays, que la Chambre n'a pas eu l'occasion de comprendre le contrat dans son ensemble, avec tous ses mérites et tous ses prétendus défauts. L'honorable monsieur prétend qu'il a été trompé et induit en erreur par l'avis que j'ai donné hier soir. L'honorable monsieur ne l'a pas vu hier soir.

M. BLAKE. Je l'ai appris de bonne heure ce matin.

Sir JOHN A. MACDONALD. Exactement; ce matin Je ne pouvais avoir donné cet avis avant que les résolutions fussent adoptées en comité, et j'ai donné avis qu'à partir de vendredi cette discussion serait chaque jour le premier ordre du jour. L'honorable monsieur doit savoir que nous sommes assemblés surtout pour régler cette question d'une façon ou de l'autre, et je repousse l'insinuation allant à dire qu'il y a eu tentative de tromper l'honorable monsieur. L'honorable monsieur n'a pas été trompé.

M. BLAKE. Je l'ai été.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur sait pourquoi nous nous sommes réunis en parlement; l'honorable monsieur sait dans quel but j'ai présenté cette résolution, et l'honorable monsieur ne saurait, en feignant l'indignation, engager la majorité de cette Chambre à adopter le système d'attermoiements qui est évidemment le système des honorables messieurs de l'opposition. Nous ne permettrons pas cela, et si l'honorable monsieur veut jouer le rôle d'obstructionniste, il doit en subir les conséquences, nous devons en subir les conséquences et les traverses doivent en subir les conséquences.

M. MACKENZIE. L'honorable monsieur voudra-t-il nous dire comment nous avons appris la cause de la réunion du parlement?

Sir JOHN A. MACDONALD. Je sais que mon honorable ami a trop d'intelligence pour ne pas savoir pourquoi nous avons été convoqués en décembre au lieu de l'être en février.

M. MACKENZIE. Il n'y a eu aucune raison de donner.

M. CASEY. L'honorable monsieur accuse le chef de l'opposition d'avoir feint l'indignation. Tous ceux qui l'ont entendu doivent être convaincus que son indignation n'était pas affectée, mais bien réelle. Mais s'il y a quelque chose qui puisse convertir l'indignation feinte en indignation réelle la plus vive, c'est bien le discours que l'honorable monsieur vient de prononcer. Il nous dit que nous jouons le rôle d'obstructionnistes au sujet de cette question, et que cette conduite de notre part sera réprimée. Ceci implique une mesure allant à dire que nous n'aurons pas la liberté de discussion telle que nous l'entendons. Il parle de l'effet de sa mesure sur les traverses (ou liens). Il ferait bien de prendre garde à ce que cette mesure n'affecte pas d'autres liens à part ceux qui doivent être posés sur le chemin de fer du Pacifique. Les liens de parti, par lesquels ses partisans sont attachés à lui sont très forts et très élastiques, mais en

les forçant trop on pourrait les briser tous, et je sais que dans le cas actuel, l'effort a été trop violent pour plusieurs de ses partisans. Il dit que c'est faire de l'obstruction que de demander du délai sur cette question. Je le demande à tout homme impartial en cette Chambre, est-ce de l'obstruction que de demander l'observation des règles ordinaires de la Chambre dans le règlement des affaires publiques. Ces règles ont été établies surtout dans le but de protéger la minorité contre l'arrogance de la majorité, et comme opposition, nous nous devons à nous-mêmes et à ceux qui nous ont envoyés ici, nous devons au pays en général d'insister pour que ces règles soient observées.

Sir JOHN A. MACDONALD. Si j'ai violé quelque règle en faisant ma motion, que l'honorable monsieur l'indique. Je n'ai pas enfreint le règlement.

M. CASEY. A mon avis, il est douteux qu'une semblable motion puisse être présentée sans avis préalable, mais même si elle peut, c'est toujours une motion pour suspendre les règles de la Chambre, de sorte que nous avons une excellente raison de demander la protection que les règlements de cette Chambre nous accordent. L'honorable monsieur nous a dit que le pays avait eu tout le temps nécessaire pour comprendre les mérites et les inconvénients de ce contrat. J'admets la première proposition, car il ne faut pas beaucoup de temps pour arriver à comprendre les mérites de cet arrangement. Un monsieur qui était autrefois l'un des collègues de l'honorable monsieur, qui a occupé dans la vie publique une position qui le met au-dessus de tout soupçon de partialité, — je veux parler de sir William Pierce Howland, a déclaré que dans son opinion, ce contrat n'a absolument aucun mérite. Quant à ses inconvénients je prétends que le pays n'a pas eu le temps de les comprendre et qu'une étude, sérieuse et convenable devrait être faite et se continuer encore quelque temps. L'on découvre constamment de nouvelles objections, dont, jusqu'au dernier moment, l'on ne soupçonnait même pas l'existence. L'on pourrait peut-être avant longtemps découvrir que l'assertion de l'honorable monsieur allant à dire que c'était le meilleur marché que l'on pût faire était un peu prématurée, et je ne doute pas que l'honorable monsieur redoute la découverte de quelque chose qui pourrait détruire le petit rêve qu'il a fait et que c'est pour cette raison qu'il tient tant à mettre immédiatement son projet à exécution.

Il nous dit que nous savons parfaitement bien pourquoi nous avons été appelés ici. Nous savions que nous étions appelés ici dans le but d'étudier un projet quelconque pour la construction du chemin de fer du Pacifique, mais nous ne savions absolument rien quant à la nature du projet excepté ce qui avait transpiré dans les journaux. Une fois arrivés ici nous trouvons qu'un grand nombre de détails, tout-à-fait nouveaux de leur nature, ne ressemblant en rien à ce qui avait préalablement été présenté à cette Chambre, dans toutes les offres qu'elle a reçues, sont inclus dans ce contrat; que les parties les moins inacceptables de cette convention sont peut-être la somme énorme d'argent et les étendues de terrains qui doivent être données; que cette convention contient plusieurs dispositions compliquées qui demandent des réflexions et une étude extrêmement soignée; que non-seulement l'on n'a pas demandé publiquement des soumissions pour l'exécution des travaux, mais que le très honorable premier ministre et l'honorable ministre des Chemins de fer, et l'honorable ministre de l'Agriculture aussi, je crois, ont combiné le plan en secret, en consultation dans la chambre étoilée ou plutôt pas dans la chambre étoilée parce que cela aurait été légal du moins quant aux formalités, mais ceci a été illégal dans la forme et injudicieux dans ses résultats.

Supposez que vous ayez chargé un agent de faire un marché en votre nom, et que cet agent eût consulté privément un entrepreneur, et qu'il refusât de vous dire quelles offres il aurait reçues pour l'exécution des travaux; ou s'il avait essayé ou non d'obtenir une autre offre, ne seriez-vous

M. CASEY

pas portés à soupçonner qu'il existe quelque chose ressemblant beaucoup à la collusion entre votre argent et l'entrepreneur? Si les agents du pays se sont consultés en cachette à Ottawa pendant plusieurs jours avec les entrepreneurs à la merci desquels ils s'étaient placés par la conduite peu judicieuse qu'ils avaient suivie préalablement, l'on ne peut s'empêcher de soupçonner qu'il s'est passé dans le cours des relations entre ces messieurs, des choses dont la Chambre n'a pas été informée. Vous ne pouvez vous empêcher de soupçonner que le protocole de ces consultations, la simple relation de ce qui s'est passé entre les parties, serait plus intéressant que tout travail d'imagination qui ait jamais été livré au public par le grand prototype de mon honorable ami, le chef du parti conservateur en Angleterre. Un tel ouvrage se vendrait mieux qu'"*Endymion*."

Sir JOHN A. MACDONALD. Je soulève une question d'ordre, l'honorable monsieur discute les mérites de la question au lieu de discuter l'amendement soumis à la Chambre.

M. CASEY. Je ne discute pas les mérites de la question plus qu'il n'est nécessaire pour appuyer ma prétention que nous ne devrions pas trop nous hâter dans l'étude d'une affaire aussi importante que celle qui a été soumise à la Chambre. Je suis tout-à-fait dans l'ordre lorsque je parle de la question soumise à nos délibérations, aussi longuement qu'il est nécessaire pour démontrer qu'elle ne devrait pas être discutée maintenant.

M. L'ORATEUR décide que l'honorable monsieur doit se borner à donner les raisons pour lesquelles il s'oppose à l'amendement.

M. CASEY. Je vous remercie, monsieur, de la façon impartiale avec laquelle vous avez soutenu la liberté de cette discussion en cette Chambre. J'ai suffisamment démontré que ce que l'honorable monsieur qualifie de système d'attermoiements est réellement un système qui devrait être adopté par tout bon patriote en ce pays.

Sir JOHN A. MACDONALD. Hear! Hear!

M. CASEY. J'accepte toute la responsabilité des paroles que j'ai prononcées. Ce que l'honorable monsieur qualifie de système d'attermoiements est un système patriotique, c'est un système à l'aide duquel nous insistons pour l'étude la plus complète de ce contrat et de toute autre projet qui pourra être maintenant ou plus tard soumis à la Chambre avant que le contrat soit ratifié.

M. MILLS. Avant que la question soit mise aux voix, je veux faire une ou deux remarques au sujet de l'amendement proposé par le très honorable chef du gouvernement. Je crois qu'il n'y a rien qui puisse justifier l'honorable monsieur d'avoir proféré des menaces contre les honorables messieurs de la gauche. Je crois cependant que cette question mérite d'être discutée longuement. Lorsque nous considérons le temps employé en Angleterre à l'étude des grandes questions, nous voyons que nous avons employé à la discussion de cette question peut-être un peu plus de temps que l'honorable monsieur permet d'ordinaire qu'on n'en emploie à la considération des mesures qu'il soumet au parlement, quoique nous n'ayons pas employé plus de temps qu'il n'est nécessaire dans l'intérêt du public. Je demanderai à l'honorable monsieur de citer une seule mesure qui depuis vingt-cinq ans ait été adoptée par le parlement en Angleterre, en moins de trois mois. Il ne peut en citer une seule. Si l'honorable monsieur veut se rappeler la question de la tenure des terres en Irlande, celle de la séparation de l'Eglise et de l'Etat en Irlande et celle de la réforme parlementaire en Angleterre en 1867, il verra que, dans chaque cas, le temps employé à la discussion de questions pas plus compliquées que celle-ci, n'affectant pas l'intérêt public à un aussi haut degré, a été plus long que celui qui a été employé à l'étude de cette question.

L'honorable monsieur n'a aucune raison de nous menacer lorsque nous demandons que le pays puisse avoir l'occasion d'étudier ce contrat à notre point de vue. La constitution accorde au peuple le droit d'être renseigné au sujet de ce qui se passe au parlement, et nous savons qu'en fin de compte c'est lui qui juge en dernier ressort de toutes les questions qui sont décidées par la législature. Sachant que nous sommes responsables envers lui, nous voulons lui fournir l'occasion de faire connaître son opinion sur la question. Je me rappelle qu'en une autre occasion, lorsque la question du chemin de fer du Pacifique était soumise au parlement, l'honorable monsieur a insisté pour passer à l'ordre du jour. La proposition d'aujourd'hui me rappelle cette occasion.

Je puis dire à la Chambre que, dans mon opinion, la raison pour laquelle le très honorable monsieur est si pressé, c'est que l'on est sur le point de soumettre au gouvernement des propositions beaucoup plus avantageuses que celles-ci et qui offrent sur elles un avantage que l'on peut estimer à \$15,000,000 ou \$20,000,000. Voilà la véritable raison, et l'honorable monsieur fait preuve d'un défaut de courage moral lorsqu'il cherche à prévenir ce qui doit être fait, et à compromettre ses partisans en faveur de la moins avantageuse des propositions à l'étude. Je crois que cette question ne devrait pas être réglée à la hâte. Je crois qu'il doit à la Chambre et au pays de permettre que cette nouvelle proposition soit soumise au parlement. Il sait très bien qu'il ne s'est pas conformé à la loi, qu'il n'a pas publié d'annonces demandant des soumissions et que les propositions qu'il a acceptées et qu'il veut nous forcer d'accepter, sont extravagantes dans leurs conditions—qu'un grand nombre de ceux qui n'ont jamais songé à se lancer dans les entreprises de chemin de fer consentiraient volontiers à entreprendre la construction de ce chemin à des conditions beaucoup plus avantageuses pour le pays que les conditions accordées au syndicat. L'honorable monsieur sait qu'une meilleure proposition sera faite au gouvernement dans quelques heures et il désire engager ses partisans vis-à-vis du contrat actuel de façon à les empêcher d'étudier le meilleur, et de considérer les intérêts du pays, qui sont opposés aux intérêts de l'administration.

Comment les honorables messieurs de la droite pourraient-ils aller devant le pays et dire: Nous savions qu'une proposition offrant sur le contrat actuel un avantage évalué à \$15,000,000, a été soumise au gouvernement, mais nous avons considéré que l'administration valait mieux que \$15,000,000 pour le pays et nous avons rejeté les meilleures propositions. Nous verrons combien de députés ministériels sont prêts à sacrifier les intérêts du pays et à empêcher que l'intérêt public soit bien et dûment considéré dans cette importante question. Ce que nous allons faire aujourd'hui sera très difficile à défaire.

Pour ma part, je refuse de permettre au parlement de sacrifier les intérêts du pays dans le but de soutenir une bête gouvernementale. Je ne dis pas que l'administration a agi malhonnêtement dans cette affaire, mais je dis qu'elle a commis une bête très regrettable qui, si elle est appuyée par la Chambre, causera au pays des maux et des désastres sérieux dont les conséquences se feront ressentir pendant un demi-siècle. Quels que soient ceux qui occupent les banquettes ministérielles, les députés de cette Chambre envoyés ici, pour étudier les intérêts du pays, n'ont pas le droit de sacrifier ces derniers dans le but de protéger l'administration dans toutes les bêtises monstrueuses qu'elle pourrait commettre.

M. ANGLIN. Je prétends respectueusement que la motion du très honorable monsieur n'est pas à l'ordre. En consultant May—pris tout à fait par surprise comme nous le sommes—édition de 1855 page 228, nous trouvons la loi exposée comme suit:

“ En un jour où les motions ont la priorité, une motion demandant “ que les ordres du jour soient maintenant lus ” peut aussi permettre l'interrup-

tion des débats sur une question; et si cette motion est mise aux voix par l'Orateur, et adoptée, la Chambre doit procéder immédiatement à la considération des ordres du jour, et il est ainsi sursis à la question primitive. Cependant une motion demandant la lecture d'un ordre du jour particulier, ne pourra interrompre le débat; et lorsque la Chambre est réellement occupée à la considération des ordres du jour, une motion pour lire les ordres du jour n'est pas admissible, vu que la Chambre fait justement ce que la motion l'obligerait à faire, si elle était adoptée.”

Nous étions réellement engagés dans la discussion d'un ordre du jour; et en conséquence, d'après la décision de May, il doit être évident que la motion de l'honorable monsieur n'est pas admissible. C'est une motion pour que nous passions non aux ordres du jour en général, mais à un ordre particulier. Je crois que si le très honorable monsieur veut examiner ce passage, il se convaincra qu'il a fait une méprise. J'espère M. l'Orateur, que vous partagerez mon opinion, car je suis informé que le député de Cardwell (M. White), dans le cas actuel, lorsque l'ordre du jour a été appelé, a proposé l'adoption de la motion et la motion du très honorable monsieur a été faite en amendement à cette motion. De sorte que le débat était commencé et que nous étions engagés dans une discussion au sujet de cet ordre. En conséquence il est clair d'après la décision de May que la motion du très honorable monsieur est inadmissible.

Sir JOHN A. MACDONALD. Maintenant que l'honorable monsieur a parlé sur une question d'ordre, je suis très heureux de discuter la question avec lui. L'honorable monsieur dans le cours de ses remarques a dit que, dans tous les cas il devait y avoir une motion pour passer aux ordres du jour, et non une motion particulière. Il se trompe dans les deux cas. S'il avait lu quelques phrases plus loin il aurait trouvé ses réponses dans les deux cas. A la page 263 May dit:

“ Quelquefois des propositions ont été défaites par des amendements, en passant à l'ordre du jour. Le 10 mai 1852 les ordres du jour ayant été retardés jusqu'après une motion pour déclarer vacants les sièges de St. Albans et de Sunbury, un amendement fut fait à la question, demandant la permission de présenter un bill, en retranchant les mots après “ que ” afin d'ajouter les mots “ cette Chambre passe aux autres ordres du jour. ” Et le 19 mai 1852, en reprenant un débat ajourné sur le bill de l'épiscopat colonial un amendement fut fait à la proposition de la seconde lecture en retranchant les mots après “ que les ” et en ajoutant “ autres ordres du jour soient maintenant lus. ” Une proposition a aussi été défaite par un amendement à l'effet de passer à un ordre du jour particulier.”

C'est là du sens commun. Si vous passez aux ordres du jour contre toute motion particulière, cela ne peut interrompre le débat, mais vous pouvez proposer d'amener n'importe quel ordre du jour, et c'est là la décision formelle de l'auteur en question.

M. ANGLIN. Les phrases que l'honorable monsieur vient de lire ne sont pas dans l'exemplaire de May que j'ai à la main. C'est évidemment une innovation et un changement à l'ancienne règle qui était beaucoup plus sage. Je n'ai jamais trouvé durant mon expérience que ces innovations étaient soutenables lorsqu'elles étaient considérées avec impartialité.

M. PLUMB. Les honorables députés de Bothwell (M. Mills) et d'Elgin-Ouest (M. Casey) tout en ne parlant pas sur la question d'ordre, ont insisté pour que la discussion de cette importante affaire fût retardée. Ces honorables messieurs trouvent très dur que cette mesure soit imposée à la minorité—pour me servir d'une expression qu'ils emploient habituellement. Maintenant je ne crois pas qu'il serait difficile de trouver une réponse à leur prétention dans leurs propres paroles. Ceux qui avaient l'honneur de siéger dans le dernier parlement se rappelleront que le 8 mai 1874, l'honorable chef de l'administration d'alors présentait ses résolutions sur le chemin de fer du Pacifique. Elles furent adoptées en comité et rapportées le douze mai—ou quatre jours après. Elles furent imposées à la Chambre à trois heures du matin par une majorité qui refusa d'entendre un seul mot de notre part, une majorité qui étouffa notre voix de la façon la plus brutale. En même temps les affaires ordi-

naires de la Chambre avaient été continuées, mais elles furent introduites le 8, adoptées le 12 et imposées à la Chambre par des moyens que les honorables messieurs ne savaient que trop bien employer contre une minorité à laquelle on ne cessait de reprocher de n'être qu'une demi-douzaine — quatre hommes et un caporal — je crois que ce fait est une réponse suffisante à l'honorable député de Bothwell (M. Mills) et à l'honorable député d'Elgin-Ouest (M. Casey.)

M. CASGRAIN. L'honorable monsieur voudra-t-il nous dire à quelle période de la session ceci est arrivé ? N'était ce pas à la fin de la session ?

M. PLUMB. Oui, mais les résolutions ne furent pas présentées avant la fin de la session. Les honorables messieurs avaient eu tout le temps nécessaire pour les préparer.

M. COURSOL. Je ne suis pas du tout surpris de l'attitude que prend l'honorable chef du gouvernement sur cette question, car le sujet est de la plus haute importance et nous devrions tous désirer que la question fut décidée au plus tôt. Je sais, quoique peut-être les honorables messieurs ne le savent pas tous, que le plan de campagne actuellement mis à exécution par l'opposition, a été définitivement adopté dans un caucus. Si je dois en croire les organes du parti, qui doivent généralement, sinon toujours, être crus en ces matières, l'opposition a décidé d'enrayer la marche des affaires du pays au sujet de cette mesure, de toutes les manières possibles et de défendre sa position pied par pied jusqu'à ce qu'elle ait fait durer la discussion à tel point qu'elle soit fatiguée elle-même et que le pays ne le soit pas moins. Voici l'un des principaux journaux du parti libéral, qui a l'honneur de compter un sénateur et un député parmi ses directeurs. Sans rien ajouter à ce que je viens de dire, je vais en lire un extrait :

M. MACKENZIE. Quel journal est-ce ?

M. COURSOL. *L'Electeur*. Voici ce qui dit :

"L'opposition a tenu un *caucus* hier matin où l'enthousiasme le plus grand a marqué les procédés.

Il a été résolu que l'on aurait recours à tous les moyens parlementaires connus pour empêcher l'adoption du "Bill du Pacifique." Les membres parleront à chaque étape de la mesure, offriront des amendements sur tous les points, prendront le sens de la Chambre sur chaque item, et si le gouvernement arrive au concours sur cette mesure, ils déclareront solennellement qu'ils ont tout fait pour sauver le pays de la ruine qui le menace, et déclareront que le moment où ils arriveront au pouvoir, ils répudieront un marche aussi odieux, puis, en masse, ils quitteront la Chambre."

Ce sera du nouveau pour vous M. l'Orateur, que d'apprendre qu'après avoir suivi cette ligne de conduite, les honorables messieurs quitteront la Chambre *en masse*.

M. BLAKE. Je désire déclarer que ce compte-rendu est tout-à-fait inexact.

M. ROCHESTER. Où prenez-vous vos renseignements ?

M. BLAKE. J'étais présent.

M. CHARLTON. Peut-être me permettra-t-on de mentionner quelques-unes des raisons pour lesquelles je m'oppose à l'adoption de l'amendement proposé par le chef du gouvernement. L'honorable monsieur qui a parlé en dernier lieu a fait valoir l'importance de cette question et a donné à entendre que c'était là une raison pour que l'affaire soit immédiatement réglée par la Chambre. Les honorables messieurs de la gauche sont d'opinion que c'est pour cette raison même que la question devrait être considérée lentement et mûrement, et qu'elle devrait être discutée à fond. Une trop grande hâte en cette matière entraînerait les résultats les plus désastreux pour le pays. Donc l'attitude que nous prenons est la seule convenable. Quant aux remarques de l'honorable préopinant au sujet du *caucus* réformiste, je maintiens que le simple fait d'avoir permis au comité de rapporter la résolution, hier soir, est une réponse suffisante à la prétention de l'honorable monsieur. Cela démontre qu'il n'y a pas d'opposition factieuse au sujet de cette question, qu'il n'y a eu aucune tentative de parler pour tuer le

M. MILLS

temps. Je maintiens que la discussion de la part des députés de la gauche a été limitée à la question, et que la discussion n'a pas été prolongée indûment.

Je crois que les honorables messieurs qui ont entrepris de faire adopter cette mesure ont peur de l'opinion publique qui commence à s'éveiller. Ces messieurs espèrent-ils que 4,000,000 d'habitants disséminés dans toute l'étendue de ce vaste pays prendront sur cette question une décision aussi promptement que la Chambre des Communes ? Mais le peuple ne fait que commencer à étudier cette question, et l'honorable chef du gouvernement est un homme politique trop habile pour ne pas comprendre cela. Il est alarmé en voyant qu'un grand courant d'indignation commence à s'élever contre cette mesure. C'est un sentiment de crainte qui le porte à s'efforcer, avec cette hâte inconvenante, d'imposer cette question à la Chambre des Communes. On a fait tous les efforts possibles pour déprécier les démonstrations qui ont eu lieu dans toutes les parties du pays. L'on nous dit que ces assemblées ont fait fiasco. Je sais par ma propre expérience que, quant à ce qui concerne trois de ces assemblées, cette assertion est fautive, et j'ai de bonnes raisons de croire que, dans la plupart des cas, ces assemblées que les honorables messieurs de la droite appellent des fiascos, qu'ils représentent comme ayant été peu nombreuses, peu enthousiastes, ont été au contraire couronnées du succès le plus complet, qu'elles ont été très nombreuses et très enthousiastes, et que les sentiments qui y ont été exprimés par les électeurs sans distinction de parti, étaient manifestement hostiles à cette mesure. J'ai moi-même tenu dans mon propre comté, deux assemblées, où les conservateurs étaient représentés en grand nombre, et lorsque les résolutions furent mises aux voix, il n'y eut qu'un vote dissident dans chaque cas. J'ai présenté à la Chambre des pétitions que je sais avoir été signées par des conservateurs éminents.

Tout indique que le gouvernement a peur de la lumière et de la discussion. Dans quelles circonstances la Chambre a-t-elle été convoquée ? J'affirme qu'elles étaient des plus suspectes. Cette importante mesure a-t-elle été livrée à la publicité ? A-t-on permis au peuple de savoir la moindre chose au sujet de la mesure la plus importante qui ait jamais été présentée au parlement ? Non, monsieur. Le pays a été tenu dans l'ignorance la plus complète au sujet des conditions du contrat. Quelle a été la piètre excuse offerte pour atténuer le fait que l'on a caché au peuple les conditions du contrat ? C'est que c'eût été, dit-on, une atteinte à la dignité du parlement. Qui sommes-nous, nous qui sommes réunis ici ? Sommes-nous les seigneurs du peuple, ou sommes-nous députés par le peuple pour venir ici veiller à ses intérêts ? N'avons-nous pas reçu de nos commettants nos instructions quant à ce que nous devrions faire ? Ne sommes-nous pas obligés de retourner devant eux pour leur rendre compte de notre administration et n'aurons-nous pas à recevoir d'eux le blâme ou les éloges pour la conduite que nous avons tenue ici ? La dignité du parlement, obligeant les messieurs de la droite à cacher cette mesure à 4,000,000 d'habitants qui sont directement intéressés à son rejet ou à son adoption, parce que ce serait contraire à la dignité de 206 serviteurs qui sont envoyés ici pour veiller à leurs intérêts !

Ensuite n'y a-t-il pas quelque chose de suspect dans l'époque choisie pour convoquer la Chambre des Communes ? Pourquoi a-t-elle été convoquée le 9 décembre au lieu de l'avoir été au commencement de janvier ? Je puis me figurer que ces messieurs aient soigneusement calculé toutes les probabilités avant d'essayer à faire adopter cette mesure le plus promptement possible, et ils en sont venus naturellement à la conclusion que s'ils convoquaient le parlement avant les fêtes les députés auraient hâte d'ajourner pour retourner dans leurs foyers avant les fêtes. C'était une époque mal choisie pour la convocation du parlement. On nous a dit d'une manière semi-officielle, lorsque nous nous sommes réunis le 9 décembre que, si nous étions bons garçons et si

nous laissons adopter cette mesure, l'on nous accorderait un congé pour Noël, mais que si, au contraire, nous nous montrions réfractaires et si nous retardions l'adoption de cette mesure, nous n'aurions pas notre congé. Mais quelques uns d'entre nous se sont décidés à renoncer à leur congé, plutôt que de permettre à ce projet inique d'être adopté par le parlement sans avoir été discuté à fond. Plusieurs députés de la droite tenaient aussi beaucoup à leur congé et lorsque la pression exercée sur le chef du gouvernement devint trop forte il résolut de revenir sur sa décision.

Quelle concession voulait-il faire ? Il avait appris que l'opposition avait l'intention de convoquer des assemblées dans tout le pays pendant les fêtes, et pour empêcher ces assemblées d'avoir lieu, il proposa un ajournement à partir du jeudi précédent la fête de Noël jusqu'au mardi après cette fête; et ensuite, après trois jours de séance, du jeudi précédent le premier de l'An jusqu'au mardi suivant. C'était afin de prendre une partie cette semaine et d'empêcher l'opposition de tenir ses assemblées. Nous n'avons fait aucune objection; mais pour une raison quelconque, le jour suivant il proposa l'ajournement à partir du jeudi avant Noël jusqu'au mardi après le jour de l'An. Nous voyons dans tout ceci, le désir de la part du gouvernement de hâter par tous les moyens possibles la décision de cette question.

Je regrette que le gouvernement ait peur de la discussion. J'affirme qu'il sait que les conditions de ce contrat ne sauraient être détendues. Le très-honorable premier ministre sait très bien que l'opinion publique se réveille lentement et ce réveil commence à prendre des proportions qui l'effraient. Je sais qu'il a peur de cette opinion publique et que la crainte portée cet honorable monsieur à forcer de cette manière inconvenante, la Chambre à adopter cette mesure. Et cette mesure est couverte d'une voile—que ce soit honorable ou non c'est que je ne puis dire. Nous trouvons la motion suivante dans la liste des avis de motion.

"Sir JOHN A. MACDONALD—Vendredi prochain—proposera, qu'à compter de ce jour, la motion de concours aux résolutions rapportées du comité de toute la Chambre, concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, ait la priorité, chaque jour, immédiatement après les affaires de routine."

Cette motion devait être prise demain en considération. Je prétends que cette motion est un masque qui sert à couvrir les desseins de l'honorable monsieur, ce qui a été rendu manifeste par la conduite qu'il a tenue aujourd'hui. Et je maintiens qu'il y a beaucoup d'à propos dans le fait mentionné par l'honorable député de Bothwell, (M. Mills), que la rumeur circule dans les couloirs de la Chambre et par toute la ville, de la formation d'un nouveau syndicat, lequel offrira au gouvernement des conditions qui épargneront à ce pays plusieurs millions de piastres et qui feront disparaître plusieurs des clauses inadmissibles du contrat actuel, et particulièrement celle qui répugne le plus au public,—celle qui concerne le monopole du transport par chemin de fer.

Devons-nous supposer que ces rusés messieurs de la droite ignorent toutes ces choses ? Devons-nous supposer qu'ils ignorent le fait que le contrat soumis en ce moment à la considération de la Chambre, doit être remplacé par un contrat beaucoup plus favorable aux intérêts du pays. Mais, monsieur, ces honorables députés agissent de telle façon que le pays sera porté à croire que ces conspirateurs émérites contre les intérêts du pays, essayent de faire adopter ce projet par la Chambre, d'une façon si deshonnêtement précipitée, parce qu'ils savent qu'une offre est sur le point d'être faite, offre de laquelle seront éliminées les conditions inacceptables. Pour ces raisons je m'opposerai, et je crois que tout député impartial et juste devra s'opposer à la proposition faite par le très honorable ministre.

M. CAMERON (N. Victoria). Je suis tout-à-fait d'avis, avec la gauche, qu'on devrait accorder suffisamment de temps pour discuter cette question importante, et que le

gouvernement ne devrait pas prendre d'initiative pour arrêter ou hâter cette discussion d'une façon indue. Mais je ne m'accorde pas avec la gauche sur la seconde proposition, car il me semble qu'il a été accordé suffisamment de temps et qu'il en sera accordé assez pour conduire les débats de la manière que le propose le chef du gouvernement. Il y a eu assez de temps pour apprendre les détails du contrat au paps.

QUELQUE DÉPUTÉS. Non !

M. CAMERON. Je dis qu'il n'y a pas un homme au Canada qui n'ait eu le temps depuis le 9 décembre de prendre connaissance des conditions de ce contrat et de communiquer à son représentant ses opinions à ce sujet. L'honorable député qui vient de se rasseoir nous dit que la marée de l'indignation publique allait monter. Il admet qu'elle n'a pas encore monté, quoiqu'on ait tout essayé à cet effet par le moyen des organes du parti et d'assemblées publiques tenues d'un bout à l'autre du pays. Je voudrais lire à ce sujet une citation d'un journal libéral publié dans mon comté et qui, quoique désapprouvant hautement le contrat, est assez honnête et franc pour dire la vérité telle qu'elle lui semble être :

"Depuis que le parlement s'est ajourné, plusieurs assemblées ont été tenues par toute la province d'Ontario, dans le but de discuter le contrat du syndicat et de préparer une manifestation de l'opinion publique contre la politique de chemin de fer du gouvernement. En ce qui concerne le premier but, savoir, celui de discuter les conditions, les assemblées ont eu du succès, mais en ce qui concerne le second but, celui d'obtenir une manifestation hostile à la mesure du gouvernement, le succès n'a nullement été brillant. Somme toute, le pays n'a pas fait de manifestation valant un sou, et, en dehors de l'Ontario, il n'y a eu en aucune de faite. Et cependant le parti libéral est unanime à condamner le marché et les conservateurs les mieux renseignés n'hésitent pas à exprimer un doute quant aux mérites du projet du gouvernement. Pourquoi donc y a-t-il tant d'hésitation à exprimer publiquement des opinions peu favorables au projet ? Cela est tout-à-fait inexplicable. Nous n'essaierons pas même de l'expliquer."

Ce qui précède est tiré d'un journal libéral et sort de confirmation à la déclaration candide de l'honorable député de Norfolk.

M. WHEELER. Nommez ce journal.

M. CAMERON. L'*Independent* de Bobcaygeon, journal rédigé par un homme d'une grande habileté et honnêteté. Quant à la longueur de temps nécessaire au parlement pour prendre en considération d'importantes mesures de chemin de fer, je puis mentionner ce qui a lieu dans l'assemblée législative d'Ontario, et j'aimerais à demander au chef de l'opposition si plus de temps a été accordé par lui et par son gouvernement à l'assemblée législative d'Ontario pour prendre en considération la fournée de résolutions allouant un million et demi de subventions à divers chemins de fer et qui ont été adoptées un an et demi après qu'il fût arrivé au pouvoir—si ces résolutions n'ont pas été déposées sur le bureau de la Chambre un jour ou deux avant la fin de la session, et si elles n'ont pas été adoptées à la hâte sans qu'on eût occasion de les discuter et malgré les protestations de l'opposition.

M. BOULTBEE. L'opposition faite à cette motion provient, à ce que prétend la gauche, de désir du voir discuter l'affaire par le pays. Or, de même que le député de Norfolk (M. Charlton), j'ai assisté à trois assemblées et je suis sous l'impression que l'opposition ne souhaite pas que l'affaire soit discutée de par le pays. J'étais présent à une assemblée tenue à Toronto lorsque le chef de l'opposition a parlé et où le sujet devait être discuté. C'est avec difficulté que je me suis frayé un chemin à travers les grils qui occupaient les sièges de devant et je fus insulté pendant les trois ou quatre heures que je me suis permis de rester près de l'estrade. L'assemblée a été ouverte par un honorable sénateur qui a pris le fauteuil; comme preuve qu'il voulait qu'on discute ce contrat de la façon la plus large, ce vénérable vieillard à cheveux blancs qui ne devrait pas se laisser

emporter par la passion s'est levé et l'a entièrement condamné. Après qu'il eût ainsi parlé, je m'approchai de lui et je lui demandai modestement s'il serait permis à n'importe qui de discuter la question. Cette demande éclata comme une bombe au milieu de l'estrade; mais, en fin de compte, on me dit que j'aurais la parole après M. Blake. Eh! bien, j'attendis pendant trois ou quatre heures, exposé aux insultes de ces messieurs qui, je le crois, m'aurait assassiné si la lumière avait fait défaut. Après que M. Blake se fût rassis, je demandai au président: "Voulez-vous me permettre de parler?" Il répondit: "Attendez donc; nous voulons faire proposer une résolution." Alors quelqu'un, je crois que c'était sir William Howland, s'avança et proposa une résolution tellement absurde et ridicule, qu'on n'a pu s'expliquer que le lendemain comment un homme comme W. P. Howland avait pu la proposer quand il a avoué qu'il ne l'avait pas lue auparavant. Après que la résolution eût été proposée, je redemandai: "Me permettez-vous de parler?" "Oh non!" me répondit-on, "pas avant qu'elle ne soit adoptée." A mesure qu'on proposait des résolutions, je demandais la permission de parler mais, chaque fois, on m'a refusé la parole en me disant: "Attendez que ces résolutions soient adoptées avant de les discuter." Et! bien, je demande à tout homme sensé si cela était équitable.

Tels sont les faits, et après que tout fût fini, ils me dirent qu'ils me permottaient de parler brièvement. J'ai essayé de discuter la question pendant une heure, on me siffla et on brailla tout le temps, je n'ai pas vu le chef de l'Opposition encourager la foule, parce que je lui tournais le dos, mais on m'a dit qu'il avait souri à la foule et qu'il l'a un peu encouragée. Mais je sais qu'il n'a pas fait une chose: il n'a pas été assez courageux, ni homme assez courtois pour se lever et dire "cet homme a attendu toute la soirée pour dire quelques paroles; écoutez-le donc." Je vis ensuite le président, une douzaine de fois, aller parmi l'assemblée, encourager la foule et leur demander apparemment de me mettre sous la pompe. Quand je vis cela, je me rappelai la remarque que fit il a quelques années sur son compte sir Francis Hincks lorsqu'il a dit qu'il représentait six pieds d'hypocrisie. Je dis qu'appeler une assemblée pareille, une réunion pour discuter est un odieux mensonge. Ce n'était pas une réunion convoquée pour la discussion; elle était convoquée pour condamner comme cela a été déclaré avant que la séance ne fut ouverte. J'ai assisté à une autre assemblée tenue à Thorne Hall, dans mon propre comté. Je n'avais pas d'abord l'intention d'y assister, comme j'avais des affaires pressantes qui réclamaient mon attention, mais on m'a télégraphié que M. Mackenzie y serait et j'y allai. On ouvrit la séance à deux heures de l'après midi, devant un auditoire de fermiers respectables et nous discutâmes jusqu'à 9 heures du soir, les fermiers ayant refusé l'ajournement, comme ils voulaient entendre la discussion complète. A six heures, voyant que l'assemblée se prononçait de plus en plus contre lui, le président essaya de faire prononcer l'ajournement. Il dit: "Je vais ajourner cette assemblée afin qu'on aille souper." Plusieurs fermiers présents dirent qu'ils ne voulaient pas souper avant la fin de la discussion. L'assemblée se tenait dans une salle de bal attenante à l'hôtel et pendant qu'on discutait la question d'ajournement, la porte s'ouvrit aux orateurs grits et le président s'esquiva pour aller souper. Les fermiers, en hommes pratiques, élirent un autre président, mais au moment où celui-ci allait prendre le fauteuil, le premier président revint, et dit qu'il préférerait reprendre le fauteuil, ce qu'il fit et on l'y retint jusqu'à la fin. Voilà comment ces assemblées ont été tenues. Quant au sentiment du pays, plus on discute l'affaire et plus elle plaît au peuple, et plus il est satisfait que les hommes qui l'ont entreprise, sont des hommes d'affaires aussi capables que l'on puisse trouver dans le pays. J'ai un mot à dire à l'hon. député de Norfolk. Il a prétendu que du parlement où nous sommes il était de notre

M. BOULTBEE

devoir de rentrer dans nos foyers pour rendre compte à nos électeurs de ce que nous y disons et faisons. Ce qui explique la conduite tant soit peu erratique de mon habile ami de Norfolk-Nord. Dans des circonstances ordinaires, un homme ordinaire dirait que lorsqu'on a parlé d'une question sous tous ses rapports, et que chaque fois on l'a envisagée d'une façon différente, on se trouvera pris lorsqu'on vendra parler à ses électeurs. Il n'en est pas ainsi de l'hon. député de Norfolk-Nord. Il va se nicher dans un coin de maison d'école en compagnie d'hommes qui sont en faveur de la politique nationale, et leur dit en leur montrant un de ses discours: "Voilà ce que j'ai dit; c'est exactement votre opinion." Et si dans la maison d'école il y a des hommes qui sont opposés à la politique nationale, il leur montre un autre discours en disant: "Voici mes principes; je me suis opposé à cette politique." Il va ensuite dans un endroit où la population favorise le projet de bâtir ce chemin de fer au moyen d'un contrat comme le présent, et il trouve moyen de leur prouver qu'il a parlé en faveur d'une telle mesure. Un homme habile peut faire cela, mais il y a toujours une fin. Les journaux circulent. Je conseille à l'hon. député de Norfolk-Nord, s'il croit à l'avenir que c'est de son devoir d'aller expliquer à ses électeurs ce qu'il fait et dit ici, de ne pas changer d'avis aussi souvent et de ne pas l'annoncer publiquement à chaque session, parce que cela lui causerait de graves inconvénients.

M. CHARLTON.—Je voudrais faire une observation personnelle. Ma conduite en cette affaire a été parfaitement conséquente, suivant moi. En 1876, lorsque je parlai, pour la première fois en public sur cette question, j'ai exprimé l'opinion que c'était la ligne de conduite qu'il fallait suivre; que la construction du chemin donnerait un débouché à la section des prairies, et après avoir accompli ce résultat, qu'il fallait poursuivre la construction du chemin de fer au fur et à mesure des besoins du pays, sans construire les parties dispendieuses des sections est et ouest. En 1878, je fis de nouvelles observations à ce sujet, lorsque l'honorable député de Bothwell présenta à la Chambre un bill intitulé "Projet de chemin de fer de colonisation." Ce bill pourvoyait à l'octroi de certaines quantités de terrains, sous certaines conditions, à des compagnies de chemin de fer, la plus faible allocation était de dix sections par mille, et la plus forte de vingt sections. J'ai parlé en faveur de ce bill, et les raisons que j'ai fait valoir alors à l'appui sont précisément les mêmes que je ferais valoir aujourd'hui. Ma position en 1876 et en 1881 est parfaitement logique. En 1876 je n'ai appuyé que la construction de la section des prairies; en 1881, je propose de commencer d'abord à construire la section des prairies du chemin. En ce qui concerne la position que j'adoptai en 1878, je serais heureux de supporter aujourd'hui une mesure qui pourvoirait à la construction de la section des prairies en donnant dix sections par mille, et j'accorderais volontiers pour la section des prairies même vingt sections par mille, ou 12,800 arpents choisis sans distinction, mais lorsque je me lève ici pour combattre une mesure.

QUELQUES DEPUTES! Question, question.

M. CHARLTON.—Je ne fais que passer en revue ce qu'à dit l'honorable député de York-Est (M. Boulthbee) qui m'a accusé d'inconséquence. Je vais me rasseoir si on ne me permet pas de prouver que je n'ai pas été inconséquent. J'allais dire que lorsqu'il s'agit ou d'accorder à la compagnie 12,500 arpents de terre par mille, choisis sans distinction, ou bien d'accorder au chemin 12,500 arpents de terre par mille choisis dans les meilleures terres du pays et de donner de plus \$12,000 en argent par mille pour les sections que la compagnie doit construire, et de donner pratiquement en outre \$31,000,000 en explorations et en travaux livrés à la compagnie, je maintiens que, conformément à mes déclarations de 1878, je ne me vois pas obligé de favoriser un

projet trois fois aussi onéreux dans ses stipulations que le projet de 1878.

M. TROW. Je crois que ce sujet est trop sérieux pour être traité avec autant de légèreté que l'a fait l'honorable député de York-Est (M. Boulbee), car ce projet entraîne la dépense de millions et l'allocation d'une vaste étendue de terrain, 700 milles de long sur 112 de large. Je crois que ce projet mérite que le gouvernement considère s'il ne devrait pas accorder quelque délai afin de voir si l'on ne peut obtenir des conditions plus favorables au pays. J'ai été étonné de l'impopularité du député de York-Est parmi ses électeurs. J'ai tenu des assemblées dans Perth et j'ai entendu parler d'une assemblée où il y avait 700 électeurs dont un seul a voté contre la résolution condamnant le gouvernement. Un seul s'est levé pour supporter le gouvernement à l'assemblée tenue à St. Mary's, South-Perth, et c'était le député de Perth-Nord. Les assemblées dans ce district ont condamné ce projet à l'unanimité; j'ai reçu d'un township dans la division de l'honorable monsieur des résolutions portant cinq cents signatures et condamnant le projet. Je crois que le gouvernement devrait différer d'un jour ou deux de procéder en cette affaire. Si d'autres personnes s'offrent à accomplir cet ouvrage moyennant une subvention moindre, il est de notre devoir de le leur donner. Nous ne pouvons pas nous permettre de dépenser ou de perdre nos millions sans nécessité. Il est de notre devoir d'avancer à mesure que la colonisation avance dans la région des prairies. Je n'ai pas d'objection à une ligne de chemin de fer de 1000 milles à travers les prairies, mais je m'objecte décidément à la section au nord du lac Supérieur et à la section ouest. Le gouvernement a accaparé le temps de la Chambre, depuis deux semaines pour l'étude de cette question, au détriment des autres mesures et des affaires privées devant la Chambre. Nous devrions donc avoir quelque sursis à présent et donner du temps aux autres affaires.

M. HESSON. L'honorable député qui vient de parler vient de faire allusion aux assemblées tenues dans Perth-Sud, mais il a omis de dire comment elles ont été conduites. Le président de l'association conservatrice à St. Mary's m'a télégraphié de venir assister à l'assemblée qui devait y être tenue un certain soir, où des discours devaient être prononcés par messieurs Ross, Trow, Ballantyne et autres. J'ai demandé par télégramme si on me permettrait de parler disant que dans ce cas, j'y assisterais. J'attendis une réponse jusque dans l'après-midi du jour suivant, et n'en recevant pas, je fus obligé de prendre le train pour St. Mary's. En route, je reçus un télégramme de M. Sharp, de l'association conservatrice de St. Mary's, disant qu'on ne permettrait pas à un conservateur de parler, mais de venir quand même. A bord des chars, je dis à l'honorable député qui vient de s'asseoir que j'espérais qu'une discussion libre serait permise. Il répondit qu'il verrait, mais qu'il dépendait de ces amis qui avaient fait tous les arrangements et il ne pouvait pas dire grand-chose à ce sujet avant d'arriver sur les lieux. J'arrivai à St. Mary's. Le président de l'association conservatrice me montra une lettre du président de l'association libérale, par laquelle ce dernier exprimait combien il regrettait de ne pouvoir souscrire à l'arrangement que je désirais, à cause du nombre d'orateurs qui devaient parler du côté libéral et de la grande distance que quelques-uns avaient eu à franchir pour se rendre. Les conservateurs qui étaient avec moi crurent qu'il valait peut-être mieux pour eux de ne pas assister à l'assemblée comme sans doute on avait fait tous les préparatifs pour que les libéraux eussent le dessus et que ces derniers auraient leurs résolutions toutes faites et préparées d'avance. Je leur répondis qu'il valait mieux pour eux d'y aller et de faire leur demande à l'assemblée, ce que fit le président.

On avait annoncé que quatre orateurs libéraux devaient prendre la parole, et il fut résolu que M. Harding, le secré-

taire de l'assemblée, devait déclarer qu'il était impossible d'accorder ce que demandaient les conservateurs: c'est à dire le droit de réplique. Nos amis répondirent: "Pour ce privilège nous payerons la moitié du loyer de la salle." Finalement ils consentirent à me laisser parler une heure, disant que M. Trow devait parler le premier une demi-heure, que M. Ballantyne abandonnait son tour à M. Hesson; que M. Smith, de Toronto, parlerait après M. Trow, que M. Hesson parlerait une heure, et que M. Ross parlerait le reste de la soirée. Je demandais au président de me permettre de parler après M. Ross, et que s'il y consentait j'accepterais volontiers toutes les conditions. Il me refusa cela, de même que l'heure et demie que je demandais, et il m'assignait un rang qui ne me permettait pas de répondre longuement, parce que l'orateur qui me précédait ne devait pas attaquer le point principal de la question.

Quel a été le résultat? L'assemblée était convoquée pour voter une résolution préparée de longue main, et quoique la ville soit le quartier général des grèves, qu'elle ait une population de près de 3,000 âmes, la pétition ne porte que 120 signatures, et celle d'un important township, contenant près de 400 électeurs, n'est signée que par dix-huit personnes dont pas une appartenant au parti conservateur, et je dois ajouter que sur toutes les pétitions adressées à la Chambre par ce district, il n'y a pas cinq signatures de conservateurs.

Les assemblées, comme je l'avais prédit, n'ont été que de simples démonstrations de parti et il ne pouvait en être autrement puisqu'on avait fait de la question une question de parti. Malgré toutes les protestations, les libéraux ont refusé à leurs partisans le droit de libre discussion. En un mot on a fait de l'assemblée une manœuvre de parti, n'ayant pour objet que des questions de parti.

M. TROW. Je désire donner une explication personnelle. J'ai entendu l'honorable monsieur déclarer que nous l'avions traité injustement à cette assemblée. Je dois dire que sa propre déclaration fournit des preuves suffisantes pour satisfaire toute personne raisonnable—

QUELQUES DÉPUTÉS. Ce n'est pas là une explication personnelle.

M. ROSS (Middlesex). Je suis peiné pour mon honorable ami le député de Perth-Nord. Nous lui avons fourni à Ste. Marie, il y a quelques jours, l'occasion d'exposer ses griefs, si toutefois il en avait, mais nous avons acquis la conviction qu'il n'en avait aucun qu'il voudrait exposer dans une assemblée publique. Nous lui avons accordé une heure pour se faire entendre et je ne savais vraiment pas qu'il avait une si haute habileté que dans cet espace de temps il lui était impossible d'exposer ses vues au public avec une clarté suffisante. Il a refusé d'accepter l'offre qui lui était faite et quoique la Chambre soit en session depuis plusieurs semaines, quoiqu'il ait eu toutes les occasions possibles de parler, de dissiper les doutes qui pouvaient s'être introduits dans l'esprit des honorables députés, de faire reproduire dans ses propres journaux les discours qu'il aurait pu prononcer sur la question, il n'a jamais entrepris cette tâche. Il n'a pas essayé de répondre à aucune des objections soulevées contre le contrat par les députés siégeant de ce côté-ci de la Chambre,—contre un contrat que l'honorable député a dit, à mon grand étonnement, être obligé de soutenir. Je ne comprends nullement ce qu'entend l'honorable député en disant qu'il est obligé de soutenir ce contrat. Je pensais qu'il était un membre libre et indépendant de cette Chambre, envoyé ici pour défendre le bien et combattre le mal, et il dit aujourd'hui qu'il doit soutenir ce projet dans les intérêts de son parti.

M. HESSON. Je n'ai pas dit cela.

M. ROSS. L'honorable député a dit que nous faisons de la question qui nous occupe une question de parti, et dans l'intérêt de son propre parti il se croit obligé de lui donner son

appui, de sorte que je ne m'écarte pas de la vérité en faisant la remarque contre laquelle il proteste.

Je connais trop bien l'honorable monsieur, j'apprécie trop bien son esprit de justice et d'indépendance, pour croire qu'il suivrait volontairement la ligne de conduite qu'il a adoptée aujourd'hui, mais obéissant au fouet du chef de file de son parti il s'est laissé atteler, comme bien d'autres membres de son parti, au char de ses chefs.

Mais je désire attirer l'attention sur la ligne de conduite tenue par la majorité de la Chambre. Napoléon avait coutume de dire que le Dieu des armées était toujours du côté des plus forts bataillons, mais une majorité n'est pas nécessairement dans le vrai, nécessairement omnipotente. J'admets que si la majorité de cette Chambre, dont je respecte sincèrement l'habileté et l'intelligence, a l'intention de précipiter la décision de cette question elle réussira; mais si dans de semblables circonstances j'appartenais à cette majorité, j'adopterais, je crois, une autre ligne de conduite.

Pourquoi nous hâter sans nécessité, puisque nous nous sommes réunis plus tôt afin d'étudier la question avec calme et connaissance de cause? Personne de nous n'ignore que si nous nous étions réunis à l'époque ordinaire, les députés auraient été anxieux de rentrer dans leurs foyers, si la session s'était prolongée jusqu'en juin, et c'est pour cela que nous nous sommes réunis à une époque moins avancée afin de considérer sérieusement la question. Nous nous sommes assemblés en décembre dans le but de discuter avec calme et connaissance de cause, durant les mois d'hiver, une question d'une grande importance pour le pays. À peine discutons-nous cette question depuis un mois. Nous nous sommes assemblés le 9 de décembre et c'est seulement le vendredi soir que le contrat nous a été soumis, mais le pays n'en a eu connaissance que le samedi, encore était-ce par un résumé transmis par le télégraphe. Ce n'est que le samedi suivant qu'il a été discuté longuement par la presse, car nous savons tous que dans bien des localités des compagnies les nouvelles ne sont reçues qu'à la fin de la semaine, par le courrier de samedi. Pourquoi donc ne pas laisser la discussion suivre son cours ordinaire?

Lorsque nous avons discuté l'acte de la confédération, nous savons tous combien cette question a été sérieusement étudiée par la convention d'abord et ensuite par le parlement. Comme toutes les mesures ont été prises afin que le pays soit amplement informé de ce changement introduit à notre constitution. A mon avis, M. le président, la question qui nous occupe est plus sérieuse encore que celle de la confédération. Elle soulève des questions qui affectent l'avenir de notre pays, tout autant que la confédération, et il ne convient pas que la majorité de cette Chambre permette que le pays envisage avec défiance ou soupçon les mesures qu'elle pourra prendre pour le règlement de cette question.

Quelques-uns des honorables députés ont prétendu que cette question était depuis plusieurs années devant le pays. Je considère cette assertion comme dénuée de fondement. Si le contrat actuellement soumis à la Chambre était identique au contrat Allan, cette affirmation serait motivée jusqu'à un certain point. S'il était basé sur la loi Mackenzie de 1874, cette excuse serait quelque peu acceptable, mais les deux projets sont entièrement différents. Ce contrat contient des clauses entièrement nouvelles; des clauses qu'on ne peut rencontrer dans aucun des contrats jusqu'ici soumis au parlement,—des clauses qui n'ont existé dans aucun contrat conclu par le gouvernement des États-Unis ou celui d'aucun de ses états. Un contrat semblable n'a jamais vu le jour depuis la création du monde, dans ce parlement ou dans toute autre législature. Il constitue un fait entièrement nouveau pour la population du Canada, et il contient des clauses de telle nature que tout membre du parlement, jaloux de remplir ses devoirs vis-à-vis de ses commettants, devra au lieu de pousser le parlement à l'accepter à la hâte, s'efforcer de donner l'opportunité désirable pour son ample considération.

M. Ross (Middlesex)

Je crois donc, en conséquence, qu'il aurait mieux valu ajourner la Chambre et attendre avec calme la décision du pays. L'honorable député de Victoria-Nord (M. Cameron) a dit que l'adoption de ces résolutions n'était pas hâtée autant que les résolutions relatives aux chemins de fer présentées par l'honorable chef de l'opposition au parlement d'Ontario, alors qu'il était à la tête du gouvernement de cette province. En admettant que l'honorable représentant de Durham-Ouest ait insisté outre mesure pour ses résolutions, est-ce à dire que deux négociations équivalent à une affirmation et deux torts à une chose équitable? Mais je soutiens que l'adoption des résolutions de l'honorable député n'a pas été poussée avec trop de hâte. Elles étaient en petit nombre et pourvoyaient à l'octroi d'une subvention de \$1,500,000 pour venir en aide aux chemins de fer existants, et dans le but de donner de l'impulsion à la construction des voies ferrées dans cette province,—une question de bien faible importance si on la compare au projet actuel. Une question très simple si on la compare avec celle d'accorder \$25,000,000 à un syndicat de chemin de fer, ainsi que le monopole du commerce pour vingt ans, et l'exemption de la taxe pour les terres. On ne peut établir de comparaison entre les deux cas. Et maintenant quels sont les faits? Je suis d'avis qu'on a donné tout le temps nécessaire à la considération des résolutions présentées à la Chambre d'Ontario par le député de Durham-Ouest. Tous les faits sur lesquels ces ordres en conseil étaient basés ont été déposés sur le bureau de la Chambre de treize à vingt-quatre jours avant qu'un vote ait été pris. Par exemple, la proposition demandant de l'aide pour le Canada Central a été votée le 29 février de cette année, et les informations sur lesquelles l'ordre du conseil était basé, étaient déposées le 6 février sur le bureau de la Chambre, c'est-à-dire vingt-quatre jours avant que le vote fût pris. Pour le "Midland Railway" les informations ont été soumises à la Chambre le 7 février, soit vingt-deux jours avant que le vote fût demandé. Pour ce qui est du chemin de fer Montréal et Ottawa les informations ont été présentées vingt-quatre jours avant le vote; pour le chemin de fer de Toronto et Muskoka elles l'ont été le 7 février; pour le "Hamilton et South Western" treize jours avant le vote; pour le Toronto et Nipissing seize jours auparavant.

Ainsi donc la législature locale d'Ontario a eu toutes les informations relatives à une question n'entraînant que la dépense de quelques milliers de dollars, pendant plus longtemps que nous n'avons eu les renseignements sur lesquels on nous demande un vote qui produira les conséquences les plus graves pour l'avenir du pays tout entier. Si l'honorable député de Victoria blâme l'honorable chef de l'opposition d'avoir agi avec trop de hâte, dans quelle position place-t-il ses propres amis? Il y a aujourd'hui dans cette Chambre quelques représentants qui occupaient des sièges dans celle d'Ontario et qui n'ont pas trouvé que le représentant de Durham eut agi avec trop de hâte. Je constate que lorsqu'on a proposé d'accorder de l'aide aux chemins de fer,—proposition pour lequel mon honorable ami de Durham-Ouest a été si gravement attaqué dans cette Chambre,—M. Boulton de York-Est, Fitzsimmons, de Brockville, M. McCuaig du comté du Prince-Edouard, M. Rykert, de Lincoln, quatre honorables représentants siégeant dans l'enceinte de cette Chambre, ont voté en faveur des résolutions. Que répondra à cela l'honorable représentant de Victoria? Il s'agit de la première résolution; la seconde a été votée de la même manière et a reçu l'appui des mêmes honorables députés que j'ai nommés; l'honorable député de Monk a voté contre elle. La troisième a reçu l'appui de tous les honorables députés déjà nommés et même celui du représentant de Monk. Ainsi donc cinq honorables représentants qui font actuellement partie de cette Chambre ont voté en faveur de la résolution de l'honorable député de Durham-Ouest.

M. McCALLUM. L'honorable préopinant pourrait-il lire la liste de division?

M. ROSS. La résolution a été adoptée unanimement, il n'y a pas eu de division.

M. McCALLUM. Pour la raison que le parti de l'opposition dans cette Chambre était démoralisé.

M. ROSS. Dans ce cas mon honorable amis était également démoralisé.

M. McCALLUM. Nous n'avions pu réunir cinq députés pour se lever et demander une division. Trois seulement l'ont demandée. Messieurs McCallum, Ferguson et Richards.

M. ROSS. Je comprends que mon honorable ami le représentant de Monk était au nombre de ces hommes déterminés disposés à se laisser guider à tous hasards par les principes, et cependant depuis que la Chambre s'est assemblée je l'ai trouvé disposé à retirer quelques-unes des objections qu'il présentait au syndicat. Maintenant nous devons le considérer comme le député démoralisé de Monk, disposé à rester sur la brèche tant qu'il aura quelqu'un pour dominer à ses côtés, mais se laissant promptement décourager et donnant son appui à l'honorable représentant de Durham-Ouest.

J'ignore si, avant que cette session soit terminée il se laissera de nouveau démoraliser. Je serais heureux s'il cédait de nouveau au découragement. Je crois que c'est dans ces moments-là seulement qu'il est dans le vrai. Nous avons vu deux députés siégeant à la droite de la chambre, qui ont hautement accusé l'honorable représentant de Durham-ouest d'avoir hâté l'adoption de résolutions présentées à la législature locale, admettre les uns qu'ils étaient découragés et les autres établir par leur vote que l'honorable député de Durham était dans le vrai et qu'ils se trouvaient dans leur tort. Qu'est-ce que cela prouve ? Cela prouve que les honorables députés, placés peut-être sous des influences que je ne puis comprendre, sont préparés à jeter leurs principes aux vents comme l'a fait l'honorable représentant de Monk et à favoriser la précipitation de l'honorable chef du gouvernement.

La conduite de ces honorables messieurs qui siègent dans la législature d'Ontario, si on l'envisage sous un autre jour, encourage l'opposition à continuer ce débat quelques jours de plus, dans l'espérance que les honorables représentants de York-Est (M. Boulthoe), et de Monk (M. McCallum), seront une fois de plus découragés et accorderont leur appui à l'honorable député de Durham. L'honorable chef du gouvernement craint-il que s'il n'insiste pas à ce que la Chambre adopte cet acte, quelques-uns de ses partisans pourraient se démoraliser ? Redoute-t-il les nouvelles propositions qui, dit-on, sont présentées, redoute-t-il qu'on présente des propositions que ses amis soient obligés d'accepter ; redoute-t-il que les propositions qui sont peut-être déjà parvenues en cette ville soient plus favorables au pays ; redoute-t-il que le pays constate que le gouvernement a commis une grande erreur en ne demandant pas des soumissions comme il aurait dû le faire ; redoute-t-il que le pays constate qu'en violant l'Acte des travaux publics, en violant tous les précédents établis par les administrations et les parlements qui l'ont précédé, il a commis un crime odieux dont il lui sera demandé compte ; redoute-t-il que ses rangs se rompent, et je ne crains pas de dire que si seulement cinq des députés appartenant à la droite avaient le courage de se détacher de leur parti, la majorité ministérielle se fondrait comme la neige au soleil de juin ? Que redoutent-ils ? L'opinion publique ? Ils nous ont dit que la dignité du parlement exigeait, en premier lieu, que la Chambre ne sache absolument rien de la question avant l'ouverture des Chambres.

Je comprends la dignité du parlement d'une toute autre façon ; il me semble que la dignité du parlement exige qu'une question de cette nature soit sérieusement discutée.

M. BUNSTER.—Le nouveau syndicat se charge-t-il de la construction de la ligne sur l'île Vancouver.

M. ROSS.—Je crois que l'honorable député a également des tendances au découragement. Si je répondais à la question par l'affirmative il serait démoralisé.

Je disais donc que la dignité du parlement exigeait que nous poursuivions nos délibérations. Il faut en premier lieu que nous procédions avec prudence, que nous nous hâtions avec lenteur. Nous savons avec quel soin nous avons discuté le bill du tarif de l'honorable ministre des finances. Cette politique constituait une grande révolution. Qu'il nous soit donc permis maintenant d'agir consciencieusement et sans passion. Nous avons aujourd'hui assez de travail pour nous occuper. L'ordre du jour de la Chambre est rempli de motions. Pourquoi ne nous occuperions-nous pas d'abord de ces questions, afin de renvoyer à plus tard la discussion du contrat ? Les honorables messieurs de la droite s'effraient du mécontentement du public.

On met en circulation des déclarations semblables à celles que je vais lire, qui émane de sir William Howland. Il disait il n'y a pas longtemps à Toronto :

« Depuis plusieurs années je n'ai été attaché à aucun gouvernement ; je me crois détaché de tout préjugé de parti et capable de juger sainement des mesures qui peuvent être soumises au pays par aucun gouvernement. Si je considère les conditions du contrat actuel, il me semble très extraordinaire que quoique il y ait dans le ministère des hommes d'un jugement éclairé et ayant des capacités pour les affaires, que la mesure elle-même, considérée dans ses détails, ne renferme pas dans ses détails une seule clause favorable aux intérêts publics. »

Quelle est l'opinion d'un homme public qui a été, à un moment donné, collègue de l'honorable premier ministre, qui a été nommé par lui au poste de lieutenant-gouverneur de sa propre province. Il dit plus loin :

« Il n'y a pas dans le contrat une seule clause qui ne soit rédigée dans les intérêts et en antagonisme direct aux intérêts publics. Elle accorde au syndicat un monopole dans le Nord-Ouest. Après lui avoir fourni les moyens de construire un chemin, on lui accorde un monopole qui détruit tout moyen de compétition. Bien plus, les capitalistes sont privés du droit de construire un chemin de nature à faire concurrence à celui du syndicat. Si cette mesure a force de loi, elle constituera une des plus grandes calamités qui puissent affliger le peuple. »

Il a fallu que sir William Howland ait étudié sérieusement la question pour déduire cette conclusion.

M. ORTON. Est-il membre du nouveau syndicat ?

M. ROSS. Je ne crois pas qu'il en soit membre. Je n'aurais pas plus d'objection à ce qu'il appartienne au nouveau syndicat que l'honorable député de Wellington-Centre, (Orton). Ce que nous désirons, c'est que toute personne (M. possédant des capitaux, des capacités et de l'énergie, s'occupe de l'entreprise, y consacre ses capitaux, qu'elle s'empare enfin de cette entreprise nationale, au lieu de l'avoir accommodée dans le bureau particulier du ministre des Chemins de fer. Ce que nous demandons c'est que les capitalistes de ce pays, ayant les moyens de le faire, prennent des intérêts dans l'entreprise. Ce n'est qu'il y a quelques jours que sir William a donné son opinion sur la question. Qu'avons-nous reçu de Montréal ? Nous avons reçu l'opinion de la Halle au blé qui est hostile au syndicat. Nous pensions que la Halle au blé de Montréal, la grande métropole, aurait pu exprimer son opinion dans un court délai, mais cependant il n'en a pas été ainsi.

M. BUNSTER. L'honorable monsieur semble posséder des renseignements fort étendus sur le nouveau syndicat, et comme j'attache aussi quelque intérêt à sa formation, dans le cas où il serait disposé à construire l'embranchement de l'île Vancouver, je serais heureux si l'honorable député voulait bien nous donner les noms des capitalistes qui le composent.

M. ROSS. Je pense que le gouvernement sera en mesure de déposer les documents officiels sur le bureau de la Chambre.

M. BUNSTER. Le gouvernement a présenté à la Chambre un document volumineux.

M ROSS. Je serai heureux de fournir toutes les informations qui ne seraient pas contenues dans les documents que le gouvernement déposera sur le bureau.

Je disais il y a un instant que la Halle au blé de Montréal venait seulement de faire connaître son opinion sur la question. C'est là un point important à considérer. Rien ne nous est encore parvenu des différentes parties du pays. Mais prenons patience. Laissons parler l'opinion publique; effraie-t-elle les honorables messieurs? N'est-ce pas l'opinion publique qui les a fait ce qu'ils sont, qui les a mis dans la position qu'ils occupent aujourd'hui? Je me rappelle fortement lorsque l'honorable premier ministre a formulé ses résolutions relatives à la protection en 1876. Il a commencé en avril 1876 et il a cultivé de jour en jour l'opinion publique jusqu'au moment où il en a obtenu un verdict favorable, le 17 septembre 1878. Il lui a fallu deux ans et demi pour former l'opinion publique sur la politique nationale. Si nous avons insisté, comme il le fait actuellement, pour empêcher cette libre agitation de la question, où seraient aujourd'hui les honorables messieurs? Si vous empêchez l'opinion publique de suivre son libre cours, vous portez atteinte aux droits du peuple qui aura à payer les frais de construction du chemin de fer et par conséquent vous violez la liberté qui est le droit inhérent de tout citoyen anglais.

Je prétends qu'on ne peut porter un tort plus grand à la population de ce pays qu'à obliger le parlement à décider à la hâte une question de cette importance, sans donner à l'opinion publique le temps de se prononcer. Je viens de parler des opinions manifestées par la halle aux blés, et des conclusions adoptées par une grande majorité. Si des hommes versés dans les grandes questions n'ont pu se décider avant aujourd'hui, comment peut-on espérer que les comités ruraux n'aient pu se former déjà une opinion. Nous n'avons pas encore entendu parler de la Colombie anglaise. Nous avons eu à peine le temps de recevoir les journaux de cette province.

M. BUNSTER. Je demande pardon à l'honorable député. Qu'il me soit permis de lire la résolution envoyée à cette Chambre par la Colombie anglaise, exprimant le plaisir avec lequel cette province avait reçu la nouvelle de l'arrangement pourvoyant à ce que son territoire soit traversé par le chemin de fer.

M. ROSS. Je suis anxieux d'entendre parler de cette province en particulier. Nous entendrons parler fréquemment l'honorable député dans le cours de cette session, mais nous voudrions avoir également l'opinion de ses commentateurs. Nous voudrions connaître aussi celle de la presse de cette province. Le télégraphe nous a transmis quelques nouvelles relatives aux opinions de cette presse. Rien ne nous prouve, en aucune façon, qu'elle soit favorable au syndicat; je crois, au contraire, qu'elle y est hostile. Sans doute, l'honorable monsieur est mieux renseigné et, si ma mémoire ne me trompe pas, je crois qu'on plusieurs occasions la presse de la Colombie anglaise a fait des commentaires défavorables à ce syndicat. Pourquoi ne nous communique-t-on pas l'opinion du collège électoral, représenté par l'honorable chef du gouvernement? L'honorable ministre a-t-il su quelle était la manière de voir de ses commentateurs? L'ont-ils informé que ce projet était le meilleur dans les intérêts de la Colombie anglaise. Ont-ils reçu de lui quelque garantie leur donnant la certitude que lorsque le chemin de fer aura atteint Port-Moody, il ne s'étendra pas plus loin, mais se prolongera jusqu'à l'île Vancouver, aux intérêts de laquelle l'honorable député qui m'a interrompu porte une vive sollicitude. Qu'on nous donne l'opportunité de connaître la question toute entière. Peut-être aurons-nous, de quelques capitalistes de la Colombie anglaise, une proposition qui sera plus favorable à la construction de la section occidentale du chemin.

Il est de toute nécessité que toutes les propositions soient déposées sur le bureau de la Chambre, avant que nous pro-

M: BUNSTER

cedions à cette discussion. Je signale aux honorables députés de la droite que les soupçons qui se sont élevés contre le gouvernement, pour avoir caché ce qui avait rapport à la question jusqu'au moment de l'ouverture des Chambres, sont encore aggravés par la hâte inconvenable avec laquelle on insiste sur l'adoption du projet.

Le très honorable monsieur s'est levé en cette Chambre et a déclaré que la population de ce pays n'était pas un tribunal compétent pour juger des détails d'un contrat de cette importance. C'est la troisième erreur. Je ne m'attendais pas à ce que l'honorable chef du gouvernement dirigeât une imputation de cette nature contre l'intelligence de la population du Canada. Après l'ajournement de Noël, on a demandé tout le temps de la Chambre et toutes les affaires autres que celles du Pacifique ont été mises de côté, afin de précipiter la discussion de cette question, et maintenant on veut enlever aux députés le seul jour qui leur restait pour considérer les questions d'un intérêt privé.

Voilà cinq points que les honorables députés auront à discuter devant leurs commettants, lorsque l'heure de rendre leurs comptes aura sonné. Et nous espérons que ce moment arrivera bientôt, de la sorte les honorables députés échapperont aux angoisses de l'agonie et ils iront occuper les régions de la gauche où un public indigné sera heureux de les reléguer. Si les honorables messieurs comprenaient seulement, comme les membres de l'opposition, que leur sûreté consiste à recevoir l'appui du peuple, ils n'auraient pas ainsi insisté à obtenir une décision sans donner à la Chambre et au pays le temps d'étudier la question. Je leur fais appel, au nom de l'intelligence du pays, au nom de la justice, au nom de la dignité du parlement lui-même, pour les engager de procéder avec connaissance de cause et prudence, afin que nous puissions discuter avec calme et impartialité et nous assurer d'une manière sérieuse si ce projet préparé en secret, présenté à une époque où le gouvernement avait ses partisans sous son contrôle direct, en dehors de l'influence publique, et sous le coup du fouet de la loyauté et de la fidélité de parti, est dans les intérêts du pays.

Puisque le parti conservateur est un aussi grand parti qu'on le représente, s'il possède, comme on le prétend, la confiance du pays, pourquoi va-t-il courir à sa ruine en agissant comme il se propose de le faire? Lorsque l'honorable député d'Ottawa, M. Wright, a dit hier que ce projet serait désastreux pour le parti conservateur, je crois qu'il exprimait non-seulement ses sentiments personnels, mais ceux de 125 ou 130 conservateurs appartenant à cette Chambre. Vont-ils se placer au-dessus des intérêts du pays? S'il en est ainsi, qu'ils attendent avec patience, afin de voir si nous ne pouvons pas obtenir des offres plus avantageuses. Voyons si nous ne pouvons épargner \$10,000,000 à ce pays. Voyons si nous ne pouvons épargner au territoire du Nord-Ouest le fardeau que lui imposera le syndicat. Veillons à ce que l'avenir du pays ne soit pas compromis par un projet que les honorables messieurs savent eux-mêmes ne pas être bon, mais que, poussés par des influences particulières, ils imposent à l'adoption de la Chambre. Si l'on nous présente un projet par lequel les matériaux employés à la construction de ce chemin ne soient pas exemptés des droits de douane, ne se recommandera-t-il pas à l'approbation du ministre des Finances, qu'alarmant tellement les déficits et qui a imposé un tarif oppressif pour y mettre fin? Si l'on nous présentait un projet qui ne demanderait pas une aussi grande étendue de terre, le pays n'y trouverait-il pas son avantage? Si nous avions une compagnie qui paie des taxes pour toujours sur ses terres et ses propriétés, ne serait-ce pas à l'avantage du Manitoba? Si je pouvais démontrer aux honorables députés un projet qui donnerait au Manitoba le nouveau privilège de tailler la propriété des chemins de fer, nous aurions leur appui et nous en serions heureux.

Nous savons parfaitement quelles sont les clauses du contrat du syndicat qui soulèvent des objections: 1o. l'exemption des taxes sur ses terres; 2o. l'exemption des taxes sur

les propriétés du chemin de fer ; 3o. l'exemption des droits sur le matériel employé à la construction du chemin. Si nous pouvions présenter un projet qui ne renferme pas de clauses soulevant objection, nous aurions une telle conversion de la Pentecôte dans cette Chambre que ceux qui liront dans la suite les actes de ces apôtres de la construction des chemins de fer, verraient que 150 conservateurs se sont convertis en un seul jour. Nous pouvons présenter un semblable spectacle et demander pour cela le secours du barde inspiré de Niagara, si bien connu de ses compatriotes. Si nous lui donnons un thème semblable à développer, son nom ira à la postérité, non pas avec les honneurs accordés à un Tennyson, un Shakespeare, un Milton ou un Wordsworth, mais avec plus que les honneurs de tous ces génies réunis.

M. PLUMB. Je vous abandonne la place.

M. ROSS. Semblable thème demanderait ses hexamètres les plus mélodieux : un tel poète, un tel thème, et de tels honneurs ! Nous avons l'occasion de faire entrer le pays dans une ère nouvelle, nous n'avons pas de poète au Canada que nous serions disposés à couronner de lauriers, mais nous avons aujourd'hui l'occasion de présenter un thème qui permettra à un poète encore inconnu dans ce pays de développer la puissance de son génie et possédant un barde inconnu jusqu'ici, un thème qui l'est également, nous aurons un poème qui sera transmis à la postérité,—un thème remarquable : poète et conversion. Je recommande ce projet aux honorables députés de la droite. Je sais que je ne leur adresse pas cet appel en vain. Nous voulons leur donner l'occasion du repentir et de la conversion. Je pense que ceux qui se sont engagés n'excuseront pas leur conduite comme l'homme dont parle le poète :

" He vowed and protested, but joined in the plan ;
He shared in the plunder but pitied the man."

Je crois que ceux d'entre eux qui réfléchissent un peu trouveront des raisons suffisantes pour changer leur ligne de conduite, pour voir la folie de leurs actes et accepter un contrat plus favorable aux intérêts de leur parti et plus encore à ceux du pays.

M. WHITE (Cardwell). Je ne me propose pas de répondre au discours que nous venons d'entendre, si toutefois, par courtoisie, on peut lui donner le nom de discours. Ce qui m'a le plus frappé est qu'il contient une proposition établissant que nous devons discuter le contrat du syndicat et que d'un autre côté l'honorable député a parlé—si la politesse me permet de m'exprimer ainsi—hors de propos afin d'empêcher cette discussion. Quelle est la proposition qui nous est actuellement soumise ? Nous savons, et le pays ne l'ignore pas, que lorsque l'honorable premier ministre a soumis la motion à la Chambre, nous devions en continuer la discussion de jour en jour ; cette convention avait été acceptée par la gauche de la Chambre sans opposition sérieuse, je pourrais même dire sans opposition. Chacun savait que nous devions discuter, à l'exclusion de toute autre question, ce grand projet, jusqu'à ce que le parlement eût rendu son jugement. Il paraît maintenant que la motion ne s'appliquait qu'aux délibérations faites en comité général. Le comité venait de se lever, lorsqu'une motion fut présentée pour l'acceptation du rapport. Les règles de la Chambre ne permettaient pas de l'accepter à ce moment. Mais l'ordre de la Chambre était,—j'admets qu'il ne soit pas obligatoire,—qu'on devait procéder à sa discussion à la prochaine séance de la Chambre, c'est-à-dire aujourd'hui. Si je ne me trompe pas, l'honorable chef de l'opposition a suggéré lui-même ces mots, comme étant ceux qui devaient être employés, lorsqu'il a crié : " Now."

M. BLAKE. Non, j'ai dit qu'il ne pouvait pas être reçu maintenant.

M. WHITE. J'ai compris que l'honorable monsieur suggérerait qu'il soit considéré à la prochaine assemblée.

M. BLAKE. Non.

M. WHITE. J'ai pu faire erreur et je retire mon assertion, mais telle était l'interprétation que j'ai donnée aux paroles de l'honorable monsieur. Je crois que la Chambre était d'accord que nous devions considérer la question à la première séance. Afin de montrer combien cette discussion est oiseuse, je dois dire que l'honorable premier ministre a donné avis qu'il proposerait demain que cette discussion soit continuée de jour en jour jusqu'au moment où le parlement aurait rendu son jugement final. Il est parfaitement évident que cette motion spéciale présentée aujourd'hui ne pourrait avoir d'effet, mais que si la motion de ce jour est adoptée et que l'autre ne soit pas faite, nous devrions simplement commencer aujourd'hui et non demain de procéder à la discussion et par conséquent la motion dont il a été donné avis était pour nous permettre de continuer la discussion sans interruption, de jour en jour, jusqu'à ce que le parlement ait finalement rendu sa décision.

Qu'est-ce qui se fait aujourd'hui ? Pourquoi toute cette indignation de la part de l'opposition ? Simplement à cause de la motion demandant à ce que nous poursuivions cette discussion jusqu'à ce qu'elle soit convenablement terminée, conformément à la décision adoptée par les deux partis : que cette discussion ne soit pas interrompue par les affaires ordinaires mais continuée jusqu'à conclusion.

Je vous demande de déclarer sincèrement s'il y a la moindre intention d'empêcher la discussion de cette question ? Je puis me souvenir que durant les cinq années que les honorables messieurs de l'opposition ont occupé le pouvoir et que jamais l'occasion de les considérer du haut de la tribune où souvent encore je désire avoir le plaisir de siéger, j'ai remarqué chez eux non-seulement une disposition à hâter la décision des questions, mais encore à supprimer toute discussion. La minorité d'alors se trouvait empêchée même de discuter les questions par les interruptions bruyantes de la droite.

Ces honorables messieurs se rappellent-ils la scène qui eut lieu lorsque l'affaire Letellier fut portée devant cette Chambre ? Non-seulement les hommes alors au pouvoir s'efforcèrent de faire prendre le vote dès le second jour, dans la discussion d'une question constitutionnelle importante—importance admise de tous—concernant les relations des diverses provinces avec le gouvernement fédéral ; non-seulement ils refusèrent de consentir à l'ajournement, mais ils refusèrent aussi de prêter une attention loyale à la gauche. Ce seul exemple donne la mesure de l'esprit qui les anime ; mais plusieurs cas semblables se sont produits.

Que s'est-il donc passé au sujet de ce chemin de fer du Pacifique canadien ? La session est commencée depuis un mois ; le public a eu l'occasion de lire le rapport des débats qui ont eu lieu dans cette Chambre, de discuter lui-même la question et de lire ce qu'en ont dit les journaux ; et nous savons qu'un manifeste anonyme a été répandu dans le pays, afin que le peuple eût toutes les chances possibles d'apprécier les termes de ce contrat. Aucune tentative n'a eu lieu, je le répète pour entraver la liberté de discussion de cette question. Les honorables députés de la gauche ont parlé sans que nous ayons essayé de les en empêcher. Même cette après-midi, quand il est manifeste que la gauche est décidée à empêcher que la motion ne soit mise aux voix, nous n'avons nullement l'intention d'entraver la discussion.

N'essayons pas de placer cette question sur un terrain étranger. Il s'agit simplement de savoir si, l'ayant étudiée très longuement, nous devons continuer à la discuter jusqu'à ce que nous l'ayons résolue, et non pas si nous devons en clore la discussion. Ce sont les députés de la gauche qui essaient d'empêcher que l'on continue cette discussion. Si le chef du gouvernement, fort de sa majorité, essayait d'imposer un vote avant que plusieurs députés n'eussent adressé la parole, comme l'ont fait maintes fois ces messieurs dans le cours de cinq années d'administration ; si le premier ministre proposait de prendre le vote avec trop de hâte ou de

précipitation, je pourrais comprendre la conduite des honorables députés de la gauche, sympathiser avec eux et leur donner mon appui dans la revendication de leurs droits. Mais jusqu'à présent aucune tentative de ce genre n'a eu lieu. On nous demande simplement de faire ce que tout homme dans cette Chambre et dans le pays, qui s'intéresse aux délibérations des parlements, croit avoir été décidé il y a plus d'une semaine, savoir : continuer à discuter cette question jusqu'à ce que le parlement l'ait enfin résolue, sans nous occuper du temps que pourront durer les débats.

On a mêlé à cette discussion des sujets complètement étrangers, faisant allusion à des assemblées publiques où l'on a discuté cette question. Les honorables députés de la gauche, de même que ceux de la droite, savent fort bien que le parti conservateur ou le parti libéral peut toujours convoquer des assemblées publiques, faire adopter des résolutions approuvant sa manière de voir sur des questions politiques d'intérêt, obtenir que des pétitions soient présentées, et provoquer ce qui peut paraître une manifestation de l'opinion publique pour ou contre, mais surtout contre tout projet qui peut être soumis aux Chambres. Ces expressions de l'opinion publique, les honorables députés de la gauche en sont fortement pénétrés, ont été loin de ressembler à celles qui, autrefois, furent données sur les grandes questions qui ont agité le pays. Ce fait, et celui qu'il n'y a pas d'indignation publique dans le pays, que ces assemblées publiques n'ont pu être convoquées qu'avec la plus grande difficulté possible, et qu'après avoir été régulièrement organisées dans des caucuses que le parti avait tenus dans cette ville : tout cela est dû aux exagérations auxquelles ces honorables messieurs ont eu recours dans la discussion de cette question. S'ils avaient usé d'un peu de modération, ils auraient peut-être eu plus de succès ; mais en agissant comme ils l'ont fait aujourd'hui, lorsqu'ils ont essayé de faire croire au public que la discussion est empêchée, au parlement ; en se livrant à ce genre de discussion, ils ont dégoûté le public, et nombre de personnes sont arrivées à croire qu'un projet qui provoque ce genre d'attaques doit avoir une haute valeur ; sinon on ne le combattrait pas par de tels moyens.

J'ai le ferme espoir que cette motion sera adoptée, et si je me suis décidé à parler—ce qui ne m'arrive pas souvent—c'était afin de rappeler à la Chambre que cet amendement n'a pas pour but de clore la discussion, mais de lui demander de continuer de jour en jour à discuter, sans interruption, ce projet jusqu'à ce que le parlement se soit prononcé sur son mérite.

M. McCALLUM. Les remarques que j'ai faites hier soir semblent avoir fortement contrarié les honorables députés de la gauche, et notamment le représentant de Middlesex-Ouest (M. Ross). Je n'ai jamais mis en doute l'éloquence et les talents de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) ; le pays non plus ne les a jamais revués en doute, mais il désire savoir si, oui ou non, il emploiera ces talents et cette éloquence dans l'intérêt de ce pays. Ayant été témoin de sa conduite dans une circonstance antérieure, j'ai naturellement entrepris, dans le cours de mes remarques au sujet de cette question, de démontrer le danger qui menacerait les véritables intérêts du Canada, si le peuple permettait à ces honorables messieurs de venir s'asseoir sur les banquettes ministérielles, et de prendre la direction des affaires publiques.

L'honorable député de Middlesex-Ouest a entrepris de prouver à la Chambre que je suis démoralisé. Je lui renvoie cette assertion. Lorsque l'honorable monsieur dit que j'ai voté pour une motion à l'effet d'accorder des subventions à des chemins de fer, tel que proposé par le député actuel de Durham-Ouest (M. Blake), il avance une fausseté, et, si je puis m'exprimer ainsi, il cherche à dérouter l'opinion publique en détruisant la piste. Je lirai de nouveau dans les journaux de la Chambre de l'Ontario de 1871-72, les résolutions de chemins de fer que j'ai citées l'autre soir. Avant

M. WHITE. (Cardwell)

de faire cette lecture, je ferai remarquer que l'honorable député de Durham-Ouest a dit l'autre soir que c'étaient là de fausses assertions réfutées, mais je demande à la Chambre d'examiner les archives et de s'assurer si, oui ou non, il en est ainsi. Les habitants du pays savent que ce ne sont pas de fausses assertions réfutées.

Quels sont les faits ? Mais c'est que l'Ontario souffre aujourd'hui de la démoralisation qui eut lieu à cette époque ? L'honorable monsieur a dit l'autre soir que le peuple de l'Ontario se les rappellerait avec regrets, car sa conduite, en cette circonstance aura pour effet de pousser la province à la taxe directe, pour le maintien du gouvernement. Lorsque je votai avec l'honorable député de Durham-Ouest pour que l'on remit à plus tard l'étude du contrat du chemin de fer du Pacifique, je ne pensais nullement qu'ils en ferait du capital politique pour façonner l'opinion publique ; je croyais que ces honorables messieurs voulaient peut-être qu'on leur donnât le temps d'aller dans leurs collèges électoraux pour consulter l'opinion de leurs commettants, mais je ne m'attendais pas qu'ils iraient d'un bout à l'autre de la Judée pour façonner l'opinion publique. L'honorable député de Middlesex-Ouest dit qu'ils voulaient connaître l'opinion des populations du Manitoba et de la Colombie anglaise. N'y a-t-il pas dans cette Chambre des députés de ces provinces, des honorables messieurs aussi capables en général de représenter d'une manière habile et honnête les opinions de leurs électeurs respectifs, que l'est l'honorable député de Middlesex-Ouest ? Je veux bien que les paroles que je prononce ce soir soient répétées par tout le pays, en opposition directe à celles de cet honorable monsieur, ou d'autres honorables députés de la gauche ; et j'ai la conviction que dans les endroits où je suis connu, elles auront autant de poids que celles d'aucun honorable député de la gauche.

Je lirai maintenant à cette Chambre la motion suivante, proposée à la législature de l'Ontario par M. Cameron (maintenant juge), et appuyée par M. Rykert. Voici cette motion :—

« Que cette Chambre, tout en consentant à établir toutes dispositions équitables concernant les chemins de fer, et tout en approuvant la dite résolution, croit devoir exprimer l'opinion que le dit ordre en conseil ainsi que neuf autres ordres en conseil autorisant un crédit d'un million et demi de piastres, n'ayant été déposée sur le bureau de la Chambre qu'à sa séance d'hier, et le gouvernement, malgré des demandes répétées, ayant refusé de donner des informations au sujet des projets pour lesquels il avait l'intention de passer des ordres en conseil, jusqu'à ce que cette Chambre eût voté une subvention additionnelle de quatre cent mille piastres, et un nouveau crédit de cent mille piastres par année, pendant vingt ans ; le gouvernement n'a pas accordé à cette Chambre, pour l'étude de l'ordre en conseil, un temps suffisant pour qu'elle soit en mesure de rendre un jugement raisonné et juste au sujet des réclamations des diverses entreprises, et qu'à l'avenir les ordres en conseil que cette Chambre sera appelée à ratifier devront être soumis à une époque moins avancée de la session, et ne devront être étudiés par cette Chambre, qu'après qu'ils auront été sur le bureau pendant au moins cinq jours. »

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. McCALLUM. Il semble y avoir une question de véracité entre les honorables députés de Middlesex-Ouest et de Durham-Ouest et moi. Dans les remarques que j'ai faites à cette Chambre, l'autre jour, au sujet de la question du chemin de fer du Pacifique, j'ai dit, il est vrai, que j'avertissais les habitants de ce pays de ce à quoi ils pourraient s'attendre si le chef actuel de l'opposition était appelé au timon des affaires. Je connais les antécédents de cet honorable monsieur, et les discours que lui et ses partisans ont prononcés me pousseraient fortement à approuver le contrat, quel qu'eût été mon opinion avant cette époque. Il est désagréable de voir soulever une question de véracité.

J'ai dit l'autre soir que l'honorable député de Durham-Ouest, par son action au sujet de la question des chemins de fer, dans la législature de l'Ontario, avait porté à trente voix une majorité d'une voix ; et le député de Middlesex-Ouest m'accuse d'avoir moi-même appuyé cette politique. J'accepte le

défi qu'il m'a porté. Je dis une fois pour toutes à l'honorable monsieur que, s'il peut trouver mon vote enregistré en faveur d'une seule résolution de chemin de fer de l'honorable député de Durham-Ouest, j'abandonnerai la vie publique. C'est ici une question de véracité, et je désire qu'elle soit réglée sans retard et pour toujours; M. Sandfield Macdonald fut défait le 15 décembre 1871; en examinant les archives, les honorables messieurs trouveront que l'amendement proposé contre le gouvernement fut adopté par 37 voix contre 36, et qu'ainsi il fut défait par une voix. J'ai dit que \$1,500,000 ne suffiraient pas, de longtemps, à contrôler la législature, ou la province de l'Ontario. Cette politique de chemin de fer contrôle encore les élections provinciales, parce que, si le représentant d'un comté intéressé dans un chemin de fer appuie le gouvernement, il reçoit une subvention, quel que soit l'endroit où ce chemin doit être construit.

M. ROSS. Je demanderai à l'honorable monsieur s'il n'a pas appuyé une motion de non confiance proposée contre le gouvernement Sandfield-Macdonald?

M. McCALLUM. Je n'ai pas appuyé une telle motion.

M. ROSS. L'honorable monsieur voudra-t-il regarder à la page 25 des journaux de la Chambre de l'Ontario pour 1871-72, où se trouvent les mots suivants, dans l'adresse à Son Honneur :

" Et nous informons Votre Excellence que nous n'avons pas confiance dans un ministère qui essaie de consommer, au sujet du contrôle du dit fonds de \$1,500,000, une usurpation qui crée un danger pour la liberté publique et le gouvernement constitutionnel."

Parmi les noms des députés qui ont voté en faveur de cette adresse, se trouve celui de M. McCallum.

M. McCALLUM. J'expliquerai cela bientôt.

M. ROSS. Expliquez-le maintenant.

M. McCALLUM. C'est bien. Le 21 février la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante :

" 1. Que la législature ayant établi un système pour aider à la construction des chemins de fer, il est juste que le montant de l'argent public voté pour cet objet égale les subventions accordées aux entreprises qu'il convient, autant que cela est compatible avec la rétention de telle partie des fonds publics qui pourra être requise pour que toutes les parties du pays aient ce qui leur est dû."

" 2. Qu'afin de donner suite à la résolution précédente, il est opportun qu'une somme de quatre cent mille piastres soit prise sur le fonds du revenu consolidé, établi en vertu de l'acte pour venir en aide à la construction des chemins de fer;

" 3. Qu'il est opportun, afin de donner suite à la même résolution, et d'aider davantage à la construction des chemins de fer, de prendre chaque année, pendant vingt-cinq ans, une somme de cent mille piastres sur le revenu consolidé de cette province et sur un fonds qui sera appelé le fonds de subvention des chemins de fer;

" 4. Qu'aucune compagnie de chemin, qui recevra pour une section quelconque de l'aide du fonds des chemins de fer, n'aura droit, pour telle section, à une subvention tirée du fonds des chemins de fer;

" 5. Nulle compagnie de chemins de fer qui ne tombe pas sous l'opération de l'acte pour venir en aide aux chemins de fer, et de tout acte qui l'amende, et qui ne se sera pas conformée à ces mêmes actes, n'aura droit à aucun aide du fonds de subventions des chemins de fer;

" 6. Que les dispositions de l'Acte pour venir en aide aux chemins de fer, et de tout acte qui l'amende, s'appliqueront, en tant qu'elles seront compatibles avec ces résolutions, à l'autorisation et au paiement de toute subvention à même le fonds des subventions des chemins de fer;

" 7. Que la somme qui sera accordée à toute compagnie de chemin de fer à même le fonds de subvention des chemins de fer, ne devra pas être moindre que cent vingt mille piastres, ou dépasser deux cent quarante piastres par mille, par année, pendant vingt ans;

" 8. Que des scrips ou certificats pourront, être émis en rapport avec toute subvention à même le fonds de subvention des chemins de fer, après que le paiement de telle subvention aura été dûment autorisé."

Je crois avoir démontré par ces résolutions que cette somme de \$1,500,000, mise de côté par le gouvernement précédent, n'était pas jugée suffisante, et que le gouvernement libéral voulait y ajouter \$100,000, qui furent votées par la Chambre. M. Rykert, appuyé par M. McCallum, proposa l'amendement suivant à la motion que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre prenne en considération les résolutions du chemin de fer :

" Que tous les mots après " que " soient biffés et remplacés par les mots suivants : " Jusqu'à ce qu'il soit démontré plus clairement à la Chambre que le fonds pour venir en aide aux chemins de fer, lequel est de \$1,500,000, est suffisant pour faire face aux besoins de tous chemins de fer déjà entrepris, *bona fide* et que le lieutenant-gouverneur a, par ordre en conseil, déclarés avoir droit au dit fonds; il est opportun d'ajouter une somme additionnelle au dit fonds."

Que voyons-nous? Le 22 février, la majorité d'une voix est changée en une majorité de trente-cinq, et ainsi du reste! Ces résolutions furent soumises deux ou trois jours avant la fin de la session. L'honorable député de Middlesex-Ouest dit que mon vote a été enregistré en leur faveur; le vote a été unanime: s'il veut consulter les journaux de la Chambre, il y verra qu'au vote précédent, trois députés seulement votèrent contre les résolutions. Nous fîmes de l'opposition jusqu'à ce que nous eûmes vu que c'était inutile.

M. ROSS. Vous devâtes démoralisés.

M. McCALLUM. Nous voulions faire décider par la Chambre qu'à l'avenir, quand des ordres en conseil seraient déposés sur le bureau, ils seraient assez longtemps entre les mains des députés pour qu'il fût possible à ceux-ci de les lire et de les étudier, et nous croyions qu'il fallait au moins cinq jours pour faire cette étude. Je ne doute pas que le député de Middlesex-Ouest ne dise que ces ordres en conseil furent déposés sur le bureau de la Chambre deux ou trois jours auparavant. Il se peut que le manuscrit ait été déposé sur le bureau et qu'il y soit demeuré pendant une heure ou deux, mais il fut enlevé; et quatre heures seulement après qu'ils eurent été distribués aux députés, on nous demanda de voter la subvention, et nous la votâmes. Je suis d'avis que cela était contraire au gouvernement responsable, et que l'honorable monsieur portait un coup au gouvernement responsable, en agissant comme il l'a fait en cette circonstance. Même dans le cas où j'aurais des doutes au sujet du contrat qui est devant cette Chambre, je sens qu'en votant contre le gouvernement en cette circonstance, je contribuerais à la ruine de mon pays en aidant à donner le pouvoir aux honorables messieurs de la gauche. Bien que l'honorable chef de l'opposition puisse être un Cicéron par son éloquence, ou un Salomon par le talent de faire des lois, le degré auquel il a démoralisé l'Ontario, durant sa courte administration de cette province m'empêcherait de l'aider à obtenir la direction des affaires de la Confédération, malgré toute l'admiration que ses talents pourraient m'inspirer. Je ne suis pas encore disposé à livrer ce pays aux Américains.

Un honorable monsieur a dit que le Sault Sainte Marie est la clef de la situation; alors je demanderai qui tiendra cette clef. Lorsqu'il nous a fallu envoyer des troupes au Nord-Ouest, pour y réprimer une insurrection, la porte du Sault Sainte-Marie nous fut fermée, et la même chose pourrait se renouveler. J'aime à être en bons termes avec mes voisins, mais j'aime aussi à avoir le chemin de ma maison sur mon propre terrain. Nous travaillons aujourd'hui à jeter dans ce pays les bases d'un empire, et pour ma part, je n'aime pas qu'on construise une route sur le territoire américain; d'ailleurs quelques centaines de milliers de piastres sont peu de chose comparées à l'avantage de posséder une route sur notre propre territoire, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Si je pensais qu'il n'y eût pas dans cette Chambre de sentiments plus patriotiques que ceux qu'ont exprimés les honorables députés de la gauche, je pleurerais sur mon pays,

M. WHITE (Renfrew). Je suis d'avis que la Chambre a dû être grandement édifiée de la lecture que l'honorable député de Middlesex-Ouest a faite à la droite. Il est devenu pathétique et il a fait un appel à la droite, l'engageant à ne pas se laisser contraindre par ce qu'il lui a plu d'appeler le fouet du parti. J'ose croire que l'honorable monsieur avait un souvenir vivace de l'agonie que le fouet de son propre parti lui a fait souffrir, à lui et à ses collègues de la gauche lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, pendant

le dernier parlement. Je me souviens très bien qu'en plusieurs occasions ces honorables messieurs fléchirent d'une manière très visible sous le fouet du parti, lorsque leurs chefs étaient au pouvoir. Je dirai à ces honorables messieurs que, pour ce qui est de la question dont la Chambre est actuellement saisie, il n'est pas nécessaire d'user de violence à l'égard des partisans du gouvernement; car plus elle est débattue, plus elle apparaît sous un jour favorable aux yeux des habitants de ce pays, comme ces honorables messieurs ont pu s'en convaincre aux assemblées qu'ils ont tenues pendant la vacance. J'ai eu l'honneur et le plaisir d'assister à une assemblée convoquée par mes adversaires politiques dans un de leurs châteaux-forts, dans mon propre comté, car, bien que je n'y eusse pas été invité, j'ai cru qu'il était de mon devoir de m'y rendre; et j'ai vu, qu'après une discussion complète et loyale la politique du gouvernement a été approuvée; à une grande majorité. Je crois que les partisans du gouvernement dans cette Chambre, tout en ne subsistant pas de violence de la part de leurs chefs, trouveront, lorsqu'ils seront pour se prononcer sur cette question, qu'il n'est pas seulement de leur intérêt, mais qu'il importe aussi au pays que ce projet soit adopté.

Il y a, dans cette question, un point particulier qui paraît être la grande pierre d'achoppement des honorables députés de la gauche. Ils savent parfaitement que, puisque les parties se sont engagés à construire pour l'année 1890 un chemin depuis le lac Supérieur jusqu'au Pacifique, il était du devoir de l'administration actuelle, de tâcher d'exécuter aussi fidèlement que possible les conditions dont nous sommes délibérément convenus avec le gouvernement Impérial, par l'entremise de l'honorable député de Lambton, et ils essayent de se soustraire à cette obligation en déclarant qu'il n'est pas opportun de construire le chemin au nord du lac Supérieur, vu que cela occasionnerait d'énormes dépenses à ce pays. Voyons maintenant quelles dépenses cette partie de la ligne coûtera, d'après la proposition qui est actuellement devant la Chambre. Autant que je puis comprendre les résolutions, le montant qu'il faudra dépenser pour cette partie du chemin est de \$10,000,000, ou une somme équivalant à une taxe annuelle de \$100,000 imposée aux habitants du Canada. Je demanderai s'il serait sage ou sûr, pour une épargne annuelle de \$400,000, de diriger le commerce du Nord-Ouest vers les chemins américains, comme le veulent ces honorables messieurs. Si c'est là leur désir, je ne puis, pour ma part, y accéder. Nous comptons que l'accroissement de la population des territoires du Nord-Ouest résultant de la construction de ce chemin couvrira rapidement la dépense annuelle occasionnée par la construction de cette partie de la ligne. Les états du revenu provenant des droits de douanes et d'accise démontrent que ce revenu s'élève à plus de \$18,000,000 avec une population de 4,000,000 d'habitants. Il ne faudrait à la population actuelle qu'un accroissement de 100,000 âmes pour faire face à la dépense annuelle résultant de la construction de cette partie du chemin. Il me semble que les honorables députés de la gauche émettent une proposition des plus absurdes quand ils disent que cette partie du chemin ne devrait pas être construite, afin d'épargner la misérable somme de \$100,000 qui sera amplement couverte, moins de deux ans après que le chemin aura été construit dans cette contrée.

Je crois que plus cette question sera discutée, en parlant et ailleurs, plus elle paraîtra avantageuse au peuple. Nous avons entendu d'éloquents discours des honorables députés de la gauche, et pendant que leur éloquence nous charmait, je dois avouer que, pour ma part, je n'ai pas été convaincu par leur logique. Dans tous les cas je suis d'avis que nous devons laisser à ces honorables messieurs toute la chance qu'ils désirent de discuter cette question.

M. RYAN (Montréal-Centre). L'honorable député de Middlesex-Ouest a fait allusion à plusieurs assemblées tenues dans le pays, et qui, d'après lui, se seraient prononcées contre
M. WHITE (Rensfrew)

le contrat soumis par le gouvernement. Il a parlé de la Halle aux Blés de Montréal, mais, je lui rappellerai qu'à cette assemblée il n'y avait que 69 membres de l'association dont 42 votèrent pour la motion telle qu'elle était proposée, et 27 contre, donnant une majorité de 15 voix aux adversaires du syndicat. Mais l'honorable député de Middlesex-Ouest n'a pas parlé d'une réunion d'une autre association même plus importante que la Halle aux Blés,—je veux dire la Chambre de commerce de Montréal, qui avait tenu une assemblée la veille. Il a oublié de dire à cette Chambre ce qui eut lieu à cette assemblée. M. Henry Lyman, qui présidait la grande assemblée tenue à Montréal, il y a quelques jours, par l'honorable chef de l'opposition, assemblée où l'on exigeait du public des billets d'admission, est un membre éminent de la Chambre de commerce. A l'assemblée de cette association il proposa une résolution désapprouvant légalement le contrat passé avec le syndicat, mais voyant quel était le sentiment de l'assemblée, M. Lyman crut devoir retirer sa motion, sans la faire voter. Je n'hésite pas à dire que la Chambre de commerce est une association composée d'hommes très intelligents, et peut-être même plus influents que les membres de la Halle aux Blés, sous le rapport de la fortune et de l'expérience en affaires commerciales, et de la connaissance des besoins de Montréal et de tout le pays. Or, quelle est la nature de cette résolution qui a été adoptée par la Halle aux Blés? Cette résolution affirme simplement que les membres de l'association sont en faveur de la construction de la ligne du Sault Sainte-Marie.

Si je n'envisageais cette question qu'au point de vue des intérêts de Montréal, je dirais: ayons à tout prix cette route la première; car il me semble probable qu'elle sera construite quand même, comme entreprise commerciale, sans que le gouvernement se charge des travaux, et peut-être sans aucune aide de sa part. Je crois qu'elle sera construite comme entreprise commerciale longtemps avant la ligne au nord du lac Supérieur. Mais ne l'envisageant pas exclusivement au point de vue de Montréal, je crois qu'il importe à cette dernière ville et au Canada en général, que la ligne au nord du lac Supérieur soit également construite, parce qu'elle nous assurerait une communication indépendante avec le Nord-Ouest, sans que nous fussions forcés de passer sur le territoire américain. Je suis persuadé que tout canadien loyal appelle le jour où nous ne serons plus forcés de passer sur le territoire américain pour nous rendre dans nos vastes possessions du Nord-Ouest.

Avant d'aller plus loin, un mot au sujet d'une proposition de l'honorable député de Middlesex-Nord, qui a dit que la Chambre devrait s'ajourner. Pour quelle raison? Afin de donner à un cercle de capitalistes patriotes appartenant au parti libéral, et qui d'après la rumeur publique, désirent s'immoler sur l'autel de la patrie, une chance de faire une autre proposition. Ceci, M. l'Orateur, est merveilleux. Lorsque l'honorable député de Lambton, pendant qu'il était à la tête du gouvernement, eût fait adopter par le parlement une loi l'autorisant à recevoir des soumissions pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien où étaient donc ces capitalistes libéraux, qu'ils n'ont pas fait alors de soumission? Ils doivent ressembler au célèbre Rip Van Winkle qui a dormi durant vingt ans, avec cette différence, qu'eux, ils ne dorment que depuis 6 ans, c'est-à-dire depuis la passation de l'Acte Mackenzie; et selon toute probabilité, ils dormiraient encore, si ce contrat n'eût pas été soumis au parlement. On a dit beaucoup de chose au sujet des dispositions que contenait l'Acte Mackenzie. Il n'a jamais été passé de contrat en vertu de ces dispositions, bien que des avis demandant des soumissions eussent été répandus sur ce continent et en Europe, sans qu'on eût reçu une seule offre.

UN DÉPUTÉ. Le public n'avait aucune confiance en l'ex-premier ministre.

M. RYAN. Je ne dis pas cela; je dois déclarer que, pour ma part, j'ai confiance en lui—beaucoup plus même

qu'on plusieurs de ceux qui marchent avec lui. Je n'hésite pas à dire que je le regarde comme étant probablement un des hommes les plus honnêtes de son parti. Il peut avoir commis des fautes dans le passé, mais je le crois patriote, aimant bien son pays, et c'est plus que je ne saurais dire de plusieurs de ses collègues.

Un mot maintenant du contrat Allan. C'était un contrat conclu entre le gouvernement et une compagnie dont sir Hugh Allan était le président. Qu'est-il arrivé ? Je n'emploierai pas le temps de cette Chambre à rechercher si le contrat Allan était plus dans les intérêts du Canada que le contrat actuel, mais je dirai que, n'eût été la conduite anti-patriotique des honorables députés de la gauche, en 1872 et 1873, sir Hugh Allan et ses associés auraient réussi à former un syndicat en Angleterre. Ils auraient obtenu de l'argent ; les trois quarts du chemin seraient construits aujourd'hui ; nous aurions probablement dans ce grand Nord-Ouest une population d'un demi-million d'habitants qui contribueraient annuellement au revenu pour environ trois millions de piastres ; et nous aurions évité cette dépression qui a détruit quelques-unes de nos plus importantes institutions commerciales et monétaires, et réduit à la pauvreté plusieurs de nos concitoyens qui avaient amassé des richesses. Quel a été le résultat de la politique anti-patriotique suivie par les honorables députés de la gauche et plus particulièrement par leur organe, le *Globe* ? Le pays a perdu dans son commerce et ses finances, plus que le double du montant nécessaire à la construction de tout le chemin de fer trans-continental, d'un océan à l'autre. J'admets que l'on ne peut, en justice, attribuer à leur conduite toute la dépression qui s'est fait sentir depuis 1874 jusqu'en 1878-9 ; mais je prétends que, sans leur politique anti-patriotique, sir Hugh Allan aurait réussi à trouver en Angleterre l'argent nécessaire, et l'affluence des capitaux dans notre pays jointe à l'immigration nous auraient soustrait à cette terrible dépression dont je viens de parler.

Ces honorables messieurs prétendent que leur parti est celui de l'honnêteté et du patriotisme ; ils devraient plutôt l'appeler le parti de la ruine et de la décadence : tout ce qu'ils ont touché est tombé en décadence. Permettez-moi, pour prouver cette assertion, de vous donner un état des recettes provenant des droits de douane, dans le port de Montréal, depuis 1870 jusqu'à cette année.

En 1870 le montant perçu a été de \$4,766,410.36 ; en 1871 il s'est élevé à \$5,062,766.97 ; en 1872, à \$5,362,100.20 ; en 1873, à \$5,025,442.53. Ces années accusèrent un surplus. A cette époque, l'administration des affaires publiques était entre les mains d'hommes qui avaient de l'intelligence, qui n'avaient pas à l'univers leur impuissance à combattre la dépression des affaires, qui ne prétendaient pas être simplement la mouche du coche, et le pays prospérait sous leur administration. En 1874, avant que la crise n'eût eu le temps de sévir, le revenu accusait encore une augmentation, il se monta à \$6,122,289.51. Notez la diminution des années suivantes : en 1875 les recettes ne furent que de \$4,806,110.19 ; en 1877 elles ne s'élevèrent qu'à \$3,956,193.53, et en 1878, dernière année de l'administration des honorables députés de la gauche, le montant perçu fut réduit à \$3,644,385.36. Il est vrai que pendant cette année ils avaient peu de temps à consacrer à l'administration des affaires publiques. Ils passaient alors leur temps, surtout l'honorable ministre des finances, à s'arranger de manière à ne pas faire honneur à la dette, qui échait à Londres, et dans des pérégrinations par tout le pays, afin d'essayer de s'assurer le pouvoir pour une autre période de cinq années. Mais le peuple avait reçu une leçon, et acquiesça une triste expérience, et lorsqu'arriva le 17 septembre il fit très paisiblement faire le demi-tour à ces hommes.

En 1879, première année d'administration du gouvernement actuel, les recettes s'élevèrent à \$4,512,463.31, de \$3,644,385.36 qu'elles avaient été en 1878, et en 1880 elles atteignent \$6,349,789.47. Ce changement semblait être

le résultat de l'influence d'un talisman ; les jours sombres étaient disparus, et la prospérité renaissait. Rien ne saurait mieux que ces chiffres prouver le manque d'aptitude de certains hommes à gouverner ce pays, et les talents de leurs adversaires. Vous croiriez naturellement que des gens intelligents, des hommes qui lisent et réfléchissent, seraient plus ou moins affectés par le sentiment de ceux qui les environnent, apprendraient quelque chose avec les années, mais, en ce qui concerne les libéraux, ils sont aussi ennemis aujourd'hui qu'il l'étaient il y a quelques années, de la politique approuvée par le peuple.

Il y a quelques instants, l'honorable député de Middlesex-Ouest a fait allusion aux murmures de certains députés de la droite contre la politique nationale. Cependant, malgré son éloquence, je crois qu'il arrivera très difficilement à convaincre la grande majorité du peuple qu'elle gémit sous le fardeau, que les jours de mécontentement et de deuil ne sont pas passés. Ces messieurs ont été mis dans la balance, et ils n'ont pas pesé le poids. Il est vrai que, pendant les vingt années qu'ils passèrent dans l'opposition, ils réussirent à faire croire à la jeunesse du pays que leur parti était celui de l'honnêteté et de la réforme, et que, après la résignation du cabinet de mon honorable ami, offerte à la suite de l'attaque nocturne de janvier 1874, ils revinrent à la Chambre avec une immense majorité. Ce succès était simplement dû au fait que le peuple n'avait pas eu l'occasion d'éprouver la sincérité des déclarations de ces honorables messieurs, et qu'il voulait les juger à l'œuvre. Ont-ils été fidèles aux promesses qu'ils avaient faites quand ils étaient dans l'opposition ? Assurément non. Le pays a été gouverné par eux durant cinq années, et ça été pour lui une triste expérience. Le peuple les a trouvés en faute aux élections, c'est pourquoi aujourd'hui leur appel au pays ne trouve que des oreilles indifférentes.

J'ai dit il y a quelques instants qu'on devrait les appeler le parti de la ruine et de la décadence. A leurs yeux la ruine est partout et toujours. C'était la ruine, lorsque la confédération fut établie. Lorsque ce vaste territoire, dont on parle tant, fut acheté pour une somme de £300,000, on prétendait qu'on le payait un prix exorbitant. Lorsque la politique nationale fut adoptée, il y a deux ans, les cultivateurs allaient être ruinés par les taxes qu'on devait leur imposer ; les artisans allaient être ruinés par l'augmentation des prix qu'ils seraient obligés de payer pour le combustible, les céréales, et tous les autres articles, et l'ex-ministre des finances nous disait que plus tard les industriels eux-mêmes le seraient, de sorte qu'il n'y aurait partout que ruine. Tout ce que je puis dire à cet honorable monsieur, c'est que s'il allait dans n'importe quel centre manufacturier, il y verrait que le public a une opinion toute différente. Il verrait que les ouvriers, au lieu de ne travailler que les trois quarts du temps, font un surcroît de travail et reçoivent un surplus de salaire ; et je suis heureux d'annoncer à l'honorable monsieur, qu'au lieu d'être obligés de quitter le Canada pour émigrer aux Etats-Unis, un grand nombre de ceux qui avaient quitté le pays pendant l'administration des honorables députés de la gauche, reviennent maintenant au Canada, et trouvent du travail à des prix plus élevés que ceux qu'ils avaient de l'autre côté des frontières.

J'ai parlé, en commençant, de la ligne du Sault Sainte-Marie. Je crois que ce chemin sera construit comme entreprise commerciale. Je serais heureux que le gouvernement du Canada pût aider à la construction de ce chemin, car je suis d'avis qu'au point de vue du commerce il serait très avantageux au Canada d'avoir une deuxième voie de communication avec le grand Nord-Ouest ; cependant je serais excessivement peiné que l'on sacrifiât à cette ligne celle du lac Supérieur.

Je me vois avec peine forcé de relever une remarque de l'honorable député de Huron-Centre, (sir Richard Cartwright) ; et je suis persuadé que, dans un moment plus calme, il n'eût pas voulu affirmer une chose qu'il regrette

sans doute maintenant. Lorsqu'il fut rappelé à l'ordre par l'honorable ministre des Chemins de fer, il dit qu'il ne pouvait guère s'attendre à autre chose de la part de l'honorable monsieur, parce qu'il se trouvait entre l'homme aux \$32,000 et l'homme aux \$10,000. Par l'homme aux \$32,000, il voulait désigner l'honorable ministre des Travaux publics. Bien que cet honorable monsieur ait été accusé à satiété par la presse libérale d'avoir reçu ces \$32,000 par corruption, l'honorable député de Huron-Centre sait qu'à une assemblée tenue dans la province de Québec, l'honorable ministre des Travaux publics, se trouvant en présence du chef du gouvernement de Québec, l'honorable M. Joly, déclara publiquement qu'il était prêt à placer entre les mains de ce dernier les pièces justificatives constatant l'emploi de chaque piastre de cet argent, et cela sans autres conditions que, si M. Joly n'était pas convaincu de l'authenticité de ces pièces justificatives, il avait la permission d'en faire ce que bon lui semblerait. Néanmoins M. Joly ne voulut point accepter l'offre. Pour ce qui est du chef gouvernement, pas un homme dans cette Chambre ni dans le pays ne connaît mieux que l'ex-ministre des Finances (sir Richard Cartwright) les grandes qualités d'hommes d'état que possède le chef de cette Chambre, qualités qui ont été reconnues non-seulement en ce pays, mais même en Europe. Je crois—et j'ai entendu plusieurs juges compétents déclarer la même chose—qu'il n'a pas son supérieur, même dans la Chambre des Communes d'Angleterre. Cependant, malgré ses qualités d'homme d'état, la grande influence qu'il exerce est plutôt due à sa haute moralité qu'à ses talents. Personne dans cette Chambre ni ailleurs, excepté peut-être le député de Huron-Centre, ne l'a jamais accusé d'un acte de corruption pour son avantage personnel. S'il y a dans cette Chambre un homme capable de soutenir l'honneur du pays, sous tous les rapports, c'est bien l'honorable premier ministre. Le député de Huron-Centre, dans ses relations passées avec le très honorable monsieur, a dû apprendre à connaître son caractère élevé et les services qu'il a rendus au pays. Je me souviens du temps où, alors que je siégeais dans cette Chambre, l'ex-ministre des Finances étant un chaud partisan du très honorable monsieur ; mais ses aspirations n'ayant pas été satisfaites, lorsqu'une vacance fut créée dans le département des Finances, ses sentiments à l'égard de son chef changèrent ; il se rangea du côté de l'opposition et devint l'adversaire le plus acharné du très honorable monsieur qui lui avait préféré sir Francis Hincks, et qui avait, par là, donné une preuve concluante de sa connaissance parfaite du cœur humain et de son attention aux intérêts du pays. Je regrette profondément d'être forcé d'exprimer mon opinion au sujet du député de Huron-Centre, mais je n'aurais pas pris la parole en cette circonstance sans les remarques de l'honorable député de Middlesex-Ouest, au sujet des assemblées qui ont eu lieu à Montréal.

J'ai écouté attentivement les discours qui ont été prononcés par les députés des deux partis, et j'ai tâché de me former un jugement impartial sur la question qui a été discutée, mais je n'ai pu voir la force des arguments de l'opposition. J'ai entendu dire beaucoup de choses au sujet de la ruine profonde et de l'infortune que le gouvernement actuel a attirées sur le pays, en augmentant les impôts, et par d'autres moyens, de même qu'au sujet du préjudice que le syndicat va causer au Nord-Ouest, et de l'exemption de taxes, qu'on veut lui accorder pour ses terres, etc ; mais je puis donner une preuve frappante du contraire. La municipalité de Saint Henri, près de Montréal, a décidé d'accorder à une compagnie engagée dans l'industrie cotonnière une somme de \$15,000 et une exemption de taxes pendant une période de 25 ans, à la condition qu'elle établisse une fabrique dans les limites de la municipalité. Ce fait est loin d'indiquer la ruine qui, d'après le député de Middlesex-Ouest, doit résulter de l'adoption de la politique nationale. Je ne crains aucunement que les habitants du Nord-Ouest ou de toute autre partie de la Confédération ne soient ruinés par la politique

M. RYAN (Montréal)

du gouvernement actuel. Quand à l'exemption de taxes des terres du syndicat, et à l'assertion comportant que les émigrants allant au Nord-Ouest tomberont probablement de Charybde en Scylla, je ne vois pas de tels dangers. Chaque colon obtient sur paiement d'un droit de \$10 une terre de 160 acres en toute propriété avec droit de préemption sur 160 autres acres. Ce syndicat, qui doit causer un si grand préjudice, ne conserve aucun droit sur les terres qu'il a vendues. Il ne peut donc y avoir aucun système de grands propriétaires comme celui qui existe en Angleterre, en Irlande et en Ecosse.

Je déclare, en terminant, que j'approuverai de tout cœur le contrat qui est actuellement devant la Chambre.

M. LITTLE. Je n'ai pas été édifié, mais fort amusé d'entendre les orateurs de l'opposition s'attribuer toute l'indépendance et tout le patriotisme qui doivent exister dans cette Chambre, depuis le chef indécis de l'opposition, l'honorable député de Durham-Ouest, jusqu'au bas de l'échelle où l'on trouve l'honorable député d'Oxford Nord (M. Charlton), qui nous a parlé d'ânes. M. l'Orateur, chacun parle de préférence des sujets qui lui sont le plus familiers. Mes commentants, M. l'Orateur, en commun avec bien d'autres personnes, prennent un vif intérêt à la question que discute, en ce moment, la Chambre. Au début de la construction du chemin de fer du Pacifique, en 1872, les conditions nous parurent difficiles, basées qu'elles étaient sur la condition que la Colombie anglaise s'unirait au Canada. Nous nous imaginions que l'empire, le gouvernement anglais, délivré d'une grande responsabilité et de bien des tracassés, par l'union de cette province avec le Canada, aurait fortement contribué à construire le chemin de fer, au moins sur le territoire de la Colombie anglaise, et c'était seulement pour maintenir l'union que nous appuyâmes le gouvernement en cette circonstance.

M. l'Orateur, chaque membre de l'opposition a dénoncé le contrat, et toute la presse grit a fait de même. Ils ont fait appel aux députés de la droite leur demandant de ne pas se laisser guider, en cette affaire, par les exigences et les opinions de parti ; mais les députés de l'opposition nous, ont-ils donné l'exemple ? Ils prétendent à l'indépendance, mais ils ne la mettent point en pratique. Ils semblent n'avoir été envoyés ici que pour critiquer et embarrasser le gouvernement. Quant à nous, on nous a envoyés ici pour appuyer le gouvernement et lui demeurer fidèles, tant que nous pourrions agir ainsi avec honneur.

Il est vrai, M. l'Orateur, que je trouve à redire à une ou deux clauses du contrat. Je crois qu'il est difficile de les accepter et qu'elles devraient être modifiées,—mais admettant, comme je le fais, onze point sur douze des principes généraux du gouvernement, pensez-vous, M. l'Orateur, que je puis contribuer à le renverser pour faire place à l'honorable député de Durham-Ouest, comme premier ministre ? Ce serait là, d'après moi, une calamité nationale. Selon moi, c'est une vraie calamité que ce député indécis, tenant un peu de la nature du caméléon, ait sa résidence en Canada ; il serait bien mieux dans l'atmosphère révolutionnaire du Mexique qui change de gouvernement tous les trois mois environ, et dont la population est, en quelque sorte, un volcan humain toujours menaçant. En conséquence, M. l'Orateur, après dix ans de délais, de dépenses, d'extravagances et de difficultés, au souvenir des diverses transactions relatives à l'écluse de Saint Francis, de la corruption exercée à propos des travaux sur la rivière Kaminstiquia, au souvenir du gaspillage de nos millions, je désire voir cette question réglée, afin que nous puissions dire exactement combien cette grande ligne du Pacifique nous coûtera. En comparant les conditions actuelles avec celles qui ont été antérieurement faites, je trouve que ce contrat est plus avantageux de \$30,000,000 que le contrat Allan, de 1873 ; plus avantageux que l'Acte Mackenzie, de 1874, y compris les embranchements,—de \$85,627,500 ; plus avantageux de \$97,000,000 que l'octroi du parlement en 1879. En outre, nous ne

sommes saisis d'aucune autre proposition pour la construction de cette ligne. J'appuierai la mesure dans l'espoir que certaines clauses inacceptables du contrat seront modifiées.

M. BRECKEN. Je suivrai l'exemple de l'honorable représentant et je serai très-bref. Depuis quelques semaines, j'ai écouté les habiles discours prononcés sur cette importante question, par les honorables représentants des deux côtés de la Chambre. Une particularité du débat m'a singulièrement frappé et j'en parlerai de suite, sans aucun désir, toutefois, de réveiller les animosités nationales ou d'introduire l'amertume dans le débat. Je fais particulièrement ici allusion à l'habile discours de l'honorable député de Bothwell (M. Mills), discours rempli de citations des ouvrages de droit constitutionnel et parlementaire et que j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt. L'honorable monsieur aime à citer des autorités; il est très-autoritaire et je ne l'en blâme point, parce que j'aime, aussi moi, à consulter des autorités; celui qui les cite fait preuve qu'il lit beaucoup. L'honorable monsieur connaît tellement bien ses auteurs que je le crois incapable d'affirmer que deux et deux font quatre, sans produire à l'appui de cette assertion tout un déploiement d'autorités. L'honorable monsieur nous a lu de copieuses citations du *Hansard* anglais et nous a reportés jusqu'aux jours de Daniel O'Connell pour établir que, dans une question aussi importante, une question qui doit avoir des résultats si considérables pour le Canada—j'en admetts moi-même l'importance et je sais que du moment où le sort en sera jeté, notre décision sera irrévocable—la justice, les circonstances et le patriotisme exigent que chaque député vote suivant sa conscience, quand même, par ce vote, il se séparerait des chefs de son parti. Ensuite les députés de la gauche—tout en nous mettant sur nos gardes—ont exprimé l'espoir que nous n'agirions pas comme majorité irréfléchie et aveugle en votant cette question.

Nous sommes tous partisans, inutile de le nier, et nous gardons, pour notre chef, une allégeance que l'opposition ne comprend point parfaitement. Mais tout en admettant cela, je reconnais, avec l'honorable député de Bothwell, la lourde responsabilité qui incombe à tous les députés qui voteront sur cette question. Pour moi, le succès de cette ligne qui relie les deux océans, est synonyme de succès de la confédération. Mais pourquoi les honorables messieurs veulent-ils être les seuls patriotes, comme s'ils n'étaient pas liés par leurs déclarations passées, comme s'ils n'avaient rien à oublier et rien à pardonner? Sous une forme ou sous une autre, cette question a été ramenée tous les ans devant le pays, depuis l'avènement de la confédération, et chaque électeur a eu l'occasion de voter à ce sujet. Je ne reconnais pas à l'opposition le droit de prétendre que son passé la laisse entièrement libre au sujet de cette question et qu'elle peut, en restant d'accord avec elle-même, voter contre aucun projet relatif à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Quand le très-honorable chef de l'administration annonça le fameux contrat avec sir Hugh Allan, les brochures et journaux réformistes furent répandus à profusion dans tout le Canada, dans le but de prouver que l'honorable premier ministre et son cabinet—et, fait significatif, sauf les changements dus aux vicissitudes de la vie, le personnel de ce cabinet est presque le même qu'en 1873—pour prouver que le premier ministre et son cabinet, non-seulement pratiquaient la corruption, mais qu'ils étaient incapables d'exécuter une aussi vaste entreprise. Si les honorables messieurs de la gauche désirent prouver leur libéralisme, ils en ont aujourd'hui une belle occasion; il leur suffira d'oublier leurs anciennes animosités et de s'unir cordialement à leurs adversaires pour mener à bonne fin cette grande entreprise. Au lieu de cela, ils se sont décriés eux-mêmes comme libéraux; tous les jours ils prostituent ce titre.

En 1874, l'honorable député de Lambton fit adopter une loi pourvoyant à la construction de ce chemin de fer par des entrepreneurs particuliers. Je dirai, en passant, que j'ai le

plus grand respect pour cet honorable monsieur et je voudrais avoir la vingtième partie de son habileté, de son activité et de ses connaissances des affaires publiques. Lors de son voyage à la Colombie anglaise, l'ancien gouverneur-général, lord Dufferin, promit, sur l'honneur de son premier ministre d'alors, que cette grande entreprise serait menée à bonne fin. Mais la loi susmentionnée spécifiait que les travaux seraient exécutés par une compagnie particulière, et l'opposition actuelle est formellement engagée à maintenir ce mode de construction. Je serais presque disposé à féliciter le très-honorable premier ministre de la défaite, en 1873, qui a donné au grand parti de la réforme cinq années pour résoudre ce difficile problème. Je suis sûr d'exprimer l'opinion de l'honorable député de Lambton en disant que pareil fardeau était trop lourd pour lui. Nous savons les erreurs qu'il a commises; nous savons les millions qu'il a dépensés en explorations et en travaux publics en rapport avec cette ligne; c'était un véritable gouffre pour les millions. Je n'accuse point l'honorable monsieur de corruption ou d'incapacité; ces travaux entraîneraient inévitablement d'énormes dépenses.

Maintenant, nous avons cinq ou six ans d'expérience; les ingénieurs ont fait des explorations, nous avons eu des renseignements de tous côtés. Les deux partis sont engagés à construire cette ligne. Nous y sommes tenus en honneur. La première fois que j'eus l'honneur de parler en cette Chambre, je me rappelle avoir dit: "Si grande que soit la responsabilité, mieux vaut faire banqueroute que perdre notre réputation; et je suis encore du même avis. Il est vrai que l'honorable député de Durham-Ouest a montré, à cet égard, beaucoup plus d'indécision que l'honorable député de Lambton." Je connais assez bien ses antécédents et je ne comprends pas encore quel est son programme à ce sujet. Si les événements politiques le mettaient à la tête du gouvernement du Canada, il est impossible de dire, d'après ses antécédents, quelle attitude il prendraient au sujet de cette question.

Des deux côtés de la Chambre, nous avons eu une pluie de chiffres. Mais nul doute, selon moi, que les \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres, plus \$25,000,000 déjà dépensés en partie et dont la balance sera affectée à des constructions spécifiées dans le contrat et qui seront cédées au syndicat, constituent les conditions les plus avantageuses qui nous aient jamais été soumises. On croirait vraiment que plusieurs associations ou syndicats étaient disposés à se charger de l'entreprise. On a fait grande dépense de temps, de travail et d'habileté pour établir des contrastes entre le contrat qui est actuellement soumis à la Chambre et les conditions spécifiées dans l'Acte de 1874, savoir: \$10,000 et 20,000 acre par mille, plus la somme non mentionnée sur laquelle le gouvernement devait garantir quatre pour cent d'intérêt, pendant vingt-cinq ans. Cet Acte existe encore dans nos statuts. Je crois qu'en 1873, avant les élections, des avis furent publiés, dans la *Gazette du Canada*, demandant des soumissions, aux termes de cet Acte. Je ne rechercherai pas les motifs pour lesquels l'honorable député de Lambton faisait publier ces avis; je ne chercherai pas s'il était animé du désir sincère de construire la ligne, ou si c'était simplement une ruse d'élection. Je crois que ces avis ont paru dans la *Gazette* jusqu'à l'année dernière et personne n'a fait d'offres.

On a beaucoup parlé de la manière dont le présent contrat a été adjugé; on a vivement commenté le fait qu'il n'a point été demandé de soumissions. S'il eût été question de ce contrat pour la première fois; si l'idée de construire une grande ligne transcontinentale, eût été émise pour la première fois l'été dernier, les objections de la gauche pourraient avoir quelque poids. Mais quand on se rappelle le contrat Allan, quand on sait que l'Acte de 1874 est encore dans nos statuts, que les avis ont paru dans la *Gazette* jusqu'en mai dernier, leur argument perd toute sa force.

Pendant leur séjour en Angleterre, je ne doute pas que le très honorable chef de l'administration, le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Agriculture n'aient employé toute l'énergie de leur patriotisme pour régler cette question ; qu'ils n'aient ouvert des négociations et fait tous leurs efforts pas passer un contrat. On prétend qu'ils n'ont point réussi. Une raison pouvait les faire échouer, c'est le discours ingénieux, mais peu digne d'un patriote, je regrette d'avoir à le dire, que l'honorable député de Durham-Ouest prononça, l'an dernier, et que, durant six ou sept heures, il a réfuté dernièrement. Le premier ministre et ses collègues ont eu à compter avec l'effet de ce discours. Malheureusement pour son pays, dans cette affaire, l'honorable député de Durham-Ouest est un homme d'état dont l'intégrité est hautement appréciée, et les hommes d'état anglais n'ont pu se figurer qu'un représentant dans la position de l'honorable député de Durham-Ouest, discréditât son pays pour servir les intérêts de son parti. L'honorable ministre des Chemins de fer nous a dit, je crois, qu'en Angleterre il s'est trouvé en communication avec un homme d'état éminent qui, après avoir lu le discours prononcé par l'honorable ministre l'année dernière, s'éprit vivement du projet. Mais sitôt après avoir lu le discours de l'honorable député de Durham-Ouest, il ne parla plus de la question et ne revint pas le ministre canadien. Il est vraiment malheureux qu'un homme distingué et habile, comme l'honorable député de Durham-Ouest, se mette l'imagination à la torture pour nuire à son pays.

Une autre chose me frappe. Quand le chef du gouvernement eut passé contrat avec sir Hugh Allan, combien de fois n'a-t-on pas répété que le gouvernement du jour avait conclu ce marché pour favoriser indument des partisans, sans tenir compte des intérêts du pays et seulement pour affermir sa position ? L'autre soir, dans un discours fort remarquable, l'ex-ministre des Finances a lancé toutes sortes d'insinuations sans donner de preuves. Or, on peut réfuter les arguments d'un adversaire ; mais comment lui répondre quand il ne formule que des insinuations et des appréhensions ?

L'honorable député de Huron-centre dit qu'il n'a aucun respect pour le gouvernement, mais qu'il respecte les membres du syndicat. Contentons-nous de cette mince faveur. Soyons heureux de ce qu'il n'accuse pas le chef de l'administration et ses collègues d'avoir passé ce contrat dans le but, indigne de patriotes, d'affermir leur position. Il ne faut pas oublier certains détails. S'il est vrai—et je ne crois point manquer à l'étiquette parlementaire en mentionnant ce fait—s'il est vrai, dis-je, que les idées politiques des riches capitalistes qui forment le syndicat, ne s'accordent point avec les vues de l'administration, c'est assurément une preuve que les ministres étaient animés du désir de servir les intérêts de leurs pays quand ils ont agi comme ils l'ont fait. On ne saurait concevoir que leur but unique fût d'affermir leur position, puisqu'après avoir péniblement élaboré ce projet pendant un mois, ils ont adjugé l'entreprise à des hommes qui sont leurs adversaires politiques.

On a fait allusion à un honorable monsieur qui figure dans une scène peu flatteuse pour les ministres. On nous a dit, avec force reproches, qu'il était derrière la scène dans tout cet arrangement. Cela prouve, une fois de plus, que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer ne s'arrêtent pas aux questions personnelles, ne se demande pas quelle est la couleur politique des membres du syndicat et consentent à courir le risque de voir cette question devenir une arme politique contre leur parti, pourvu que l'entreprise soit confiée à des hommes compétents.

Dans la province d'où je viens, on a hautement crié contre le monopole des terres que l'on compare à un état de choses qui existait autrefois à l'Île du Prince-Edouard. Or il existe aucune analogie entre les deux cas.

Sous le règne de George III, notre île fut divisée en 67 townships, et les favoris de la cour obtinrent de grandes concessions de terres. Grâce à la libéralité du gouvernement

canadien un crédit a été voté pour acheter les titres de ces grands propriétaires.

J'admets volontiers que le contrat serait fort défectueux si le syndicat avait intérêt à garder ses terres jusqu'à ce que les sections du gouvernement soient colonisées ; mais, à mon avis, le sens commun ne permet pas cette supposition. Je crois les membres du syndicat entachés d'un vice inhérent à la nature humaine, je veux dire l'intérêt personnel. On nous a dit que les lots alternatifs ne seraient pas colonisés, et que la population ne pourra se constituer en municipalités, avoir ses écoles, ses églises, ni aucun des avantages d'une société civilisée. Or, M. l'Orateur, cette ligne une fois construite, le syndicat devra l'exploiter pendant dix ans. Les frais annuels d'exploitation ont été évalués à \$6,000,000 par l'honorable député de Lambton et à \$8,000,000 par M. Sandford Fleming. Mais d'où viendra le trafic ? Il n'y a point de trafic à parcourir total ; le trafic sera forcément local, et ce sera l'intérêt du syndicat de vendre ses terres et de les faire coloniser. Se figure-t-on, M. l'Orateur, cette région divisée en sections d'un mille carré, les uns colonisées, les autres désertes, alternativement. Le syndicat ne pourra point fermer ses terres à la colonisation, sans fermer aussi les terres du gouvernement. L'homme le plus pauvre du monde ne voudrait pas aller s'établir dans une pareille contrée.

Les députés de la gauche ont fait tant d'assertions contradictoires que nous ne savons trop ce que penser. Mais je suis arrivé à une conclusion, c'est que leur patriotisme n'a pu soutenir cette épreuve. Les discours des honorables messieurs dénotent de nombreuses recherches ; ils nous ont même mentionné les frais d'exploitation de tous les chemins de fer des Etats-Unis ; mais toute leur argumentation m'a convaincu qu'ils ne peuvent pas donner à ce contrat l'appui qu'il mérite. Moi qui viens des provinces maritimes,—et si j'eusse fait appel aux susceptibilités locales, j'aurais eu bien tort,—je serais bien plus satisfait si, en premier lieu nous nous étions hâtés un peu plus lentement. Je serais bien plus satisfait si, au début de cette grande entreprise, nous nous étions arrêtés au pied des Montagnes Rocheuses. Mais, M. l'Orateur, le pays est engagé, en honneur à exécuter cette vaste entreprise d'une manière complète.

Si avantageuses que soient les conditions de ce contrat, il entraînera nécessairement la dépense de sommes considérables. J'espère que les honorables messieurs qui comprennent mieux que moi ce contrat, verront leurs prévisions se réaliser, et que la population mécontente, affamée et si éprouvée de l'Europe, trouvera, au Nord-Ouest, une patrie où ses labours seront rémunérés et où elle augmentera dans une telle proportion qu'elle partagera avec nous le fardeau de la dette publique qui pèse actuellement sur la population du Canada, et allégera d'autant nos charges.

Il est pénible d'entendre d'honorables représentants déprécier notre pays et ses ressources. Quelle satisfaction trouvent-ils à affirmer que la population du Canada émigre aux Etats-Unis ? Ils doivent assurément être dans un grand embarras pour n'avoir que cela à dire. La construction de cette grande ligne transcontinentale augmentera nécessairement nos charges, si nos hommes publics des deux partis n'unissent pas leurs efforts pour induire les populations européennes à immigrer dans cette région et à la peupler. Alors les terres qui, l'an dernier, étaient sans valeur et valent aujourd'hui \$3.18 l'acre, rembourseront le pays des frais de cette grande entreprise. Or, si nous voulons atteindre ce but, ne répandons pas, sur tous les marchés monétaires et dans les principales maisons commerciales de la Grande-Bretagne, les nuisibles tirades de l'honorable député de Durham-Ouest. Soyons fidèles à notre pays, laissons de côté nos opinions, nos préjugés et nos inimitiés politiques, ne déprécions pas nos ressources, mais efforçons-nous d'attirer l'immigration dans notre Nord-Ouest et de donner ainsi de la valeur à nos terres. On, nous parle de terres de cette région qui valent \$4 et \$5 l'acre. Il s'agit

ici des réserves du chemin de fer. Que valent maintenant ces terres pour les provinces de Québec et de l'Ontario? Leur valeur sera créée par le chemin de fer qui ouvrira au Canada de vastes ressources, plus avantageuses, en définitive, que les mines de la Californie pour l'État de ce nom.

C'est pourquoi j'appuierai le bill du ministre des Chemins de fer, et quelque agitation que l'on puisse soulever, j'ai bonne confiance dans l'opinion publique et dans le verdict du peuple, quand il aura mûri la question. Nous avons aujourd'hui la preuve des avantages que le peuple trouve à réfléchir, dans la position actuelle des partis politiques. Il y a seulement quelques années, l'opinion publique accablait le parti conservateur, mais, après avoir mis à l'épreuve pendant cinq ans le parti opposé, le peuple s'est pris à réfléchir et à rendre le pouvoir aux conservateurs, dans l'intérêt du pays. Le pays est saisi de ce vaste projet depuis des années, et quand le peuple a rendu le pouvoir au très-honorable premier ministre, il a demandé non-seulement des changements dans l'administration politique, mais l'achèvement de ce grand ouvrage. Le pays comprend qu'il peut, sans crainte, conférer cette grande entreprise aux ministres actuels qui ne songent pas à tromper le peuple. Ils ont fait de leur mieux, et quand tous les documents demandés à ce sujet, seront produits, je crois que le gouvernement n'en souffrira pas et que l'opposition n'y gagnera rien.

M. McCUAIG. Peut-être n'aurais-je point pris part à ce débat, sans les observations blessantes faites à l'adresse du député de Monck, relativement à son attitude dans la législature d'Ontario, alors qu'il appuyait feu Sandfield MacDonald. J'ai entendu l'honorable député de Lambton faire un compliment flatteur à l'honorable monsieur, et, d'autre part, le député de Middlesex-Ouest l'accuse d'avoir trahi son chef. J'étais alors membre de cette législature et je crois devoir répondre à l'accusation formulée. Dans ce but je citerai quelques extraits des procès-verbaux de la législature de l'Ontario en 1872. La discussion fut soulevée par une motion du député de Durham (M. Blake) en amendement à la réponse de l'adresse. Cette motion était ainsi conçue :

« Nous sommes heureux de recevoir l'assurance qu'à aucune autre époque de l'histoire des possessions de Sa Majesté dans l'Amérique Britannique du Nord, on ne trouve mentionnée une prospérité qui puisse se comparer à celle qui se manifeste presque partout dans cette province; et nous recevons avec plaisir les félicitations de Votre Excellence relativement à cette preuve si consolante de la marche de notre province dans la voie du progrès matériel. Mais nous croyons devoir saisir la première occasion d'informer Votre Excellence que nous regrettons la mesure adoptée par l'Assemblée Législative, pendant la dernière session, à la recommandation de vos ministres actuels relativement aux pouvoirs étendus conférés à l'Exécutif à l'effet de disposer du fonds de subvention aux chemins de fer, et de déclarer qu'à notre avis, la proposition du gouvernement d'accorder une subvention à un chemin de fer devrait être soumise à l'Assemblée législative, qui l'approuverait ou le rejetterait, de manière à ne point laisser la somme considérable de \$1,300,000 à la disposition de l'Exécutif, sans un vote de cette Chambre affectant cette somme à des travaux spécifiés. Et nous informons Votre Excellence que nous n'avons point confiance dans un ministre qui essaie d'introduire dans la gestion de ce fonds de \$1,500,000 un arbitraire gros de dangers pour les libertés publiques et le gouvernement constitutionnel. »

Il ne peut y avoir qu'une opinion aujourd'hui, au sujet du devoir qui incombait à feu Sandfield MacDonald. Il aurait dû résigner quand cette motion fut adoptée. Mais il crut devoir l'insérer dans l'adresse présentée au lieutenant-gouverneur, et mon honorable ami, le député actuel de Monck, loin de mériter la censure du député de Middlesex-Ouest pour l'attitude qu'il prit alors, devrait être félicité du courage chevaleresque qui le fit rester fidèle à son chef et tomber vaillamment avec lui. Il agit comme bien peu d'autres auraient agi à sa place.

En outre, le député de Middlesex-Ouest a cru devoir faire allusion à un vote donné par moi pendant ce débat. Je m'opposai, dès le début, à l'octroi aux chemins de fer et, le 23 février, je proposai, secondé par M. Giffard :—

« Que tous les mots après "que" soient biffés et remplacés par les suivants : jusqu'à ce que l'excédant de la dette de l'Ontario et de Québec sur les \$62,500,000 de leur dette commune, assumée par le gouvernement

fédéral, soit \$10,500,000, ait été réparti entre les dites provinces et la dette de l'Ontario définitivement constatée, il est inopportun que la Chambre accueille une proposition relative à l'octroi de \$400,000 au fonds de secours des chemins de fer, en outre de \$1,500,000 déjà accordés par l'Acte à l'effet de venir en aide aux chemins de fer, pendant la dernière session, on engage le crédit de la province jusqu'à concurrence de \$100,000 par année, pendant vingt ans, comme on nous le propose. »

Au nombre des accusations portées contre feu Sandfield MacDonald, est celle-ci : à l'époque où son gouvernement affecta \$1,500,000 des fonds d'Ontario à l'ouverture de voies ferrées conduisant aux concessions gratuites—mesure fort judicieuse—ses adversaires l'accusèrent d'extravagance, prétendant que la province ne pouvait payer cette somme. Lorsque le chef de l'administration d'alors proposa d'accorder \$400,000 de plus, soit un total de \$1,900,000, et \$2,000,000 en outre, savoir \$100,000 par année, pendant 20 ans, pour subventions aux chemins de fer, je proposai cette résolution condamnant son programme. Cela n'autorise pas mon honorable ami de la gauche à dire que j'ai appuyé la résolution accordant une somme additionnelle de \$400,000, plus \$100,000 par année, pendant 20 ans. M. Rykert, proposa ensuite l'amendement que voici :

« Que tous les mots après "que" soient biffés et remplacés par les suivants : Cette Chambre accordera volontiers au fonds des chemins de fer toute nouvelle subvention nécessaire pour agir de bonne foi avec toutes les compagnies qui ont entrepris et construit des voies ferrées dans l'espoir de recevoir une subvention de ce fonds, pourvu que preuve soit faite à la Chambre qu'après enquête minutieuse des mérites des diverses demandes de subvention, le fonds est devenu insuffisant; mais elle croit devoir exprimer son mécontentement de ce que le crédit public de cette province soit grevé d'une nouvelle somme de \$2,000,000 pour les chemins de fer, tandis qu'il n'y a pas d'allocation pour les comtés les plus anciens qui ont toujours engagé leur crédit pour la construction de chemins de fer et dépensé de fortes sommes à construire des routes macadamisées et faire d'autres améliorations publiques. »

Mon nom est inscrit en faveur de cet amendement à la proposition d'accorder cette somme considérable. Quant à ma motion, je pensai que tant que la question de la dette de l'Ontario et de Québec—représentant \$10,500,000, ne serait pas réglée, comme elle ne l'a pas été depuis la Confédération, nous ne devions pas adopter le programme de l'administration. A l'avènement de la Confédération, la dette fut fixée à \$62,500,000, somme qui, lors du règlement final, fut trouvée trop forte de \$10,500,000, et dont l'Ontario devait payer les neuf-seizièmes, et que l'on regardait,—avec raison, selon moi,—comme due à la province de l'Ontario. Je croyais aussi que supposer l'existence d'un surplus de quatre à cinq millions, était une erreur, et je suis encore du même avis. Je savais que l'Ontario n'avait pas de sources de revenu, sauf la vente de ses fonds de bois et quatre-vingts centins par tête de notre population que nous retirions du trésor fédéral, et je croyais qu'en imposant cette obligation à nous-mêmes et à nos enfants, le gouvernement faisait un acte qui nous justifiait, d'autres députés et moi, de voter cette amendement. Toutefois, l'amendement de M. Rykert fut perdu et l'allocation votée.

L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) m'a taxé d'inconséquence parce que, le 19 février, je votai en faveur d'une allocation à un certain chemin de fer. Je pensais qu'une fois le projet adopté, j'étais libre de voter une allocation à deux compagnies de chemins de fer, qui me semblaient la mériter. Après ces votes, je n'ai voté pour aucun autre octroi, pour la raison bien simple que je ne connaissais rien des affaires des compagnies qui demandaient de l'aide, pour la raison bien simple que je ne savais rien de la nature de ces entreprises et que j'aurais dû voter à l'aveugle. Je pense que l'honorable chef de l'opposition et le député de Lambton conviendront avec moi que ces résolutions ayant été soumises et votées à la hâte, il y avait matière à soupçon. Je ne prétends pas que cette manière de procéder eût quelque raison inavouable,—mais je prétends qu'on n'a pas accordé assez de temps pour examiner soigneusement les détails des subventions proposées.

M. GILLMOR. J'étais sous l'impression que la question soumise à la Chambre consistait à savoir si nous devons continuer à examiner les motions inscrites sur l'ordre du jour, ou reprendre le débat sur le contrat soumis à la Chambre, afin que les membres du syndicat puissent se procurer dès maintenant leurs traverses et autres matériaux. Mais au lieu de discuter l'amendement soumis à la Chambre, les honorables députés ont parlé de tout ce qui leur a passé par la tête, et nous ont même lu des extraits des anciens journaux de l'Assemblée législative de l'Ontario. Entr'autres choses, ils nous ont parlé du contrat passé avec sir Hugh Allan et du scandale du Pacifique. Il faut bien de l'audace pour provoquer un débat sur cette question à l'heure qu'il est. J'espère que l'opposition ne parlera plus désormais de cette affaire; c'est de l'histoire ancienne; et une nouvelle discussion ne tournerait pas à l'honneur des personnes qui ont figuré dans cette transaction. Je ne crois pas que le fait de vouloir appuyer cette transaction aujourd'hui parle beaucoup en faveur de la moralité politique d'aucun honorable monsieur. Le peuple n'a jamais approuvé cette transaction. Elle a étonné le monde dans le temps—non-seulement le peuple du Canada mais la presse et les hommes d'état de la Grande Bretagne et des États-Unis. Je crois que, sous certains rapports, le contrat avec sir Hugh Allan était de beaucoup préférable à celui maintenant soumis à la Chambre, mais dès sa conception, il y eut une preuve positive que le gouvernement et les entrepreneurs s'étaient associés pour corrompre les électeurs; ceci fut prouvé à la satisfaction du peuple de ce pays, et en conséquence je dis donc que si l'opposition est disposée à oublier cette affaire les partisans du gouvernement, ne devraient pas tenter de l'introduire en cette Chambre.

Pour ce qui est du contrat actuel, je dis qu'il est, presque sous tous les rapports, tout-à-fait nouveau dans son genre; personne n'en connaissait rien avant qu'il eût été soumis. Les honorables messieurs de la droite prétendent que le peuple le connaissait parfaitement; qu'aucun capitaliste n'a soumissionné le chemin pendant les années passées, que, semblables à Rip Van Winkle, les financiers ont fait un somme qui a duré vingt ans. Mais dès que les conditions du contrat furent connues et que ses concessions énormes furent annoncées à l'univers, ils arrivent par vingtaines et par centaines de tous les points de la confédération. Et maintenant l'on nous demande de ne pas retarder afin que le syndicat puisse se procurer des traverses.

L'honorable député de Renfrew-Nord (M. White), dit que plus cette question sera discutée plus le peuple sera en faveur de ce contrat—quo si on lui en donne le temps, le peuple accordera un consentement unanime à ce marché. Il me semble que si le peuple est si content de ce projet il devrait être retardé jusqu'à la clôture de la session. Cette entreprise a été décrite avec raison comme la plus importante qui ait jamais été soumise au parlement. Si elle est aussi importante que cela, les contribuables, qui devront en payer les frais, devraient avoir tout le temps nécessaire pour l'étudier et donner à ce sujet leurs instructions à leurs représentants. Je prétends que l'on n'a pas donné au peuple le temps de comprendre cette question qui entraînerait la dépense d'une si grande partie de son argent. Ce contrat devrait recevoir la sanction non seulement de la majorité des représentants ici réunis, mais d'une majorité distincte des électeurs de la Confédération. Si les honorables messieurs sont convaincus que ceci est un bon contrat, et que le peuple l'approuve, pourquoi ne pas donner à ce dernier plus de temps pour l'étudier. Je ne crois pas le moins du monde que les honorables messieurs pensent réellement que le peuple est en faveur de ce contrat. S'ils en sont convaincus pourquoi n'ont-ils pas fait connaître plus tôt les dispositions du contrat. Il est plus généralement connu aujourd'hui, mais cela prend du temps pour faire connaître une question aussi importante aux électeurs de la Confédération, et cela

M. McCuaig

prend un temps très long aux électeurs pour faire connaître leurs vues à leurs représentants.

Au lieu d'avoir convoqué le parlement le 9 décembre, les conditions du contrat auraient dû être annoncées au public, et la réunion du parlement aurait dû être retardée aussi longtemps que possible afin que le peuple pût se décider sur cette question.

On a dit que le peuple s'est prononcé en faveur du chemin de fer du Pacifique. Je nie cela. Cette question n'a jamais été soumise au peuple, comme question distincte, lors des élections. Il est vrai que le parlement s'est engagé vis-à-vis de ce projet, il y a déjà plusieurs années, mais le peuple ne s'est encore jamais prononcé aux polls sur cette importante question. Si le pacte absurde de l'admission de la Colombie anglaise dans l'union avait été soumis au peuple, celui-ci se serait certainement prononcé contre cette mesure. La majorité des électeurs n'aurait jamais consenti à charger la Confédération d'un fardeau aussi énorme. Chacun recule devant ce fardeau, chacun veut en rejeter la responsabilité sur quelqu'autre. Mes honorables amis de la droite parlent de la gloire qui s'attache à cette entreprise, mais en même temps ils tâchent d'en rejeter la responsabilité sur les messieurs de la gauche. Ils veulent que nous prenions toute la responsabilité, mais ils veulent garder toute la gloire pour eux-mêmes. Je ne vois pas quelle gloire leur rapportera le fait d'avoir accumulé une dette aussi énorme dans le but de mettre à exécution une entreprise qui n'était pas nécessaire.

Ils parlent de patriotisme. Est-il nécessaire d'entreprendre des travaux aussi extravagants pour prouver son patriotisme? Il sera peut-être désirable d'avoir ce chemin de fer lorsque nous pourrions le construire, mais c'est folie d'hypothéquer notre pays et de courir le risque de le perdre dans le but d'avoir quelque chose de grand et de glorieux. Dans mon humble opinion, c'était une bêtise dans le commencement, mais c'était une bêtise qui a été imposée aux messieurs de la gauche malgré leurs votes et leurs protestations. Il ne leur restait aucun remède et ils ont tâché de tirer le meilleur parti possible d'un mauvais marché. Si la chose eût été possible j'aurais voulu voir répudier toute l'affaire—non que je veuille violer nos engagements, ni rien faire qui soit injuste vis-à-vis d'aucune partie de la Confédération—mais c'est un engagement pris par le gouvernement sans l'autorisation du peuple.

Les honorables messieurs parlent de millions. L'honorable député de Renfrew-Nord (M. White) parle de la même manière. Qu'est-ce que \$10,000,000? Rien que \$400,000 par année. Qu'est-ce que cette somme? C'est un montant très considérable. Mais nous avons parlé de millions et de centaines de millions; nous avons accumulé notre dette jusqu'à deux cents millions et nous ne nous faisons plus aucune idée de l'importance de ces montants énormes. Y a-t-il quelque limite à ce que nous pouvons faire? Est-il nécessaire pour être patriotes, loyaux et grands de nous charger de dettes pour tout le temps à venir? Le beau patriotisme, vraiment! Chaque fois que les honorables messieurs de la droite veulent excuser un marché extravagant, et le faire sanctionner par le peuple, ils ont recours au cri du patriotisme. Si vous entreprenez de construire un chemin de fer et si vous allez près de la frontière américaine, vous n'êtes pas patriote, vous voulez l'annexion. L'idée dominante a été de continuer à construire des chemins de fer aussi longs et aussi dispendieux que possible sans aucun égard pour leur valeur commerciale. Je ne veux pas que cette idée absurde soit mise à exécution. Ce n'est ni de là loyauté ni du patriotisme. C'est du servilisme, de l'adulation, de la courtoisie impériale que nous sommes à introduire aussi rapidement que possible dans notre Confédération canadienne. J'ai beaucoup de respect pour les institutions britanniques, mais je ne crois pas que la construction du chemin de fer ou son abandon puissent affecter notre loyauté ou notre patriotisme. Je n'aime pas mieux mon pays lorsqu'il a une dette de

\$200,000,000 que lorsqu'il n'a pas de dette. Je n'aime pas mieux les institutions britanniques, lorsque nous avons un chemin de fer qui traverse notre pays que lorsque nous n'en avons pas.

Ce sentimentalisme, cette courtoisie, est justement ce qui nous a conduits où nous en sommes. Dans mon opinion cette grande entreprise a été une grande bêtise. Je crois qu'on a commis une grande injustice vis-à-vis du peuple en ne lui fournissant pas l'occasion d'étudier cette question. Si la presse conservatrice n'avait pas honte du contrat elle s'est montrée bien peu empressée de le faire connaître au peuple. Dans mon comté, il y a deux journaux, tous deux ministériels. Ils ont publié le grand discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, mais ils n'ont pas encore publié le contrat. Les seules copies du contrat que les électeurs de ce comté ont pu avoir sont quelques exemplaires que je leur ai envoyés moi-même.

Pourquoi le gouvernement a-t-il caché le contrat aussi longtemps. Le but est facile à saisir. Il craint que le peuple ne s'y oppose. J'y suis opposé moi-même, non parce que je n'aimerais pas à nous voir débarrassés de cette entreprise et à la voir disparaître de l'arène politique si c'était possible. Ce contrat est important pour le Nord-Ouest, au sujet duquel nous avons dépensé tant d'argent, où nous avons dépensé tant de capitaux. Y compris le chemin de fer que nous sommes en voie de construire, le montant que ce contrat nous oblige à payer, l'achat du Nord-Ouest, la police à cheval, la révolte dans le Nord-Ouest, et toutes ces difficultés, le montant atteindra le chiffre de 70 à 80 millions de piastres. Le peuple de ce pays a été taxé et son argent a été employé à ouvrir le Nord-Ouest et à essayer de faire quelque chose pour cette région.

Mais maintenant, je dis que nous devrions donner au peuple le temps d'étudier ce contrat, qui, s'il est adopté, affectera à jamais l'avenir du Nord-Ouest. Je crois que ce contrat est de nature à retarder beaucoup les progrès du Nord-Ouest, à empêcher, à l'avenir, le Nord-Ouest de récompenser équitablement les vieilles provinces qui ont si généreusement contribué leur argent afin d'ouvrir le pays. Je crois donc que nous devrions avoir le temps d'étudier la question au point de vue des intérêts du Nord-Ouest. Sans vouloir critiquer trop sévèrement les messieurs de la droite, je dois dire qu'ils ne sont, comme moi-même, que les représentants du peuple, qu'ils n'ont point de pouvoir autocratique, qu'ils sont ici pour exprimer les désirs du peuple, et qu'ils devraient donner au peuple le temps d'étudier cette question, afin qu'il pût se former une opinion mûrie, saine, impartiale et réfléchie sur cette question et que nous puissions avoir cette opinion pour nous guider dans cette discussion et le règlement de cette grande question.

Les éloges que mes honorables amis de la droite ne cessent de décerner au député de Lambton, m'amuse beaucoup. Durant les cinq années de son administration, je n'ai jamais entendu un seul compliment à son adresse venant de la part de ceux qui étaient alors dans l'opposition, bien que je sois d'opinion qu'il avait alors autant de vertus et autant de talents qu'il en possède aujourd'hui. Je suppose qu'il est devenu plus sage en vieillissant, mais je n'ai jamais vu les honorables messieurs se montrer si prodigues de leurs compliments, si magnanimes dans leurs appréciations qu'ils le sont envers le député de Lambton, depuis que ce dernier n'est plus le chef de l'opposition. Nul député en cette Chambre n'a une plus haute opinion que moi de l'honorable député de Lambton, mais je ne voudrais pas lui faire injure en lui prodiguant des compliments tellement exagérés qu'ils étoufferaient un homme ordinaire. Je crois que ce qu'ils disent est la vérité. Je crois que l'honorable député de Lambton est tel qu'ils le représentent actuellement. Je ne crois pas qu'ils aient jamais eu une mauvaise opinion de lui.

Quant à l'honorable chef de l'opposition ils le portent jusqu'aux nues en même temps qu'ils le déprécient. Leur plan est toujours formé et mûri, et ils nous disent qu'ils réussiront

en Angleterre. Ils partent pour l'Angleterre aussitôt après l'ajournement de la Chambre et en arrivant dans la métropole ils découvrent qu'un extrait du discours de M. Blake les a précédés, et que cet extrait a plus d'influence que tous leurs actes du parlement, que toute leur députation, que le commissaire du gouvernement canadien, et une fois de retour au Canada, ils emploient tout leur temps à dire au peuple que le discours de M. Blake, d'une manière ou d'une autre, les a devancés en Angleterre et qu'ils ont échoué dans leur mission. L'honorable député de Queen, (Ile du Prince-Edouard) dit que l'honorable ministre des Chemins de fer est allé en Angleterre, que son discours de l'année dernière y était déjà rendu, qu'il avait un grand projet et qu'il était sur le point de réussir, qu'il a rencontré un monsieur qui était enchanté de son discours et qui considérait le projet comme devant être couronné du succès le plus complet; mais que peu de temps après, un extrait du discours de M. Blake arriva en Angleterre et l'homme qui avait été si sûr de la réussite du projet de mon honorable ami changea d'avis dès qu'il eût lu ce discours, que mon honorable ami ne le revit plus et que le projet échoua.

Les discours de mon honorable ami sont si importants qu'ils auraient mieux fait de lui faire faire un discours en leur faveur et de rester chez eux. Je crois que c'est là un aveu humiliant. C'est un aveu qu'il ne ferait pas s'il était conforme à la vérité. Mais sérieusement, je crois que le gouvernement devrait donner au pays un délai aussi long qu'il est possible de lui donner pour étudier cette importante question. Je ne crois pas que les intérêts du syndicat valent les intérêts de toute la Confédération, et le peuple qui doit fournir l'argent et les terres devrait avoir tout le temps nécessaire pour bien comprendre cette question. En outre, le peuple sait maintenant ce que le gouvernement consentait à faire, ce qu'il ne savait pas auparavant. En conséquence, je crois que la question devrait être recommencée *de novo*, afin que nous puissions voir si les capitalistes de ce pays ne peuvent pas faire un meilleur offre. Pour ces raisons, je suis d'avis qu'il est de l'intérêt du pays de retarder le règlement de cette question.

M. ROSS (Dundas). Mon intention n'est pas de prolonger ce débat qui a déjà été long, mais, comme j'ai, dans un parlement précédent, pris une part active dans cette grande question, je me sens obligé de justifier ma conduite et de motiver le vote que je dois donner en cette occasion. Lorsque la question du chemin de fer Pacifique fut arrivée devant la Chambre en 1871, il fut proposé de le construire comme entreprise du gouvernement. Je considérais alors ce projet comme tellement au-dessus des moyens d'un pays jeune comme celui-ci, que je crus qu'il serait contraire aux désirs de ceux qui m'ont élu, de voter en faveur de ce projet. J'étais alors opposé à l'entreprise, et maintenant je suis fortement en faveur de son exécution, et comme je désire être logique tant que je serai homme public, il faut que j'explique les raisons de ce changement. Je dis alors aux honorables amis que j'appuyais, que s'ils adoptaient le système américain et confiaient la construction et l'exploitation du chemin à une compagnie privée, je leur accorderais mon appui. Quelques autres messieurs exprimèrent aussi les mêmes vues. J'ai aussi voté contre la résolution relative à l'admission de la Colombie anglaise dans l'Union, et sur cette question mon honorable ami le député de Monck (M. McCallum) partagea mon avis. Une résolution fut plus tard présentée par le gouvernement et approuvée par la Chambre à l'effet que cette entreprise serait exécutée par une compagnie privée et non par le gouvernement fédéral. Mais cela n'était pas suffisant pour l'opposition. Le chef de la section bas-canadienne du parti libéral, proposa que les mots, "et pas autrement" fussent ajoutés. Bien que cette motion n'ait pas été adoptée le parti libéral n'en est pas moins engagé par elle.

Nous savons tous qu'une compagnie, (celle de sir Hugh Allan) reçut une chartre aux fins de construire le chemin de

fer d'après le plan convenu et accepté par le gouvernement mais cette compagnie dut être dissoute. Lorsque mon honorable ami de Lambton (M. Mackenzie) fut appelé, en 1873, à assumer la responsabilité de gouverner le pays, vu la confiance que j'avais en lui comme homme pratique, homme de beaucoup de bon sens et d'habileté, je crus qu'il exécuterait à la lettre ce qu'il avait promis lorsqu'il était dans l'opposition. Mais j'ai été trompé dans mon attente. Après s'être engagé à faire exécuter cette entreprise par une compagnie privée et pas autrement, il déclara dans un discours qu'il prononça après être devenu chef du gouvernement, qu'il croyait que tout cela était mal, et qu'il appartenait au gouvernement du pays d'exécuter les travaux vu que par ce moyen, il épargnerait au pays les profits qui dans le cas contraire irait dans la poche des entrepreneurs. Je crois que l'honorable monsieur a fait une grande bétise en agissant ainsi. Dans ce cas nous avons eu un autre exemple du fait que le châtimeur suit toujours l'erreur.

Le député de Durham-Ouest devrait se garder des erreurs politiques. Il pourrait bien être appelé à prendre une autre position en 1883. Le nouveau syndicat dont on nous a parlé est peut-être plus un syndicat pour 1883 que pour 1881. Si l'opposition veut le pouvoir et si elle veut le conserver, il faut qu'elle reste fidèle aux principes qu'elle énonce quand elle n'est pas chargée d'administrer les affaires du pays. Nous savons tous quel a été le résultat de l'exécution de cette entreprise par le gouvernement. J'ai cru qu'il était de mon devoir de déclarer depuis mon élection qu'il vaudrait mieux plutôt d'exécuter cette entreprise aux frais du gouvernement, permettre à la Colombie anglaise de nous quitter et de rester hors de l'union jusqu'à ce que nos finances pussent nous permettre, probablement avec l'aide de l'Angleterre, de continuer les travaux et de former un état puissant, que jusqu'à lors nous devrions arrêter toute dépense extravagante dans le Nord-Ouest et éviter des réclamations considérables pour l'intérêt et le capital. J'ai en conséquence cru qu'il était de mon devoir de dire que je ne pouvais et ne voulais pas appuyer un tel programme.

Ce programme est changé et j'en suis aise. J'approuve le projet parce qu'il est plus conforme aux principes posés en premier lieu, savoir: la construction par une compagnie privée devant recevoir une concession de terres et une subvention en argent pour un montant raisonnable. J'ai dit que j'appuierais de tout mon cœur un tel projet et une compagnie comme celle que nous avons maintenant. Je crois qu'il est de notre devoir comme Canadiens de compléter la grande œuvre de la confédération en assurant la construction d'un chemin passant dans tout son parcours sur le territoire canadien. Je regrette de voir que nous ne soyons pas plus unanimes sur cette question. Dans un sens, le marché peut être considéré comme extravagant. Mais n'a-t-il pas été dit en cette Chambre et en dehors que nous voulions que cette région soit colonisée, ce qui ne peut être fait qu'à l'aide d'une grande voie de communication pour y entrer et en sortir ?

Les terres sont-elles d'une grande valeur ? Si oui, je suis heureux que nous en soyons arrivés à des perspectives plus riantes. Nous avons découvert que nous pouvons construire notre chemin de fer sans augmenter les fardeaux du peuple, ainsi que nous voulions le faire au moyen du premier projet. L'une des raisons qui militent le plus en faveur de ce marché, c'est que quelques-uns des membres du syndicat sont propriétaires du chemin de fer qui se trouve adjacent à notre Nord-Ouest aux Etats-Unis. Loïn de craindre que cet état de choses tourne contre nous, je crois qu'il aura pour effet d'annexer commercialement une partie des Etats-Unis à notre pays. Tous les intérêts le demandent. Il est très important que nous ayons le chemin à tout prix. S'il devient nécessaire en aucun temps d'avoir un débouché pour notre Nord-Ouest, pour des fins commerciales, les considérations commerciales le fourniront. Nous devons, cependant, compléter d'abord ce que nous avons entrepris, honnêtement et

M. Ross (Dundas)

honorablement et attendre ensuite les résultats. Je crois que le premier, le ministre des Chemins de fer, et le ministre de l'Agriculture ont en cette circonstance, rempli fidèlement leur devoir vis-à-vis du pays, et qu'ils ont agi de la manière qu'ils croyaient être la plus propre à servir les intérêts du Canada.

Il importe peu que le marché semble extravagant ou non, pourvu que nous puissions exécuter les travaux sans augmenter les impôts. Le gouvernement a droit à nos remerciements pour sa conduite, et les deux partis dans mon comté, m'assurent qu'ils approuvent son programme. C'est donc pour moi un plaisir et un devoir que d'appuyer ce projet. Je dois cependant ajouter que dans mon opinion, l'omission des mots "pour toujours" dans la 16ème clause serait une amélioration. Cela ferait disparaître beaucoup de mécontentements qui existent contre le projet à cause de ce mot. Je crois que le syndicat devrait consentir à retrancher ce mot. Si le pays est aussi avantageux qu'il le sera, je l'espère, et si cette entreprise est couronnée de succès, il ne devrait pas demander que la position des membres du syndicat soit autre que celle de leurs concitoyens, mais doit consentir à ce que les impôts pour le soutien du gouvernement pèsent également sur les épaules de chacune quelle que soit la position qu'il occupe. Je suis fortement d'opinion qu'il ne devrait pas y avoir d'exemption d'impôts dans un pays comme le nôtre. Je crois que chacune devrait porter sa part du fardeau public, et je crois que le contrat laisse à désirer dans les exemptions qu'il accorde. Je ne dis pas que je ne puis l'appuyer, mais je ne demande que ce qui est juste et raisonnable, et je crois que les deux parties contractantes, dans l'intérêt du Canada, devraient voir à ce que ce mot fût rayé du contrat.

M. PATERSON (Brant). Je crois que le premier ministre doit voir à l'heure qu'il est jusqu'à quel point sa motion est factieuse et *obstructive*, et qu'il consentira à la retirer, afin que nous puissions procéder aux affaires de la Chambre, mais s'il n'y consent pas, il sera absolument nécessaire d'exposer encore une ou deux des raisons pour lesquelles sa motion ne doit pas être adoptée. Il y a plusieurs points que, dans mon opinion, les députés doivent avoir le temps d'étudier. Hier soir, un des députés de la gauche a soulevé l'objection qu'il n'y a réellement pas de résolution ni d'acte du parlement autorisant le ministère à conclure ce contrat, et qu'au contraire nous sommes en train de violer un acte du parlement. En l'absence du premier ministre, on a demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer en vertu de quelle autorité il avait conclu ce contrat. Je crois que c'est là une question d'une importance vitale au moment actuel. Nous voulons savoir si le document déposé sur le bureau de la Chambre et que nous sommes à étudier nous a été soumis d'une manière régulière. Lorsque l'on a demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer en vertu de quel acte il a conclu le contrat, il a répondu que c'était en vertu de l'acte de 1872 ; mais on lui a fait remarquer que cet acte était abrogé. Il a alors mentionné un ou deux autres actes, et lorsqu'on lui a dit qu'ils étaient en désaccord direct avec le contrat, il lui a été impossible de répondre. Je crois que les honorables députés admettront avec moi qu'il est absolument nécessaire de donner à l'honorable ministre des Chemins de fer le temps de chercher le statut ou la résolution en vertu desquels il a fait ce contrat.

Le premier ministre dit que la raison pour laquelle il nous demande de régler cette question, c'est que cette compagnie a peut-être besoin de transporter des traverses. L'honorable monsieur a oublié une remarque qu'il faisait dans l'un de ses discours, mais je ne l'ai pas oubliée car je lis ses discours parce que j'aime ce qu'il dit, bien que je ne croie pas toujours que ce soit vrai. Il nous a dit qu'il avait fait un marché dans l'intérêt du pays, et que le syndicat est si bien persuadé que ce marché est dans l'intérêt du pays et

non dans son propre intérêt, qu'il consent à entreprendre immédiatement les travaux, à dépenser son argent par millions et à se reposer sur le parlement pour la ratification du contrat. Il n'y a certainement pas de raison pour que nous consentions définitivement au contrat dans le but de permettre au syndicat de se procurer quelques traverses. Je comprendrais qu'il y eût nécessité pour nous de nous hâter, si, par aventure notre retard pouvait mettre en danger les intérêts du pays. Mais il me suffira de rappeler à l'honorable premier ministre et à ceux de ces partisans qui ont quelques doutes sur ce point, que nous ne courons aucun risque, que si le syndicat se fâchait contre nous et abandonnait le marché, le pays ne serait pas irrévocablement ruiné, parce que je puis citer l'opinion du premier ministre et du ministre des Chemins de fer, qui déclaraient il y a neuf mois seulement, en cette Chambre, que nous pouvions nous-mêmes construire et posséder le chemin et qu'il nous resterait en outre \$20,000,000 en caisse. Le premier ministre nous a dit, il y a neuf mois, que, dans dix ans, il y aurait \$69,000,000 dans le trésor public, provenant de la vente des terres. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit qu'il n'en coûterait que \$48,000,000 seulement pour construire ces parties du chemin de fer qui doivent être construites par le syndicat, de sorte que nous pourrions exécuter toute leur entreprise et qu'il nous resterait \$20,000,000 en sus.

Je crois que le syndicat a convaincu l'honorable monsieur, à en juger par une remarque qu'il a faite, qu'il était prêt à se mettre à l'œuvre et à construire le chemin. Que perdrait-il s'il abandonnait le contrat? Peut-être ne serait-ce pas grand'chose. Peut-être est-il prêt à l'abandonner, parce que si nous prenons l'estimation des terres, telle que donnée par l'honorable premier ministre il y a neuf mois, il ne doit avoir que \$100,000,000 seulement pour faire une entreprise qui coûterait \$48,000,000. Maintenant si les messieurs du syndicat n'ont pour profit que la bagatelle de \$52,000,000, vraiment il est facile de comprendre qu'il leur est indifférent de commencer les travaux ou de les abandonner. La question paraît ridicule. Je crois que l'honorable premier ministre n'aurait pas dû procéder de la manière qu'il l'a fait; parce que dans le commencement, il a commis la faute de cacher au peuple canadien qu'il était prêt à recevoir des offres de la part des capitalistes pour la construction de certaines parties du chemin de fer. Je crois qu'il s'apercevra qu'il est de son devoir, au lieu de fermer davantage la porte aux entrepreneurs, de remédier au mal qu'il a fait. Je ne suis pas en mesure de dire si d'autres offres seront faites ou non. Je suis tout simplement dans la même position que l'honorable premier ministre ou que tout autre député qui lit les journaux, et nous savons que depuis qu'il a été connu que le gouvernement était disposé à adjuger l'entreprise de certaines parties de ce chemin, les capitalistes ne sont qu'un trop prêts à saisir cette occasion. Nous savons, si les journaux peuvent être crus, que quelques-uns des financiers de ce pays sont prêts, à un moment d'avis, à offrir de construire ce chemin à des conditions qui procureraient au peuple de ce pays une épargne de dizaines de millions et qui feraient disparaître les clauses d'exemption d'impôts et de monopole.

M. KIRKPATRICK. Ont-ils fait un dépôt en argent?

M. PATERSON. C'est ce qu'on nous dit. - Je répète ce que les journaux disent.

Sir JOHN A. MACDONALD. Ecoutez, écoutez.

M. PATERSON. L'honorable premier ministre lance un "écoutez, écoutez" ironique. Il se peut qu'ils soient incapables de le faire, cependant, les journaux rapportent que quinze ou vingt noms avantageusement connus dans le monde financier, sont sur le document, offrant de construire le chemin, et il est certainement du devoir du gouvernement de ne pas presser la solution de cette question. Il est de son devoir, comme gardien des intérêts du peuple canadien,

comme gardien du bien-être et des droits du pays, de donner aux capitalistes canadiens, et autres capitalistes aussi l'occasion de soumissionner cette entreprise. Il ne peut, constitutionnellement, il ne peut légalement, suivre une autre ligne de conduite. Il y a dans nos statuts, un acte en vigueur qui donne au gouvernement le pouvoir de demander des soumissions pour l'exécution de ces travaux, et il est de son devoir de le faire, et c'est cette ligne de conduite qu'il aurait dû suivre, et s'il l'avait fait il aurait trouvé tout le capital nécessaire et les travaux auraient été continués.

M. KIRKPATRICK. Serait-il légal de la part du gouvernement d'accepter la soumission du nouveau syndicat?

M. PATERSON. Je suppose qu'il serait tout aussi légal d'accepter l'un que l'autre. Je suppose qu'il aurait été tout-à-fait légal pour le gouvernement d'accepter la soumission du nouveau syndicat, si le gouvernement avait fait ce qu'il était clairement de son devoir de faire, c'est-à-dire, s'il avait demandé des soumissions, et si la soumission du nouveau syndicat était venue en vertu de cette demande. Mais nous en sommes sur ce point—et c'est un point sur lequel nous devrions insister—nous voulons savoir en vertu de quoi peut se conclure le contrat. S'il n'y a pas d'autorisation, alors le parlement a parfaitement le droit—il y a plus, c'est le devoir du parlement—de le rejeter, et nous pouvons alors procéder d'une façon légale à demander des soumissions, si nous voulons que l'entreprise soit exécutée de cette manière. On nous a reproché de faire une opposition factieuse, tout simplement parce que nous nous opposons à la motion de l'honorable premier ministre. Je crois que l'honorable monsieur était surexité lorsqu'il a fait cette assertion. Il ne la maintiendra pas—il ne peut le faire. La motion ainsi présentée a permis à ses adhérents et partisans de donner leur opinion sur cette question. Si nous étions disposés à nous montrer factieux sur ce point, le comité ne se serait pas levé la nuit dernière ni dans trois mois. Nous ne sommes qu'un corps pitoyable quant à l'intelligence, dans l'opinion de quelques honorables messieurs; mais si faible que soit notre nombre; si dépourvus que nous soyons d'intelligence, suivant eux, le premier ministre n'ignore pas le fait que la Chambre, une fois en comité sur les résolutions, ce qui donnait à chaque honorable député le droit de parler sur la question aussi souvent qu'il pouvait le désirer, nous pouvions, malgré notre petit nombre, malgré notre peu d'intelligence, tenir la Chambre en comité pendant trois mois. Si cela eût été nécessaire, nous eussions pu tenir la Chambre en comité jusqu'à ce que la vie parlementaire des honorables messieurs de la droite eût été terminée et jusqu'à ce qu'ils eussent été obligés d'aller devant le peuple dont ils craignent l'opinion.

Nous ne désirons pas le faire. L'honorable premier ministre n'avait pas l'intention de commettre un acte arbitraire, de bonne heure ce matin. Il a donné avis qu'il proposera lundi que la Chambre procède à la discussion sur la question du chemin de fer, jour par jour, et l'opposition n'était pas accusé de se montrer factieuse. Lorsque l'arrangement a été fait avec l'honorable ministre des Chemins de fer, au sujet de l'adoption en comité, des résolutions à un jour donné, cela a été fait en s'abouchant avec le chef de l'opposition qui, je crois, a quitté son siège, a traversé la Chambre et est allé se consulter avec l'honorable ministre des Chemins de fer afin d'expédier la besogne. Il n'aurait été que juste que le même acte de courtoisie eût été fait par le premier ministre, lorsqu'il a proposé de faire le changement et de demander à la Chambre de procéder immédiatement à la discussion des résolutions du chemin de fer. Mais l'honorable monsieur a pris la Chambre par surprise, et lorsque l'honorable député de Durham-Ouest, parlant au nom des simples députés qui avaient des questions importantes sur les ordres du jour, s'est efforcé de maintenir les droits qu'ils avaient d'avoir encore cette jour

née, il a été accueilli par la menace que nous aurons à en subir les conséquences, et que l'on devra employer quelque moyen de nous réduire, parce que nous suivons la ligne de conduite suivie par les obstructionnistes dans le parlement impérial. Personne ne peut croire cela. Mais voici ce que nous disons : arrivés à cette période de l'étude de la question, l'opposition ayant donné toute l'aide qu'elle pouvait donner, le gouvernement ne devrait pas presser l'adoption de cette mesure, surtout en vue des révélations faites dans la presse, et allant à dire que si l'on nous accordait du temps, et très peu de temps encore, un nombre indéfini de capitalistes s'engageraient à faire ce que les entrepreneurs actuels sont convenus de faire, et à exécuter les travaux moyennant beaucoup moins d'argent et une concession de terres beaucoup moindre, tout en retranchant les clauses inacceptables du contrat.

L'on nous a dit que le sentiment public dans le pays n'est pas hostile à l'arrangement proposé du syndicat. L'on nous a parlé des assemblées tenues; l'on nous a dit que si le chef de l'opposition avait rencontré le ministre des Chemins de fer, il aurait été déconfit et mis en déroute. Il est très difficile pour quelques uns d'entre nous de croire cela, lorsque nous voyons le chef de l'opposition, combattant contre le ministre des Chemins de fer et les autres ministres, appuyés par une vaste majorité des membres de cette Chambre prêts à agir à leur signal et à accomplir leurs volontés, et lorsque nous voyons que l'honorable député de Durham-Ouest, n'a pas peur de soutenir ses vues et d'exprimer des opinions opposées à celles que l'honorable ministre des Chemins de fer défend—j'ose dire que, si l'honorable monsieur, avec un parti peu nombreux, n'a pas peur de combattre la phalange ministérielle, conduite par des chefs habiles, personne ne croira l'accusation portée contre lui allant à dire qu'il a peur de rencontrer sur les hustings les honorables messieurs qu'il rencontre ici.

Lorsque l'honorable député de York Est (M. Boulton), affirme que dans l'assemblée de Toronto le chef de l'opposition n'a pas voulu le rencontrer, j'admets qu'il peut y avoir du vrai dans cette assertion. Mais ce n'est pas là une juste comparaison. Nous pouvons tous comprendre que le chef de l'opposition peut reculer devant la perspective de rencontrer un monsieur possédant la science légale et la terrible force d'argumentation de l'honorable député de York-Est; mais il ne s'en suit pas que le chef de l'opposition n'oserait pas rencontrer le ministre des Chemins de fer dans une discussion franche et ouverte. Le ministre des Chemins de fer ne peut certainement pas dire que quelqu'un a eu peur de le rencontrer.

Nous avons eu des assemblées dans toutes les parties du pays, auxquelles les conservateurs et les réformistes ont assisté, et quel a été le résultat? L'honorable député de Cardwell (M. White), écrivant dans les colonnes de son journal, au sujet de l'assemblée de Montréal, qui a été décrite comme une assemblée où les fidèles seuls étaient admis, dit que la moitié de l'assemblée sinon plus était composée de conservateurs. Comment les conservateurs ont-ils été exclus. Si des billets d'admission ont été exigés, ce n'était certainement pas dans le but de les exclure. Et cependant des résolutions y ont été adoptées.

L'honorable député de Montréal-Centre (M. Ryan), nous dit que les résolutions adoptées par la Halle au blé sont tout à fait vides de sens. Nous ne pouvons guère comprendre cela. Dans la partie du pays que j'habite, nous sommes habitués à considérer la Halle au blé de Montréal, comme un corps influent, aussi versé dans la connaissance des affaires du commerce ainsi que dans les affaires politiques et nationales, qu'il est possible de l'être en quelque endroit que ce soit. Nous avons considéré qu'une résolution adoptée par ces messieurs devait avoir quelque poids. Mais le député de Montréal-Centre nous dit que c'était une assemblée très peu nombreuse. Il dit que la résolution n'a été

M. PATERSON (Brant)

adoptée que par une majorité de 42 contre 27 sur 400 membres appartenant à ce corps.

L'honorable monsieur s'est appesanti sur le fait qu'il n'y a eu qu'une majorité de 15 sur 67 présents et que conséquemment comme expression d'opinion, cela ne valait pas grand'chose. Eh! bien, monsieur, si l'honorable député veut se donner la peine de faire un petit calcul, il trouvera que si de 67 on peut obtenir une majorité de 15, on aurait obtenu proportionnellement une majorité de 87 voix sur 400 si ce nombre avait été présent. Si cette assemblée avait été convoquée pour discuter le syndicat du chemin de fer du Pacifique, si le président avait été en ligue avec l'opposition, alors on aurait pu dire quelque chose. Mais quelle a été la raison de la convocation de l'assemblée à la Halle aux céréales? Vous pouvez en lire le compte-rendu dans les journaux de Montréal. C'était la réunion annuelle des membres de cette association, réunion qui en attire toujours le plus grand nombre; et après qu'ils eurent discuté tous les autres sujets qui les intéressaient, ils se mirent à prendre en considération le contrat du syndicat. Or, un de ces messieurs a dit qu'il était tellement alarmé de la clause du monopole qu'il ne se croirait pas justifiable s'il ne présentait une résolution la condamnant et demandant au ministère de l'éliminer du contrat. Il dit en outre que le prix du blé est aujourd'hui dans le Nord-Ouest de 15 centins moins par minot que dans l'état avoisinant du Dakota. Pourquoi cela? parce que notre blé ne peut trouver de débouché que par la ligne contrôlée par les hommes composant le syndicat et auxquels le gouvernement désire livrer notre Nord-Ouest canadien. Il dit que c'était un état d'affaires sérieux qu'aucun marchand, qu'aucun patriote aimant son pays ne pouvait voir continuer. C'est pour cela qu'il proposa la résolution suivante:

“ Que dans l'opinion de cette association le contrat entre le gouvernement du Canada et le syndicat du chemin de fer du Pacifique ne devrait être ratifié sans amender plusieurs détails importants surtout relativement à la clause qui donne le droit de construire des chemins de fer ainsi qu'au monopole du transport dans le Nord-Ouest pour 20 ans.”

Il y a des députés qui nous disent que le pays n'est pas alarmé, que les pétitions n'ont pas été présentées à cette Chambre en aussi grand nombre qu'elles devaient l'être; que l'opinion publique n'a pas répondu au cri d'alarme qui a accueilli ce contrat. Quel est celui qui méprise l'opinion publique? Pourquoi nous condamnerait-on parce que nous avons convoqué des assemblées dans nos comtés pour connaître les sentiments du peuple? Où sont les députés conservateurs qui ont convoqué leurs commettants. Les libéraux sont-ils déshonorés parce qu'ils ont recherché l'opinion de leurs électeurs sur cette question? Les conservateurs peuvent-ils s'arroger du crédit de ce qu'ils ne l'ont pas fait? J'étais sous l'impression que l'honorable député de North-Renfrew faisait exception et qu'il méritait des éloges pour le courage dont il a fait preuve en convoquant ses électeurs afin de connaître leurs idées. Mais j'ai été surpris et j'ai regretté d'apprendre, de sa propre bouche, que ce n'était pas à lui que revenait l'honneur d'avoir convoqué cette assemblée, que son adversaire politique l'avait fait et qu'il n'y avait pris part que parce qu'il y avait été forcé, pour se défendre. Si l'opinion de ce pays est en faveur de ce contrat, pourquoi chaque député conservateur n'a-t-il pas cherché à faire ressortir cette opinion? Il n'a pas été déposé dans cette Chambre une seule pétition priant le gouvernement de construire ce chemin de fer ainsi qu'il se propose de le faire, mais il y a eu par douzaines des pétitions portant des milliers de noms, qu'on aurait pu porter à des centaines de milliers contre le contrat projeté avec le syndicat. Je siége auprès d'un homme habile et sage qui, lorsqu'il parle, sait ce dont il parle—je parle du député du comté d'Ottawa (M. Wright). Quel gémissement plaintif ne nous a-t-il pas fait entendre hier soir? Ne nous a-t-il pas dit, que si ce contrat est ratifié, le parti conservateur est perdu, que sa mort politique est assurée. Mais il est prêt à se sacrifier par la

loyauté qu'il porte à son chef. Si ce député a dit vrai, ne faisons-nous pas acte de bonté envers la droite lorsque nous essayons de la sauver du malheur qui la menace si elle vient à ratifier ce contrat ? Doit-on nous accuser d'être des factieux parce que nous essayons de le faire ? Ce n'est pas à la droite de porter cette accusation contre nous.

Tout ce que nous demandons c'est qu'on donne amplement le temps aux capitalistes canadiens de soumissionner la construction de cet ouvrage. Nous ne devrions pas en appeler en vain aux hommes qui ont fait de "Lo Canada aux Canadiens," leur cri de guerre en 1878, lorsque nous leur demandons de mettre de côté leur syndicat américain-allemand et de donner aux capitalistes canadiens l'occasion de construire une grande voie nationale de manière à ce qu'elle puisse être exploitée et entretenue dans les intérêts du Canada. Mais le gouvernement a rejeté l'offre des capitalistes, et en ce moment il fait en sorte d'étouffer toute possibilité d'une offre de la part de ces messieurs, et il veut nous forcer à ratifier un contrat fait avec des individus dont les intérêts sont presque exclusivement aux Etats-Unis ; et qui, nous avons grandement lieu de le craindre, recherchent ce contrat parce qu'il leur vaudra, entr'autres avantages, les moyens d'enrichir encore plus leurs lignes américaines. Si le premier ministre a dit vrai en affirmant que le syndicat était prêt à commencer l'ouvrage et à courir le risque de la ratification du parlement, où est donc la nécessité de se hâter plus qu'il ne faut pour donner à la population de ce pays le temps de comprendre ce contrat ? Vous dites qu'au pis-aller, si ce contrat n'est pas ratifié, il ne peut être mis à exécution. Aucun député n'a besoin d'hésiter pour ce motif ; si ce que l'honorable ministre des Chemins de fer a dit, il y a neuf mois, est vrai, nous pouvons, dans le cas où ce contrat manquerait, continuer à construire le chemin comme ouvrage du gouvernement, ainsi que je l'ai dit auparavant, sans que cela nous coûte un sou ; bien plus, nous mettrons \$20,000,000 dans le trésor, et nous aurons un chemin de fer qui sera non-seulement exploité sans déficit, mais qui paiera des intérêts sur le coût de sa construction. Il n'y a pas lieu de se hâter ainsi. Lorsque nous examinons les circonstances, et que nous voyons qu'il y a tout à gagner et rien à perdre en temporisant, nous devons conclure que si le gouvernement veut presser le vote sur ces résolutions, c'est qu'il a un objet sinistre en vue et que cette œuvre ne peut paraître au grand jour. J'ose dire que cet amendement est très factieux, que le gouvernement retarde les affaires légitimes de la Chambre, qu'il fait un grand tort aux intérêts publics en empêchant qu'il soit fait des offres qui épargneront à cette compagnie des millions de dollars en capital et intérêts, et je lui demande de retirer sa proposition. Je demande aux députés de cette Chambre de s'exprimer franchement et de réclamer un délai d'un jour ou deux, et j'ai lieu de croire que tout député qui en agira ainsi trouvera sa justification et sa récompense dans l'économie de millions de dollars pour ce pays.

M. CASGRAIN. M. l'Orateur, je ne puis laisser passer la question qui est maintenant devant cette Chambre sans en dire quelques mots. Quand on découvre l'iniquité qui se trouve dans le contrat, je dis qu'il faut le temps et le temps convenable pour le juger ; et je dis que c'est un acte illégal à ajouter aux actes illégaux qui ont été commis depuis que ce chemin de fer du Pacifique a été le sujet de la politique du gouvernement actuel. Ce contrat du Pacifique a été depuis le commencement et sera jusqu'à la fin, une pomme de discorde. Nous n'avons pas voulu, de ce côté-ci de la Chambre, faire aucune récrimination quelconque. Nous nous sommes abstenus jusqu'à présent, de faire aucune allusion à ce que l'honorable ministre des chemins de fer a voulu appeler *painful subject*. Au contraire, nous nous sommes abstenus ; quant à moi, je ne veux pas me soumettre à ce que je considère un abus du pouvoir et de la pression que le gouvernement veut ex-

ercer aujourd'hui sur l'opposition. Je crois que nous avons parfaitement le droit de discuter cette question au long. Nous l'avons discutée de la manière la plus parlementaire que nous avons pu de ce côté-ci de la Chambre ; on ne peut pas nous accuser d'avoir fait aucun discours pour gagner du temps, et on veut à la dernière heure, nous prendre à la gorge pour ainsi dire et nous forcer de mener la discussion aussi rapidement que possible. Eh ! bien, ce système-là ne peut pas prévaloir. On peut nous l'imposer, mais nous avons le droit de nous y opposer, et pour ma part, je m'y opposerai de toutes mes forces jusqu'à la fin. L'honorable député de Frontenac (M. Kirkpatrick) a soulevé une question de droit ; il s'est demandé s'il serait légal d'admettre un nouveau contrat, lorsque le gouvernement était déjà engagé, et il a tranché la question en la posant. Je vais donner aussi mon opinion sur cette question. Je considère que ce contrat, s'il est mis à temps entre les mains du gouvernement, sera tout aussi bon, s'il est accepté et ratifié par la Chambre, que celui qui est maintenant soumis ; ils ne seront pas plus légaux l'un que l'autre, mais si l'un est légal, l'autre le sera. En effet, le contrat qui est maintenant devant cette Chambre étant fait en contravention à un statut, est entaché d'une nullité absolue, et la conséquence est que, comme effet légal, ce contrat ne tiendrait pas devant les tribunaux ordinaires. Maintenant, M. l'Orateur, puisqu'on veut intervertir complètement l'ordre de la Chambre en faveur d'une motion en amendement, je dirai que je me trouve intéressé à maintenir l'ordre tel qu'il se présente sur les ordres du jour qui sont maintenant devant nous. J'ai devant la Chambre un projet de loi, afin de mieux prévenir la fraude concernant les dépenses des deniers publics. Ce projet de loi a un rapport direct avec la question dont il s'agit dans le moment, et tendra à affecter matériellement le contrat qui est devant la Chambre, et aura la plus grande influence sur le personnel à venir de ce syndicat. Lorsque j'aurai occasion d'amener ce projet de loi devant la Chambre, je ferai valoir les différentes clauses qui affectent le contrat dont il s'agit, et qui empêcheront peut-être de se renouveler certaines souscriptions qui se font dans un but général d'élection.

M. DESJARDINS. M. l'Orateur, je soulève une question d'ordre. Le sujet que traite en ce moment l'honorable député de L'Islet ne relève pas de la motion qui est faite par l'honorable chef du gouvernement.

M. CASGRAIN. Je vais répondre à la question d'ordre. Le sujet que je traite est la véritable question dont il s'agit dans le moment, et il est important de passer ce projet de loi avant que la discussion continue sur l'amendement principal. Nous avons intérêt à ce qu'il vienne en premier lieu, et la raison que j'ai à donner, c'est qu'il faut prévenir une foule d'abus qui peuvent surgir du contrat actuel. Le syndicat a des pouvoirs qui sont tellement énormes, que ce n'est pas le ministère que nous avons devant nous qui gouverne le pays, mais c'est le ministère qui est gouverné par le syndicat ; et la raison donnée par le premier ministre aujourd'hui, que c'est parce que le syndicat veut avoir des ties pour construire ce chemin, est la preuve convaincante que le ministère actuel ne jouit pas de la liberté dont il devrait jouir pour passer ce contrat-ci. Un simple désir du syndicat, l'oblige à forcer l'opposition à se tenir ici, on dehors des règles de la Chambre, et siégeant pour ainsi dire à des heures indues. Je ne puis me soumettre sans avertir mon pays de ce que je vois devant mes yeux. La chose me paraît tellement énorme, que je suis bien aisé de mettre à la face du pays la déclaration que le ministère est poussé par le syndicat pour amener au plus vite cette mesure. Les ministres voient suspendue sur leur tête l'épée de Damoclès dans ce nouveau contrat qui les menace et qui devrait mettre à néant celui qu'ils veulent faire prévaloir. Eh ! bien pourquoi nous presser de la sorte à passer ce contrat conçu dans les ténèbres, et caché dans une obscurité profonde jusqu'à la dernière heure ; ce contrat avec lequel on a leurré le public

jusqu'au moment où il a été mis devant cette Chambre ; que le second de l'adresse ignorait lui-même en viennent avouer que ce n'était pas du tout celui que le gouvernement avait proposé ? Y a-t-il quelque anguille sous roche ? Je dis que le gouvernement n'a pas le droit de s'exposer au soupçon, par rapport à nous, de ce côté-ci de la Chambre, et par rapport à ses amis. Comme la femme du Romain, il doit être à l'abri de tout soupçon. Je prétends que cette conduite de la part du gouvernement est indignée, et le peuple de cette Puissance verra nécessairement dans ce contrat quelque iniquité, parce qu'on ne peut pas concevoir que le ministère puisse procéder ainsi dans l'ombre, et empêcher que la lumière se fasse. Cette œuvre des ténébres aura son effet ; et je puis dire en toute sincérité et en toute vérité que c'est une des marques les plus profondes de la faiblesse de la cause du gouvernement.

L'honorable député de Portneuf (M. Vallée), avec l'habileté d'un avocat, a des arguments dans chacune de ses poches ; il en tire tantôt de la poche droite, tantôt de la poche gauche, suivant qu'il en a besoin. Il a prétendu qu'à une assemblée tenue à Québec par les libéraux, on avait fait passer des résolutions par une assemblée qui ignorait parfaitement le contrat, tandis que ses amis de l'autre côté de la Chambre ont répété à satiété que tout le pays connaissait ce contrat. En présence d'arguments semblables, qui doit-on croire ? Est-ce M. le député de Portneuf de la veille, ou M. le député de Portneuf d'aujourd'hui ? Quand on voit nos adversaires se contredire ainsi les uns les autres, que doit-on en conclure ?

M. LANDRY. Rien.

M. CASGRAIN. En effet, rien du tout, comme dit mon ami de l'autre côté de la Chambre. Eh ! bien, je dis que le gouvernement ne donne aucune raison quelconque, pour presser la passation de ce contrat ; il ne donne que le simple désir de la part du syndicat de se procurer des liens de chemins de fer, et je dis que cette raison est parfaitement futile, parfaitement illusoire, et il n'y a pas un homme sensé qui voudra s'y attacher. Il y a donc une raison quelconque ; et cette raison, il m'en coûte pour l'honneur du pays de la mentionner, mais je suis obligé de le dire, parce que le pays le pensera. Mon dessein n'est pas de blesser qui que ce soit. Mais je dis que l'exemple du passé est pour nous un présage de l'avenir ; ce qui a eu lieu par rapport à ce même chemin de fer du Pacifique peut se répéter une seconde fois. Je dis que le public, malgré lui, et avec les meilleures intentions du monde, ne pourra s'empêcher de soupçonner qu'il y a quelque chose de néfaste, quelque chose de sinistre ; dans la conduite du gouvernement, depuis le 9 décembre 1880, jusqu'à aujourd'hui. Je dis que ces messieurs auront beau faire, pour dissiper ce nuage dans l'opinion publique, ils ne le dissiperont que très-difficilement. Ils ne se rachèteront pas comme ils se sont rachetés en 1878. Je ne dis pas que les mêmes choses se répèteront, mais je dis qu'ils donnent prise à de légitimes soupçons, et que dans l'intérêt du pays, dans l'intérêt des hommes publics, dans l'intérêt des hommes de cœur et des citoyens honnêtes du pays, nous avons droit, nous, de réclamer ; nous sommes justifiables de demander que le ministère soit à l'abri de tout reproche et de tout soupçon. Suivez donc, messieurs, l'adage d'un de vos collègues qui n'est plus. "Soyez francs et sans dol." Je ne veux pas dire qu'il l'a toujours été ; il a commis des fautes comme les autres, et si les messieurs qui m'interrompent veulent me provoquer à les dire, je vais les dire. M. l'Orateur, il y a eu, dans ce pays, un homme qui a brillé dans son temps, avec beaucoup d'éclat, qui a été un personnage politique remarquable. La première partie de sa carrière n'a pas été aussi heureuse que le milieu, mais peut-être plus heureuse que la fin, néanmoins. Pour commencer sa carrière la meilleure chose qu'il a pu faire ça été de prendre part à ce qu'on appelle un petit mouvement révolutionnaire.

M. VALLEE. J'appelle l'honorable membre à l'ordre, car il est tout-à-fait en dehors du sujet qui est devant la M. CASGRAIN

Chambre. L'honorable représentant du comté de L'Islet réfère à un mouvement révolutionnaire qui a eu lieu dans le pays. Ceci ne regarde ni de près ni de loin la question qui est maintenant devant la Chambre.

M. L'ORATEUR. Je ne vois pas comment l'honorable député de L'Islet peut rattacher la révolution de 1837 à la question qui est maintenant devant cette Chambre, et je déclare l'honorable député hors d'ordre.

M. CASGRAIN. M. l'Orateur, je m'incline devant votre bon jugement, et je donnerai pour justification de ce que j'allais dire, qu'on voulait me provoquer à dire des choses qui ne sont probablement pas agréables pour ces messieurs, ni agréables pour moi, afin de m'empêcher de parler. Mais l'occasion se présentera peut-être devant cette Chambre, lorsqu'elle siégera en comité général, et je pourrai leur donner alors un échantillon de ce qu'ils veulent savoir.

M. LANDRY. M. l'Orateur, en me levant pour répondre à l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain), je dois faire remarquer qu'il y a longtemps qu'on se demandait ce qu'était devenu le représentant du comté de L'Islet ; il y a longtemps qu'on se demandait ce qu'était devenu le chef du parti libéral dans la province de Québec ; il y a longtemps qu'on se demandait ce qu'était devenue cette étoile.

L. CASGRAIN. M. l'Orateur, je demande la permission d'être entendu sur une question d'être.

M. L'ORATEUR. L'honorable député de L'Islet a droit d'être entendu sur une question d'ordre.

M. CASGRAIN. Je voudrais expliquer pourquoi j'ai laissé mon siège. J'ai abandonné mon siège simplement parce que j'avais demandé de l'eau d'un petit messenger, et comme il retardait, je suis allé en chercher moi-même. Personne ne dira que j'ai laissé mon siège lorsque je suis allé seulement prendre de l'eau.

M. LANDRY. L'honorable député admet qu'il a laissé son siège pour aller prendre de l'eau.

M. CASGRAIN. J'ai droit de parler de n'importe quel endroit de la Chambre. J'ai même le droit de parler de la galerie, si je le désire.

M. L'ORATEUR. Non. Si l'honorable député veut me permettre, je vais lui lire la règle :

" tout membre désirant prendre la parole, doit le faire de son siège et s'adresser, découvert, à l'Orateur."

L'honorable député ayant laissé son siège, il a perdu le droit de parler.

M. LANDRY. Depuis quelques temps, on se demandait avec anxiété dans le public ce qu'était devenu l'honorable député de L'Islet ; depuis quelques temps on s'informait avec une égale anxiété, surtout dans son comté, ce qu'était devenue cette étoile, je ne dirai pas de première grandeur, mais enfin cette étoile qui brillait au firmament libéral. Les grandes questions du pays ont été discutées, et la bouche de l'honorable membre a été muette comme la tombe. On a eu, M. l'Orateur, dans la ville de Québec, une de ces grandes assemblées que le parti libéral a fait surgir sur les différents points du pays, et qu'a fait là l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain) ? Il s'est posé comme il se pose aujourd'hui, comme le chef de son parti ; et cette action de sa part a suffi pour vider la salle aux trois quarts. Voyant le désastreux effet de sa parole sur le public, l'honorable député a changé d'allures. Il a fermé sa bouche, mais il s'est jeté sur sa vaillante plume, et production littéraire incomparable, on a vu naître ce manifeste précieux, qui est une gloire qui doit idipser les autres gloires et qui doit briller jusque dans le bas du fleuve Saint-Laurent. Il l'a fait sortir ce manifeste alors que nous le pensions tranquille ; alors que nous pensions qu'il se livrait à des fortes études ; que, nouvel anachorète, il priait le ciel de toute la ferveur de son âme, de préserver son

peuple. Il l'enfanta aux prix des sueurs,—et de quelles sueurs?—cet enfant, cette simple feuille qu'il distribuait, il est vrai, par milliers dans son comté. Et, M. l'Orateur, cet enfant de ses patriotiques douleurs, le voici : Je le tiens à la main, quel nom lui donner ? On ne sait pas encore quelle est la commère qui doit le conduire aux fonts baptismaux ; on ne connaît pas encore qui doit être le parrain de cette pièce, je ne dirai pas scientifique, mais naturelle au moins. Le voici, M. l'Orateur, cet enfant de ses douleurs ! Voyez la joie de cette douce paternité qui vient aujourd'hui s'affirmer devant la Chambre, dans un document inappréciable. Il s'adresse aux libres et indépendants électeurs du comté de L'Islet : " Vous vous rappelez, dit-il, le contrat du Pacifique avec sir Hugh Allan, peut-être qu'ils ne s'en rappellent pas, mais c'est une manière polie de leur dire qu'ils doivent s'en rappeler.—" Voici un nouveau contrat fait par les mêmes ministres." Qu'en pense l'honorable président du Conseil, qu'en dit l'honorable ministre de la Milice, eux qui n'étaient pas ministres alors, mais que l'honorable député enveloppe dans une même perfide accusation ? " Aussitôt, et autant que je l'ai pu je l'ai fait distribuer dans le comté afin que le peuple en prenne connaissance." Admirez cette sollicitude toute paternelle de l'honorable député de L'Islet, qui répand des milliers d'exemplaires de son enfant dans le comté de L'Islet ! " Et, dit-il, je l'ai fait distribuer à profusion afin que le peuple entier, non pas le peuple du comté de L'Islet, mais le peuple entier, en prenne connaissance." C'est le temps de dire avec le poète français :

" Cieux, écoutez sa voix. Terre, prête l'oreille.
Ne dis plus, O ! L'Islet, que ton membre sommeille.
Conservateurs fuyez ! P. Casgrain se réveille."

M. l'Orateur, je ne relèverai pas tout ce que vient de dire l'honorable député de L'Islet dans son discours. Il a fait hier soir un premier discours d'une faiblesse désespérante, mais aujourd'hui, il semble avoir pris des forces. D'où vient-il, je me demande, que ce soir, il semble avoir une vigueur nouvelle ? Vient-il d'un grand dîner ? A-t-il rencontré quelque personnage illustre ? Où donc sa constitution a-t-elle trouvé ce stimulant qui l'excite. A-t-il rencontré sur son chemin cet enfant qu'il vient de mettre au monde ? A-t-il pu dans ses embrassements paternels trouver une vigueur qu'il n'avait pas hier soir ? Pour me servir de ses propres expressions, il y a peut-être "anguille sous roche." N'importe, M. l'Orateur, j'admire aussi, et sans réserve, cette douleur poignante qu'il vient de traîner jusque sur le parquet de cette honorable Chambre. Ses premières paroles sont celles-ci : " Cos messieurs me prennent à la gorge pour me poursuivre l'épée dans les reins." Voyez le tableau, M. l'Orateur, un homme qui saisit son adversaire à la gorge pour le poursuivre l'épée dans les reins. Avec une imagination aussi brillante, avec un talent aussi bien connu et aussi bien exercé, je dois dire, en toute sincérité, que le parti libéral a eu raison d'appeler l'honorable député de L'Islet à la rescousse. Lorsqu'une bataille s'engage, c'est l'avant-garde qui commence le feu, mais vient un moment où le général d'armée appelle ses troupes fraîches, et ces troupes font dans les rangs ennemis une invincible trouée ; c'est ainsi, M. l'Orateur, qu'on a appelé à la rescousse l'honorable député de L'Islet, et cet homme a brandi son poignard, cet homme a épaulé sa fière carabine, cet homme a fait plus, M. l'Orateur, il a réussi à trouver des adversaires assez forts pour le saisir à la gorge en même temps qu'ils lui mettaient l'épée dans les reins.

Une autre découverte faite par l'honorable député de L'Islet, c'est, dit-il, qu'il a sur les ordres du jour une motion, la plus bénigne, la plus jolie, la plus paternelle des motions, et que si l'honorable premier ministre n'était pas venu avec un sous-amendement fallacieux, lui, le député de L'Islet, aurait pu exhiber son noble bill qu'il a mis aussi au jour, peut-être avant son manifeste qu'il envoyait par occasion aux électeurs de son comté. Mais, M. l'Orateur, il a ou-

blié une chose et il n'aurait pas commis cette erreur s'il eut suivi les différents paragraphes qui sont entrés dans l'ordre du jour ; il a oublié qu'il n'était parent avec son bill qu'au cinquième degré, parce que ce bill ne vient que sous le numéro cinq sur l'ordre du jour ; et quand même l'honorable chef du gouvernement n'aurait pas présenté son sous-amendement, l'honorable député de L'Islet n'aurait pas eu occasion de faire venir en premier lieu le bill qu'il avocasse tant aujourd'hui. Et que dit-il par rapport à ce projet de loi ? Il dit qu'il l'a fait dans le seul but de protéger le peuple contre les hommes qui ont extorqué en 1873 des sommes considérables. Il dit qu'il l'a fait pour le mettre à l'abri de certaines souscriptions qui se font à certains fonds d'élection. M. l'Orateur, l'honorable député devrait être le dernier à se plaindre de certaines souscriptions électorales qui se font à même certains fonds d'élection. Il sait, pour sa part, qu'en 1872 lorsqu'il abandonnait une place lucrative dans la ville de Québec et qu'il brigait les suffrages des électeurs du comté de L'Islet il ne pouvait agir ainsi et il n'agissait ainsi que parce qu'il pouvait compter sur un certain fonds d'élection. J'ai vu l'honorable député, un jour, venir me faire la lutte dans le comté de Montmagny, et le seul souvenir qu'il ait laissé de son passage dans mon comté, c'est une promesse corruptrice, un offre de donner trente piastres à un électeur pour obtenir son vote au parti libéral. Aujourd'hui, l'honorable député promène sur nos têtes cette fameuse épée de Damoclès qu'il aime tant à invoquer et qu'il aime à tenir suspendue au-dessus des têtes ministérielles. Hier soir, l'honorable député avait une autre figure : ce n'était plus l'épée du combat qui était suspendue sur nos têtes, mais il demandait la lanterne de Diogène pour voyager dans nos consciences et pour y trouver quoi ?.....les convictions qui manquent à la science.

M. le député de L'Islet ajoute que le contrat actuel a été conçu dans les ténèbres ; qu'on ne veut pas le montrer au grand jour. Si l'honorable député voulait laisser seulement tomber, je ne dirai pas le bandeau qui enveloppe ses yeux, mais les lunettes qu'il laisse généralement tomber lorsqu'il veut voir quelque chose de près, il verrait que ce contrat n'est pas conçu dans les ténèbres. Mais, M. l'Orateur, quand même ce contrat aurait été conçu dans les ténèbres, cette conception n'aurait rien d'extraordinaire et l'honorable député de L'Islet le premier, devrait trouver que ce serait la plus naturelle des conceptions, en songeant que lui et son parti ont répandu les ténèbres les plus épaisses, c'est pour cela probablement, qu'au lieu de traiter la question sérieusement, au lieu de la placer sur son véritable terrain et de venir dire pourquoi il voulait enrégistrer son vote contre cette mesure, il s'est attaqué incidemment à l'honorable député de Portneuf (M. Vallée), lui disant—je ne me rappelle pas beaucoup ses expressions—mais il était question d'arguments en poche, ce sont là des expressions qui me rappellent le proverbe : " la caque sent toujours le hareng."

Après avoir entendu tous les discours de l'honorable député de L'Islet, celui qu'il a bien voulu prononcer aujourd'hui, et celui qu'il a donné hier au soir, nous sommes à nous demander quelles sont les raisons véritables qu'a l'honorable député pour voter contre ce contrat. Ma foi, M. l'Orateur, je suis parfaitement d'accord avec lui sur ce point : je ne puis en trouver aucune et il n'a pas pu nous en donner pour la bonne raison que probablement il n'en avait pas.

Je m'explique aujourd'hui, M. l'Orateur, vous me pardonnez cette transition un peu brusque—pourquoi l'honorable député se prodigue. A cette fameuse assemblée qui a été tenue à Québec, et où le parti libéral est venu devant le public essayer une condamnation imparfaite du contrat du Pacifique, l'honorable député de L'Islet a été appelé à faire entendre la mélodie de sa voix. Qu'a dit l'honorable député ? Si on consulte la chronique, si on parcourt les journaux, on ne trouve rien, absolument rien des raisons que peut avoir données l'honorable député. L'autre jour, l'Électeur, l'organe

autorisé du parti libéral à Québec, donnait un compte-rendu de l'assemblée, et je ne sais pour quelle raison, mais il ne voulait pas même dire que le député avait pris la parole. Et quand l'honorable député de Bellechasse (M. LaRue) s'est levé et a fait l'autre jour l'éloge devant cette Chambre du chef du parti libéral dans la province de Québec, il a fait le même oubli, et tout en vantant les talents de l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier), et les talents de l'honorable M. Pelletier, sénateur, il a complètement oublié l'honorable député de L'Islet. Je me demande

“Comment en un plomb vil l'or pur s'est-il changé ?
Quel est dans ce saint lieu ce pontife éborgé ?”

C'est pour cela que l'honorable député tente aujourd'hui de réparer les fautes de ses propres amis; et, quoiqu'il déclare emphatiquement que son intention n'est pas de parler à contretemps, néanmoins, son discours se réduit à ce simple but. Pourquoi l'honorable député, puisqu'il est si sûr de son fait, pourquoi n'a-t-il pas pris le train qui conduit à son cher comté de L'Islet, où sont ses libres et indépendants électeurs; pourquoi n'a-t-il pas tenu dans son propre comté une grande assemblée où il aurait pu condamner, avec l'autorité de sa parole, et avec l'éloquence de son geste, toutes ces transactions qu'il veut aujourd'hui insinuer tre malveillantes, pour le moins; pourquoi n'a-t-il pas rassemblé ceux qui lui ont donné un mandat de confiance, ceux qui l'ont élu et qui l'ont envoyé en Chambre. Pourquoi n'a-t-il pas dit là, en public, devant ses amis comme devant ses adversaires, qu'il voterait contre le Pacifique pour telles ou telles raisons? Non, M. l'Orateur, il a préféré, dans la solitude de son cabinet, il a préféré, peut-être, dans une des alcôves de la bibliothèque; peut-être dans tout autre lieu que ne je connais point; il a préféré rédiger—et pour me servir de ses propres expressions—concevoir, mettre au monde, cet enfant de sespatriotiques douleurs, et envoyer à ses électeurs du comté de L'Islet cette production de son génie littéraire et politique.

M. l'Orateur, tout-à-l'heure, je ne vous ai pas donné toutes les qualités de cet enfant de l'honorable député de L'Islet. Je ne vous ai pas dit qu'à l'instant de sa naissance il comptait vingt-quatre dents. Il en a vingt-quatre, M. l'Orateur, treize en haut et onze en bas. C'est probablement une anomalie, mais enfin c'est la faute de l'honorable député de L'Islet. En parcourant ce document qu'il a jeté dans le public et qui est destiné dans son humble opinion, à produire un courant qui devra entraîner le gouvernement conservateur à sa chute, il n'y a pas de doute, on voit qu'il a complètement oublié de lire le contrat qu'il a devant lui; et la simple lecture des vingt-quatre raisons qu'il donne pour motiver son vote prouve que l'honorable député n'a pas les premières notions sur la question qu'il veut traiter. D'abord, les vingtquatre raisons auraient pu se résumer en une seule et l'honorable député dire tout simplement: je vote contre le contrat, parce que dans mon opinion, je le crois ruineux pour le pays. S'il avait dit la chose, M. l'Orateur, et surtout s'il l'avait prouvée, alors les électeurs du comté de L'Islet auraient été fiers de leur député, et ils n'auraient pas eu d'autre chose de mieux à faire que de le faire revenir en Chambre aux prochaines élections générales. Je n'ai pas l'intention de parcourir ce document en entier et je ne vais en citer qu'une seule des raisons:

“2^e Parce que le gouvernement a refusé de produire toutes les autres soumissions, offres ou correspondances pour la construction du chemin.”

Eh! bien, M. l'Orateur, le contrat qui est devant nous aujourd'hui est bon ou il est mauvais. S'il est bon pourquoi l'honorable député de L'Islet ne voto-t-il pas pour? S'il est mauvais, je comprends que son grand patriotisme et que sa conscience lui fassent un devoir de voter contre. Mais conclure qu'un contrat est mauvais de ce que le gouvernement a refusé de produire d'autres soumissions, est une conclusion incompréhensible pour le commun des mor-

M. LANDRY

rels, incompréhensible pour tout avocat et incompréhensible surtout pour l'homme qui porte dans cette Chambre le nom de “député du comté de L'Islet,” lorsqu'à ce nom on ajoute celui de “chef du parti libéral dans la province de Québec.”

M. l'Orateur, je crois en avoir dit assez pour mettre à néant la prétention de l'honorable député de L'Islet. Dans tous les cas, si je n'en ai pas dit assez, je crois que l'honorable député de L'Islet est persuadé que j'en ai dit trop.

M. CASGRAIN. Non, non.

M. LANDRY. Eh! bien, s'il n'en est pas persuadé, il en est du moins convaincu; et lorsqu'on est convaincu, la persuasion vient à grands pas. L'honorable député, en terminant, demande à son peuple—car l'honorable député pose comme un juge d'Israël, comme un patriarche des anciens temps—il demande à son peuple de vouloir bien pétitionner le gouverneur-général et les Chambres, pour éviter les suites d'un contrat qui, une fois sanctionné, seront irréparables, et l'honorable député signe: “P. B. Casgrain, député du comté de L'Islet.” La date de la naissance de cet enfant n'est pas donnée. On connaît le lieu: c'est Ottawa; on connaît le mois: c'est janvier; l'année: c'est 1881. Mais le jour: mystère profond. La lumière est encore sous le boisseau.

M. MACDONELL (Lanark). Lorsque nous considérons combien cette question est sérieuse, combien les conséquences qui en résulteront un jour devront l'être et lorsque nous considérons surtout quelle est l'impatience du pays en attendant le vote du peuple sur cette motion, les députés de cette Chambre devraient faire valoir les droits de leurs électeurs en leur fournissant l'occasion de donner leur opinion sur cette question. On a voulu railler l'opposition de ce qu'elle mettait des embarras. Je pense que les trois quarts du peuple n'ont pas une idée exacte de ce contrat, qui demande des hommes de loi pour l'expliquer convenablement. On nous a dit que cette question était sous considération depuis dix ans. Je me rappelle que, jeune homme, j'étudiais cette question qui était sous considération il y a dix ans. Nous nous rappelons les termes du dernier contrat: \$30,000 et 50,000,000 d'acres de terre. Nous nous rappelons la forte opposition qu'il eut à rencontrer dans cette Chambre. Les termes de ce contrat n'étaient pas vagues et indéfinis comme ceux qui sont contenus dans celui-ci, et il ne renfermait pas les exemptions et les conditions de cet arrangement, il disait tout simplement que l'on donnerait \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre pour construire ce chemin. Je puis concevoir que le peuple comprenne l'ancien contrat, mais celui-ci contient des termes et des conditions qui le rendent entièrement différent de l'autre. Lorsque le très honorable premier ministre et l'honorable ministre des Chemins de fer, promettaient à leurs partisans que nous allions avoir un chemin de fer qui ne coûterait pas un centin au pays, chaque ami de son pays, sans distinction de politique, se réjouit à cette nouvelle, et personne ne leur aurait offert un plus cordial appui que moi. Je regrette que le très honorable monsieur, n'ait pas dit au peuple le vrai sens du contrat, et que les ministres aient été assez oublieux de leur devoir vis-à-vis le pays pour ne donner au peuple que le côté favorable de ce contrat et lui laisser supposer que le reste doit être tout aussi favorable. Qu'est-ce qui a empêché le très honorable ministre de donner au peuple tout le contrat et tout ce qui s'y rapportait. S'il avait agi ainsi, le peuple se serait trouvé en position de juger justement et exactement de ses mérites. Le peuple de ce pays et les partisans des honorables députés ministériels auraient été mis en position de faire valoir leurs objections à ce contrat. Mais je regrette beaucoup qu'on n'ait pas adopté cette conduite. Je me rappelle que j'étais à Londres, il y a deux ans, lorsque le comte de Beaconsfield revenait de

Berlin, le peuple lui faisait ovation sur ovation. Il n'y avait pas d'homme plus populaire en Angleterre à cette époque que lord Beaconsfield. Cacha-t-il les conditions du traité qu'il avait fait au nom de l'Angleterre? Sommes-nous une plus grande nation que l'Angleterre? Y a-t-il quelque chose de plus important dans ce contrat que dans le traité que le comte de Beaconsfield avait été chargé de négocier. Et je pense que si les honorables ministres avaient osé, en aucun pays d'Europe, faire connaître partie d'un contrat, sans faire connaître le tout, il y aurait eu une révolution. Il est probable que les honorables messieurs ont des raisons d'agir ainsi qu'ils ne nous ont pas communiquées. Si leur raison est que ce serait compromettant pour le syndicat, je pense que le peuple de ce pays jugera si cette raison est valable ou non. Lorsque les honorables députés ministériels nous disent que le peuple de ce pays connaît les conditions de ce contrat, je me permets de différer d'opinion avec eux. Lorsque nous avons entendu l'honorable député de Provencher (M. Royal) l'autre soir, prenant une position contraire à celle prise par la législature du Manitoba, nous levons conclure que la législature du Manitoba ne comprend pas ce contrat.

M. ROYAL. Ecoutez! écoutez.

M. MACDONELL. Voilà que l'honorable député affirme ce que je viens de dire. J'ai toujours été d'opinion que les députés de la législature de Manitoba étaient des hommes instruits et intelligents, et je croyais par mes relations personnelles avec les membres de cette législature qu'ils pourraient donner une interprétation légale de ce contrat. Mais je regrette d'apprendre de mon honorable ami, qu'ils l'ont entièrement mal interprété. Si la population du Manitoba, qui est la plus directement intéressée dans ce contrat, ne le comprend pas, que devons nous en conclure? Nous devons en conclure que le peuple d'un bout à l'autre du pays ne le comprend pas. N'est-ce pas là une raison suffisante pour en retarder la considération pendant quelque temps encore. Voyons donc ce que la population du Manitoba pense de ce contrat? Ses sympathies politiques la portent du côté du gouvernement, et je pense que si elle pouvait faire quelque chose pour lui aider politiquement, elle le ferait de tout cœur. Lorsque nous voyons cette population faire tout ce qu'elle peut pour servir les intérêts des honorables députés ministériels, lorsque nous la voyons envoyer presque une phalange solide, pour supporter ces honorables messieurs, nous pouvons juger si les motifs de leur opposition à ce contrat sont bien inspirés ou non. Je pense que le peuple du Manitoba agissait dans son propre intérêt en adoptant les résolutions suivantes le 27 décembre :

« Attendu qu'un arrangement a été conclu entre le gouvernement et certains capitalistes pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien, d'après des termes et conditions qui ont été soumis à la ratification du parlement, et attendu que la population du Manitoba et du Nord-Ouest sont profondément intéressées dans ce sujet, et les stipulations qui ont été faites, en conséquence, nous les citoyens de Winnipeg, assemblés en meeting monstre, approuvons le gouvernement du Canada de s'engager dans un contrat avec des particuliers pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et tandis que nous croyons qu'il est de l'intérêt du pays d'établir des chemins de fer en communication avec l'Ontario et les autres provinces de l'Est à travers le territoire canadien le plus tôt possible, cependant nous regardons avec craintes les pouvoirs que l'on se propose d'accorder à la compagnie quant au tracé des lignes d'embranchement et le pouvoir de faire aboutir ses lignes sur aucun point de la frontière internationale, et c'est l'opinion de cette assemblée qu'aucune ligne d'embranchement ne devrait passer plus près que quinze milles, de la ligne de la frontière jusqu'à ce que la section Est soit terminée. »

« Que le pouvoir illimité qu'on propose de donner au chemin de fer du Pacifique canadien de construire des lignes d'embranchement de chemin de fer, de la ligne principale à tout autre endroit du Canada, sans le consentement ou le contrôle du parlement ou de l'exécutif, lui donne un avantage injuste sur les autres compagnies, et aura l'effet d'empêcher la formation de nouvelles compagnies qui voudraient construire des lignes se raccordant au chemin de fer du Pacifique canadien ou toute autre partie des territoires du Nord-Ouest, et paralysera en conséquence toute entreprise privée, et deviendra d'un effet désastreux pour les meilleurs intérêts du pays. »

« Que dans l'opinion de cette assemblée un tarif de prix du chemin de fer ne peut pas être efficacement établi, sans que le gouvernement retienne le pouvoir d'accorder des chartes à des chemins allant à l'est, donnant des débouchés indépendants aux lignes en concurrence, et que le Parlement du Canada ne devrait pas, par aucun arrangement avec une compagnie privée, se dépouiller de son droit souverain d'autoriser la construction de lignes de chemin de fer quand et où les intérêts du pays l'exigeront ou pourront lui être utiles. »

Il n'y a pas d'équivoque dans ces résolutions; elles ne contiennent rien de vague; et les honorables députés ne peuvent avoir aucun doute sur leur signification. La population du Nord-Ouest peut avoir mal interprété le contrat. J'ai une lettre d'un de mes anciens électeurs, actuellement de Rapid City, me rapportant qu'on y avait adopté des résolutions condamnant ce contrat. Peut-être le député de Provencher pourrait-il dire que les habitants de cette ville ne sont pas intelligents. Mais ceux qui viennent de mon comté sont intelligents et bien renseignés. Je suis vraiment peiné que nous en ayons perdu un si grand nombre. Je regrette que l'honorable député ne se soit pas donné la peine de rendre visite à ses électeurs, pour connaître leur opinion sur cette question. Si le peuple comprend le contrat, ce n'est seulement qu'à un point de vue de parti. Le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer a été distribué, mais le peuple qui lit, désire connaître les deux côtés de la question sans quoi il ne peut se former une opinion saine sur les mérites de la question. Le peuple demande du délai et pour quoi ne pas lui en accorder pour le mettre en état d'étudier et de comprendre ce contrat? Comme le chemin de fer du Canada Central, qui fait maintenant partie du chemin de fer Pacifique canadien, passe à travers mon comté, on pourrait dire que j'y ai quelque intérêt. Ce comté a donné \$300,000 au chemin de fer Canada Central. J'ai consulté l'opinion de mes électeurs sur cette question, je suis allé dans la partie majoritaire du district et de la ville qui a donné une forte majorité contre moi à la dernière élection et qui n'a jamais donné une majorité aux réformistes.

Si je pouvais prendre l'opinion qu'on y a exprimé comme un juste indice du sentiment qui prévaut tout le long de la route du Canada Central, je serais autorisé à dire que la population de toute la vallée de l'Ottawa est fortement opposée à ce contrat. Après une discussion juste et complète, le peuple par une majorité de deux contre un s'est prononcé contre le contrat. Il n'y eut pas d'équivoque dans sa décision, malgré les railleries des députés ministériels qui prétendent que les assemblées politiques tenues par l'opposition n'ont pas eu de succès.

Si les honorables députés de l'opposition sont sincères dans leurs protestations contre le contrat; si nous devons croire ce que l'honorable député d'Ottawa (M. Wright) a dit l'autre soir, que ce serait la mort du parti conservateur, n'est-il pas juste que le gouvernement se tienne pour averti, et qu'il accorde quelque considération au sentiment populaire? Les honorables députés ministériels il y a quelques années, ont voulu sonder le peuple et connaître ses sentiments, et nous savons ce qui est arrivé. Est-ce que les ministres vont maintenant tourner le dos au peuple qui les a élevés au pouvoir? Je ne pense pas que le peuple cherche à savoir qui est au pouvoir, mais bien si les affaires sont conduites économiquement et honnêtement. Je crois que le peuple mettra de côté l'esprit de parti dans cette affaire. Je regrette que les honorables députés ministériels soient plus fidèles à leur parti qu'aux intérêts de leur pays. J'espère que les liens de parti pourront être mis de côté, et les honorables députés pourront voter sur cette question en considérant simplement ses mérites. S'il en est ainsi, j'ose dire qu'un contrat tout différent sera proposé et accepté. Nous apprenons qu'un nouveau syndicat va être formé. S'il en est ainsi, ne procédons-nous pas avec trop de précipitation? S'il est probable que nous devons avoir une meilleure offre, agissons-nous dans l'intérêt public en acceptant celle-ci? Je pense que les ministres devraient attendre pour voir s'il y a quelque

fondement dans la rumeur qu'une nouvelle proposition doit être déposée sur le bureau de la Chambre. Je ne pense pas qu'ils voudraient sacrifier quinze ou vingt millions de l'argent du trésor simplement pour donner le contrat actuel. Ils peuvent dire que le nouveau contrat est un leurre, mais examinons bien le sujet et voyons si les membres sont compétents pour exécuter leurs offres. Qu'on demande par annonces des soumissions. Quelle est la nécessité de cette hâte ? Il y a un an, les députés ministériels disaient qu'ils construiraient ce chemin comme ouvrage du gouvernement : s'ils le pouvaient alors ils le peuvent encore aujourd'hui.

Je ne crois pas qu'il y ait des émigrants qui attendent en ce moment, soit à Québec ou en Angleterre pour aller dans le Nord-Ouest. S'il y en avait, je verrais la nécessité de ce chemin. Aujourd'hui nous avons plus de chemins construits qu'en 1879, je ne puis donc pas voir de raison, dans les circonstances actuelles, pourquoi l'on signerait de suite ce contrat. On dit que le syndicat peut avoir besoin de traverses et de fixer le tracé du chemin avant de commencer l'ouvrage. Ce ne sont pas des raisons suffisantes pour une hâte indue. Il peut aussi avoir besoin d'immigrants pour les établir le long de la ligne, mais il n'en trouvera pas à envoyer avant juin ou juillet prochains. Je pense que rien ne presse avant juin et juillet de sorte que je ne vois pas la nécessité d'une si grande hâte, dans les circonstances. Quand nous songeons que le gouvernement n'a introduit ce contrat que deux ou trois jours après la réunion du parlement, et qu'il n'avait pas d'autorisation directe des'y engager, je pense que l'on devrait accorder du délai. Si le gouvernement retarde et qu'il reçoive une offre meilleure, chaque député de cette Chambre j'en suis certain, lui donnera un appui cordial pour le faire adopter. Les honorables députés de l'opposition seront disposés de laisser de côté la fidélité au parti, et feront tout en leur pouvoir pour que cette entreprise nationale réussisse. Je ne crois pas que le pays s'occupe du parti qui devra faire exécuter cette grande entreprise, pourvu qu'elle le soit à bon marché et économiquement; et si le gouvernement voulait attendre seulement quelques jours pour avoir une offre nouvelle—si toutefois une autre doit être soumise—il aura droit à la reconnaissance du pays, et plusieurs de ses méfaits lui seront pardonnés, et peut-être oubliés. En conséquence des raisons que j'ai données, je propose que cette Chambre s'ajourne maintenant.

La Chambre se divise sur la motion : " Que cette Chambre s'ajourne maintenant."

Motion rejetée sur la division suivante :—

POUR :
Messieurs

Anglin,	Gillies,	Paterson (Brant),
Bain,	Gillmor,	Pickard,
Bécharde,	Glen,	Rinfret,
Blake,	Gunn,	Robertson (Shelburne)
Borden,	Guthrie,	Rogers,
Bourassa	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (St. Jean),	Killam,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	King,	Scriver,
Cameron (Huron),	LaRue	Skinner,
Cartwright,	Laurier,	Smith,
Casey,	Macdonell (Lanark),	Sutherland,
Casgrain,	Mackenzie,	Thompson,
Charlton,	McIsaac,	Trow,
Dumont,	Malouin,	Weldon,
Fiset,	Mills,	Wheeler,
Fleming	Olivier,	Wiser—49.
Geoffrion,		

CONTRE :
Messieurs

Allison,	Gigault,	Mongenais,
Arkell,	Girouard (Jacq. Cartier),	Mousseau,
Beaty,	Girouard (Kent),	Muttart,
Beauchesne,	Groubois,	O'Connor,
Benoit,	Hackett,	Ogden,
Bergeron,	Haggart,	Orton,
Bergin,	Hay,	Ouimet,
Bill,	Hesson,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Hilliard,	Perrault,
Boulton,	Hooper,	Pinsonneault,

M. MACDONELL (Lanark)

Bourbeau,	Houde,	Platt,
Bowell,	Hurteau,	Plumb,
Brecken,	Ives,	Pope (Compton),
Brooks,	Jones,	Pope (Queen's),
Bunster,	Kaulbach,	Poupore,
Bunting,	Keeler,	Richey,
Burnham,	Kilvert,	Robertson (Hamilton),
Cameron (Victoria),	Kirkpatrick,	Rochester,
Carling,	Kranz,	Ross (Dundas),
Caron,	Landry,	Rouleau,
Colby,	Lane,	Routhier,
Connell,	Langevin,	Royal,
Costigan,	Lantier,	Ryan (Montréal),
Coughlin,	Little,	Rykert,
Coupal,	Longley,	Scott,
Coursol,	Macdonald (Kings)	Shaw,
Currier,	Macdonald (Sir John)	Sproule,
Cuthbert,	McDonald (Cap-Breton)	Stephenson,
Daly,	McDonald (Pictou),	Strange,
Daoust,	Macmillan,	Tassé,
Dawson,	McCallum,	Tellier,
Desaulniers,	McConville,	Tilley,
Desjardins,	McCuaig,	Tupper,
Domville,	McGrecvy,	Valin,
Doull,	McInnes,	Vallée,
Drew,	McKay,	Vanasse,
Dugas,	McLeunan,	Wade,
Elliott,	McQuade,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McRory,	Wallace (York),
Ferguson,	Manson,	White (Cardwell),
Fitzsimmons,	Masson,	White (Hastings),
Fortin,	Massue,	White (Renfrew),
Fulton,	Merner,	Williams,
Gault,	Method,	Wright—132.

ABSTENTIONS.

MINISTÉRIEL.		OPPOSITION.
Baker,	et	Huntington,
Jackson,	"	Brown,
Cimon,	"	Cockburn (Muskoka).

Sir CHARLES TUPPER propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée; et la Chambre s'ajourne (à 1:25 a. m.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 14 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PÉTITIONS POUR BILLS PRIVÉS.

M. DREW fait motion que le délai pour recevoir les pétitions pour Bills Privés soit prolongé jusqu'au 1er février.

M. BLAKE. L'honorable monsieur voudrait-il dire, si, après informations prises, le comité des ordres permanents est en état de juger que l'extension proposée est nécessaire, et s'il y a un grand nombre de pétitions à être présentées qui ne l'ont pas encore été.

M. DREW. Oui. D'après les avis qui ont paru dans la Gazette, il y a à peu près 60 pétitions, qui devront probablement être reçues avant la fin de janvier.

Motion adoptée.

BILLS INTRODUICTS.

Les Bills suivants sont séparément introduits et lus pour la première fois.

Bill (No. 24) concernant l'embranchement de Berlin et Galt de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada. (M. Kirkpatrick.)

Bill (No. 25) concernant la compagnie de chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique (M. Williams).

PROPOSITIONS D'UN NOUVEAU SYNDICAT.

M. BLAKE. Avant que les avis de motions du gouvernement soient appelés, je désire savoir si le gouvernement déposera de suite sur le bureau les propositions pour la construction et la mise en opération du chemin de fer du Pacifique, qui ont été reçues aujourd'hui par l'honorable ministre des Chemins de fer—et si le gouvernement n'est pas prêt de suite à les déposer sur le bureau, s'il ne veut pas ajourner la discussion sur la motion pour concours dans ces résolutions, jusqu'à ce qu'elles soient déposées sur le bureau.

Sir CHARLES TUPPER. Permettez-moi de dire en réponse à l'honorable monsieur, qu'au moment où la Chambre se réunissait, après deux heures, on m'a remis un papier qu'on prétend être une soumission pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Je n'ai pas eu jusqu'à présent, même le temps de lire le document, et il est entièrement impossible de dire ce qui sera fait avant que j'aie eu l'occasion de le lire. En attendant nous nous proposons de continuer la discussion comme auparavant.

PRIORITÉ DES AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD propose qu'à partir de ce jour, la motion pour concours dans les résolutions rapportées du comité de toute la Chambre concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, ait la priorité chaque jour après les affaires de routine.

M. BLAKE. M. l'Orateur, naturellement cette motion n'est pas nécessaire pour aujourd'hui, car c'est un jour du gouvernement. Le gouvernement a le droit dans l'ordre ordinaire de procéder à la considération de la question aujourd'hui—en effet je vois qu'elle a la première place sur les ordres du jour—et la motion ne vaudra que pour les séances prochaines. Si elle eût été proposée pour s'écarter de la procédure ordinaire de la Chambre aujourd'hui, je me serais opposé à toute interruption dans l'ordre régulier, même à raison du fait que vient d'annoncer l'honorable ministre des Chemins de fer; mais comme de raison nous devons traiter ce sujet lorsque le gouvernement en vient, à la motion pour le concours, suivant l'ordre de procédure de la Chambre. Quant à la proposition dans son effet à venir, j'ai à dire, en premier lieu, que j'ai observé que l'honorable monsieur, non intentionnellement je l'espère, s'est écarté du léger privilège qu'il nous avait donné naguère. J'espère que ce n'est pas son intention de rappler ce privilège, qui nous permet de faire des questions avant que la Chambre se forme en comité sur les résolutions de chemin de fer. Je ne vois pas pourquoi l'on ne nous permettrait pas de faire les questions avant l'appel des résolutions.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'entends pas priver les honorables messieurs du droit de poser des questions.

M. BLAKE. Je comprends alors que la motion sera modifiée comme l'a été la précédente. En recevant cette assurance, je n'entends pas ennuyer la Chambre de la répétition des arguments que j'ai déjà fait entendre. Je dirai simplement, que dans mon opinion ces arguments valables alors, ont acquis plus de force par les procédés subséquents, et par la position actuelle de cette affaire. Je ne doute pas que la Chambre, quoi qu'elle fasse au moment critique où nous aurons à décider sur les mérites de cette mesure, sera disposée à supporter l'honorable monsieur dans la proposition maintenant devant elle; et par conséquent je ne fatiguerai pas la Chambre d'une discussion; mais j'enregistre par ma parole, comme je l'ai fait dans des circonstances précédentes, et pour les mêmes raisons, justifiées qu'elles l'ont été par des

événements subséquents, mon protêt et je m'oppose à la manière d'expédier cette affaire.

Motion adoptée sur division.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. PATTERSON (Essex). M. l'Orateur, avant que les ordres du jour soient appelés, je veux corriger une remarque que l'on m'attribue dans la première épreuve du *Hansard*. Je n'aurais pas pensé qu'il eût été d'importance suffisante d'attirer l'attention sur une affaire de si peu de conséquence, si l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) et mon ami lettré du comté d'Ottawa n'en eussent fait une plaisanterie. C'était bien désobligeant de la part de mon honorable ami de Lambton, dans l'intérêt de la paix en cette Chambre, d'avoir signalé cette erreur cléricale de la part des imprimeurs. Je n'ai pas l'honneur de connaître dans la vie privée, l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) et l'honorable et galant chevalier de Huron-Centre. Je n'ai jamais eu l'occasion d'examiner leur développement phréologique. Je n'ai aucune connaissance de leur vie privée ou de leurs habitudes, soit au siège du gouvernement ou ailleurs; et l'aurais-je eu qu'il aurait été contre l'étiquette parlementaire d'en parler. On me fait dire que j'ai appelé ces messieurs: "Radicaux amateurs," les mots dont je me suis servi sont "Radicaux amateurs." Ce que j'ai dit à ces honorables messieurs s'applique plus à l'honorable député de Huron-Centre qu'à l'honorable député de Durham-Ouest. Les honorables messieurs peuvent être "amateurs" et c'est bien honorable pour eux s'ils le sont, car à moins d'être amateur un homme ne vaut pas grand-chose. Cependant, je ne prétends pas discuter le sujet, mais dans l'intérêt de la paix privée, les honorables députés de Lambton et du comté d'Ottawa ayant donné publicité à cette épithète, j'ose me lever de ma place et réclamer contre toute intention d'appliquer une telle épithète aux honorables députés. Je pense qu'ils ont assez de feuilles de roses fanées dans leur couche politique sans rien ajouter qui puisse contribuer en aucune manière à troubler leur bonheur domestique.

M. LANDRY. M. l'Orateur, avant que les ordres du jour soient appelés, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un article qui a paru dans un journal ce matin et qui se lit comme suit:

"The blue leader.—A SCENE.

"Mr. Casgrain spoke in French. The dose proved too much even for so patient a knight as sir Richard Cartwright, who appeared to sleep soundly, while his leader seemed to enjoy the fun which was general while Mr. Casgrain labored with his oration. Sir Richard woke up during the remarks of the speaker, calling the hon. gentleman's attention to the fact that he was not discussing the motion before the House, but finding the *Blue leader* still at it he again leaned forward on his desk and soon became oblivious to his surroundings—but only for a few minutes, for he soon looked up again, and taking his hat in hand, left the Chamber, leaving Mr. Casgrain to continue his contributions to the mental delectation of his highly amused audience."

Et plus loin, il est encore dit.

"A certain amount of mischievous satisfaction was displayed on both sides at the sudden collapse of the *Blue leader's* harangue."

M. l'Orateur, je ne pense pas que l'honorable député de L'Islet, lorsqu'il a posé comme chef, se soit posé comme chef *bleu*; qu'il se soit posé comme chef du parti conservateur; et je crois que le journal a parfaitement tort, lorsqu'il vient nous le représenter sous cette couleur. C'est bien le cas pour l'honorable député de L'Islet, en entendant la lecture de ce journal de dire avec le poète:

"Vous me donnez des noms qui doivent me surprendre;
Messieurs, on ne m'a pas instruit à les entendre.
Et les dieux contre moi, dès longtemps indignés,
A mes oreilles encore les avaient épargnés."

Je proteste donc contre cette appellation et j'attire votre attention, M. l'Orateur, et celle de cette Chambre sur une épithète qui ne convient pas du tout à l'honorable député de L'Islet. Dans l'intérêt du parti, du nôtre surtout, je demande

que cette appellation ne soit pas mise sur le compte de l'honorable député de L'Islet, et j'espère que le journal qui a ainsi induit le public en erreur se rectifiera. Ce journal on le sait représente ici les intérêts du parti conservateur, et il a dû probablement prendre le député de L'Islet en grippe, et j'ajouterai avec le poète :

“ La fureur de sang avide
Poursuit partout l'innocent ; ”

Et en m'adressant aux ministres et à vous, M. l'Orateur, je dirai :

“ Rois, prenez soin de l'absent
Contre sa langue homicide. ”

M. BLAKE. Si je comprends l'honorable député, il est à attirer notre attention sur quelque erreur dans le compte-rendu. Cela ne lui donne pas le droit de faire un discours.

M. L'ORATEUR. L'honorable député s'oppose à ce que l'on désigne l'honorable représentant de L'Islet comme le chef du parti *bleu* et il a protesté. Il était dans son droit jusques là ; mais c'est irrégulier de sa part de provoquer une discussion.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Sir CHARLES TUPPER fait motion que la première résolution soit maintenant lue une seconde fois.

M. ROBERTSON (Shelburne). Depuis nombre de jours le parlement s'est trouvé engagé dans une discussion sur le contrat actuellement soumis à la Chambre, contrat dont les conditions n'ont pas été défendues par aucun des membres de l'administration ou de ceux qui les supportent. Depuis le jour où les termes de ce contrat ont été connus, il a soulevé une tempête d'opposition. Commencant dans la salle des caucus du gouvernement, elle est allée s'abattre dans les colonnes de l'*Ottawa Citizen* et nous avons été depuis témoin d'un soulèvement contre les conditions du contrat par tout le pays, qui n'a pas de parallèle dans son histoire. Pendant les jours passés le contrat a été soumis à une critique approfondie de la part du parlement et de la presse du pays, et les concessions énormes qu'on se propose de donner par ce contrat au syndicat ont attiré l'attention des capitalistes dans ce pays. On a annoncé cette après-midi à cette Chambre que le gouvernement avait reçu une proposition d'autres messieurs pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Nous n'avons aucune information quant aux conditions de cette proposition. Nous ne nous appuyons que sur les rumeurs qui ont circulé dans les corridors de cette Chambre et la presse pendant ces quelques jours passés. Une des raisons donnée pour l'adoption précipitée de ce contrat, c'est que quels que soient les monopoles créés, et quel que soit le prix que le pays aura à payer, c'est la meilleure offre que l'on pût obtenir. Maintenant on nous demande de concourir dans le rapport du comité. Je pense qu'il serait injuste de demander au parlement de continuer la discussion de cette question avant de connaître les termes de l'offre, et de savoir, s'ils sont plus favorables au pays que ceux du contrat. Soutenant cette opinion qui, je pense, est partagée par cette Chambre j'ai l'honneur de proposer :

“ Que vu que le gouvernement a reçu une autre proposition pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien, et afin de lui permettre de déposer la dite proposition sur le bureau de la Chambre, le débat soit ajourné. ”

M. BLAKE. Je ne sais qui faisait entendre ces *non, non* ! Je puis à peine concevoir que ces cris tumultueux de dissentiment qui ont salué la motion de mon honorable ami, trouvent encore de l'écho dans cette assemblée après un moment de réflexion. Le sujet qui maintenant attire notre attention, est sans contredit, comme il a été répété dans chaque discours de chacun des honorables députés qui ont abordé la question, le plus grand et le plus important qui ait jamais été soumis à ce parlement. Il surpasse en impor-

M. LANDRY

tance et en intérêt, dans ses conséquences immédiates et à venir, toute question que l'on peut concevoir dans le domaine de la politique pratique. Dans ses conséquences immédiates, son effet sur les finances du pays, sur son développement, sur son avenir, sur les grands territoires pour lesquels nous faisons des lois. C'est impossible à l'esprit de saisir la portée éloignée des conséquences de cette mesure si elle est adoptée. Nous avons entendu de nombreux discours de plusieurs honorables députés qui supportent l'administration, sur cette question. Je ne me rappelle pas en ce moment un seul discours, qui comportait une approbation complète. S'il y en a un seul, je ne m'en souviens pas. Je suis certain que je suis dans le vrai quand je dis que la grande majorité de ces discours, sinon tous, ont condamné le contrat avec de faibles louanges, et en indiquant que ses clauses soulevaient des objections et étaient injustes.

Cette condamnation s'est produite des deux côtés de la Chambre. Quelques honorables députés ont dit dans le cours de cette discussion, que les objections soulevées tout d'abord dans le pays, après plus mûre considération, avaient disparu ; que le contrat était mieux accueilli ; que le pays qui en premier avait pu être alarmé quelque peu, s'était calmé ; que l'agitation et l'excitation disparaissaient. Eh ! bien, autant que peuvent le démontrer les déclarations des honorables députés qui, j'en suis sûr, dans leur loyauté et leur fidélité à leur parti et à leur chefs ne peuvent être surpassés, il est prouvé que les assertions auxquelles je viens de faire allusion ne sont pas fondées, parce que des condamnations plus fortes ont été passées pendant le dernier ou les deux derniers jours, à la dernière phase du débat, par des amis du gouvernement. Hier et aujourd'hui, nous avons entendu ces condamnations. Nous avons entendu l'honorable député de Simcoe-Sud, m'adresser certaines épithètes que je ne veux pas relever, et m'informer que c'était une grande calamité pour le pays de m'avoir vu naître et que j'y vive, et proposer de m'exiler au Mexique révolutionnaire. Nous avons entendu ce même conservateur prétendre que, si je reprenais une place dans les conseils de mon pays, ce serait une calamité si grande qu'il avalerait plus tôt le contrat que de voir le retour de cette calamité. Il a ajouté que c'était un marché bien dur, et il s'est plu à répéter l'expression qu'il n'y avait que l'alternative de choisir entre deux maux : de nous voir passer de gauche à droite, ou d'accepter le contrat ; le premier étant, suivant lui, le plus grand des deux il se résignait à subir le dernier. Je dirai à mon honorable ami que le moyen de détourner la calamité qu'il redoute, c'est de persuader au gouvernement de retirer le contrat, et que le moyen de voir s'accomplir la calamité qu'il redoute c'est d'aider le gouvernement à maintenir le contrat. Je dirai à mon honorable ami, qu'il est en train de faire peser sur son pays deux grandes calamités—suivant sa manière de voir—au lieu d'une seule—la calamité d'un contrat d'abord et celle d'un changement de gouvernement après cela. L'honorable député d'Ottawa (M. Wright), l'a pris à peu près sur le même ton.

Il nous a dit que le contrat serait désastreux au parti, que c'était une mauvaise affaire ; que la politique du gouvernement était une fausse politique ; qu'un marchand de nouveautés et un ci-devant chasseur de rats-musqués dans le Nord-Ouest n'étaient pas, dans son opinion, plus capables de construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique canadien que le gouvernement ; que, dans son opinion, le tout était une bévue. D'autres honorables députés se sont prononcés dans le même sens, mais ceux qui se sont reconciliés le plus avec le contrat, en ont agi ainsi sur le principe qu'après tout c'était le meilleur parti à prendre. Ils se sont persuadés qu'aucun autre arrangement n'était possible ; que si celui-là n'était pas accepté nous serions obligés de dépenser encore plus d'argent, de donner encore plus de terre, de nous soumettre à des conditions encore plus onéreuses—s'il est possible de concevoir des conditions plus onéreuses que celles que l'on trouve dans ce fatal document. Et c'est pourquoi,

mon honorable ami de Dundas, presque avec des larmes dans la voix, demandait de faire disparaître ce mot "pour toujours," qui, disait-il, était indigne de son pays, incompatible avec l'esprit de nos institutions et la liberté de notre peuple, et qui devait être enlevé par un moyen ou par un autre, et s'il votait pour qu'il fût conservé dans le contrat, c'est parce qu'il pensait qu'il serait enlevé plus tard. Il a justifié sa conduite sur le principe que tout mauvais qu'était le contrat, cependant, dans son opinion, c'était le meilleur arrangement qui ait été présenté au Canada. Et tous ceux qui ont parlé, ont justifié leur position sur le principe que toute mauvaise que soit cette affaire c'est cependant, dans leur ferme croyance, la plus avantageuse qu'on eût encore trouvée pour le pays.

Je ne pourrais produire une plus malheureuse preuve de la politique fatale qui a dicté les conditions de l'Union avec la Colombie anglaise, que cette entente de la part des amis zélés du gouvernement à condamner deux fois le contrat, en déclarant que c'était un mauvais contrat, qui contenait des clauses qui auraient dû être omises. Le gouvernement lui-même n'a-t-il pas reconnu qu'il renfermait des clauses qu'il serait bien heureux de pouvoir faire disparaître.

Le ministre des Travaux publics a déclaré qu'il y avait des clauses dans le contrat, qu'il aurait été bien heureux de voir enlevées, tout en faisant remarquer que le gouvernement avait dû consentir à ces clauses afin de pouvoir donner le contrat—que c'était le seul moyen qu'il pouvait prendre pour faire exécuter l'ouvrage. Je dis que ces honorables messieurs, qui d'un commun accord, ont condamné le contrat, peut-être pas dans des termes très accentués, ni avec de longues phrases, mais de propos délibéré, et avec une répugnance qui donne double poids à leurs modestes aveux, ont condamné par ce fait même, par cette condamnation, l'acte insensé d'avoir stipulé de la manière que cela a été fait, que ce chemin de fer serait construit, car c'est sur cette base que repose toute l'entreprise. Personne ne prétend, aucun homme n'est assez osé de se lever et dire que ce contrat serait accepté ou proposé si ce pays était libre. Mais ces messieurs nous disent que le pays est lié, et que cela étant ainsi et afin de faire face à nos obligations et compléter le chemin de fer, nous accepterons ces conditions rigoureuses, qui, suivant eux sont les meilleures qu'il soit possible d'obtenir.

L'honorable ministre des Chemins de fer, lui-même, a fait allusion, pour soutenir ses vues, à la finesse, à l'habileté et au succès dans les négociations du gouvernement et de son chef. Il a dit : pensez-vous qu'un homme si capable, si dévoué aux intérêts de son pays, ayant tout à risquer, n'aurait pas trouvé le meilleur arrangement possible ? Prenez-le de confiance, et croyez bien que nous avons conclu le marché le plus avantageux pour le pays. Le gouvernement a maintenant devant lui une autre proposition pour la construction de ce chemin de fer, dont une copie est entre mes mains, signé par, je n'hésite pas à le dire, la plus forte réunion de capitalistes canadiens qu'on ait jamais vu.

Les conditions de ce contrat, que je vais faire connaître maintenant, sont infiniment préférables à celles de l'autre, car elles font disparaître plusieurs des objections que l'on y a signalées ; et il n'est pas juste que les honorables ministres proposent à leurs amis de concourir dans ces résolutions en présence de cette nouvelle proposition. Lorsque l'Orateur a demandé la seconde lecture de la résolution, on a fait entendre le cri "adoptée, adoptée," le parti ministériel voulant ainsi adopter cette résolution sans connaître la nouvelle offre. Avez-vous des yeux pour ne pas voir et des oreilles pour ne pas entendre ? Avez-vous peur de la lumière ? Vous enveloppez-vous dans un aveuglement et une surdité artificiels, pour vous justifier du vote que vous vouliez donner, il y a un moment ? Est-ce là l'attitude que vous voulez prendre vis-à-vis de votre pays et de vos électeurs ? Cela ne peut pas être. Sera-t-il dit que dans une transaction d'une aussi grande importance, faiblement défendue comme étant ce qu'il y avait de mieux à faire, défendue sur ce mauvais principe par

ses amis—n'inspirant qu'un juste mépris à ceux qui siègent de l'autre côté de la Chambre—sera-t-il dit que la majorité de cette Chambre se prête à adopter ce contrat, à en accepter les conditions, sans savoir ce que contient l'autre contrat et sans chercher s'il ne sera pas plus avantageux au pays. Je le répète, cela ne peut pas être. Il aurait été certainement préférable de procéder aux autres affaires dont cet ordre du jour est rempli, d'employer les quelques heures disponibles à l'expédition de ces affaires, et laisser les honorables messieurs s'ils ne veulent pas maintenant déposer le document sur la table, attendre qu'ils soient prêts de le faire, et donner à la Chambre les renseignements qui l'aideront à décider, si elle doit concourir dans cette résolution d'une façon intelligente, en ayant devant elle les autres propositions. Je ne veux pas prolonger cette discussion. J'ai expliqué dans les termes les plus clairs possibles, la responsabilité qui, dans mon esprit, pèsera sur ceux qui sont déterminés à ratifier ce contrat—qui voteront ces résolutions sans savoir quelle alternative leur est offerte—et avec cette explication pour ma part je suis heureux de laisser le sort de cette motion à la Chambre d'abord et au pays ensuite.

M. MACDOUGALL. J'avoue que j'ai éprouvé un sentiment de surprise d'abord, de regret ensuite, en voyant que sur une motion d'une aussi grande importance que celle-ci, nous n'entendons pas, de la part des honorables messieurs qui sont responsables de la conduite des affaires en cette Chambre, aucune réponse, aucune explication ou justification suffisante pour presser la Chambre à voter sur une question comme celle-ci dans des circonstances comme celles qui existent à la connaissance de tout le monde. Je me suis formé une opinion au sujet de l'opportunité de la ligne de conduite qui a été proposée par le gouvernement de ce pays. En traitant cette grande question de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, j'avoue, comme membre indépendant de cette Chambre—comme ami personnel des membres de l'administration, comme ami du ministère relativement à son programme au sujet d'une autre question d'une grande importance publique, dans mon opinion, je veux parler du tarif—comme homme qui s'efforce, à son propre point de vue et en tenant compte de ses propres antécédents comme homme public, de justifier auprès de ses électeurs la préférence qu'il accorde à ces honorables messieurs, ou plutôt au chef de ces honorables messieurs, avec le programme qu'il a formulé, aux honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, avec lesquels, au temps jadis, ses idées et ses principes politiques s'accordaient mieux qu'avec ceux des honorables messieurs de la droite. Comme canadien et comme homme politique je ne regrette pas la ligne de conduite que j'ai cru devoir adopter en cette occasion.

Je crois qu'il sera admis—je crois qu'il a été admis par le chef du gouvernement, par quelques-uns de ses collègues et par un grand nombre de ses partisans—que je leur ai rendu des services assez signalés dans les discussions qui ont eu lieu avant les dernières élections générales. Maintenant je me trouve devant la Chambre et le pays dans la position suivante : Je suis appelé à motiver le vote que je dois donner, non-seulement le vote mais l'influence, dois-je dire—on le considérerait ainsi dans le passé—que je crois avoir sur quelques uns de mes compatriotes qui ne sont pas d'ordinaire, bien qu'il l'aient été sur certaines questions, d'accord avec les honorables messieurs de ce côté de la Chambre. J'aurais à me justifier d'avoir précipité la décision du parlement, au sujet de la question, la plus grande, la plus importante, à mon avis, dans ses résultats pour l'avenir de notre pays, qui ait jamais engagé l'attention du parlement ou du peuple de ce pays depuis la grande question de la confédération elle-même. Je ne puis le faire. Je ne vois aucune raison de précipiter les choses, et je crois que les honorables messieurs qui sont responsables de la conduite des affaires en cette Chambre, ne suivent pas une ligne de conduite propre à tourner à leur avantage et à celui de leur parti.

Le peuple de ce pays est excité. Nous en voyons la preuve dans la presse des deux partis politiques; nous la voyons dans les assemblées qui ont été tenues; et dans les auditoires nombreux qui ont assisté à ces assemblées; nous la voyons dans les pétitions qui ont été présentées ou que l'on est à faire signer pour les présenter plus tard. Je crois que dans ces circonstances, il eût été prudent, il eût été respectueux pour le parlement, il eût été plus respectueux pour l'opinion publique du pays, si l'on eût mis devant nous toute l'affaire, avant que de nous demander notre décision. J'apprends qu'une proposition a été faite, (tous les capitalistes canadiens peuvent, dans mon opinion faire une proposition) au gouvernement et au parlement et qu'elle est maintenant entre les mains du ministre des Chemins de fer. Nous avons lu dans les journaux quelques détails au sujet des noms des personnes qui ont fait cette proposition et des conditions de l'offre elle-même. A première vue, elle est certainement plus avantageuse que celle que nous sommes à étudier; le montant exigé est beaucoup moins élevé, et elle est exempte de quelques-unes des stipulations sujettes à objection qui m'ont souverainement déplu, et au sujet desquelles, j'ai exprimé mon opinion, pas ici mais dans un endroit convenable je crois—devant mes électeurs. Et, monsieur j'ai eu l'avantage,—qu'il eût été convenable je crois, pour chaque honorable député d'avoir—l'avantage d'avoir de mes commettants, réunis en grande assemblée publique des deux partis politiques, leur consentement à l'acceptation de cette offre s'il est impossible d'en avoir une meilleure, avec la modification de quelques unes des conditions inadmissibles qu'elle contient.

Je suis revenu à la Chambre pour y prendre cette attitude. Je suis revenu à la Chambre convaincu, que, dans toutes les circonstances, si cette première proposition était acceptée, il serait de mon devoir, vu que je crois à l'importance de cette entreprise, de voter pour que cette entreprise soit confiée à une compagnie commerciale, plutôt que de la laisser entraver, comme je crois qu'elle l'a fait, le cours ordinaire de l'administration des affaires, plutôt que de la laisser entraver les travaux de l'exécutif en détournant l'attention des chefs des départements des sujets qui appartiennent au gouvernement. Pour ces raisons—qu'il est inutile de définir plus au long—je suis venu à la conclusion, qu'il serait avantageux pour le Canada de confier la construction du chemin de fer Pacifique canadien à une compagnie commerciale pourvu que les conditions fussent de nature à favoriser l'intérêt du public.

Je n'ai pas le moindre doute qu'il sera avantageux pour nous de faire cet arrangement, de payer \$25,000,000, et d'affecter 25,000,000 d'acres de terres à des conditions convenables, quant à la vente des terres, et à des conditions équitables quant à l'administration de cette grande voie ferrée lorsqu'elle sera construite. Mais au moment actuel, et avec cette offre—une offre plus avantageuse dit-on, entre les mains d'un membre de l'administration, je ne puis, dans ma position, dans tous les cas, consentir à mettre de côté ce fait important et traiter cette offre avec mépris en votant pour les résolutions qui sont maintenant entre vos mains, parce que, à mon point de vue, si nous concourons dans ces résolutions, il nous sera impossible d'étudier aucune autre offre. Ce serait inconséquent, ce serait illogique, ce serait contraire aux règles et à la pratique parlementaire d'agir ainsi. Pour ces raisons—et je ne retiendrai pas maintenant, l'attention de la Chambre pour examiner la question générale—j'adjure le gouvernement dans son propre intérêt, dans l'intérêt de ses partisans, de ne pas mettre ces derniers dans la position où ils seront placés, en pressant le vote sur les résolutions. Mais si cette nouvelle offre est une simple intrigue politique, un leurre, pour me servir d'une expression usitée en cette Chambre.....

Sir CHARLES TUPPER. C'est l'expression juste.

M. McDOUGALL. Si c'est une affaire montée pour produire de l'effet sur l'opinion publique; si cette offre n'est

M. MACDOUGALL

pas faite de bonne foi; si les signataires ne sont pas prêts à déposer les fonds pour prouver leur bonne foi; si c'est une affaire montée uniquement pour donner l'avantage au chef de l'opposition sur le gouvernement et ses partisans, la chose se découvrira bientôt. Ce fait—si c'est un fait—sera bientôt établi; mais, pour ma part, j'aime mieux voter après qu'avant.

Sir CHARLES TUPPER. Hier, l'agitation que nous avons remarquée dans les rangs de la gauche, me rappelait une controverse religieuse qui eut lieu, un jour, à Glasgow, entre deux théologiens célèbres. On vit se diriger vers la salle de discussion un homme que chacun savait être sourd-muet. Quelqu'un lui demanda, en écrivant la question sur l'ardoise que le sourd-muet portait toujours, pourquoi il se rendait à pareille séance, puis qu'il n'entendrait pas un mot de la discussion.—"Oh! répondit-il, je verrai bien qui a raison." On lui demanda comment il parviendrait à découvrir cela et il répondit: "Je verrai bien lequel des deux se mettra en colère le premier, et je saurai ainsi que sa cause est mauvaise." Je ne forai pas à l'honorable chef de l'opposition l'affront de supposer qu'il a vraiment ressenti l'irritation que nous avons constaté hier, quand la motion a été présentée, parce que je crois qu'il a eu recours à une feinte. Je suppose que l'honorable monsieur, habile, comme il l'est, en tactique parlementaire, et sachant où en est la question, ne pouvait réellement pas s'indigner bien vivement lorsque la motion a été proposée. Mais je sais pourquoi les députés de la gauche sont malheureux, je sais pourquoi ils sont revenus des vacances l'esprit tout inquiet. C'est parce qu'il ont échoué dans leurs tentatives de soulever l'opinion publique, tout comme il ont échoué en parlement. Jamais, en Canada ou dans l'une quelconque des provinces de la Confédération, tentative de créer de l'agitation parmi le peuple à propos d'une question publique, n'a échoué d'une manière plus ridicule aux yeux du public et plus désastreuse pour un parti. Et voici la raison de cet échec: si impérieuses que soient les nécessités de parti, un peuple intelligent et bien renseigné ne s'y laisse point prendre. Ils n'ont pas pu prendre le peuple à l'improviste et soulever la discussion d'une question qui n'était pas comprise, comme ils l'ont fait en 1873. En 1880 et 1881, ils ne peuvent renouveler le coup de main heureux qu'ils firent alors avant que le peuple comprit bien la question. Pourquoi cette tentative de la gauche a-t-elle complètement échoué? En ce moment, il n'y a point de question que l'on ait aussi bien discutée, de question que toutes les classes de la population du Canada comprennent mieux, que celle du chemin de fer du Pacifique canadien. Les députés de la gauche peuvent avoir intérêt à ignorer des faits qui se sont passés en Canada depuis huit ans, à la connaissance de tout homme intelligent dans le pays. Ils peuvent avoir intérêt à s'illusionner sur leur position dans cette affaire. La mémoire de ces messieurs est on ne peut plus défectueuse. L'autre soir, le député de Westmoreland, (sir Albert J. Smith,) ancien ministre des pêcheries, a voulu faire un coup de théâtre en parlant du terrible désastre qui allait fondre sur le Canada; mais il a oublié deux ou trois petits détails qu'il regardait, sans doute, comme de faible importance. Si ce terrible désastre a été causé à notre population par l'administration de mon très honorable ami, lorsqu'en 1871, il contracta, au nom du pays, l'obligation de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, l'honorable député a oublié que c'est après cela qu'il abandonna son parti pour s'unir aux conservateurs. L'honorable monsieur oublie qu'en 1872, le parlement s'était engagé en déclarant qu'il était prêt à commencer la construction de cette ligne, et cela par une résolution consignée dans les journaux de la Chambre et qui n'a point encore été rappelée, résolution proposant que l'on dépenserait une subvention plus considérable pour cette construction; en d'autres termes, l'honorable monsieur oublie qu'en 1872, le gouvernement demanda un crédit

repré enté par \$30,000,000 en espèces et 50,000,000 d'arpents de terres, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

L'honorable député de Bothwell pensait qu'il devait y avoir certaines restrictions. Il était d'avis que le parlement ne devait pas laisser insérer dans les journaux du pays une déclaration établissant qu'il était prêt à autoriser le gouvernement du jour, quel qu'il fût, à dépenser \$30,000,000, et à accorder un octroi de 50,000,000 d'arpents de terres. L'honorable député de Bothwell est toujours disposé à examiner sérieusement ces questions, lorsqu'il les envisage au point de vue de l'opposition, mais il entretient des opinions beaucoup plus larges et plus conformes au caractère d'un homme d'état lorsqu'il se trouve avec ses amis à la tête des affaires publiques. Cet honorable monsieur appuya cette motion proposée en amendement par l'honorable M. Wood. L'honorable député de Bothwell, pensait qu'il fallait établir des restrictions et il enregistra son opinion d'une manière constitutionnelle en insérant une résolution dans les journaux de la Chambre. Il fut proposé en amendement, appuyé par M. Mills :

“ Que tous les mots après “ soit,” jusqu'à la fin de la question, soient retranchés et qu'elle soit renvoyée à un comité de la Chambre afin de l'amender de manière à ce qu'une somme aussi considérable que \$30,000,000 en espèces et une quantité de terres aussi considérable que celle de 50,000,000 d'arpents de terres, ne soient pas placées à la disposition du gouvernement du jour; et que les dites sommes et terres ne soient employées qu'en vertu de votes annuels et spéciaux du parlement, donnés de temps à autre, comme le parlement le jugera convenable, de sorte que le parlement ne soit pas privé de ses plus importantes fonctions constitutionnelles, c'est-à-dire de contrôler la dépense publique du pays.”

Où était l'honorable député de Westmoreland ? Il vota contre la résolution et de plus il se présenta devant ses commentants, et là en face du pays tout entier, renia son passé politique et dit qu'il était prêt à abandonner le parti de la réforme pour rentrer dans celui de mon honorable ami. Il assura sa réélection au moyen de cette affirmation, et si la déclaration qu'il fait a quelque force ou valeur, il doit effacer son passé et montrer qu'en occupant ces différentes positions, il est resté conséquent dans sa conduite.

L'honorable monsieur s'est étonné beaucoup des pouvoirs que possédait le gouvernement; il a dit qu'il n'en avait véritablement aucuns. L'honorable député aurait mieux fait de se borner à suivre la ligne de conduite de son savant chef. Il ne pourra pas établir que cet honorable monsieur ait prétendu que le gouvernement a excédé ses pouvoirs ou l'autorisation du parlement en agissant comme il l'a fait relativement au contrat. L'honorable député a été induit, par les représentants de la gauche, à abandonner ce côté-ci de la Chambre, mais ils n'ont pu le faire rentrer dans leurs rangs qu'après lui avoir accordé un siège dans le cabinet, ce qui était le grand but de son ambition. L'honorable monsieur méconnaît l'intelligence du peuple de ce pays en assumant une telle position et en feignant une indignation aussi absurde.

Qu'a fait l'honorable député ? Lorsqu'il se trouva dans le cabinet, arrivé au but de son ambition, il fit insérer dans nos statuts un acte qui y est encore et qui possède toute l'autorité d'une loi. Il veut savoir où nous avons pris l'autorité nécessaire pour dresser ce contrat; qu'il jette un coup d'œil sur la loi, à la rédaction de laquelle il a pris part. Qu'il lise l'acte de 1874, et il verra que son honorable chef, fidèle à l'opinion qu'il entretenait depuis des années et qu'il n'hésitait pas à exprimer, que \$30,000,000 en espèces et 50,000,000 d'arpents de terre étaient tout à fait insuffisants pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, demanda à son ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, de venir à son aide afin d'insérer dans les statuts un acte autorisant le gouvernement, tant que le statut serait loi, d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique, au moyen de \$10,000 en espèces et de 20,000 arpents de terres par mille. Si vous calculez le nombre de milles du chemin de fer, y compris les em-

branchements, vous avez un octroi de plus de 56,000,000 d'arpents de terres.

L'honorable député a voté en faveur de cette loi, lorsqu'il était membre du ministère, et malgré cela, dans l'année 1881, relégué par la population de ce pays sur les bancs de l'opposition, il s'aperçoit que l'entreprise est effrayante et qu'il n'y a pas d'autorité qui permette de l'exécuter. A quoi pourvoit cet acte ? Il pourvoit à ce que tant qu'il sera en force, le gouvernement ait le droit de conclure des contrats avec toute personne, société ou compagnie, constituée ou devant l'être, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Cet acte, tant qu'il sera en force, autorise le gouvernement du jour, quel qu'il soit, à dépenser \$10,000 par mille en espèces et 2,000 arpents de terres et à accorder une somme supplémentaire égale à celle demandée par la plus basse soumission, conformément aux autres clauses de la loi.

L'honorable monsieur peut trouver convenable d'oublier tout cela, mais puisqu'un acte de ce genre figure dans les statuts du pays, il ne fera pas croire à la population du Canada que ce gouvernement ne possède pas l'autorité nécessaire pour conclure un contrat. Mais qu'ont fait les honorables députés de la gauche au moment où le revenu du pays n'était nullement en rapport avec les dépenses, au moment où le ministre des Finances de ce gouvernement venait demander de session en session d'imposer pour \$3,000,000 de taxes additionnelles sur lesquelles, disait-il lui-même, \$2,000,000 devaient être consacrés à la construction du chemin de fer du Pacifique ? Ils ont adopté dans cette session même l'acte qui figure actuellement sur les statuts. Lorsqu'ils se sont présentés une année plus tard ils ont dit : “ Nous n'avons pas assez des \$3,000,000 que nous avons demandé la session dernière, il nous faut un demi million de plus par année.” Ont-ils alors reculé et ont-ils dit nous devons arrêter les travaux de la construction du chemin de fer du Pacifique ? Non, ils ne se sont pas arrêtés-là et le ministre des finances est venu déclarer à la Chambre des déficits, jusqu'à ce que l'excédant des dépenses sur les revenus se soit élevé à \$7,000,000 dans l'espace de quatre ans. Et dans cet état de choses...

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Non ! non !

Sir CHARLES TUPPER. Oui. Si l'honorable monsieur n'avait pas été chassé du poste qu'il occupait par un public indigné, il se serait trouvé le 1er juillet 1874 avec un bénéfice de plus de \$3,000,000. Et dans cet état de choses, avec une différence entre les recettes et les dépenses augmentant chaque année qu'ont-ils fait ? Au lieu de dire : “ Arrêtons-nous, n'accordons pas de nouveaux contrats,” ils sont venus, de session en session, demander le pouvoir de conclure de nouveaux contrats.

L'honorable chef du gouvernement a déclaré que c'était son intention de construire le chemin de fer des bords du lac Supérieur à ceux du Pacifique. Qu'a fait de plus le gouvernement dont l'honorable député de Westmoreland était un des membres, en vertu de cet acte et en face de déficits énormes et annuels ? Il a annoncé dans le monde entier pour demander à quelles conditions on pourrait trouver des entrepreneurs qui se chargeraient de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. J'ai appris quel était le coût des annonces dans mon département. Je ne pense pas qu'on puisse citer un cas où il s'y soit dépensé plus de \$10,000 en trois mois. Je pense que nous en arriverons tous à la conclusion que puisque cette dépense n'a pas produit un résultat plus satisfaisant, il aurait été tout aussi bien de consacrer cet argent à un autre usage.

Quoi qu'il en soit, les faits établissent que jusqu'à la fin de 1878 les honorables ministres ont fait publier des annonces afin de savoir à quelles conditions des entrepreneurs se chargeraient de la construction de ce chemin des bords du lac Supérieur aux côtes du Pacifique.

Maintenant je mets au défi tout membre de cette Chambre de dire,—ce que l'honorable chef de l'opposition n'a pas

voulu prétendre,—que nous avons outrepassé les pouvoirs que le parlement nous a accordés pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable monsieur, au contraire, dit que tout est changé et que 25,000,000 arpents de terre vaut \$3.18 l'arpent.

Sir ALBERT SMITH. Vous avez dit que telle était leur valeur.

Sir CHARLES TUPPER. Je ne dis pas le contraire, mais je suis prêt à affirmer que si vous me laissiez choisir 1,700,000 arpents dans le Nord-Ouest, je fixerais leur valeur à \$5 l'arpent. La contradiction dont parle l'honorable monsieur n'est qu'une contradiction apparente, et les déclarations que j'ai faites dans cette Chambre et au dehors sont conformes aux opinions que j'entretiens encore aujourd'hui. Si, sous une administration plus habile des affaires publiques, ces terres ont augmenté de valeur, je dis alors que l'honorable monsieur est tenu d'admettre en vertu de cette déclaration, que les conditions en vertu desquelles ce contrat a été accordé sont bien meilleures que toutes celles qui ont été proposées dans cette Chambre, en vertu de l'acte du parlement de 1874, et des résolutions de 1872 qui ont reçu l'approbation de l'honorable député de Westmoreland,—et qui donnaient à ce gouvernement un pouvoir sans restriction sur \$30,000,000 en espèces et 50,000,000 d'arpents de terres.

L'honorable député de Westmoreland s'oublie lorsqu'il essaie d'insinuer que nous n'avons pas l'autorité parfaitement établie du gouvernement, dont il était membre, non-seulement de conclure ce contrat, mais de dépasser encore les pouvoirs accordés en vertu de ses clauses. Cet acte établit de quelle manière ce contrat peut recevoir l'autorité de la loi.

M. ANGLIN. Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER. J'entends l'honorable représentant de Gloucester s'écrier d'une voix éclatante : Ecoutez ! écoutez ! Qu'il me soit permis de dire à l'honorable député, chose qu'il sera peut-être surpris d'apprendre si sa mémoire l'a aussi mal servi, relativement au contenu de cet acte,—que celle de l'honorable représentant de Westmoreland, qu'il n'y a pas un seul mot dans l'acte relatif à des soumissions publiques. L'honorable député de Lambton a établi ses objections, non pas en lisant quelque chose de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique, mais en s'appuyant sur l'acte des travaux publics qui ne peut être invoqué contre celui du Pacifique adopté subséquemment.

M. BLAKE. Cet Acte dit après que des soumissions auront été obtenues.

M. MACKENZIE. L'honorable ministre des Chemins de fer fait erreur ; je n'avais pas à lire l'acte concernant les travaux publics.

Sir CHARLES TUPPER. Qu'avez-vous donc lu ?

M. MACKENZIE. J'ai cité l'acte que vous avez entre les mains.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'a pas lu alors qu'il fallait des annonces pour les soumissions publiques.

M. MACKENZIE. L'honorable ministre ne voudra certainement pas prétendre que l'acte qui requiert la demande de soumissions veut parler de soumissions particulières.

Sir CHARLES TUPPER. Je citerai plusieurs cas dans lesquels l'honorable député a accepté, malgré cet acte, des soumissions particulières pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable monsieur sait parfaitement que maintes fois, en vertu de cet acte, l'ancien gouvernement, comme celui qui est actuellement au pouvoir, ont accepté des soumissions particulières. Il n'y a rien dans l'acte qui concerne les soumissions publiques, et dans le cas où le contraire existerait, je voudrais

Sir C. TUPPER

savoir si une annonce publiée six mois dans les journaux de Londres et du Canada, n'autorise pas le gouvernement à accorder un contrat à quiconque se propose de construire le chemin de fer ?

L'honorable chef de l'opposition se reporte à quatre ans, mais je ne lui permettrai pas de remonter aussi loin pour citer ses opinions sur cette question. Je prétends qu'il se trouve engagé par les déclarations de son collègue, de l'honorable député de Lambton, qui, il y a huit mois seulement, déclarait que si nous avions reçu des soumissions, par suite de cette annonce, pour la construction du chemin de fer, nous aurions été justifiables de les accepter et d'entreprendre le travail. On a beaucoup parlé de ce que nous avions entrepris la construction du chemin, comme ouvrage du gouvernement. Que pouvons-nous faire autre chose ?

Le député de Lambton a ajouté une loi à nos statuts prescrivant que la ligne soit construite, soit par une compagnie, soit comme entreprise du gouvernement, et de session en session il a basé sa conduite sur cette loi, déclarant que son programme et celui du pays n'étaient pas changés et qu'aussitôt qu'on pourrait trouver une compagnie, les travaux exécutés par le gouvernement lui seraient transportés et qu'elle prendrait alors toute la responsabilité de la construction et de la mise en opération du chemin, en déchargeant ainsi le gouvernement.

De sorte que, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, six mois après la publication de cette annonce nous n'avions reçu aucune soumission. Nous étions non-seulement obligés d'empêcher que les dépenses déjà faites fussent entièrement perdues, mais encore de montrer aux capitalistes du monde, la foi et la confiance que nous avions en la construction du Pacifique. Ainsi donc, les honorables messieurs sont obligés d'admettre d'abord que nous avons pour nous l'autorité de la loi, et de la loi ajoutée par eux à nos statuts.

Sir ALBERT J. SMITH. Le contrat a-t-il été fait conformément à la loi. Le statut exige que lorsque l'on conclut un contrat il reste durant un mois sur le bureau de la Chambre,

Sir CHARLES TUPPER. J'arrive immédiatement à ce point.

Sir ALBERT J. SMITH. Si le contrat doit rester durant un mois sur le bureau de la Chambre, pourquoi insister pour poursuivre la discussion ?

Sir CHARLES TUPPER. Je remercie l'honorable monsieur de cette suggestion. L'acte pourvoit à ce que l'on reçoive les soumissions et l'on en a reçues.

Sir ALBERT J. SMITH. Alors le contrat est ratifié.

Sir CHARLES TUPPER. Oui, il est ratifié autant que le permet la loi et la politique des honorables messieurs. La loi qu'ils ont fait adopter pourvoit à ce qu'aucun contrat ne soit accordé sans soumissions. Des soumissions ont été faites. Les personnes à qui le contrat est donné peuvent commencer les travaux avant qu'il ait été sanctionné par le parlement. Et quelle est la ratification prévue par cet acte ? Il y est prescrit que le contrat doit demeurer sur le bureau de la Chambre durant un mois, sans être désapprouvé. L'honorable député de Durham-Ouest a fait le meilleur plaidoyer possible en faveur de ce contrat. Il a montré que les 56,000,000 d'arpents de terres mis à part par le gouvernement, dont il était membre couvriraient à eux seuls toute dépense passée, présente et future.

Sir ALBERT J. SMITH. Il ne prenait pas toute la meilleure terre.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur avouera qu'il emploie là un pauvre argument. Le fait même que les honorables messieurs ont basé tous leurs arguments relatifs aux terres sur un exposé inexact des choses contenues dans le contrat est la meilleure preuve qu'ils ne peuvent discuter le

contrat lui-même. Il y est stipulé qu'au lieu d'avoir le choix des meilleures terres du Nord-Ouest, la compagnie n'obtiendra que des lots alternatifs d'un mille carré, dans la zone fertile, le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique.

M. ROSS (Middlesex). Ou ailleurs.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député ferait mieux de relire le contrat, les mots "ou ailleurs" ne s'appliquent aucunement à la zone fertile; ils s'appliquent aux terres qui n'y sont pas comprises. La compagnie possèdera ces terres entre les 49^{me} et 57^{me} parallèles de latitude nord, ou ailleurs à son choix. C'est-à-dire tout à fait en dehors de la zone fertile. Mais où alors pourra-t-elle choisir ses terres? Elle pourra les choisir les long des embranchements. Qui seront contruits de quelle manière? A ses propres frais. Nous tenons à ce qu'elle dirige ces embranchements dans les districts les plus fertiles du Nord-Ouest, parce que pour chaque mille carré qu'elle possède le long de leur parcours, le gouvernement a un lot alternatif de la même superficie.

Admettons que le syndicat ne construise pas ces embranchements, pourra-t-il choisir les meilleures terres du Nord-Ouest? Pas un arpent. S'il ne construisait pas d'embranchements, il est stipulé qu'il obtiendra ses terres sur les lignes de base désignées par le gouverneur en conseil.

Il est vraiment surprenant que les honorables messieurs de l'opposition ait recours au procédé extraordinaire de tenir des assemblées d'indignation où l'on ne peut être admis que par billets,—des assemblées d'indignation où ne peuvent être admis que des personnes disposées à s'élever contre le contrat. L'intelligence du pays est trop grande, la mémoire du peuple est trop vicace, pour qu'il se laisse tromper par la fausse interprétation donnée aux clauses de ce contrat. Le contrat a été soumis et déposé sur le bureau de la Chambre et nous étions en position de demander non-seulement l'appui sincère de tous les honorables députés qui sont partisans du gouvernement, mais encore de demander aux honorables membres de l'opposition leur support sincère et généreux que la moindre considération pour leur caractère d'hommes publics—d'hommes d'état les forçait de nous accorder. Ils se trouvent obligés par leurs actes, en cette Chambre ou en dehors, pendant les cinq années où ils étaient au pouvoir de se lever et de dire: "nous félicitons le gouvernement et le pays."

Que me disait l'honorable député de Lambton il y a huit mois? Comment, disait-il, pouvez-vous espérer construire le chemin, au moyen de votre grand projet d'immigration, avec 100,000,000 d'arpents de terres; je vous dis que vous vous trompez, c'est une erreur. Et il ajoutait: "Vous verrez par expérience que la colonisation et l'administration des terres coûtera au gouvernement une somme égale à leur valeur." J'ai parlé de cela seulement pour le calcul, mais je crois que sur tous les millions d'arpents dont le gouvernement a disposé, il a été réalisé un profit d'environ 16 centins par arpent. L'honorable monsieur connaissant le coût de l'administration de ces terres et combien il est difficile d'en retirer de l'argent après que les communications ont été établies par chemin de fer, nous dit que c'est une erreur.

L'honorable député de Middlesex (Mr. Ross) a fait deux ou trois fois sur ses doigts les mêmes calculs, espérant leur donner, en les répétant, plus d'importance et de poids. D'abord, dit-il, les terres de la compagnie sont exemptes de taxes; secondement, vous lui donnez cette exemption pour une durée de vingt années ou jusqu'à ce que les terres soient vendues ou occupées; troisièmement, vous lui donnez le terrain du chemin et le droit de passage, vous exemptez le matériel de tout impôt et vous l'admettez en franchise; vous supprimez quelque chose comme \$100,000 de droits sur le matériel importé pour servir à la construction de l'entreprise. Mais les honorables députés de la gauche oublient que lorsque le gouvernement avait à sa disposition non-seulement de 25,000,000 d'arpents de terres, mais toutes les terres du Nord-Ouest pour la construction du chemin,

lorsque le Parlement mettait à sa disposition 100,000,000 d'arpents de terres, les objections qu'ils présentaient étaient que ces terres ne suffiraient pas à construire le chemin. Nous avions alors toutes ces exemptions dont se plaignent les honorables députés. Nous pouvions importer en franchise, non-seulement les boulons, écrous et carvelles, mais bien plus, nous n'avions pas à payer de droits sur les locomotives, les pelles à vapeur, les piques, et en un mot tout ce qui est nécessaire à la construction du chemin. Ont-ils oublié que lorsque nous avions cette exemption sur tout ce que nous importions dans le pays, lorsque nos terres étaient pour toujours exemptes de taxes, lorsque nous avions les différents avantages que nous possédions sur le chemin de fer Intercolonial, ils s'écriaient: "Pour l'amour de Dieu arrêtez-vous." Ils étaient effrayés, ils disaient que le pays courait à sa ruine. Si avec toutes ces exemptions et non pas 25,000,000 mais 100,000,000 d'arpents de terre, la construction du chemin devait ruiner le pays, comment le syndicat, avec un faible octroi de 25,000,000 d'arpents de terres et \$25,000,000 pourrait-il s'enrichir; comment ses membres pourront-ils acquérir des fortunes colossales.

Je renvoie les honorables messieurs de Québec qui disent que ces conditions sont sans exemple, aux statuts de Québec qui établissent que la propriété des compagnies de chemin de fer, subventionnées par le gouvernement est exempte de taxe. Je les renvoie aux lois du Nouveau-Brunswick et ils verront que l'ex-ministre des Douanes a obtenu du gouvernement de cette province une concession de 10,000 arpents de terres, avec exemption de taxes pour un certain nombre d'années.

Sir ALBERT SMITH. Pour l'espace de dix ans.

Sir CHARLES TUPPER. Je l'admets. Si dans un pays ouvert à la colonisation, riche et cultivé, l'honorable monsieur a pu obtenir une concession du genre de celle-ci, qu'aurait-il demandé s'il avait conclu un contrat pour construire un chemin traversant une région inhabitée? Il se trouvait dans la compagnie auparavant et pour quelle période supposez-vous que ces messieurs demandaient l'exemption de taxes lorsqu'ils se sont adressés au parlement dans le but d'obtenir une charte pour cette même entreprise? Pour un espace de cinquante ans, tous les biens de la compagnie devaient être exemptés de taxes, comme en font foi les statuts. Je dirai aux honorables membres de la gauche, qu'avant d'employer leur force et leur énergie à soulever beaucoup d'agitation en dehors de la Chambre, relativement à cette question, ils ont à répondre à cette demande et jusqu'à quel point \$25,000,000 en espèces et 25,000,000 d'arpents de terres permettront à une compagnie de construire et d'exploiter le chemin de fer du Pacifique canadien pour un temps indéfini, sans qu'il y ait de déficit. On pensait que c'était une entreprise ruineuse pour le peuple, alors que les honorables messieurs de la gauche mettaient à notre disposition 100,000,000 d'arpents de terres, estimés à \$3.18 l'arpent, ou du moins telle était l'estimation d'une grande partie de cette étendue, et cependant, l'honorable chef de l'opposition s'oublie au point de venir demander au parlement de se rendre coupable d'une violation indigne de la parole du pays.

Il était membre du gouvernement qui s'est engagé vis-à-vis de la Colombie anglaise de construire la section du chemin qui doit traverser cette province et d'y consacrer deux millions du trésor public par année, et maintenant il semble effrayé de la ruine complète dont le pays se trouve menacé par ce contrat. S'il avait pu invoquer, l'an dernier, le plus faible argument, ç'aurait été de prétendre qu'en accordant ces 100,000,000 d'arpents, le Canada se trouvait ruiné à jamais par la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique; et cependant, possédant cette prétention comme postulat que fait-il encore?

"La construction de ce chemin, nous dit-il aujourd'hui, entraînera des résultats si désastreux pour le Canada que je

viens demander au Parlement de violer sa parole et de revenir sur les engagements que le gouvernement dont j'étais membre a pris vis-à-vis du gouvernement impérial et de la Colombie anglaise et d'arrêter le chemin au pied des Montagnes Rocheuses." Et cependant lorsque nous venons démontrer au peuple que pour le modique prix mentionné nous pouvons accomplir la grande entreprise qui assurera tous les magnifiques résultats si éloquemment décrits par l'honorable représentant de Lambton et d'autres députés, qui procurera un progrès et une prospérité qui ne peuvent s'obtenir autrement, et cela pour 25,000,000 d'arpents et \$25,000,000, les membres du parti de l'opposition dénoncent notre projet, tout en étant tout surpris de ne pouvoir amener contre lui ni la Chambre ni le pays.

A l'exception d'un honorable député qui, pour une raison personnelle peut être désireux de faire cause commune avec les honorables membres de l'opposition, il n'y a pas un seul partisan du ministère qui ne soit prêt à soutenir le gouvernement sur cette grande question. Et de plus les honorables députés de la gauche demandent du temps. Du temps pour quoi? Pour s'amuser au jeu des obstacles. Qu'ont-ils fait jusqu'ici? Ces honorables messieurs, en suivant précisément la même ligne de conduite, ont tué le contrat Allan et ont privé le Canada d'avoir, comme il l'aurait aujourd'hui, un chemin en pleine construction et en voie rapide d'achèvement. Ils pensent pouvoir de nouveau avoir recours à cette tactique. Mais il est trop tard. Nous avons discuté cette question sérieusement durant huit années. Le peuple, dans deux élections générales, a déclaré par des majorités écrasantes qu'il fallait construire le chemin de fer du Pacifique canadien, que \$30,000,000 et 50,000,000 d'arpents ne constituaient pas un prix trop élevé pour cette entreprise.

Cela établi, je déclare qu'en s'opposant aujourd'hui à ce projet et à la politique adoptée, on viole non-seulement les engagements pris vis-à-vis du public, mais les engagements de parti. Les honorables messieurs de l'opposition ont dit qu'on avait porté cette question brusquement devant le peuple. Comment cela? Nous avons entendu le parlement déclarer maintes et maintes fois qu'il serait trop heureux d'obtenir même par des conditions plus onéreuses l'exécution de l'entreprise. Le peuple pris par surprise! L'honorable député de Lambton avait-il oublié le discours du Trône lors qu'il a demandé quand la Chambre avait été informée qu'elle avait été convoquée pour considérer le contrat du syndicat. Nous avons été informés par le discours de son Excellence que le contrat et tous les documents qui s'y rattachaient seraient soumis au parlement pour être pris promptement en considération.

M. MACKENZIE—L'honorable monsieur fait erreur; son honorable chef a dit que longtemps avant l'ouverture du Parlement, nous étions informés de sa convocation, et il cite maintenant le discours du trône prononcé après la convocation.

Sir CHARLES TUPPER—J'ai sans doute mal compris l'honorable député, s'il n'a pas dit que nous étions informés des raisons de la convocation du parlement.

M. MACKENZIE—Le premier ministre a déclaré pourquoi il était convoqué.

Sir CHARLES TUPPER—J'accepte l'explication de l'honorable monsieur. Je vais lire le paragraphe que contient le discours du trône relativement à cette question :

" Dans ce but je vous ai convoqués avant l'époque ordinaire, car les entrepreneurs ne peuvent rien faire pour continuer l'entreprise, et aucun arrangement permanent pour l'organisation d'un système d'émigration d'Europe dans les terroirs du Nord-Ouest ne peut être effectué d'une façon satisfaisante jusqu'à ce que le Parlement ait décidé quelle politique il devait adopter relativement au chemin de fer."

Je demande si ce n'est pas là une raison suffisante pour demander l'urgence dans un cas de ce genre et pourquoi on ne demanderait pas au parlement, de décider sans retard, une question qui n'est nouvelle ni pour la Chambre ni pour le

Sir C. TUPPER

pays. Quelqu'un peut-il prétendre que les raisons données dans le discours de Son Excellence n'étaient pas intelligentes et intelligibles? Les honorables messieurs ne savent-ils pas que tandis qu'ils mettaient des entraves à ce projet,—auquel, comme hommes d'état, ils étaient tenus par tout ce qui peut engager des hommes publics, de donner un appui sincère,—une grande ligne rivale, une ligne qui paraît avoir les sympathies des honorables députés de la gauche, le "Northern Pacific," a accaparé le marché et se l'est assuré, et qu'aujourd'hui elle commande la position. Bien plus, elle a non-seulement accaparé le marché en y négociant ses obligations et en poursuivant son but avec persévérance, mais encore elle a pris des mesures pour attirer l'émigration sur ses terres. Pendant ce temps-là nos mains se trouvent liées.

Les honorables membres de l'opposition ont repudié leur conduite et leur politique passées, ne pouvant présenter un seul argument avant de s'être répudiés eux-mêmes. Les messieurs qui occupent la haute position de membres d'une opposition constitutionnelle, sont réduits à ne plus fomenter qu'une opposition factieuse dans le but d'empêcher le gouvernement de procéder aux affaires publiques d'une manière favorable aux intérêts publics. Personne n'ignore que la réalisation des vives espérances qu'entretenait le Canada de diriger le grand courant de l'immigration sur le Nord-Ouest dépend de l'époque plus ou moins rapprochée à laquelle ces messieurs du syndicat pourront entrer en campagne en Europe, afin de peupler le Nord-Ouest, ce qui est la seule ligne de conduite qu'ils ont à adopter s'ils veulent que le contrat qu'ils ont entrepris soit avantageux.

Ces honorables messieurs nous reprochent, non seulement d'avoir admis en franchise quelques articles de peu de valeur, ce qui constitue une grave infraction à la politique nationale, mais encore d'exempter les terres des impôts. Je parlais d'un de leurs ex-collègues qui a été trop heureux de stipuler la même condition pour un chemin de fer dans lequel il était intéressé et le pays lui a donné egalement le pouvoir d'exempter les terres du paiement des taxes, jusqu'au moment où elles produiraient assez pour en permettre la perception.

Ils disent que nous permettons à la compagnie de construire des lignes d'embranchement où elle le jugera convenable. Pourquoi, lorsque le gouvernement était au pouvoir, étaient-ils décidés à donner 10, 12 et 20 sections par mille des meilleures terres du Nord-Ouest à toute personne voulant construire des embranchements. Le chef de l'opposition dit que le syndicat s'emparera des meilleures terres du pays, mais en vertu du bill des terres du Manitoba de l'ancienne administration, présenté par l'ex-ministre de l'Intérieur, les compagnies de chemin de fer ont le droit de construire leurs embranchements dans n'importe quelle direction et de recevoir des sections de 10, 12 et 20 milles, selon le tracé, ou \$10,000 par mille en espaces. Ces messieurs se trouvent engagés à construire chaque mille de chemin et s'ils ne peuvent pas avoir suffisamment de terres, dans un rayon de 24 milles du chemin de fer, ils auront à en construire encore mille milles, avant d'avoir 25,000,000 d'arpents. Mais, dit le chef de l'opposition, nous avons seulement 11,000,000 d'arpents de terres entre la frontière occidentale du Manitoba et la base des Montagnes-Rocheuses. Si tel est le cas, où la compagnie trouvera-t-elle les autres 14,000,000 d'arpents? Elle devra les trouver soit au loin, en dehors de cette région où les terrains n'ont pas la même valeur, ou construire des embranchements à ses frais et choisir les terres le long de leur parcours.

Mais le projet actuel diffère du contrat Allan et de l'acte du dernier parlement en ce que nous nous réservons des sections alternatives le long de la ligne de ce chemin, afin de rembourser le pays du montant comparativement insignifiant qu'il y aura à dépenser pour le chemin de fer.

Que fit le gouvernement du Nouveau-Brunswick au sujet de l'"European and North American Railway?" Non-seu-

lement il accorda un octroi à la compagnie et lui donna de l'aide, mais il lui donna le droit de passage sur une largeur de deux cents pieds, mesurés du milieu de la voie, et il lui accorda le droit de construire des embranchements dans toutes les parties de la province. Loin d'être nouvelle, la politique que nous avons adoptée relativement à l'exemption, est conforme au système et à la loi de toutes les provinces de la Confédération et des Etats-Unis.

J'ai retenu la Chambre plus longtemps que je le croyais, mais je pensais que le temps était venu d'exposer ces faits, —non pas autant pour l'information de mes honorables amis qui les connaissent parfaitement,—mais afin qu'ils soient soumis au pays et comparés avec les déclarations des honorables députés de l'opposition qui s'efforcent de créer dans l'esprit du public une impression entièrement en désaccord avec ces faits, qui sont prêts à oublier leur passé politique, afin,—tactique parlementaire assez ordinaire,—d'obéir aux exigences de leur parti. J'admets que les exigences de leur parti sont grandes, mais il s'apercevront, comme ils l'ont fait pour une grande question nationale qui s'est présentée dans le pays,—la politique fiscale—qu'ils ne peuvent se baser sur le plus faible argument. Ils ont compris qu'ils avaient pris une détermination fatale lorsqu'ils ont cloué leur drapeau au mât du libre échange sans réciprocité. J'admets qu'ils ont trouvé nécessaire d'exciter l'opinion publique au moyen d'une nouvelle question, mais comme auparavant ils s'apercevront qu'ils se sont trompés. J'ai trop de confiance dans l'intelligence de ce pays pour supposer qu'il en soit autrement. J'ai la certitude que sur cette grande question, comme sur les autres grandes questions nationales, ils se trouveront complètement écrasés par l'antagonisme de l'opinion publique intelligente de ce pays.

Un certain nombre de députés de la gauche ont ridiculisé la déclaration de mon très honorable ami le chef du gouvernement qu'il est absolument nécessaire que les entrepreneurs se trouvent en position d'envoyer des ouvriers dans les bois pour couper les traverses. J'espère que mon honorable ami le député de Lambton, sachant que les travaux du chemin devaient commencer à l'une de ses extrémités, sera prêt à déclarer qu'il est d'une importance vitale que les entrepreneurs se trouvent en position de faire couper la quantité énorme de traverses qui est nécessaire, afin de leur permettre de commencer les travaux l'été prochain. Les honorables messieurs ne voient pas d'objection à ce que les travaux soient suspendus tout l'été.

L'honorable chef de l'opposition a déclaré en cette Chambre qu'à moins qu'on ne puisse renverser la politique adoptée par le Canada—car ce n'est pas la politique d'un parti seulement, mais c'était aussi celle de l'ancien chef du gouvernement,—le pays subirait un désastre. Et quelle est maintenant la ligne de conduite adoptée par l'honorable député? Lorsque nous avions 100,000,000 d'acres à notre disposition, en vertu d'un vote de la Chambre, pour construire le chemin, il disait: "Arrêtez-vous au nom du ciel, le pays court à la ruine, arrêtez-vous aux pieds des Montagnes Rocheuses." Ce n'est pas là du tout ce que nous allons faire. Nous trouverions des milliers de syndicats pour construire à peu de frais un chemin de Winnipeg au pied des Montagnes Rocheuses, mais ne faire que cela serait changer en un rêve fantastique l'espérance qu'entretient le Canada d'avoir un chemin de fer du Pacifique allant soit du lac Nipissingue au nord-ouest ou du pied des Montagnes Rocheuses à l'Océan Pacifique. L'honorable monsieur sait parfaitement que l'espérance qu'entretient le Canada d'avoir un semblable chemin deviendrait un rêve fantastique du moment que cette partie facile et d'une exploitation avantageuse serait construite et concédée à un syndicat. Je comprends parfaitement qu'un certain nombre des amis des honorables députés de l'opposition en dehors de la Chambre, qui sont aussi ardents dans leurs idées de parti que leurs amis qui siègent dans cette assemblée, seraient très heureux d'obtenir un

ouvrage aussi facile, mais ils ne l'auront jamais de ce gouvernement.

Notre politique, et nous avons arboré nos couleurs, est de construire une ligne directe jusqu'au Pacifique. Mais nous ne voulons pas un syndicat qui se chargerait de l'entreprise à des conditions ruineuses pour ceux qui en feraient partie, ce qui amènerait un insuccès ayant des conséquences désastreuses. L'honorable député par le programme qu'il énonce, démontre qu'il est disposé à faire de l'opposition quand même. Sachant qu'une majorité écrasante de cette Chambre, représentant l'immense majorité de l'opinion publique, comme la chose a été maintes fois démontrée, est disposée à soutenir et à adopter un arrangement meilleur que celui que l'homme le plus confiant du Canada aurait cru possible il y a six mois,—voyant qu'il était impossible de détacher un seul des partisans du gouvernement, l'honorable monsieur est allé jusqu'à menacer le syndicat. Il dit: si jamais se lève le jour de notre avènement au pouvoir, nous vous écraserons; nous ferons aussi peu de cas des engagements que le public a pris envers vous que nous en avons fait peu de ceux que nous avons contractés vis-à-vis de la Colombie anglaise.

Je vais lire, au sujet de cette grande entreprise, un extrait du discours que prononçait l'honorable chef du gouvernement, en proposant la motion demandant que la discussion se poursuive de jour en jour. L'honorable député de Durham-Ouest n'a pas demandé le vote de la Chambre.

M BLAKE. J'ai exprimé mon dissentiment.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'a pas demandé le vote de la Chambre et la déclaration de mon très honorable ami embrassait toute la question. Il a dit en parlant de la proposition de l'honorable chef de l'opposition, demandant que les députés aient l'opportunité de faire les interpellations au gouvernement:

"J'accède à cela, et je dirai que le droit d'aucun des membres de cette Chambre ne se trouve affecté. Ce que veut la motion est ceci: c'est que la question étant d'une grande importance, demandant une solution immédiate, elle devrait être discutée en premier lieu. Une fois qu'elle sera décidée, le parlement aura tout le loisir de discuter et de prendre une décision sur toutes les questions qui lui sont soumises."

De sorte que l'honorable monsieur a déclaré franchement à la Chambre que ce qu'il voulait n'était pas seulement la suspension de l'ordre du jour pour cette période, mais aussi que jusqu'à ce que la question soit finalement décidée, il demandait à la Chambre de poursuivre la discussion, considérant que c'était une question de laquelle dépendait au plus haut point les intérêts du pays, et que la ratification du contrat placerait les membres du syndicat en position de se mettre en campagne et de prendre des arrangements pour réunir les millions qu'ils devront dépenser immédiatement pour l'immigration et pour se procurer le matériel et en un mot tout ce qui est nécessaire au prompt achèvement des travaux.

Mais l'honorable monsieur répond: Non, j'ai un projet préférable. Laissons de côté notre ligne nationale de chemin de fer, abandonnons le projet pour lequel je me suis engagé à voter ainsi que les membres appartenant aux deux côtés de cette Chambre, abandonnons tout cela et faisons un raccordement avec le "Northern Pacific." Telle est la politique de l'honorable chef de l'opposition. Je n'ai d'objection à aucun raccordement avec une ligne de chemin de fer, si les intérêts du Canada le demandent, mais je crois que ce serait traiter la population de ce pays comme elle ne le mérite pas, si nous revenions sur nos pas après les engagements qui ont été pris par mes amis des deux côtés de la Chambre, si nous nous proposons de nous assurer une autre ligne de communication avec notre grand Nord-Ouest; si nous avons l'intention de laisser le Canada foulé aux pieds par les Etats-Unis, si nous avons l'intention de laisser les arrangements commerciaux du Canada dépendre d'un trait de plume d'un Bureau de Washington. Si la ligne devait être construite par le Sault Sainte-Marie, je serais prêt à approuver l'entreprise si nous n'avions pas d'autre moyen de communication

avec notre Nord-Ouest, pour vingt ans à venir, mais je m'y oppose, parce que nous pouvons nous assurer une ligne directe et qu'il nous faut nécessairement une ligne nationale.

Lorsqu'arriva le temps, sous le régime de l'administration des honorables messieurs qui siègent à la gauche de la Chambre, où l'état du pays était tel qu'il ne nous était pas permis d'espérer d'exécuter l'entreprise avant longtemps, nous avons pensé que si nous devions être privés de toute communication par chemin de fer avec le Nord-Ouest, que s'il n'y avait d'autres moyens avant vingt ans de diriger sur les riches plaines du Nord-Ouest une population nombreuse et industrieuse, nous pourrions essayer une ligne passant par le Sault Sainte-Marie. Mais aujourd'hui nous possédons les moyens de construire une ligne nationale à des conditions telles que n'aurait pu les espérer l'homme le plus rempli d'espérance du pays; nous serions donc traités à notre patrie si nous n'entreprenions pas notre ligne nationale, lors même que celle du Sault Sainte-Marie serait construite demain. Si elle était construite demain, nous serions indépendants si nous avions une ligne nationale nous appartenant et nous ne serions pas exposés à voir le commerce du Canada ébranlé et les plus grands intérêts du Canada mis en péril, et cela parce que nous serions à la merci d'une nation étrangère pour nos communications.

Il y a un an l'honorable chef de l'opposition était disposé à accepter l'estimation de l'honorable député de Lambton, sur la valeur des terres du Nord-Ouest, et en prenant cette évaluation, comment l'honorable monsieur peut-il prétendre que ce grand et fertile pays capable de devenir, comme il l'est en réalité, le cœur et l'âme du Canada, doit compter pour ses communications avec les anciennes provinces sur une ligne passant par les Etats-Unis. N'a-t-il pas entendu ce que disait l'autre soir l'ex-ministre des Finances, qui a employé les services de deux pages pour déployer une carte devant la Chambre, afin d'exciter l'horreur et l'alarme des honorables messieurs. J'ai découvert, disait-il, une chose des plus effrayantes,—ce pouvait bien être je crois le nid d'une souris dans l'oreille d'un chat,—j'ai découvert positivement qu'il était parfaitement décidé que nous devions avoir une ligne descendant de Crookston au lac du Diable et qu'à ce point il y aurait un raccordement avec le chemin de fer du Pacifique. Et quel est, supposez-vous, l'effrayant désastre qui menaçait le Canada? Les chemins canadiens au lieu de développer le trafic canadien et le Nord-Ouest canadien, devaient nécessairement entraîner le trafic et le commerce du pays par les Etats-Unis jusqu'à Duluth. C'est là exactement la politique que défend son honorable chef. "Abandonnons, dit-il, notre ligne nationale, je puis développer le Nord-Ouest plus avantageusement par les Etats Unis que par toute autre voie." Si cela est vrai, où est l'horreur, l'alarme qui ont agité l'ex-ministre des Finances et ne lui ont pas permis d'atteindre son but.

Je répète que pas un argument n'a été présenté contre notre projet auquel n'aient pas répondu les honorables députés de la droite. Il n'a pas été énoncé jusqu'ici une seule proposition qui révolte le sens commun des honorables députés et de la population de ce pays. Et, cependant, ils nous demandent des délais alors qu'ils se livrent à un dernier mais infructueux effort, non pour tuer l'entreprise du chemin de fer du Pacifique canadien, mais pour nous tenir en suspens jusqu'à ce qu'une autre ligne rivale prenne possession du marché.

M. ANGLIN. Après le discours extraordinaire que nous venons d'entendre, est-il nécessaire d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait que la question se réduit à ceci: qu'une proposition a été présentée au gouvernement de ce pays, signée par un grand nombre des capitalistes les plus respectables, les plus influents, les plus riches du Canada, dans laquelle ils offrent de construire ce chemin de fer du lac Nipissingue, ou de la station de Callender jusqu'à Linkoping, et de Selkirk au Pacifique,—si tel est le désir de ce parle-

Sir C. TUPPER

ment et du pays,—à des conditions incomparablement plus avantageuses pour le pays que celles qu'on nous prie maintenant d'accepter.

L'honorable ministre des Chemins de fer cherche à détourner l'attention de la Chambre de cette importante question. Il n'essaie pas de répondre à l'exposé de faits de l'honorable député de Durham-Ouest. Il n'essaie pas de faire la moindre réponse au discours aussi habile qu'intelligent de l'honorable député de Halton (M. Macdougall) qui, tout en admettant qu'il est attaché par des liens de parti aux honorables députés de la droite, qu'il a été envoyé en Chambre pour les aider à soutenir ce qu'on est convenu d'appeler la politique nationale, et qu'il partage leurs idées sur les questions de politique générale, déclare courageusement, franchement et à son honneur, qu'il n'est pas disposé à donner son approbation aux conditions que l'on nous demande d'accepter si l'on n'accorde pas le temps nécessaire pour la considération de la nouvelle proposition.

A ce discours si honorable, si modéré de ton, si franc, prononcé par l'honorable monsieur, la seule réponse qui ait été faite, est l'insinuation insultante dirigée contre le représentant de Halton. Nous ne demandons pas du délai pour retarder les affaires. Nous croyons que les circonstances ont été tellement modifiées par la présentation de cette proposition, qu'il est du devoir de tout membre de cette Chambre de demander au gouvernement le temps nécessaire pour la considérer. Si, comme l'a fait remarquer le représentant de Halton, il ne s'agit que d'un expédient politique, et non d'une proposition *bona fide*, si les personnes que l'on représente comme l'ayant signée ne l'ont pas fait, ou si l'ayant signée ils n'ont pas l'intention de remplir les engagements qu'ils ont encourus, tout cela sera bien vite connu. Que le gouvernement les mette à l'essai; qu'il demande que ce million soit versé, non en simples effets publics, mais en espèces sonnantes; qu'il se rende compte ainsi de la franchise de leur offre.

Je ne suis pas disposé à prétendre que nous devons accepter cette offre, mais je dis que le pays tout entier doit avoir le temps nécessaire pour considérer cette grande question, et c'est maintenant la seule qui fasse l'objet des délibérations de la Chambre. L'honorable ministre des Chemins de fer nous a donné l'occasion de déterminer le genre de réponse qu'il devait faire.

L'autre jour j'ai eu le plaisir de passer une journée à Montréal avec quelques amis conservateurs et autres, et j'ai appris d'eux que le discours prononcé à Montréal par le ministre des Chemins de fer n'était pas une réponse au discours de M. Blake, prononcé deux jours auparavant, mais il a commencé à attaquer le représentant de Durham-Ouest, et à faire pleuvoir sur lui un torrent d'injures jusqu'à ce que la grande majorité de l'assemblée qui était déterminé à ce que la discussion fût loyale, l'a forcé d'abandonner ce mode d'argumentation et de faire quelques efforts pour aborder la grande question qu'il avait été invité à traiter devant cette assemblée.

M. WHITE. (Cardwell). L'honorable député pourrait-il mentionner le nom d'un seul des conservateurs qui lui a affirmé cela?

M. ANGLIN. J'en appelle à la Chambre qui me connaît depuis treize ans. Je fais cette déclaration sur mon honneur personnel et ma véracité et n'ayant pas la liberté de donner le nom de la personne que j'ai rencontrée, je ne suis pas disposé à violer les règles du savoir-vivre. L'honorable député me croit, je le sais, il sait que chacun me croit en cette Chambre, et tous ceux qui ont lu les rapports d'un ou de deux journaux de Montréal verront qu'ils soutiennent cette affirmation. Il est inutile de discuter les nombreuses questions abordées par l'honorable ministre des Chemins de fer, à moins que nous ne voulions simplement reconnaître qu'il s'est efforcé d'occuper le temps de la Chambre.

Tout en prétendant traiter la question qui occupe la Chambre, il se lance dans une discussion générale et par

conséquent, je pense qu'il est de mon devoir de signaler rapidement quelques-unes des remarques qu'il a faites. Il commence par nous dire que la façon dont ce débat est conduit lui rappelle l'histoire de la controverse entre deux ministres qui avaient un sourd-muet pour auditeur. Veut-il nous faire entendre que, dans ce cas, ses auditeurs sont sourds et muets et qu'ils se constituent les serviteurs du ministère ? Ce sourd et muet était en état d'observer le résultat de la controverse en voyant lequel des deux ministres perdrait le premier son sang froid. Dans ce cas nous sommes disposés à accepter cette preuve. Pendant que l'honorable monsieur se livrait aux éclats d'une colère qui, peut être, n'était que feinte, nous n'avions certainement pas perdu notre sang froid. Nous comprenions que nous avions à remplir un grand devoir public en discutant cette question à fond.

L'honorable monsieur dit que nous n'avons pas maintenant le droit de diriger une attaque nocturne sur l'opinion publique de ce pays. Qui a dirigé une attaque nocturne sur l'opinion publique de ce pays ? Qui a essayé de s'emparer de l'opinion publique comme un voleur au milieu de la nuit ? Qui a essayé de créer une fausse impression sur les conditions du contrat ? Ce ne sont pas sûrement les députés appartenant à la gauche de cette Chambre, car nous n'avions nous-même que la plus faible idée de ce que devait être les conditions du contrat avant qu'il fût soumis à la Chambre. Quelques-uns d'entre nous soupçonnaient le mal sans aucun doute, car nous connaissions la tactique ordinaire de ces messieurs de la droite. Les honorables députés ministériels disent que le pays sait tout ce qui a rapport au contrat et que l'opinion publique est maintenant complètement éclairée. Quoique ces messieurs aient fait tout en leur pouvoir pour mettre le peuple sous une fausse impression, ils déclarent maintenant qu'il sait tout ce qui concerne cette question, qu'il est prêt à se prononcer et qu'en conséquence le parlement devrait être disposé à la décider.

La population du pays n'est pas encore complètement informée de toutes les clauses monstrueuses que renferme ce contrat. Jusqu'aujourd'hui il n'y a peut-être pas un seul des députés appartenant à la gauche de la chambre qui se soit levé sans découvrir quelque nouvelle et grave objection. Les honorables messieurs de la droite nient, mais ils nous pensent peut-être plus rusés que nous le sommes en réalité. Nous avons essayé de l'analyser, de le critiquer, mais malgré tout, je donne l'assurance à l'honorable premier ministre ainsi qu'à tous les honorables messieurs de la droite que même à l'heure qu'il est nous ne savons pas encore à fond toutes les objections qu'offre cette charte. Nous n'avons pas encore pu y découvrir une qualité ni une seule clause qui se recommande d'elle-même au public ou à la majorité des honorables députés. Le fait seul que, ces jours derniers, une corporation commerciale aussi importante que la Halle au Blé de Montréal a exprimé son opinion à ce sujet, constitue la meilleure preuve que la population en général ne le connaît pas encore sous tous ses aspects. Pour mon compte personnel, je reçois chaque jour des lettres de personnes auxquelles j'ai envoyé des copies du contrat, parfois avec mes propres commentaires, et je constate que quelques-unes des personnes les plus intelligentes de notre province ne connaissent pas parfaitement la nature du projet. Ainsi il n'est pas juste de dire, cela n'est pas conforme à la vérité, que le public soit complètement renseigné et qu'il ait eu amplement le temps de se prononcer sur cette question, et permettez-moi d'ajouter qu'il est encore moins conforme à la vérité de dire que, à en juger par les manifestations qui ont eu lieu, l'opinion publique est loin d'être aussi hostile au projet que nous le sommes de ce côté-ci de la Chambre.

Certains honorables messieurs de l'autre côté, trouvent beaucoup à dire au sujet de nos assemblées publiques. Ils prétendent que nous devons avoir tort, puisque nous ne leur avons pas donné la faculté de répondre dans nos assemblées. Prenons par exemple, l'assemblée tenue à Montréal. L'ho-

norable député de Durham-Ouest, (M. Blake), s'adressait à une salle comble, et sut tenir les auditeurs sous le charme de sa parole jusqu'après une heure du matin, ne s'attachant seulement qu'à une esquisse générale du projet, et de ses conséquences s'il était ratifié. A cette heure avancée, quel temps serait-il resté à l'honorable ministre des Chemins de fer, pour adresser la parole au même auditoire, car on sait qu'il lui est toujours facile de discourir pendant cinq à six heures, s'il est nécessaire, et même, nous avons été témoins cette après-midi, de la facilité avec laquelle, il a pu le faire pendant une couple d'heures. Si, à Montréal, il eût prononcé un discours après l'honorable député de Durham-Ouest, cet honorable monsieur lui aurait répliqué, et ainsi de suite, à n'en plus finir.

Cependant, je crois que ces honorables messieurs doivent comprendre qu'il serait tout-à-fait impossible de forcer un auditoire à écouter un aussi long débat. Ceux qui assistaient à la première assemblée tenue à Montréal ont eu beaucoup à se plaindre de ce qu'ils ont souffert pendant plusieurs heures, à cause de l'encombrement. Il ne vint pas à l'idée d'un seul de sortir, tous voulurent rester jusqu'au bout, pour entendre les explications de l'honorable député de Durham-Ouest, mais la nature humaine ne peut endurer qu'une certaine somme de plaisir et de fatigue, et dans cette circonstance, le plaisir et la fatigue se touchaient de près, car la chaleur était si intense qu'un grand nombre de personnes entassées les unes sur les autres ont dû beaucoup souffrir. Il eût été, par conséquent, absurde de s'attendre à ce que l'auditoire restât plus longtemps pour entendre l'honorable ministre des Chemins de fer. Cet honorable monsieur convoqua une autre assemblée qui fut loin d'être aussi nombreuse; un grand nombre s'y rendirent pour l'écouter, et un grand nombre aussi pour l'entendre réfuter, d'une manière satisfaisante, les arguments de l'honorable député de Durham-Ouest; mais, même quelques-uns des plus chauds partisans du ministre s'en revinrent désappointés, et il ne faut pas en être étonnés, si, dans cette circonstance, l'honorable monsieur ne fit pas une meilleure réponse que celle qu'il a faite cette après-midi, aux honorables députés de Durham-Ouest et de Halton.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. ANGLIN. Je n'es-aierai point, M. le Président, de suivre l'honorable ministre des Chemins de fer dans le dédale de son discours de cette après-midi, ni de commenter au long les faits qu'il a avancés et les accusations qu'il a portées contre certains députés de ce côté-ci de la Chambre, parce que je ne désire point l'aider à détourner l'attention des honorables messieurs de la droite, ni détourner leur esprit de la considération que mérite la question sérieuse sur laquelle nous aurons à nous prononcer tout à l'heure. Mais nous ne devons pas passer entièrement sous silence, un discours aussi extraordinaire. En premier lieu, l'honorable ministre des Chemins de fer a affirmé que le peuple était suffisamment renseigné sur la question débattue, et l'instant d'après, il prétendait que dans les efforts que nous seuls avons faits pour donner des renseignements, sur ce sujet, nous avons, de propos délibéré, trompé le public en ce qui regarde les conditions du contrat; que, quelle que soit l'indignation que le public ait manifestée dans tout le pays, — l'honorable ministre des Chemins de fer est le seul qui a parlé d'indignation, — que partout où le peuple a désapprouvé les clauses de ce contrat, il n'a ressenti cette indignation, et n'a exprimé cette désapprobation que parce que nous leur avons exposé les conditions du contrat sous un faux jour. Ces deux déclarations de l'honorable ministre sont directement contradictoires. Si le peuple avait été bien informé, comme il l'a prétendu, nous n'aurions pu le tromper; si nous l'avons trompé, comme il le dit aussi, alors le peuple a droit à ce qu'on lui donne le temps nécessaire pour obtenir des infor-

mations sûres, et il est du devoir des honorables messieurs du côté opposé, de se mettre en communication avec le public, non seulement au moyen des discours prononcés devant cette Chambre, mais en se présentant devant leurs électeurs et, le contrat en mains, neutraliser les mauvais effets de nos discours. L'accusation d'avoir, de propos délibéré, faussement représenté les conditions du contrat, et cherché à tromper le public sur cette question, serait, en vérité, très grave, si elle avait été portée par tout autre honorable monsieur, ou si même lorsque faite par l'honorable ministre des Chemins de fer, elle eût été appuyée du moindre semblant de preuve. L'honorable ministre des Chemins de fer a affirmé, que nous avions faussement représenté surtout cette partie du projet qui a rapport au choix des terres dans le Nord-Ouest. Dans son discours, cette après-midi, il a affirmé que le syndicat, n'aurait droit de choisir des terres nulle part, excepté, dans la partie du territoire du Nord-Ouest qui s'étend au-delà du 57^e de latitude nord. Ensuite, il a admis que le syndicat aurait droit de faire ce choix, mais seulement là où ils construirait des voies d'embranchement, qui seront d'un avantage exceptionnel pour le pays, et comme, là aussi, le gouvernement aura droit aux blocs alternatifs d'un mille carré,—la compagnie n'aurait pas le droit de choisir, autant qu'on l'a prétendu. Il a continué sa discussion, en disant que la dernière administration d'après le bill de Mills, avait pourvu à ce que des lignes d'embranchement fussent construites dans cette province et subventionnées au moyen de ces terres mêmes, et il affirmait que les clauses de ce marché favorisaient bien plus les intérêts du pays, que le bill de Mills ne pouvait le faire. Nous n'avons pas à discuter les mérites ni les démérites du bill de Mills, et ce serait perdre du temps, que de prêter une attention spéciale, à cette partie du discours de l'honorable monsieur; mais comme on l'a affirmé ailleurs, dans le but de tromper le public, je désire démontrer que nous sommes dans l'erreur sur ce point, que le contrat donne au syndicat le droit de choisir parmi toutes les terres en dehors des 24 milles, de choisir où bon lui semblera, de faire des tracés de chemin de fer où il lui plaira, et de prendre possession, de suite, des blocs alternatifs de 24 milles de chaque côté de ces tracés, avant d'avoir construit un seul mille d'embranchement. Il n'est stipulé nulle part dans cette charte, qu'avant d'obtenir la possession de ces terres additionnelles, le syndicat devra construire les voies d'embranchement. On exige simplement que ces messieurs tracent une ligne où bon leur semble, qu'ils en déposent le plan au bureau du département, ici, et là-dessus, on leur accorde le droit de prendre possession des blocs alternatifs de 24 milles de chaque côté de la ligne ainsi tracée. Je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer veuille répéter, devant un auditeur intelligent, les allégations qu'il a faites devant cette Chambre, s'il avait à ses côtés, sur la plateforme, quelqu'un qui, le contrat à la main, fût capable de le comprendre et de l'interpréter avec intelligence. Mais l'honorable monsieur dit que la compagnie n'a le droit de choisir qu'au-delà du 57^e de latitude nord. Il y a une clause qui stipule que, si la compagnie n'est pas satisfaite de la qualité des terrains, le long de la ligne des chemins de fer, si parmi ceux-ci, il s'en rencontre une grande partie, impropres à la colonisation, dans ce cas, et dans ce cas seulement, la compagnie peut aller choisir d'autres terres dans le territoire du Nord-Ouest avec l'approbation du gouverneur en conseil. C'est là ma manière d'interpréter cette section, et je crois que quiconque est doué de sens commun devra l'interpréter ainsi; il n'est pas besoin d'être un génie extraordinaire pour le comprendre. Nous n'avons pas cherché à tromper le public, en ce qui regarde cette clause, ou toute autre clause, ou toutes autres conditions de ce contrat extraordinaire. Nous avons répété, dans les assemblées publiques, ce que nous avons dit devant cette Chambre. Nous avons répété au peuple, dans différentes parties du pays, ce que nous avons dit à la face de l'honorable monsieur et de ses

M. ANGLIN

collègues, dans cette Chambre, et, autant qu'il nous a été possible de rencontrer le peuple, nous l'avons convaincu, et partout le peuple a montré qu'il désapprouvait fortement ce contrat.

L'honorable monsieur a prétendu que nous n'avions pas excité un grand enthousiasme. Dans les circonstances étranges où nous nous trouvons, nous ne saurions avoir nous-mêmes beaucoup d'enthousiasme. Nous sommes plutôt tristes et abattus, lorsque nous considérons la manière d'agir du gouvernement, et la grande probabilité qu'il y a, que le contrat sera appuyé par une forte majorité, dans cette Chambre. Nous nous sommes efforcés d'ouvrir les yeux du public, nous nous sommes efforcés de donner une idée exacte des conditions de la charte et nous sommes convaincus que, lorsque le peuple le comprendra, il ne pourra, excepté dans les cas où l'esprit de parti l'emporterait, faire autrement que de condamner le projet. Et c'est ce qu'il a fait. Les grandes assemblées tenues à Toronto, Hamilton, London et Montréal. Halifax et Québec se sont prononcées contre le projet. La législature du Manitoba a exprimé sa désapprobation. La corporation de Toronto et la Halle aux Blés en ont fait de même.

Que trouvons-nous de l'autre côté? Le ministre des Chemins de fer s'est présenté à London, devant un auditoire plein de sympathie, et plus tard, il a adressé la parole à Toronto et à Montréal. Je ne saurais dire s'il y eut foule ou non à l'assemblée de Toronto, mais je crois que l'assemblée tenue à London était aussi nombreuse que celle que M. Blake avait convoquée, mais il n'en fut pas ainsi à Montréal. À l'exception de ces assemblées et d'une autre dans le comté de Renfrew-Nord, dont nous avons entendu parler, on peut à peine citer un seul cas où les honorables messieurs du côté opposé, ont réussi à obtenir une déclaration de l'opinion publique en faveur du contrat. Ils se sont plaints très fort de ce qu'il ne leur avait pas été permis de haranguer les assemblées que les honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre avaient tenues dans toute la province. Mais ils étaient libres de convoquer des assemblées comme nous. S'ils avaient cru que le peuple approuverait la mesure, ils auraient dû, ayant une aussi forte majorité, dans cette Chambre, s'efforcer d'obtenir l'approbation du public. Ils auraient dû se présenter eux-mêmes devant le peuple. Ils auraient dû être les premiers à soumettre ce contrat au peuple et à lui demander son opinion. Ils auraient dû dire: "Voici le marché le plus avantageux qu'on ait jamais fait, et le meilleur qui soit possible dans les circonstances présentes. Les conditions sont des plus avantageuses. Acceptez-le, car il y va de votre intérêt. Nous en prenons la responsabilité et nous vous disons que c'est un bon marché; que si le chemin doit être construit (et nous nous sommes engagés à le construire) c'est la meilleure manière possible de le faire. Nous avons fait tout en notre pouvoir pour sauvegarder vos intérêts, nous n'avons point fait ce marché en secret, mais ouvertement et à la connaissance de tous. Aussitôt que les négociations ont été terminées, nous les avons soumises au public, nous avons maintenu la dignité du parlement, en faisant appel à la dignité et à l'honneur du peuple, en le mettant à même de juger par les faits et de se prononcer comme bon lui semblerait." Je crois qu'ils auraient dû adopter un système de conduite à peu près semblable. Au lieu d'agir ainsi, ils conspuent la conduite des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, et prétendent qu'ils ont cherché à exciter l'indignation publique au sujet du contrat, et que leurs efforts ont subi un bien triste échec. Nous ne croyons pas qu'il en soit ainsi. Au contraire, nous sommes satisfaits du résultat de nos efforts jusqu'à présent. Nous croyons avoir, aujourd'hui, la sympathie morale de la grande majorité du peuple. On a parlé d'une dissolution. Je ne sais pas que quelqu'un d'entre nous ait insisté pour obtenir une dissolution, mais si les honorables messieurs de l'autre côté, veulent en appeler au peuple, nous supporterons, avec plaisir, toute motion à cet effet.

Nous les rencontrerons, avec plaisir, devant le peuple de cette province, et là, d'une manière qu'ils doivent reconnaître comme constitutionnelle, et sans insulter à la dignité du parlement, nous connaîtrons les vœux du peuple. Si le peuple veut nous reléguer dans l'obscurité, ou s'il décide que nous devons rester de ce côté-ci de la Chambre, nous accepterons respectueusement sa décision, et nous cesserons de nous opposer à cette mesure extraordinaire. Quoique nous sachions que le peuple peut se tromper quelquefois, nous n'avons néanmoins jamais perdu confiance en son intégrité, son honnêteté et son intelligence. Nous n'avons jamais manifesté de crainte ni d'appréhension à son égard. Nous sommes du peuple et avec le peuple, et, bientôt, je crois, que dis-je, je suis certain, que, lorsque nous briguerons nos suffrages nous trouverons que le peuple est avec nous.

L'honorable monsieur a dit que cette question était devant le peuple, depuis huit longues années; qu'on n'y avait ajouté rien de nouveau, rien d'extraordinaire, rien que le peuple n'eût déjà approuvé entièrement.

Or n'a encore jamais demandé au peuple, d'une manière directe, de dire s'il approuvait, oui, ou non, le projet du chemin de fer du Pacifique. L'honorable monsieur, vis-à-vis de moi, a demandé, à un parlement sur le point d'expirer, de conclure ce marché onéreux avec la Colombie anglaise, et une grande majorité l'a aidé à imposer au Canada les conditions du contrat. Les élections eurent lieu, peu de temps après, mais, nous n'eûmes, alors, ni le temps, ni l'occasion de nous débarrasser de cette convention.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur nierait-il que son chef actuel a déclaré, dans cette Chambre, que le contrat avait été soumis à la considération du peuple, et que le peuple s'était prononcé en faveur de la question, et que notre mandat ne nous autorisait pas à revenir sur cette question; que nous ne pouvions pas le révoquer?

M. ANGLIN. Je ne me rappelle pas qu'il ait prononcé ces paroles.

Sir CHARLES TUPPER. Je puis vous le prouver par son discours.

M. ANGLIN. Il importe peu qu'il se soit exprimé ainsi ou non, en ce qui regarde cette discussion, et pour cette bonne raison: c'est que, avant que nous eussions l'occasion de haranguer le peuple, sur cette question, nous étions pieds et poings liés par le marché qui, étant devenu partie de la constitution du pays, avait été incorporé dans une proclamation royale, et avait autant de force que l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, en vertu duquel nous nous rassemblons ici, pour faire des lois.

L'eussions-nous voulu, nous ne pouvions mettre de côté, ces conditions, et nous ne le voulûmes pas, parce que nous avions trop de respect pour la fidélité et l'honneur du Canada. Quoique nous ayons résisté, par tous les moyens en notre pouvoir, à l'imposition de ces conditions, et que nous nous soyons efforcés, en vain, d'obtenir leur modification, nous avons reconnu, dans la majorité des deux Chambres du Parlement, le droit d'imposer au pays un marché, même ruineux, et nous avons cru qu'il était de notre devoir de mener à bonne fin, autant que les circonstances le permettraient, une entreprise que nous désapprouvions toujours. Lorsque le député de Lambton se présenta devant le peuple, il avait une politique de chemin de fer; mais, autant que je puis me le rappeler, le peuple ne se prononça point ouvertement, sur la nécessité de construire un chemin de fer à travers le continent. Il admit et reconnut, dans toute sa plénitude, l'obligation que nous avions contractée, démontrant d'une manière particulière, le mode qu'il se proposait de suivre pour remplir les obligations du pays. Ce point a reçu l'approbation du peuple. Mais la question, si le chemin de fer devait ou ne devait pas se construire dans un temps bien court, ne fut jamais soumise au peuple,

pour l'excellente raison que par le fait des honorables messieurs de la droite il était devenu impossible de revenir sur cette question.

Cette question n'a pas été devant le peuple pendant huit années ou même huit semaines. L'intention de construire le chemin de fer du Pacifique canadien a été devant le peuple il est vrai depuis huit ans, et on a discuté divers projets quant à sa construction, mais ce projet est entièrement et essentiellement différent de tout autre déjà soumis à cette Chambre. Il est d'un caractère si étrange et si extraordinaire, que, jusqu'à ce que les documents eussent été déposés sur le bureau, même les principaux députés de cette Chambre n'avaient pu se former une idée tant soit peu exacte, du but de ce contrat, de son esprit et de sa portée. Tout dernièrement, lorsque le député de Lambton s'en plaignait, le chef du gouvernement prétendit qu'ils savaient bien lui et les autres députés, pourquoi nous siégeons de ce temps-ci et il affirma ou insinua, en outre, que le député de Lambton et plusieurs autres du même côté de cette Chambre, connaissaient assez bien les termes de ce marché.

Le député de Lambton nia positivement que ce fût le cas, en ce qui le regardait, et nous fîmes tous de même de notre côté. Pas un seul d'entre nous n'avait une idée tant soit peu exacte, des clauses de ce contrat. S'il s'était trouvé un pessimiste parmi nous, je ne crois pas qu'il eût pu s'imaginer que les clauses de ce contrat seraient aussi mauvaises qu'ils nous paraissent aujourd'hui.

Nous avons été surpris lorsque nous avons découvert qu'entr'autres choses, le gouvernement avait entrepris de commencer et d'achever les 90 milles de Yale à Port-Moody. Nous n'avons jamais eu le moindre soupçon que le gouvernement se fût imposé une obligation pareille consistant en une proposition tout-à-fait nouvelle. L'honorable ministre des Chemins de fer cite le discours du trône pour montrer que l'affirmation de l'honorable député de Lambton est erronée. En! bien, le discours du gouverneur-général nous a promis, entr'autres choses, que le contrat et les documents s'y rapportant, seraient soumis au parlement. Pas un document n'a été soumis à cette Chambre, si ce n'est le contrat lui-même et l'appendice qui est simplement l'acte constitutif. Nous avons demandé ces documents, nous avons demandé tous les renseignements à cet égard, auxquels le parlement a droit et on nous a répondu que notre demande était déraisonnable, sans précédent, et peu patriotique aurait ajouté l'honorable ministre des Chemins de fer, s'il eût pris la parole. Aucun ministre anglais n'oserait soumettre une question pareille au parlement impérial, sans produire chaque bout de papier qui y aurait rapport, sans fournir à ce sujet tous les renseignements possibles. Nous avons vu combien étaient complets les renseignements fournis à l'égard du traité de Washington. La Chambre reçut communication, non-seulement du traité, mais encore des protocoles, et cela a été fait parce que l'on savait que ces détails devaient être fournis au parlement impérial. Nous avons été mis au courant de ce qui s'était passé de jour en jour, et lorsqu'aujourd'hui nous comparons ce qui se fait dans ce parlement et ce qui s'est fait dans l'autre, nous sommes forcés d'en conclure que si le parlement canadien eût été seul consulté sur cette question, nous n'aurions vu que le traité et nous n'aurions jamais su qu'on nous avait offert le libre échange du bois et de la houille, et que cela avait été rejeté par le gouvernement. Je n'ai pas blâmé alors ces honorables messieurs, et je ne les blâme point maintenant de ce refus, mais je dis simplement que selon moi, ce détail aurait été supprimé. Nous n'avons pas aujourd'hui les renseignements que nous devrions avoir. On nous dit que c'est là le meilleur marché qu'il était possible de faire, ce que nous avons certes le droit de voir et de juger par nous-mêmes; dans une affaire de cette sorte, le peuple a le droit de voir et de juger par lui-même. Le ministère même suit une mauvaise ligne de conduite, lorsque se fiant à des partisans fidèles, je ne dirai pas serviles, il refuse de donner au Parlement et au

peuple des renseignements auxquels ils ont droit, et insiste à imposer à ce pays des conditions que n'approuve pas le peuple, sous prétexte que ce sont les meilleures que l'on puisse obtenir. Quittant ce point de vue, l'honorable ministre a attaqué d'une façon extraordinaire l'honorable député de Westmoreland. Il faut toujours que l'honorable ministre des Chemins de fer attaque quelqu'un, ou ses discours seraient sans sel. S'il excelle en quelque chose, c'est dans l'art de l'invective et de l'attaque, et cette après-midi, il a fait une attaque des plus indiscrettes contre l'honorable député de Westmoreland. L'honorable monsieur peut bien se défendre lui-même, et je n'entreprendrai pas sa défense; mais je désire témoigner d'un fait qui est venu à ma connaissance, et j'en appelle à l'honorable ministre des Finances, pour qu'il corrobore de son témoignage le fait que l'accusation portée contre l'honorable député de Westmoreland, savoir, qu'il a en aucun temps été influencé par le désir de rentrer dans le ministère, est contraire à la vérité—j'allais dire que cette accusation était fautive et scandaleuse. J'ai connu cet honorable député lorsqu'il siégeait avec moi dans l'Assemblée législative locale, et qu'il était le collègue de l'honorable ministre des Finances. Je l'ai connu bien des années après, lorsque lui et moi, nous étions collègues, et je l'ai toujours connu comme étant au-dessus du moindre soupçon de convoiter un portefeuille. Il ne s'en est jamais soucié, et lorsque dans une certaine occasion, il s'est laissé gagner à accepter une position dans le cabinet, il a résigné ensuite, parce qu'il désapprouvait la politique du gouvernement. Plus tard, lorsqu'il devint membre du gouvernement dans lequel j'ai été son collègue, nous eûmes la plus grande difficulté à lui faire accepter une place au pouvoir. Il n'y a pas d'hommes dans la province du Nouveau-Brunswick, et je maintiens qu'il doit y en avoir très-peu à la Nouvelle-Écosse qui croirait qu'il y a la moindre raison de formuler une accusation aussi monstrueuse, aussi atroce que celle portée contre l'honorable député de Westmoreland. Je laisse à l'honorable député, le soin de répondre, s'il le juge nécessaire, à la longue attaque faite contre lui.

Qu'on me permette de dire quelques mots concernant l'Acte de 1874, qui, comme le prétend l'honorable ministre des Chemins de fer, l'autorisait ainsi que ses collègues à se rendre à Londres entamer des négociations pour l'exécution d'un contrat, et en fin de compte, à signer un contrat comme celui qui est déposé sur le bureau de cette Chambre. 21,000 arpents de terre par mille ou 50,000,000 en tout, et \$10,000 par mille ou environ \$27,000,000 en espèces, en tout, outre les intérêts sur telle autre somme dont on aura à convenir, lesquels intérêts devront être payés pendant 20 ans, voilà les dispositions de l'Acte. Les honorables députés prétendent-ils qu'un arpent pour arpent, les 50,000,000 d'arpents de terres valent autant que les 25,000,000 que doit recevoir le syndicat? Quiconque connaît la nature de la région et a lu l'Acte de 1874 qui dit: "des terres de qualité moyenne le long de la ligne," verra immédiatement que les 50,000,000 d'arpents placés de la sorte, sont réellement d'une valeur moindre que les 25,000,000 dont 11,000,000 sont près du chemin de fer et 14,000,000 sont à choisir partout où les entrepreneurs voudront, dans la zone fertile. En admettant que les terres fussent de qualité moyenne tout le long de la ligne du chemin de fer, depuis la frontière d'Ontario jusqu'à l'océan Pacifique, à travers les Montagnes Rocheuses et partout ailleurs, les 50,000,000 acres ne pourraient valoir les 25,000,000 qu'obtiendrait le syndicat aux termes de ce contrat, et dont 11,000,000 doivent être pris dans les régions fertiles avoisinant la ligne du chemin de fer et 14,000,000 choisis par le syndicat où il lui plaira. Est-il un homme raisonnable qui dira que les terres avoisinant le chemin de fer ne valent pas plus que celles situées à 20 ou à 25 milles plus loin? L'Acte de 1874 dit des terres "de bonne qualité moyenne, et non "assez bonnes pour la colonisation." Or "bonne qualité moyenne," selon l'interprétation du bon sens, doit justifier la juste moyenne des terres de la région à travers

M. ANGLIN

laquelle passe le chemin de fer. Cela ne peut vouloir dire les terres qu'il plaira au syndicat de choisir. Mais sous ce rapport, le contrat ne s'accorde pas avec les termes de l'Acte, et l'Acte n'autorise pas le gouvernement à de tels arrangements. En vertu de l'Acte de 1874, les entrepreneurs entraient en possession de ces 50,000,000 d'arpents de terre, ils n'en devenaient pas les propriétaires absolus. Ils n'étaient pas exemptés des taxes locales. Il était pourvu à ce que le gouvernement disposerait des deux tiers des terres et remettrait le produit de la vente à la compagnie, tandis que la compagnie ne disposait que d'un tiers des terres; la raison évidente de cet arrangement était d'empêcher un monopole des terres au Nord-Ouest. Lorsque le contrat Allan était en délibération, une des plus fortes objections soulevées par la gauche fut qu'il tendait à la création d'un monopole des terres, et lorsque l'honorable député de Lambton présenta son bill, il veilla à ce que ce monopole fût évité au moyen de la clause à laquelle j'ai fait allusion.

L'Acte de 1874 et le présent contrat diffèrent encore sous un rapport important. Il était distinctement proscrit par l'Acte de 1874, que de la somme payée aux entrepreneurs serait déduit le coût total des explorations et de toute partie du chemin de fer construite par le gouvernement. D'après le présent contrat, nous donnons au syndicat les terres et la propriété absolue d'une partie du chemin de fer, dont la construction coûtera au moins \$28,000,000 au pays. L'honorable ministre des Chemins de fer a affirmé de propos délibéré aujourd'hui, ainsi qu'il l'a affirmé témérairement dans une autre occasion, que la conclusion de ce contrat était autorisée et justifiée par l'Acte de 1874. Je ne parlerai plus de cet acte, mais j'ai cru devoir signaler ces deux ou trois points remarquables pour établir que si le présent contrat n'a aucun rapport avec l'Acte de 1874, c'est qu'il en est une violation. Si le contrat eût été rédigé conformément aux restrictions spécifiées dans cet Acte, il n'y aurait eu qu'à le déposer sur le bureau de la Chambre et trente jours plus tard il serait devenu loi par le fait même.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de suivre pas à pas l'honorable monsieur dans ce qu'il a dit à propos du fait que le gouvernement précédent lorsqu'il arriva au pouvoir et se trouva en face d'un déficit, nonobstant les surplus qui s'étaient accumulés depuis des années, a été obligé d'imposer au peuple de nouvelles taxes qui eussent produit un revenu de \$3,000,000, si le mouvement commercial fût demeuré aussi considérable que les années précédentes.

La stagnation des affaires, dans le pays, bien que si souvent et si formellement attribuée par ces honorables messieurs à la mauvaise administration du dernier gouvernement, était simplement due, ainsi que le reconnaîtra tout homme de bon sens, à la dépression générale du commerce, dépression qui a eu son contre-coup chez nous. Bien que nous disions en théorie que l'imposition de tant de taxes soit un fardeau additionnel de tant pour le peuple, nous savons tous qu'une augmentation d'impôts ne produit pas toujours une augmentation correspondante dans les revenus. Puisque le changement de tarif ne produisait pas dans les revenus l'augmentation à laquelle on s'attendait, la seule ressource qui restât au gouvernement du jour, bien "qu'il fût opposé à rendre plus pesant le fardeau du peuple," était d'essayer de diminuer les dépenses par une stricte économie. Le ministre des Chemins de fer a réitéré que nous étions extravagants, que les dépenses qu'on pouvait contrôler dépassaient de beaucoup le chiffre qu'elles auraient atteint si le gouvernement eût été administré avec économie. Il a plusieurs fois répété que les déficits de ces années se montaient à \$7,000,000, et bien que le contraire de cette affirmation ait été prouvé dans cette Chambre ainsi qu'au dehors, il pourrait le réitérer sans doute et il continuera de le faire. Il paraît ne point vouloir admettre que ses déclarations puissent être erronées, malgré les preuves les plus convaincantes. L'honorable monsieur a fait allusion à l'économie exercée dans son département en ce qui concernait les annonces. Il n'y a pas

de doute qu'on puisse user d'une économie prudente à cet égard, et que divers gouvernements du pays ont payé pour des annonces qui auraient pu être épargnées. Mais il y a aussi une fausse économie; et l'offre pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, qui, je l'apprends, a été soumise de bonne foi au gouvernement aujourd'hui, montre que parce qu'il a usé de fausse économie en négligeant de demander des offres par avis public, le pays court le risque de perdre \$15,000,000. Nous aurons à revenir sur tous ces sujets. Nous en avons discuté la plupart à plusieurs reprises, mais il est étrange de voir l'honorable monsieur déclarer aujourd'hui, relativement aux terres du Nord-Ouest, que l'expérience a démontré que les produits nets de la vente des meilleures terres, ne se montent qu'à 16 centins. L'histoire était différente l'année dernière. Le programme et les intérêts du gouvernement exigeaient qu'il renchérit autant que possible sur la valeur de ces terres; du moins qu'il les représentât comme valant autant qu'on pouvait le faire croire à toute personne raisonnable. Mais à présent il est de son intérêt de prétendre que ces terres valent le moins possible, et lorsqu'il calcule la valeur de ces terres à \$1 l'arpent, de prétendre que c'est là tout ce qu'elles valent; bien qu'en même temps, l'honorable ministre des Chemins de fer nous dise que même maintenant, si on lui donnait le droit de choisir, il pourrait trouver 1,700,000 arpents valant au moins \$5 l'arpent.

On a dit que quelques membres du syndicat sont aussi habiles que l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même, tout aussi bons juges que lui de la valeur des terres; et s'il n'y a que 1,700,000 arpents, valant \$5 l'arpent, il ne peut y avoir le moindre doute que ce syndicat réussira à s'emparer de chaque arpent, ce qui fera \$8,500,000. Ces honorables messieurs essaient de défendre la clause exemptant de droits d'entrée les matériaux qui doivent être importés à l'usage de ce chemin de fer, les rails d'acier qui, sous l'opération de notre présent tarif deviendraient soumis à des droits en 1882, les boulons, les lisses, carvelles, etc., droits se montant en tout, selon l'honorable monsieur, à \$100,000. Il dit que si le gouvernement construisait ce chemin, tous ces articles, ainsi que chaque locomotive, chaque pelle, chaque pioche, entreraient en franchise. Oh, voilà une déclaration extraordinaire de la part d'un défenseur si marquant de la politique nationale. D'abord, si le gouvernement procédait aux travaux, l'exemption de droits sur ces articles profiterait au peuple et non aux entrepreneurs. D'ailleurs, la règle bien arrêtée du gouvernement—je crois que c'était aussi la règle bien arrêtée de l'ancienne administration,—c'est que dans tous les cas où l'on demande ou que l'on reçoit des soumissions pour la fourniture de locomotives, wagons et articles de cette sorte, le montant des droits sur ces articles doit être ajouté aux soumissions venant de l'étranger, afin de voir si elles sont plus ou moins élevées que celles faites en Canada, et afin d'établir ainsi une comparaison entre les soumissions de l'étranger et celles faites dans le pays. Sous le contrôle du gouvernement, tout homme pouvant dans ce pays produire chacun de ces articles requis pour les chemins de fer, soit pour leur construction, soit pour leur équipement, avait ainsi la protection du tarif; mais d'après ce contrat, nos manufacturiers n'ont aucune protection. Les entrepreneurs ont le droit absolu d'importer de l'étranger tous les articles spécifiés dans le contrat.

Et maintenant, quant aux impôts sur les terres, tant que le gouvernement les possédait, elles en étaient exemptes, et tout bénéfice en provenant appartenait au peuple et non à quelques entrepreneurs. Lorsque les entrepreneurs posséderont les terres, au lieu d'être forcés à les faire coloniser, ainsi que le chef du gouvernement a prétendu qu'il adviendrait par l'opération de la taxation locale, ils doivent être exemptés d'impôts pendant vingt ans, de sorte que s'il leur plaît de réserver leurs terres pendant que le gouvernement s'occupera de coloniser les blocs alternatifs, ils augmenteront par là même de beaucoup la valeur des terres de la compagnie.

L'honorable ministre a affirmé que beaucoup de chemins de fer, dans les anciennes provinces sont exempts de taxes municipales et il a nommé particulièrement un chemin dans lequel le député du comté de Saint-Jean (M. Burpee) a de grands intérêts. Il dit que, par statut spécial, il n'y a pas d'impôt sur ce chemin. Il se trompe. Il paraît imaginer que la charte de ce chemin a été obtenue par les efforts directs du député du comté de Saint-Jean. Je crois qu'on a fait des efforts pour construire un chemin de fer quelconque avant que le député du comté de Saint-Jean y ait pris aucune part, et que la charte existait déjà depuis quelque temps. D'autres personnes ont essayé de former une compagnie, et enfin il en a été formé une; formation à laquelle l'honorable député du comté de Saint-Jean, et d'autres messieurs ont pris une part active. Ils ont commencé les travaux de construction sans recevoir un seul dollar de la province du Nouveau-Brunswick. Ils reçurent une subvention en terres à bois, subvention ayant peut-être une valeur, mais ces terres ne pourraient être vendues à cette époque, même à \$1 l'arpent. Ces terres ont été exemptées d'impôts pendant dix ans, mais le chemin de fer lui-même n'en a jamais été exempté. Il a été pourvu à ce que les recettes du chemin fussent soumises aux taxes, précisément de la même manière que les revenus des particuliers. Mais en supposant que le chemin fût exempt de taxes, en supposant que la propriété de cinquante autres chemins en fût exempte, tout cela ne donnerait pas une bonne raison pour forcer la population du Canada d'exempter de taxes, dans cette vaste solitude, une compagnie à laquelle nous allons donner assez d'argent pour construire toute la partie de la ligne dont elle aura besoin, et en outre, une vaste étendue de terres. Je ne tiens pas du tout à suivre l'honorable ministre plus loin. La question dont il s'agit réellement, est la motion de l'honorable député de Shelburne (M. Robertson).

On nous fait savoir, et je le crois, qu'un nombre de capitalistes canadiens, aussi respectables que n'importe qui dans le pays, ayant autant d'influence que n'importe qui et tous passant pour avoir de grandes fortunes, ont proposé d'entreprendre la construction du chemin de fer à des conditions beaucoup plus favorables pour le pays que celles contenues dans le contrat.

Nous demandons donc à la Chambre d'attendre jusqu'à ce que le gouvernement qui reconnaît avoir reçu une telle proposition, la soumette à la Chambre et jusqu'à ce que nous ayons eu le temps de nous renseigner sur tout ce qui y a rapport. Il ne suffit pas M. l'Orateur, de dire que c'est une farce, une tromperie, un tour qu'on joue, car j'ai entendu qualifier de la sorte cette proposition. Les hommes qui ont signé ce document se déclarent prêts à déposer une somme ronde entre les mains du gouvernement comme garantie de l'achèvement des travaux et de leur bonne foi, et ne sont pas de ceux qu'on pourrait entraîner à prendre part à une conspiration politique, quand bien même la gauche concevrait un pareil projet. Pour moi, j'ai entendu dire pour la première fois qu'on avait l'intention de former un nouveau syndicat, pendant mon voyage entre Saint-Jean et Montréal. En arrivant à Ottawa, j'ai trouvé que tous ceux auxquels j'en ai parlé savaient fort peu de chose excepté qu'il y avait dans les journaux des rumeurs auxquelles ils attachaient assurément fort peu d'importance. Ces capitalistes se sont mis en avant d'une façon spontanée et parmi eux, il se trouve, je crois, des amis politiques des députés de la droite. Le pays sera d'opinion que cette proposition mérite une considération respectueuse, soignée et pleine d'attention de la part du gouvernement et de cette Chambre. Le gouvernement fédéral devrait pour son propre bien, s'il n'est pas complètement infatué de sa position, veiller à ce qu'on ne le soupçonne pas encore plus, en refusant d'accorder du temps pour prendre cette proposition en considération.

Dans toute cette affaire, il a agi,—je le lui dis en toute sincérité, et franchise et j'espère sans l'offenser,—de manière à inspirer des soupçons graves à la population du

pays. De tous les côtés, il y a des gens qui demandent pourquoi le gouvernement est devenu une des parties à un pareil contrat et pourquoi il a essayé de l'imposer au pays de cette façon extraordinaire ; quant à moi, je n'y trouve aucune réponse. Qu'on me permette de le dire à ces messieurs, car je veux être franc avec eux, — il y a des gens qui leur imputent des motifs de corruption. Je ne puis croire que ces soupçons soient fondés, et cependant je ne puis nier qu'ils existent, et aucun homme raisonnable et de bon sens ne peut nier qu'il y a matière à soupçon. Il y a quelques mois à peine, les membres de la droite nous ont dit que c'était la politique bien arrêtée du gouvernement de construire le chemin de fer comme entreprise du gouvernement. Ils nous ont fait des calculs détaillés pour nous prouver, à nous et au peuple, que le chemin pourrait être construit comme ouvrage du gouvernement, et que le coût en serait défrayé par le produit de la vente des terres ; qu'il y aurait ainsi un fort surplus d'argent au bout de dix ans, ou d'argent dû, et qu'il resterait encore une vaste étendue de terres dont on aurait à disposer. Ils ont affirmé alors que la politique qu'ils se proposaient d'adopter était une politique sage et sûre ; mais à présent ils disent que le contrat actuel est le meilleur qui ait jamais été proposé au pays, tandis que nous disons que c'est le pire. Autrefois ils nous ont dit que l'autre projet était le meilleur qu'on pût soumettre. A peine le parlement avait-il été prorogé que trois de ces messieurs partirent pour Londres. Avant leur départ, le premier ministre annonça, dans un discours de pique-nique, qu'ils avaient reçu des propositions de quelques compagnies pour la construction de ce chemin ; que ces propositions étaient du caractère le plus favorable, tellement favorables que si elles étaient acceptées, le peuple serait soulagé de toute charge et de toute responsabilité ; que cela mettrait fin à l'augmentation de la dette et à l'augmentation des impôts. Mais ils n'ont pas considéré que ces propositions étaient assez favorables. En tout cas, ils ont cru qu'il valait mieux transporter les négociations à Londres, où l'on pourrait faire beaucoup plus, et ils se rendirent dans cette ville ; de là, nous apprîmes, de temps à autre, qu'ils réussissaient à merveille ; mais vers l'époque de leur départ, nous reçûmes les principaux journaux de Londres qui, tous, presque sans exception, et quelques-uns étaient des publications commerciales sérieuses qui ne s'occupent jamais des partis, condamnaient la conduite de nos ministres en Angleterre, que l'un d'entre eux qualifiait d'un mélange de mystère et d'embarras. D'une manière ou d'une autre, ils ont réussi, lors de leur séjour à Londres, à repousser chaque capitaliste qui est allé les trouver, à créer des soupçons dans l'esprit de tous ceux auxquels ils ont eu affaire, et à exciter la profonde aversion et les soupçons des principaux journaux de la métropole, journaux qui sont une puissance dans le monde, et particulièrement dans le monde financier. Mais lorsque le premier ministre est arrivé à Hochelaga, il a annoncé qu'il avait conclu un marché — un contrat définitif, quoiqu'il n'eût pas d'autorité pour conclure un tel contrat — et que les conditions du contrat étaient telles que M. Mackenzie lui-même se verrait forcé, quand elles seraient connues, d'admettre, de son siège en Chambre, qu'elles étaient infiniment supérieures à celles qu'il espérait ou à celles qu'il avait essayé d'obtenir. Puis il s'écoula du temps et on sut bientôt qu'un contrat définitif n'avait pas été conclu, pas même un semblant, mais qu'il y avait une convention qui devait être complétée dans le pays, et nous attendîmes de bonne volonté que les conditions du contrat fussent définitivement réglées. On apprit enfin que ces conditions avaient été réglées et on nous assura qu'elles nous seraient révélées aussitôt après qu'elles seraient soumises au gouverneur en conseil et approuvées. Mais au moment où le public s'attendait à ce que cette approbation serait donnée, au moment où les conditions furent annoncées au pays, nous découvrîmes que d'une manière ou d'une autre la dignité du Parlement venait s'interposer pour empêcher que ces renseignements fussent fournis au public.

M. ANGLIN

Ces messieurs se trompent grandement s'ils s'imaginent qu'on peut en imposer au public en prétendant que la dignité du Parlement s'interpose entre lui et son droit de connaître les conditions auxquelles ses représentants ont consenti pour son compte. La dignité du Parlement ne sera pas maintenue ou augmentée par une circonspection pareille. La dignité du Parlement est maintenue en établissant une sympathie parfaite entre la majorité des députés et le peuple ; en adoptant franchement et ouvertement un programme que le public puisse approuver. Mais la population du Canada déteste ce qui est secret, et le seul fait que le gouvernement a tellement gardé le secret quant aux conditions du contrat, a suffi pour créer, et crée effectivement des soupçons et de la défiance parmi toutes les classes de notre population. Tandis que le gouvernement ne voulait pas nous laisser connaître toutes les conditions, il s'y est pris de manière à nous laisser savoir les quelques conditions qui paraissaient favorables, celles qu'on croyait que le peuple approuverait nécessairement. Il nous a dit, aussitôt que le parlement s'est assemblé, que lorsqu'il a été connu qu'un arrangement avait été fait avec une compagnie pour construire ce chemin, que le peuple avait été débarrassé d'une source de soucis qu'il avait été soulagé d'un sentiment qui l'obsédait et qui pesait sur lui, bien que quelques mois auparavant, ces honorables messieurs eussent annoncé au peuple que ce chemin pouvait être construit sans qu'il lui en coûtât un seul dollar. On a dit de tous les côtés qu'il était de la plus haute importance que des limites fussent imposées à nos dépenses sur ce chemin de fer. Je crois que le ministre des finances a été l'un de ceux qui félicitèrent le peuple de ce qu'enfin une limite avait été fixée aux dépenses qu'il avait à faire. Ces messieurs s'efforcèrent ainsi, l'un après l'autre, d'éviter de donner au public les renseignements auxquels il avait droit, pour ne pas lui laisser savoir d'une façon précise quelles étaient les conditions du contrat et pour attendre ensuite la décision du public à leur égard ; mais ils donnèrent des renseignements transmis et modifiés de manière à endormir les soupçons et à créer de fausses espérances parmi le peuple, qui n'a pu avoir une idée exacte mais une idée fautive et erronée des conditions du contrat. Or, M. l'Orateur, en arrivant au parlement que trouvons-nous ? Le même secret, la même résolution de refuser des renseignements. On ne respecte plus la dignité du parlement, nous ne sommes plus cette corporation toute-puissante ainsi qu'on nous appelait avant notre réunion dans cette Chambre, car on nous refuse les renseignements auxquels nous avons droit et qui auraient dû être présentés à la Chambre sans que nous les demandions. Voyons l'époque à laquelle nous avons été convoqués, quelques jours à peine avant Noël. S'il y avait urgence pour une telle précipitation, pourquoi ne nous a-t-on pas convoqués un mois ou six semaines plus tôt, afin, dans tous les cas, de montrer au monde entier le semblant d'un désir de la part du gouvernement de faire considérer cette question importante d'une façon calme, au lieu de nous convoquer quelques jours avant Noël et de nous menacer ensuite du refus de nous laisser rentrer dans nos foyers durant les vacances si nous ne ratifions ces résolutions sans plus de délai. Les ministres ont subseqüemment changé d'avis, parce qu'ils ont trouvé que leurs partisans ne voulaient pas aller jusqu'au bout en cette circonstance, et il a été fait un arrangement qui, tout en étant une modification de l'intention première, a eu nécessairement pour résultat d'exclure du parlement pour un jour ou au deux, après la rentrée, les députés des provinces maritimes.

La conduite du gouvernement a confirmé le peuple dans l'idée qu'il y a dans cette affaire quelque chose qui ne supporte pas le grand jour, et lorsque le gouvernement refuse de considérer une offre telle que celle qui, nous le savons, lui a été soumise, il doit connaître jusqu'à quel point les soupçons du peuple croîtront et il doit être prêt à défier l'indignation publique.

Le public, nous dit-on, est le pire tribunal auquel on puisse soumettre une question de cette sorte; cependant notre constitution ne connaît pas d'autre tribunal en dernier ressort. Tant que la droite a pu en imposer au peuple et le tromper au point de lui faire croire que la dépression qui existait était due au manque d'activité du gouvernement, elle l'a courtisé et louangé. Mais même alors elle n'osait exposer au peuple cette politique nationale que l'on prétend être approuvée du peuple aujourd'hui. Elle n'a pas osé lui dire qu'on allait taxer le sucre de 1½ centin par livre pour le bénéfice de quelques raffineurs, les tissus de laine des classes ouvrières de 50 à 60 pour cent, la flanelle et les couvertures de laine de qualité inférieure de 35 à 40 pour cent. Elle n'a pas non plus, à cette époque, mis le peuple dans sa confiance. Quand il plaît à l'honorable ministre des Chemins de fer, il parle de l'intelligence du peuple, et lorsqu'il lance ses menaces et ses calomnies à des députés, il dit qu'il en appelle à l'intelligence du public. Le gouvernement dont il fait partie n'a jamais osé soumettre au public sa grande politique nationale. S'il l'eût fait, il ne serait jamais arrivé au pouvoir. Le refus du gouvernement de nous donner les renseignements que nous demandons, doit nous faire conclure qu'il a en sa possession des propositions meilleures que celle qui nous est soumise. Si nous avions toutes les propositions sous les yeux, il est plus que probable que nous en trouverions de meilleures que celle qu'on dit être la plus avantageuse et qu'il y a, en Canada, des hommes prêts à construire le chemin de fer à des conditions infiniment plus favorables que ceux du contrat du syndicat.

On nous a dit, dans le discours d'Hochelega, qu'un grand avantage de ce contrat était que des étrangers étaient compris dans le syndicat, qu'Allemands, Français et Américains devaient s'unir pour rassembler cette immigration que nous attendons depuis longtemps et qui n'a pas encore commencé. Il n'y a que quelques années, une clause fut insérée dans le contrat Allan afin d'exclure les étrangers. A cette époque, le yankee était une abomination; on ne pouvait même à peine toucher son argent sans se souiller. Aujourd'hui, ces mêmes messieurs se plaisent à nous dire qu'un des grands avantages de ce contrat est l'intérêt qu'y prennent des Américains. On nous a dit que le syndicat était composé de grands capitalistes qui avaient par eux-mêmes assez d'argent ou le contrôle d'assez d'argent pour bâtir cinq chemins de fer comme celui-là. Eh! bien, lorsque les noms furent publiés, le peuple commença à se demander quels étaient ces richards. Les plus riches étaient des Canadiens. La puissante maison financière anglaise paraît être sans ressources énormes. Nous ne savons pas grand'chose des maisons américaine et allemande; nous ignorons jusqu'à quel point elles sont engagées dans l'affaire, quel est le capital qu'elles doivent y placer, nous ne pouvons rien en savoir d'après le contrat. Nous savons qu'aucun de ces messieurs, si le contrat venait à être ratifié, n'aura occasion de dépenser beaucoup d'argent. Le gouvernement devrait s'arrêter et réfléchir un peu, s'il tient à sa réputation dans l'avenir. Si le ministre des Chemins de fer désire voir poser sa statue sur son fameux piédestal, si le premier ministre désire vraiment voir ériger non seulement sa statue, mais encore voir placer sur sa tête la couronne dont nous avons entendu parler, ils devraient, tous les deux, hésiter avant d'encourir tous ces soupçons, de peur que leurs noms au lieu de descendre à la postérité couverts de gloire, ne soient entachés d'infamie. Des soupçons s'attachent à eux aujourd'hui. Qu'il me soit permis de le dire à la droite, sur qui tombe, après tout, la responsabilité, que, bien qu'elle soit prête à sacrifier ses opinions privées et son jugement sur l'autel du parti, ainsi que plus d'un de ses membres l'a admis à regret dans cette Chambre, maintenant qu'il se présente de nouvelles circonstances, maintenant qu'elle voit que les intérêts du pays sont sans contredit en jeu; lorsqu'une offre de bonne foi, ainsi que nous le croyons, a été faite; lorsqu'on peut économiser au pays des millions en espèces, et lui conserver des millions

d'arpents de terre et empêcher tous ces monopoles odieux, abominables et détestables, qu'elle devrait préférer le bien de son pays aux intérêts de parti. Aucun de ces monopoles ne serait créé d'après les offres de la nouvelle compagnie. Ceux qui la composent sont des Canadiens qui nous sont connus pour leur intégrité, leur respectabilité, leur richesse et leur intelligence; des hommes incapables de se prêter à aucune menée équivoque. Il est du devoir de la droite de considérer sérieusement sa responsabilité et ce qu'elle doit de considération au pays dans les circonstances actuelles qui sont si sérieuses. Si nous considérons le caractère de la nouvelle compagnie, et que, d'un autre côté, les hommes auxquels nous donnons ces allocations et privilèges immenses, \$25,000,000 en argent et 25,000,000 d'arpents de terres presque fertiles, privilèges immenses, exemptions et monopoles au-dessus de toute évaluation et qui sont, ainsi que l'a dit le premier ministre, des Français, des Allemands, des Américains et quelques Canadiens qui n'ont pas fait preuve de patriotisme extraordinaire dans leurs agissements avec le Nord-Ouest, si nous réfléchissons à cela et si nous considérons que la nouvelle soumission est l'offre, bonne, de bonne foi, substantielle, honnête et sincère que nous la croyons être, nous pouvons éviter toute cette dépense énorme et ces exemptions périlleuses dont nous sommes menacés et nous pouvons échapper aux monopoles encore bien plus terribles qui nous menacent, je puis à peine croire bien que je sache combien est souple et facile à mener la grande majorité de cette Chambre, je ne croirai pas jusqu'à ce que le vote m'en convainque d'une façon douloureuse, que ces messieurs puissent être si traitres aux intérêts de leur pays, si peu soucieux de leur propre réputation et de toute conviction honnête, que de voter contre la proposition qui nous est soumise en ce moment.

M. WHITE (Cardwell). La sollicitude des honorables messieurs de l'opposition pour la réputation et la sincérité des convictions des honorables députés ministériels nous touche, j'en suis certain, bien profondément. Je suis bien sûr que nous apprécions à leur valeur réelle les aimables recommandations que les honorables députés de l'opposition nous ont faites, en nous disant que notre conduite actuelle, et celle que ces messieurs pensent que nous allons suivre, devront certainement tourner très sérieusement à notre désavantage politique. Si réellement ils ont cru cela, s'ils étaient sincères, je suis bien sûr que nous aurions eu beaucoup moins de ces remontrances qui nous ont été adressées. Quelle est notre position sur cette question en ce moment? Le chemin de fer du Pacifique canadien—et je ne vais pas discuter la question ce soir—a été un sujet de discussion pendant près de dix ans. Le public a eu de nombreuses occasions pendant presque tout ce temps de prendre tout l'intérêt qu'il pouvait juger à propos dans l'entreprise, en y plaçant ses capitaux. Deux compagnies furent établies en 1872; elles furent en partie fusionnées, et on leur donna un contrat à des conditions aussi favorables que celles qui sont accordées au syndicat formé dernièrement. Ces messieurs allèrent en Angleterre, mais ne purent persuader les capitalistes de placer leur fonds dans l'entreprise et furent obligés de l'abandonner. Que s'en suivit-il? Les honorables messieurs de l'opposition vinrent au pouvoir, et le premier ministre d'alors, comme ministre des Travaux publics, introduisit un acte contenant des conditions qui certainement comparées avec celles qu'on propose actuellement de donner et surtout avec celles qui font la base du contrat du syndicat, étaient très favorables. Eh! bien, quel fut le résultat de ce procédé? Pendant plus de quatre ou cinq ans, les capitalistes de ce pays et du monde entier eurent l'occasion, s'ils le jugeaient à propos, de faire des soumissions et d'obtenir le contrat, s'ils pouvaient faire des propositions satisfaisantes au gouvernement. Pendant près d'un an, une annonce parut dans les journaux de ce pays, de la Grande-Bretagne et des États-Unis, demandant des soumissions en vertu d'un

acte du Parlement qui offrait au moins 20,000 acres et \$10,000 par mille pour la construction du chemin de fer, et en sus 4 pour cent d'intérêt sur aucune somme qui pourrait être demandée par les soumissionnaires. Toutefois, pendant tout ce temps, les patriotes qui se sont précipités à la délivrance du pays dans sa détresse actuelle, ne furent apparemment pas bien ompres-és de placer leurs capitaux dans cette grande entreprise, et l'honorable député de Lambton fut forcé de dire, à la dernière session, si je me rappelle bien, qu'après tout ce qu'il avait fait, il en était venu à la conclusion que l'entreprise était si sérieuse dans la responsabilité qu'elle entraînait, et dans la dépense qu'elle occasionnerait au pays, qu'il n'y avait pas à espérer de voir les capitaux particuliers entreprendre l'exécution de ce travail et qu'il pensait que c'était au-delà des ressources du pays. Voilà quelle était l'opinion de l'honorable monsieur l'an dernier. Qu'est-il arrivé depuis? Immédiatement après la dernière session le premier ministre, dans un discours qu'il fit dans un des townships d'Ontario, déclara qu'on lui avait soumis des offres pour la construction de ce chemin. C'était certainement dire au monde, qu'il cherchait des capitalistes pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien; que tous ceux qui désiraient placer des capitaux dans cette entreprise avaient l'occasion de le faire. Il alla en Angleterre avec deux de ses collègues, et de temps en temps, nous recevions des nouvelles de ce côté-ci, d'abord qu'il réussissait, ensuite qu'il avait failli, et toutes sortes d'insinuations et de rapports sur la conduite de cet honorable ministre, mais pas un mot de ces patriotiques et entreprenants capitalistes qui viennent d'apparaître annonçant qu'ils étaient prêts à venir à son secours dans le temps de détresse. Et puis, il revint dans le pays, et qu'est-il alors arrivé? En octobre dernier, nous eûmes une annonce officielle—elle était officielle comme venant de la bouche d'un ministre, du ministre des Chemins de fer—que les termes généraux de l'arrangement fait étaient que 25,000,000 d'acres de terres et \$5,000,000, avec les sections existantes du chemin de fer du Pacifique canadien, seraient donnés au syndicat, pour construire et exploiter le chemin. Eh! bien, où étaient alors ces grands patriotes? Le contrat vers ce temps n'était pas définitivement complété. Le ministre des Chemins de fer déclara qu'il ne l'était pas. Des négociations étaient en marche vers ce temps sur quelques uns des détails ayant rapport à cette affaire. Le contrat ne fut signé qu'après cet avis, et cependant nous voyons que ces messieurs, qui viennent nous dire maintenant, si leur offre signifie quelque chose, que 25,000,000 d'acres de terres, \$25,000,000 et les chemins de fer existants, forment un prix beaucoup trop considérable pour la construction de ce chemin, et qu'ils sont prêts à nous donner une bien meilleure offre—à prendre bien moins pour l'ouvrage—n'ont pas, dans le temps, soufflé mot qu'ils étaient disposés à faire mieux pour le pays que le premier syndicat. Et puis, qu'est-il arrivé ensuite? Voilà plus d'un mois que le parlement est en session, et les conditions déposées sur la table de cette Chambre. Elles ont été discutées dans toutes les parties du pays; elles ont été publiées partout, dans tous les journaux; et qu'est-il arrivé depuis ce temps? Jusqu'à la semaine dernière, comme l'honorable député qui vient de s'asseoir nous l'a dit, ces capitalistes éminents, ces patriotes brûlants d'ardeur de délivrer ce pays des iniquités d'un syndicat, et—me permettra-t-on de dire le mot—le règne d'un parti auquel ils sont politiquement opposés, n'ont pas eu un mot à dire relativement à cette affaire, aucune offre, aucune proposition. Ils ont laissé leurs amis aller dans Ontario, tenir des assemblées d'une extrémité à l'autre, et ils ne leur ont pas fait savoir qu'il y avait une soumission plus avantageuse que le nouveau syndicat, et ce n'est que lorsque les honorables députés de l'opposition, s'aperçurent que tous les efforts qu'ils avaient faits dans le pays, étaient une affaire manquée, que ces assemblées de parti n'étaient pas des assemblées enthousiastes.....

M. WHITE (Cardwell)

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Ecoutez! écoutez!

M. WHITE. Que partout où on les a rencontrés, et ce n'est pas souvent qu'on les a rencontrés, car l'honorable député qui vient de dire "Ecoutez! écoutez!" n'aimait pas à être rencontré. Il ne l'a été qu'une fois et ce n'était pas de sa faute, et il a été battu dans une ville où il était bien connu. Je dis donc lorsque l'on vit qu'il n'y avait aucune chance de soulever l'indignation publique, ce n'est qu'alors qu'ils résolurent d'appeler à leur secours un certain nombre de capitalistes, des hommes distingués, des hommes respectables, je n'en ai pas de doute, mais tous cependant d'une même nuance politique.

QUELQUES HONORABLES DÉPUTÉS. Non! non!

M. WHITE. Quel est le chef de ce syndicat, c'est le colonel John Walker, d'électorale mémoire, dont le dossier figure dans les archives des cours de ce pays. C'est en jetant les yeux sur ce dossier qu'un savant juge a déclaré que toutes les eaux du lac Ontario ne pourraient faire disparaître le soupçon, qu'on n'avait pas respecté la vérité, même en dépit d'un serment prêté sur les saintes Evangiles. Il est l'un de ces messieurs que nous trouvons en conférence intime avec les honorables députés de l'opposition. Est-il l'un de ces hommes qui ont été guidés simplement par le désir de promouvoir les intérêts de son pays et d'offrir des conditions meilleures pour la construction de ce chemin de fer? Nous avons encore M. H. H. Cook, que nous avons l'habitude de voir en cette Chambre, un homme d'une pureté et d'une honnêteté extrême pour tout ce qui se rapporte à la loi qui concerne les affaires d'élection. Nous le trouvons ici en conférence avec les honorables messieurs de l'opposition, et indubitablement il est poussé tout simplement par le désir de promouvoir les intérêts du pays, et de nous donner de meilleures conditions que celles que nous avons devant nous. Et nous avons quelques messieurs de Hamilton qui ont obtenu des townships de ce district, dont j'ai l'honneur de représenter une partie de; bon pour donner au peuple une ligne de concurrence au chemin de fer Northern, et lorsqu'ils eurent construit ce chemin, ils le vendirent au Northern et réunirent les deux pour opprimer le peuple. Sont-ce là les personnes qui doivent nous délivrer du monopole qui nous menace dans les territoires du Nord-Ouest. Quelqu'un prétendra-t-il me dire qu'il pense sincèrement que des hommes d'intelligence dans les affaires, des hommes de moyens, s'engageraient sérieusement dans une entreprise de ce genre, à 48 heures d'avis—dans une entreprise entraînant une dépense de 50, 60, ou 100 millions de piastres, entraînant des responsabilités sans bornes, pour l'exploitation de ce chemin—que ces hommes auraient, un instant, la pensée de s'engager ainsi, s'il y avait la moindre perspective que leur offre serait acceptée. Qu'avons-nous vu et entendu aujourd'hui: Le chef de l'opposition nous a dit qu'on lui avait procuré une copie de cette offre. J'ose dire qu'il en a eu une copie avant qu'elle fût envoyée au gouvernement. Et, cependant, on nous demande de la considérer comme étant, sous tous rapports, une offre *bond fide* faite sérieusement dans l'intention de construire le chemin de fer et non pour la défaite de l'administration.

QUELQUES HONORABLES DÉPUTÉS. Essayez-le! essayez-le!

M. WHITE. Les honorables députés savent très bien ce que leur "essayez-le" veut dire. Qu'est-ce que je trouve encore? Je trouve dans le *Globe* de ce matin et dans le *Free Press* de ce soir, deux organes de l'opposition—un exposé presque entièrement exact des conditions de ce nouveau contrat, montrant qu'il aurait été fourni à la presse de l'opposition par ces messieurs, qui prétendent agir de bonne foi avec le gouvernement, et avoir fait une offre *bond fide*. Ce soir, ces messieurs ont envoyé leur contrat aux bureaux de télégraphe de cette ville afin qu'il fût répandu au loin dans ce pays avant que le gouvernement ait eu l'occasion d'en considérer les conditions. Toute l'af-

faire est un tour peu honorable. Comme dirait Florence dans sa pièce du "Mighty Dollar," c'est une affaire montée. Qui ne sait que dans toutes ces affaires de contrats, l'on peut toujours obtenir, une fois le contrat adjugé, des soumissions pour le faire à meilleur marché? Qui ne sait qu'il n'y a jamais eu un contrat de donné soit par le gouvernement du Canada, ou le gouvernement des provinces, ou par les municipalités ou individus, sans qu'il ne se présente quelqu'un offrant de faire l'ouvrage pour moins d'argent, si on voulait le lui donner, mais toujours lorsque le temps des soumissions est passé? C'est ce que tout le monde sait. Je suis forcé de dire que c'est simplement et réellement un procédé peu honorable, et je le dis parce que je connais la gravité de ce que je dis comme homme public responsable à mes électeurs de ce que je dis dans cette Chambre, que toute cette manière d'agir est un des tours le plus méprisables et des moins honorables que l'on ait jamais joués dans ce pays ou dans tout autre.

On nous a demandé pourquoi on n'avait pas demandé des soumissions pour ce contrat. Il est intéressant de voir les variations d'opinion sur ce sujet pendant les débats actuels. Dernièrement nous entendions l'honorable député de Westmoreland (Sir A. J. Smith) déclarer que le gouvernement n'avait pas d'autorité de faire le contrat. D'autres honorables députés nous ont suggéré, tout dernièrement cependant, seulement depuis qu'on a eu l'idée de faire intervenir un élément étranger pour faire ce qu'on n'avait pas pu obtenir par un appel honnête et juste au peuple du pays, — ces députés nous ont dit qu'on aurait dû demander des soumissions pour ce contrat.

Mais lorsque nous remarquons les discours prononcés par l'honorable chef de l'opposition dans cette Chambre, celui qu'il a prononcé sur le discours du trône, celui qu'il a prononcé sur les résolutions mêmes du chemin de fer du Pacifique canadien, nous n'y voyons pas que des soumissions auraient dû être demandées ou que le gouvernement n'avait pas d'autorité de faire le contrat. Au contraire, l'honorable monsieur a dit qu'il aurait été satisfait s'il avait trouvé, en arrivant ici, que les détails du projet étaient tels qu'il aurait pu les appuyer. — Pourquoi on aurait-il agi ainsi, si le gouvernement faisait ce qu'il n'avait pas le droit de faire — s'il avait tenté de produire le contrat sans demander des soumissions en vertu de l'Acte des chemins de fer. Je répète que toute cette tactique est simplement une tentative de faire, au moyen d'une ruse méprisante, ce que ces honorables messieurs n'ont pu faire par une honnête et juste discussion — c'est-à-dire de soulever dans l'esprit du peuple quelque crainte, que l'on fait de trop bonnes conditions aux messieurs avec qui on a passé le contrat pour la construction du chemin de fer. Mais ils failliront en cela comme ils ont failli dans leurs autres efforts. Le peuple de ce pays ne manque pas de sens commun.

Le peuple du Haut-Canada et du Bas-Canada et de toutes les parties du Canada se rappellera ce vieil adage français "Quand la fille est mariée on a des gendres tant qu'on veut." C'est précisément la position aujourd'hui. Je suis convaincu que le peuple regardera cette tactique avec le même sentiment que la Chambre la juge — c'est-à-dire avec un sentiment d'humiliation et de honte en voyant un parti politique recourir à la ruse dont je viens de parler, à cette ruse d'un syndicat politique organisé pour renverser l'administration, non pour construire le chemin de fer du Pacifique.

M. ORTON. Je désire faire quelques remarques au sujet de ce contrat. J'ai écouté patiemment pendant plusieurs jours la discussion qui a eu lieu, et les faits que j'ai pu en rassembler, c'est que les deux partis politiques sont entièrement engagés à construire ce chemin de fer trans-continental aussi rapidement que les ressources du pays le permettront. Il est vrai que nous avons vu le chef de l'opposition actuelle essayer d'abandonner la position où son parti a été placé

par les actes de l'ex-premier ministre. Nous avons entendu le chef actuel déclarer en plusieurs occasions, pendant ce parlement et le précédent, qu'il serait préjudiciable au pays de remplir nos obligations envers la Colombie britannique. Il a voulu effrayer le peuple pour lui faire violer le traité avec cette province. Il a essayé de faire croire au peuple que la taxe qui serait la conséquence de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, serait ruineuse pour notre pays, et qu'on devrait l'abandonner. Je pense que les deux partis politiques, malgré la position prise par l'honorable chef de l'opposition, sont entièrement engagés à poursuivre cette entreprise.

La seule question que nous ayons à considérer dans l'occasion actuelle, est de savoir si les ressources du Canada permettront la construction du chemin de fer, suivant les conditions de ce contrat? Si nous convenons que nos ressources le permettent et que cela n'augmentera pas le fardeau des taxes, alors les deux partis politiques devraient, comme des hommes dévoués à leur pays, s'unir pour faire réusir le projet actuellement soumis à la Chambre. L'intérêt sur l'argent sera probablement le premier fardeau que le peuple ressentira. Le montant total des bonis donnés à la compagnie sera de \$53,000,000, soit les \$25,000,000 en argent et les \$28,000,000 en chemins de fer construits et à construire. On peut avoir l'argent à 5 par cent, et probablement à un taux moindre — et cela s'éleverait à peu près à \$3,000,000 par an. Ceux qui se rappellent la discussion qui eut lieu dans cette Chambre sur le contrat Allan, se rappelleront en même temps que c'est la somme que le gouvernement d'alors regardait comme devant être notre charge annuelle. Il est vrai que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) lorsqu'il était chef du gouvernement, ne s'est chargé qu'avec terreur d'entreprendre l'ouvrage et de le faire exécuter rapidement. En même temps il était toujours décidé à poursuivre l'entreprise et montra une sagesse dans ses mesures, que le chef actuel de l'opposition ferait bien d'imiter. Dans la discussion qui eut lieu sur les résolutions présentées en 1874, le député de Lambton, déclara que l'on ne pourrait pas changer les conditions de l'union avec la Colombie britannique, sans le consentement des deux parties contractantes, et que le gouvernement était tenu de continuer les travaux. Il montrait qu'il comprenait toute la responsabilité que comportait cette entreprise.

"Ils voulaient que l'entrepreneur qui assumait la responsabilité leur démontrât comment, avec une population de 4,000,000 on pouvait construire un chemin de fer de 2,500 milles de longueur, traversant sur presque tout son parcours, une région inhabitée dont la plus grande partie est très accidentée. Ils ont maintenant à prouver comment il est possible de remplir les conditions de l'union avec la Colombie anglaise, sans imposer de taxes trop onéreuses au pays. Il (M. Mackenzie) répondit que la chose était impossible. Il (M. Mackenzie) croyait que, quel que fut l'entrepreneur, le pays aurait à fournir les capitaux nécessaires pour construire la ligne."

Telles étaient ses opinions en 1874. Aujourd'hui ne doit-il pas de la reconnaissance au ministre des Chemins de fer qui vient de soumettre à la Chambre un projet qui assure la construction de cette ligne et son exploitation pendant dix ans, probablement à perpétuité, moyennant une somme qui n'augmentera pas les charges du peuple, tout en donnant de grands avantages au pays? Je lirai encore un ou deux extraits pour faire voir que le député de Lambton comprenait les difficultés de l'entreprise. En voici un :

"Inutile d'espérer que, d'ici à bien des années, l'on puisse entreprendre cette ligne; je parle au point de vue commercial."

Ne doit-il pas de la reconnaissance au ministre des Chemins de fer qui nous soumet un plan qui se fait une entreprise purement commerciale. Il disait encore :

"Il est de toute évidence que si nous attribuons une certaine valeur aux terres du grand Nord-Ouest, il nous faut un accès facile à ces terres, et toute mesure ayant pour objet d'autoriser les compagnies d'entrepreneurs, le public et les immigrants à pénétrer dans cette région, est une mesure excessivement désirable."

L'honorable monsieur devrait être flatté, ce me semble de voir le gouvernement actuel mettre en pratique les opinions qu'il a exprimées. Pendant qu'il était au pouvoir, il essaya, je me rappelle, d'ouvrir des communications avec le Manitoba, en construisant une ligne de la baie du Tonnerre à Winnipeg, mais il négligea de donner à l'entreprise 185 milles de la partie la plus difficile et dépensa inutilement des sommes énormes aux écluses de Fort Francis, etc. Le gouvernement actuel s'est efforcé de réaliser ses vues, et a commencé par adjuger cette section de 185 milles de manière à compléter la ligne de Winnipeg et ouvrir les terres du Nord-Ouest à la colonisation. Un autre député s'est vivement ému à propos de cette question. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) disait en 1871 :

" Il y a quelques années, M. Fleming calculait que l'intérêt du capital nécessaire pour la construction et l'exploitation de la ligne, d'ici à plusieurs années, s'élèverait à \$14,000,000 par an."

M. MILLS. Si l'honorable monsieur veut bien examiner le rapport de M. Sandford Fleming, il verra que cette citation est empruntée au dit rapport.

M. ORTON. L'honorable monsieur craignait que la ligne ne coûtât au pays \$14,000,000. Ne doit-il donc pas de la reconnaissance au gouvernement qui va construire la ligne sans qu'il en coûte au pays plus de \$3,000,000 par année ?

Un autre député a fait aussi quelques observations dont je veux dire un mot. C'est le représentant de Wentworth-Sud qui a noblement aidé son chef à dépeindre l'epouvantable montant de taxes que cette entreprise va nous imposer. Je me rappelle très bien la date de son discours. Il a dit, en 1876, que si notre ligne du Pacifique devait nous coûter autant qu'a coûté l'"Union Pacific," nous aurions à dépenser \$300,000,000. Il a bien voulu réduire depuis ce montant à \$200,000,000. Mais il ne croyait pas alors qu'on pût construire la ligne pour cette somme. Il ajoutait encore : " Si cette ligne est jamais achevée, il faudra une subvention annuelle de \$6,000,000 pour l'exploiter." Or, d'après le plan soumis à la Chambre, la construction de la ligne ne coûtera pas \$200,000,000, mais \$78,060,000, et l'exploitation coûtera au pays la somme annuelle de \$3,000,000. L'honorable monsieur devrait donc témoigner sa gratitude au gouvernement et, s'il a un peu de patriotisme, lui prêter son plus chaleureux concours.

J'ai dit que l'exploitation de la ligne ne nous coûterait pas plus de \$3,000,000 par année. Je puis même démontrer, je crois, que cette somme ne sera point payée par notre population. D'abord, il sera dépensé des sommes considérables et si, comme nous l'affirme l'honorable ministre des Chemins de fer, c'est l'intention du syndicat de construire la section des prairies le plus tôt possible, il devra amener, dans cette région une immigration considérable, s'il veut réaliser ce projet. Il faudra, au moins, 6,000 ouvriers pour construire la section des prairies dans trois ans. Cela entraînera des dépenses considérables et donnera un élan immense au commerce de cette contrée. Non-seulement, notre population augmentera, mais nous aurons la prospérité. Il s'ouvrira, au Nord-Ouest, un marché pour les produits de nos manufactures, un marché important qui augmentera chaque année et dont la population de tout le pays bénéficiera. Nous savons, en outre, que cette région une fois ouverte, sa population augmentera rapidement et contribuera à augmenter notre revenu, en diminuant considérablement, par là même, le fardeau qui pèse sur nous. Nous savons aussi que, grâce à la construction de la ligne, le gouvernement pourra vendre ses terres ; et, à ce propos, je ferai observer à la Chambre que les terres du gouvernement seront recherchées les premières, pour la raison toute simple qu'il offre gratis un *homestead* de 160 acres à tout colon de bonne foi, et que chaque colon achètera, sans doute, 160 acres de plus, à \$2.50 l'acre, de sorte qu'en réalité, le gouvernement pourra, pendant longtemps, offrir de plus grands avantages et vendre ses terres plus rapidement que le

M. ORTON

syndicat ne pourra disposer des siennes. L'augmentation de notre revenu—provenant de cette source—deviendra considérable et les provinces les plus anciennes seront soulagées d'autant.

Mais, M. l'Orateur, il y a encore d'autres avantages dont la province de l'Ontario profitera particulièrement. La construction de cette ligne traversant une grande étendue de notre territoire, nous donnera, entr'autres, cet avantage : je veux parler de la section au nord du lac Supérieur qui ouvrira non-seulement une contrée éminemment propre à la colonisation, mais très-riche en bois et en minéraux, et dont le gouvernement de l'Ontario tirera un revenu immense. Il pourra vendre ses fonds de bois et ses terrains miniers, vente dont la population de cette province retirera elle-même de grands avantages. Ce territoire une fois ouvert nous profitera sous plus d'un rapport. La ligne elle-même se créera un trafic considérable en transportant du bois de service dans la région des provinces où il n'y a pas d'arbres, et où le bois de service est rare et commande des prix élevés. Le bois de la côte nord du lac Supérieur et même celui qu'on exploite sur le prolongement du Canada Central, trouveront un marché dans cette contrée.

Je viens d'examiner le contrat dans son ensemble. J'ajouterai qu'après avoir suivi le débat attentivement, sans passion et avec la ferme détermination d'arriver à une conclusion équitable pour le pays, je crois que ce projet est le meilleur qu'on ait jamais soumis à notre parlement,—qu'il est immensément préférable à tous ceux que l'on a soumis à cette Chambre, et j'ajouterai que ce projet a déjà reçu un commencement de réalisation. Le contrat nous est soumis, il est signé, nous savons exactement ce que la ligne nous coûtera et nous allons pouvoir examiner si nos ressources nous permettent de le faire exécuter.

Il est vrai, M. l'Orateur, qu'on a fait plusieurs objections aux détails du contrat. Or il y a toujours deux parties à un marché, et doit-on s'étonner que dans un marché très-avantageux, comme ensemble,—et ce sont les points principaux qu'il faut considérer d'abord,—quelques détails laissent à désirer, détails que les membres du cabinet ont, sans le moindre doute, parfaitement compris, mais qu'ils ont dû admettre, les considérant d'ailleurs comme d'une importance fort secondaire ?

Les terres du syndicat sont exemptées de taxes, et c'est un détail sur lequel on a beaucoup insisté. J'avoue que cette clause ne m'a pas grandement alarmé, surtout quand j'ai eu constaté, en relisant le contrat et en écoutant la déclaration du premier ministre, que les terres seront cédées au Syndicat, seulement après que chaque section de vingt milles aura été achevée. Le syndicat ne pourra pas maintenir cette exemption en refusant de prendre des lettres-patentes de la couronne, tant qu'il n'aura pas trouvé d'acheteurs, mais il sera forcé d'accepter des paiements partie en terres, à mesure que les travaux avanceront. Il en résulte que cette exemption de taxes est limitée à une période de vingt ans et, selon moi, il est juste que la population de cette contrée supporte sa part des frais de construction de la ligne. Depuis dix ans, le comté de Wellington a souscrit plus d'un million de dollars pour la construction de lignes rivales et nous nous sommes volontairement taxés nous-mêmes.

M. BLAKE. Vraiment !

M. ORTON. Pour profiter des autres lignes et ouvrir de nouveaux districts.

M. BLAKE. Et vous ne voulez pas que le Nord-Ouest en fasse autant.

M. ORTON. J'arrive tout-à-l'heure à ce point. On nous a dit que cette exemption de terres créerait un monopole, et que le syndicat garderait ses terres bien longtemps avant de les vendre, mais nous savons que cela n'a point eu lieu aux Etats-Unis. Nous savons que les compagnies qui ont construit les chemins de fer américains, ne sont que trop désireuses de vendre leurs terres et font, pour cela, des efforts

qu'aucun gouvernement ne peut tenter. Elles ont des agences dans presque toutes les villes de l'Europe et, en Canada, nous savons que ces compagnies ont aussi des agents qui viennent à toutes les foires de village, de ville ou de cité, pour engager notre population à émigrer aux États-Unis. Le syndicat qui va construire notre ligne, aura également intérêt à vendre ses terres et à augmenter la population de notre pays.

Quant au fait que le terrain du chemin sera exempt de taxes, je crois que c'est un détail bien insignifiant et bien peu digne de considération. Le fait que le syndicat est autorisé à importer en franchise les articles dont il a besoin pour la construction, afflige profondément l'honorable député de Durham-Ouest.

M. BLAKE. Hear, hear.

M. ORTON. C'est, en effet, une terrible chose qu'on accorde au syndicat certains avantages de ce libre-échange que nos adversaires eu tant à cœur de donner au pays. Pour ma part, cette clause me semble très-satisfaisante, parce que, d'après les renseignements que j'ai pu me procurer, tous les fabricants du pays, intéressés à cette question, sont satisfaits, à cet égard, de la remise que le gouvernement se propose de faire aux fabricants qui fourniront, pour le chemin du Pacifique, des articles actuellement sujets aux droits.

Le monopole du commerce de transport du Nord-Ouest est, sans doute, une question de la plus haute importance et je ne pourrai peut-être parler de ce sujet avec autant de confiance que j'ai parlé des autres dispositions du contrat. Mais j'y vois plus d'un beau côté. En vertu de ce contrat, si je le comprends bien, le gouvernement a le pouvoir de régler les tarifs de transport de manière à faire virtuellement disparaître les principaux inconvénients qui peuvent résulter des pouvoirs accordés au syndicat. J'ai pleine confiance que le gouvernement assurera cet avantage au Canada. Je le crois très-décidé à agir, d'une manière ferme, dans l'intérêt du peuple et non dans l'intérêt de ce syndicat ou de tout autre. Je suis sûr qu'il ne manquera pas d'exercer les pouvoirs qu'il possède. Or quels sont ces pouvoirs ?

Je vois par l'Acte des chemins de fer, que le tarif est sujet à révision par le gouverneur en conseil. C'est là un pouvoir dont il peut faire grand usage dans l'intérêt de la population du Nord-Ouest, et aussi dans les intérêts de la population du Canada. Si le gouvernement s'assure—comme il le fera sans doute—d'un tarif juste et raisonnable, à partir de Winnipeg, sur la section de l'est, nous n'avons à redouter aucune conséquence désastreuse à ce sujet. Je crois que les compagnies de chemins de fer, déjà constituées au Nord-Ouest, feront, pendant les vingt années prochaines, toute la concurrence nécessaire dans la région des prairies, et si le tarif est raisonnable de Winnipeg à l'Est et des anciennes provinces jusqu'à Winnipeg, je ne crains pas que le monopole dont le syndicat semble, au premier abord, avoir le privilège, puisse nuire à notre population.

On a prétendu qu'un tarif élevé serait à l'avantage des cultivateurs de l'Ontario. Je ne crois point que les cultivateurs de l'Ontario veuillent s'enrichir au détriment de leurs frères du Nord-Ouest et je n'aurais jamais osé formuler cette assertion.

Il y a une clause de l'Acte que je voudrais voir un peu plus explicite et je crois que l'on pourrait encore ajouter, à la fin de l'Acte, une cause explicative qui fixerait définitivement le sens de cette autre clause. Je ne puis concevoir que l'on puisse un instant supposer qu'un Acte passé par le parlement du Canada, signifie : "l'intérêt sur capital payé," sous forme de bonus, par le gouvernement même, et, selon moi, la seule interprétation possible est celle-ci : "le capital déboursé par le syndicat dans la construction de la ligne," et si tel est le cas, nous n'avons point à craindre que le tarif crée un monopole dangereux.

A propos de tarif, il est un point que je désire signaler au gouvernement ; c'est qu'il devra veiller à ce que l'on n'établisse pas de distinction en faveur des produits américains et préjudiciable aux marchandises canadiennes. Telle est l'appréhension générale dans les anciennes provinces qui ont longtemps souffert de distinctions établies entre les produits américains et les produits canadiens. J'espère qu'en réglant le tarif de transport, le gouvernement prendra ses précautions à cet égard. Or, si le gouvernement agit comme il y est autorisé par l'Acte général des chemins de fer, il en résultera que si le syndicat veut attirer le trafic américain sur la ligne du Pacifique canadien, il devra réduire son tarif de manière à pouvoir faire concurrence aux lignes américaines ; et si l'on accorde le même tarif à notre population du Nord-Ouest, cela lui donnera virtuellement tous les avantages de la concurrence avec les chemins de fer américain, et assurera le transport de tous nos produits et de tous ceux que l'on pourra obtenir des États-Unis, par notre ligne du Pacifique et en traversant notre territoire.

Je mentionnerai un autre point, car je veux signaler tous les détails qui laissent à désirer. Je crois que la garantie exigée pour la construction et l'exploitation de la ligne aurait pu être plus avantageuse, et j'espère que le gouvernement trouvera un moyen, de concert avec le syndicat, de faire disparaître cette clause inadmissible, relative à la section de 900 milles, dans la région des prairies. Le bonus en espèces est de \$10,000 pour cette section, et le bonus en terres de 12,500 acres. Pour la section de l'est, le bonus en terres est de 15,384 acres, et de \$9,915 en espèces, par mille. En évaluant les terres à \$1 l'acre, le syndicat recevra \$24,999 par mille pour la section de l'est. Je tiens à signaler ce point. Si le syndicat entreprend de construire dans l'espace de trois ans la section des prairies, il aura droit à la subvention, en espèces et en terres, que j'ai mentionnée, et il sera obligé—s'il exécute fidèlement le contrat—de construire et équiper 195 milles de la section de l'est. Le montant auquel il aura droit pour la construction de cette partie de la section de l'est, serait de \$1,514,925, plus 9,615 acres par mille, soit 2,999,880 acres. La subvention totale, en terre et en espèces, pour la section de l'est et celle des prairies, calculant le tout en argent et évaluant les terres à \$1 l'acre, s'élèverait à \$24,764,805. Or, je ne puis m'empêcher de croire qu'il est possible de construire et d'équiper cette section des prairies de 900 milles, moyennant \$10,000 par mille. L'équipement requis pour le trafic, pendant les trois années prochaines, ne sera pas naturellement bien considérable, et je crois que l'on peut raisonnablement calculer \$10,000 par mille pour construire la section des prairies ; et si l'on faisait dévier la ligne au sud du tracé que le gouvernement se propose de suivre, on pourrait, je crois, la construire à beaucoup meilleur marché.

Mais supposons que la section des prairies coûte \$10,000 par mille, et voyons ce que coûteront les 195 milles de la section de l'est. J'ai calculé \$25,000 par mille. Mais je crains que ce chiffre ne soit trop faible, parce que, si je me rappelle bien les observations de l'honorable député de Lambton relativement à une section de cette contrée très-semblable à celle qui se trouve au nord du lac Supérieur, il évaluait les frais de construction de l'embranchement de la baie Georgienne à \$80,000 ou \$85,000 par mille. Je crois que cette évaluation était fort élevée et tout-à-fait erronée ; je crois même qu'il a été fait une offre de construire la section au nord du lac Supérieur moyennant \$20,000 par mille ; mais je suppose que c'eût été une ligne d'un type bien inférieur à celui que le syndicat devra adopter, aux termes de ce contrat. J'en ai évalué les frais à \$25,000 par mille, et en déduisant un cinquième de la subvention en terre, on obtient 8,000,000 d'acres pour la subvention que le syndicat recevra, en outre des frais de construction des 900 milles de la section des prairies et de 195 milles de la section de l'est. Déduisant encore un million que le gouvernement tient en dépôt comme garantie, il reste 7,000,000 d'acres que le syn-

dicat pourra utiliser et aliéner, s'il le juge à propos. Il pourra vendre ses terres à une compagnie qui construirait une voie ferrée parallèle à notre chemin du Pacifique, dans un pays étranger, et cette ligne deviendra hostile à notre Pacifique canadien et aux intérêts de notre population, si le syndicat le désire.

J'aurais désiré voir, dans le contrat, une clause obligeant le syndicat, dans le cas où il vendrait ou troquerait ses terres, à déposer le produit de cette vente ou de cet échange entre les mains du gouvernement qui l'utiliserait de la manière qu'il jugerait la plus convenable, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Je serais entièrement satisfait, si l'on faisait disparaître ces deux objections,—la première relative à l'interprétation de l'Acte des chemins de fer, la seconde relative à cette garantie. Je crois que le gouvernement a tous les moyens de faire exécuter fidèlement le contrat, parce que j'ai confiance dans le syndicat, dans la haute respectabilité des hommes qui le composent, s'il faut en croire les assurances du gouvernement, puisque de grands capitalistes anglais, hommes riches et honorables, et des capitalistes français et allemands sont engagés dans l'entreprise. Je crois que le syndicat ne s'opposerait pas à l'insertion d'une clause dans le sens de celle que j'indique, parce qu'elle ne le gênerait aucunement dans ses opérations financières. J'espère que le gouvernement en viendra à une entente avec le syndicat à ce sujet.

Mais j'en arrive à une autre question. Dans quelle position nous trouverions-nous si ce marché n'était pas ratifié par la Chambre? Nous nous trouverions encore à la merci d'un parti dont le programme avoué consiste en quoi? A construire ce chemin de fer pour relier l'ancienne province du Canada au Nord-Ouest en passant sur un territoire étranger. S'il est un point sur lequel, à mon avis, toute la population du Canada est unanime, c'est le désir de voir construire le plus tôt possible, d'un océan à l'autre, une ligne de chemin de fer qui ne passera point sur un territoire étranger, mais se trouvera toute entière sur notre territoire. Pourquoi voyons-nous établies en Canada tant de personnes venues de la Grande-Bretagne et de l'Irlande? Pourquoi ces personnes viennent-elles vivre en Canada? Parce qu'elles veulent vivre à l'ombre du vieux drapeau, et qu'elles désirent que notre pays n'ait, pour longtemps, d'autre bannière. Elles croient que nous avons ici toutes les libertés pour lesquelles leurs ancêtres ont combattu, que nous jouissons plus amplement de ces libertés que bien des dépendances plus anciennes de l'empire. Elles croient que notre constitution vaut mieux, pour le bonheur du peuple, qu'aucune autre constitution au monde; or nous jouissons de tous ces avantages à l'ombre du vieux drapeau anglais, et nous voulons maintenir notre position.

Mais si le programme de l'opposition était mis en pratique; si le programme, — indigne d'un patriote, — formulé par l'honorable chef de l'opposition, était mis en pratique, dans quelle position nous trouverions nous? Chacun sait qu'il y a, en ce moment, des troubles dans l'empire britannique. Il y a aussi des troubles sur le continent européen, et dans quelques années, il pourrait bien surgir des complications entre le Canada et la république voisine. Si le programme de l'opposition venait à prévaloir, dans quelle position nous trouverions-nous en pareil cas? Nous n'aurions aucun accès au Nord-Ouest, si ce n'est en passant sur un territoire étranger, et nous savons tous les difficultés soulevées par le gouvernement de Washington, lorsque demande lui fut faite de laisser passer, sur le territoire américain, sir Garnet Wolsley et le corps expéditionnaire qu'il commandait. Tous les patriotes du pays regarderaient comme une calamité l'adoption du projet du chef de l'opposition, parce que chacun sait que si l'on établissait la jonction par le Sault Sainte-Marie, cela mettrait fin au projet de construire un chemin de fer sur le territoire canadien et d'obtenir ainsi communication directe avec notre popula-

M. ORTON

tion du Nord-Ouest. Nous devons donc faire face à la difficulté.

Je ferai maintenant quelques observations au sujet de la proposition du nouveau syndicat, proposition qui est, me dit-on, entre les mains du ministre des Chemins de fer. Je ne puis me défendre de certains soupçons à l'égard de cette proposition. L'offre du nouveau syndicat m'a bien l'air d'avoir été grandement inspirée par les honorables députés de la gauche.

M. BLAKE. Non.

M. ORTON. Si les rapports des journaux sont exacts, ou à peu près, cette offre semble avoir été faite dans les intérêts de l'opposition actuelle, sans la moindre intention de réaliser ce qui, d'après moi, est le souhait, le vif désir de tout canadien vraiment patriote. Voici d'après le *Free Press*, organe de l'opposition en cette ville, deux ou trois paragraphes de l'offre supposée du nouveau syndicat :—

"6. Il donne au gouvernement le privilège de différer la construction de la section de l'est, auquel cas il offre de construire la ligne du Sault, de 294 milles de parcours, moyennant une subvention de \$12,000.

"7. Il laisse le gouvernement libre de différer la construction de la section de l'ouest, entre Kamloops et Port-Woody, section qu'aux termes du présent contrat, le gouvernement doit compléter et transférer au syndicat.

"8. Il laisse le gouvernement libre de différer aussi la construction de la division des montagnes, sur la section centrale, parcours de 450 milles."

Voilà bien, M. l'Orateur, le programme du chef de l'opposition: manquer de bonne foi envers la Colombie anglaise en différant de construire la section du chemin de fer dans cette province; mettre le Canada sous la dépendance des Etats-Unis en différant la construction du Pacifique canadien au nord du lac Supérieur; ne pas accomplir le vœu de la population du Canada en ne construisant pas la ligne, d'un océan à l'autre, sur le territoire canadien. Le nouveau syndicat, je présume, essaiera de faire arriver l'opposition au pouvoir, lors des prochaines élections, et aidera le "Northern Pacific" à s'assurer un tel contrôle sur notre commerce de transport qu'il sera impossible, dans notre siècle, peut-être pour toujours, de faire construire la section de l'est et celles de la Colombie anglaise, ce qui va nous laisser à la merci de la république voisine. Aucun canadien ami de son pays peut-il voter en faveur d'un projet aussi indigne, aussi déloyal?

Avant de terminer, je ferai quelques observations relatives à la motion qui nous est soumise. Je regrette jusqu'à un certain point que le gouvernement ne puisse pas se rendre au désir de l'opposition, ou du moins remettre la discussion jusqu'à mardi prochain, alors que chaque député aura reçu copie de ce nouveau marché avant la reprise de ce débat. Mais les ministres peuvent avoir de bonnes raisons pour refuser ce délai. Toutefois, il vaudrait mieux, ce me semble, que le parlement prit tout le temps nécessaire pour examiner ce nouveau projet. Quand je vois les généreux partisans que le ministère compte dans cette Chambre, partisans prêts à les seconder dans tout ce qui est honnête, juste et dans les intérêts du pays, je crois qu'il pourrait faire quelque concession et j'espère encore qu'il fera celle-ci. A mon avis, il n'a absolument rien à craindre; je ne crois pas non plus qu'il agisse par crainte, mais qu'il veut en finir le plus tôt possible avec ce marché du syndicat. Je crois qu'il en agit ainsi dans la profonde conviction que l'offre du nouveau syndicat n'est qu'une mystification. Mais s'il en est ainsi, comme les articles de journaux que j'ai lus me le font croire, je crois qu'il pourrait, sans inconvénient, montrer un peu de bienveillance à l'opposition et obtempérer, jusqu'à un certain point, à sa demande. Mais j'ignore si cette concession amènerait quelque bon résultat. On pensera peut-être qu'on faisant ces observations, je manque un peu aux égards que je dois à mes honorables amis de la droite et au chef de l'administration. Mais je crois avoir le droit de leur parler franchement sans qu'on

me soupçonne le moins du monde de manquer de fidélité à mon parti. On se rappelle que je suis resté fidèle à mon chef aux sombres jours de l'opposition; je comprenais dès lors, comme tous ses partisans, qu'on avait été injuste envers lui et que le moment approchait où la population du Canada se rallierait de nouveau à ce grand homme d'Etat, le meilleur ami de notre pays, qu'elle témoignerait bientôt sa gratitude à celui qui, maintes fois, avait si vaillamment combattu ses combats. Je crois donc avoir le droit de parler franchement et clairement, à propos de certains détails, sans que personne songe à soupçonner ma conduite et mes motifs.

Je me rappelle aussi avoir contribué à l'inauguration de cette grande politique nationale si utile aux conservateurs, et qui produit, en ce moment, de si bons résultats et fait augmenter rapidement la richesse du pays. Je me rappelle l'époque où il m'était presque impossible d'exprimer ici mes opinions et de formuler mes vœux à ce propos. Je me rappelle aussi l'époque où ce comité d'agriculture dont les délibérations sont restées mémorables, fit cette enquête minutieuse dont le résultat fut d'assurer au parti conservateur l'appui des cultivateurs de l'Ontario et de Québec, d'éclairer les cultivateurs sur leurs propres intérêts et de les engager à s'unir aux fabricants et autres industriels pour inaugurer dans l'intérêt général de la population, une grande politique nationale que le chef de l'administration actuelle devait mettre à effet. Si donc j'ai fait quelque observation qui semble un peu contraire aux vues du gouvernement; j'ai cru pouvoir la faire sans donner à penser que je pourrais un moment trahir le parti conservateur et les intérêts du pays. J'ai toujours cru que le parti conservateur veillait admirablement aux intérêts du pays et je conserve encore la même opinion.

Sir ALBERT J. SMITH. S'il fallait prouver combien la motion dont nous sommes saisis est juste et raisonnable, le discours de l'honorable préopinant nous fournirait les preuves. Je suis curieux de voir comment l'honorable monsieur va voter en cette occasion. Je crois pourtant qu'il va voter dans le sens tout à fait contraire à son discours. Mais cela prouve clairement, M. l'Orateur, combien la proposition soumise à la Chambre est raisonnable; cela prouve que nous avions le droit d'espérer que le ministre des Chemins de fer en prenant la parole pour traiter cette question, nous donnerait quelque raison pour laquelle il ne veut pas que cette motion soit adoptée. Il me semblait que le devoir et les convenances, dans la position où il se trouve et en face d'une proposition aussi claire que celle-ci, l'obligeaient à demander simplement le temps nécessaire pour discuter une proposition faite par plusieurs Canadiens, hommes de la plus haute respectabilité, puissants capitalistes, réunissant, en un mot, tous les éléments nécessaires pour que le parlement leur confie la construction de ce grand chemin de fer du Pacifique. Pourquoi ne pas prendre le temps d'examiner cette offre.

L'honorable député de Cardwell prétend que ce n'est qu'une ruse politique. Sur quoi base-t-il cette assertion? Il n'a pas le droit d'insulter les signataires de cette offre. Ce sont des hommes tout aussi honorables que lui; des hommes reconnus honorables, responsables et fortunés. Comment ose-t-il les attaquer de la sorte?

M. l'Orateur, le ministre des Chemins de fer, au lieu d'examiner attentivement cet élan offert comme c'était son devoir, a fait un discours indigne de lui-même, indigne de tout homme dans la position qu'il occupe. Qu'il ne pense pas tromper le peuple par l'attitude qu'il a prise. Au lieu de donner ses raisons, il s'est lancé dans des attaques personnelles contre moi. Je n'en suis pas fâché. Deux ou trois fois déjà il a parlé de la sorte en arrière de moi; mais me voilà en présence de lui et nous allons régler nos comptes.

En 1873, il a dit que j'avais manqué à mon devoir et trahi l'administration dont je faisais partie; il a dit que j'avais déserté, que j'avais antérieurement appuyé cette administration. L'honorable monsieur sait très bien que cette asser-

tion n'est aucunement fondée. Il sait très bien, — mais je suis forcé de le lui rappeler — qu'à mon entrée dans ce parlement, j'arrivais de ma province après y avoir combattu le projet de Confédération. Je n'ai point à rougir de ce que je fis alors. J'employai une grande partie de mon temps dans trois élections où cette question était en jeu, et je restai fidèle aux intérêts de mon pays et à ceux de mes compatriotes. Je m'opposai à cette mesure qui, finalement, fut adoptée. Je crus devoir me soumettre au verdict du peuple en faveur de cette proposition. Je résolus de ne point faire d'opposition factieuse au bon fonctionnement de la nouvelle constitution, et si elle a produit les bienfaisants effets que ses autours en attendaient, personne ne s'en réjouira plus que moi. Je suis arrivé en parlement avec ma liberté et mon indépendance. Je n'étais allié à aucun parti. Je trouvai les partis politiques dans un état de confusion. Je vis d'anciens libéraux favorables à la Confédération, et les partis étaient tellement mêlés que je ne vis rien de mieux à faire que d'agir en député indépendant qui s'était opposé à la Confédération. Je donnai au gouvernement un appui légitime et raisonnable, tant que je crus qu'il était dans le vrai. Je n'étais point dans sa confiance; je n'étais point, en réalité, partisan de l'administration; je n'assistais point aux *caucus* ministériels. Je n'étais point dans les secrets; mais lorsqu'une question était soumise à la Chambre, moi, député indépendant, n'étant allié à aucun parti j'exerçais mon jugement et, sur toutes ces questions, je votai suivant ma conscience. L'honorable ministre sait bien que j'en agis ainsi. Ne se rappelle-t-il pas qu'en 1871, lorsque le projet d'unir la Colombie anglaise vint sur le tapis, je m'y opposai dès le début.

Sir CHARLES TUPPER. Que l'honorable monsieur ne s'inquiète pas à cet égard. En 1871, il votait avec la gauche; en 1872, il était avec nous.

Sir ALBERT J. SMITH. J'ai si peu de confiance dans — j'allais dire la véracité de l'honorable monsieur — que je ne suis pas disposé à accepter sa déclaration, parce que, dans une heure, il sera prêt à nier ce qu'il admet en ce moment. Je me propose de citer une partie du discours que je prononçai à cette occasion, en 1871. A cette époque j'appuyais autant qu'en 1872, l'administration de l'honorable monsieur.

Sir CHARLES TUPPER. Non, non!

Sir ALBERT J. SMITH. Je fus élu en 1867 et toujours, dans mes votes, j'ai été conséquent avec moi-même. J'ai voté pour le gouvernement, quand je croyais qu'il avait raison. J'ai voté contre, quand je croyais qu'il avait tort, comme sur la question de la Colombie anglaise, en 1871, et j'ai voté pour la proposition dont nous a parlé l'honorable monsieur. Voici ce que je disais en 1871, et mon attitude vis-à-vis du gouvernement, était précisément la même qu'aujourd'hui. Voici ce que je disais alors:

« La Chambre est-elle prête à procurer au pays une telle augmentation de dette? La dette est déjà de \$100,000,000 et l'Intercolonial et les autres travaux publics imposeront encore un grand nombre de charges. L'Acte d'Union a pourvu à l'extension du système judiciaire, et cette mesure n'a été retardée qu'à cause du mauvais état de nos finances. Le coût du chemin de fer ne saurait être défini. Il pourrait s'élever beaucoup plus haut que le montant déterminé et cependant coûte que coûte, le pays serait engagé à son achèvement. Je m'opposerais à cette mesure parce qu'elle imposerait au peuple des fardeaux qu'il ne pourrait supporter et qu'elle passerait le pays vers le désastre et la ruine. »

Maintenant, quelle a été mon attitude sur la question de l'Union avec la Colombie anglaise?

Sir CHARLES TUPPER. Oui, comparez-la avec votre attitude lorsque vous avez voté contre la résolution de l'honorable député de Bothwell.

Sir ALBERT J. SMITH. J'en arriverai là si l'honorable monsieur veut se tenir tranquille. Je le convaincrai d'avoir porté contre moi des accusations fausses et malicieuses. Je reviendrai sur ce sujet. En 1872, ce projet de l'admission de la Colombie anglaise dans l'Union fut mis à

exécution ; j'ai fait tout ce que j'ai pu par mon vote et par mon influence et par mes protestations pour empêcher la mise en vigueur de cette convention insensée. Le pacte fut conclu, cependant, et le gouvernement s'engagea positivement de la façon la plus inqualifiable, à construire ce chemin depuis le lac Nipissingue, jusqu'à l'océan Pacifique dans l'espace de dix ans. Assurément, en regardant aujourd'hui l'expérience que nous avons acquise, chacun peut voir que c'était un acte de folie, une insanité, mais on ne veut pas l'admettre. On nous dit que le délai n'est d'aucune importance ; qu'il était spécifié dans le contrat, mais que cela ne tire pas à conséquence. Lorsque la mesure ayant pour but d'affecter \$30,000,000 et 50,000,000 acres de terres à la construction de ce chemin, fut soumise à la Chambre, je votai pour cette proposition et je vais donner la raison qui m'a engagé à le faire. On supposait alors, ainsi que je l'ai dit l'autre jour, que la contrée était une contrée inconnue. Nous croyions tous et je croyais moi-même que le chemin de fer coûterait au moins \$150,000,000.

Sir CHARLES TUPPER. Vraiment.

Sir ALBERT J. SMITH. Les résolutions à l'effet que le chemin serait construit non par le gouvernement mais par l'intermédiaire d'une compagnie, furent adoptées, mais non avec le consentement du gouvernement, ce dernier ayant été forcé de les accepter. La résolution fut présentée simultanément avec les résolutions pour l'admission de la Colombie anglaise dans l'union, ou quelque temps après, et à cette époque elle me parut sage et prudente, mais depuis, nous avons dépensé des millions et des millions en argent pour y organiser un système de gouvernement et les circonstances du pays ont changé du tout en tout. Mais l'honorable député a porté contre moi une accusation qui, s'il pouvait la maintenir, me rendrait indigne de siéger en cette Chambre. Il m'accuse virtuellement de m'être vendu à l'ancienne administration dans le but d'obtenir un emploi lucratif. Je fait d'avoir porté cette accusation prouve tout simplement son manque de réflexion. Il n'y a pas un homme au Canada qui ait fait autant que cet honorable monsieur pour abaisser la vie publique ; il semble que ce soit chez lui un instinct naturel de vilipender et de calomnier.

L'honorable monsieur a dit pendant mon absence, dans son propre comté le jour de la proclamation, que j'étais un chercheur de place. J'avais fait la lutte honorablement et sans me livrer à des personnalités sur son compte ni sur le compte d'aucun autre, et je croyais qu'après la bataille finie et gagnée, et lorsque le gouvernement d'alors avait été défait par le vote du pays, que l'honorable monsieur aurait pu s'abstenir des personnalités auxquelles il s'est livré. Sur les hustings dans son propre comté il a dit que j'étais un chercheur de place ; que j'avais frappé à la porte du gouvernement dont il était l'un des membres pour obtenir une place, et que si je l'eusse obtenue l'on ne m'aurait pas trouvé où je me trouvais alors. Je veux maintenant demander à l'honorable monsieur s'il a dit cela oui ou non ?

Quelques jours après, il a répété cette assertion dans mon propre comté. Je vois que le ministre des Finances a quitté son siège. J'aurais désiré qu'il eût été présent afin de pouvoir en appeler à lui. A la dernière session je me suis levé de mon siège et j'ai défé le ministre des Finances—qui me connaissait et qui connaissait mes antécédents, vu que j'ai été associé avec lui pendant dix ou quinze ans dans le gouvernement du Nouveau-Brunswick—je lui ai demandé s'il était prêt à justifier l'honorable député de Cumberland (Sir Charles Tupper) d'avoir porté l'accusation qu'il avait portée contre moi.

Le ministre des Finances, un peu à regret, a déclaré qu'il n'était pas prêt à soutenir l'accusation. Alors j'ai dit au ministre des Finances : Si vous saviez que cette accusation avait été portée contre moi dans mon propre collège électoral et pendant mon absence, pourquoi n'avez-vous pas eu le

Sir A. J. SMITH

courage de défendre franchement et ouvertement un homme qui avait été associé avec vous pendant un grand nombre d'années et de dire que cette accusation était fautive ? Ceci eut été un acte de courage et de générosité. Maintenant voyons la preuve sur ce point. L'honorable ministre des Chemins de fer a porté ces accusations. Je suppose qu'il ne le niera pas—mais s'il le nie je produirai la preuve. Maintenant je demanderai à l'honorable monsieur s'il m'a jamais offert un portefeuille dans le cabinet dont il était l'un des membres.

Sir CHARLES TUPPER. Jamais, jamais. C'était là la grande difficulté. C'était ce que vous vouliez et ce que vous n'avez pas pu avoir.

Sir ALBERT J. SMITH. J'ai fait un discours à ce sujet pendant la dernière session. Je l'ai prononcé en présence de l'honorable ministre des Chemins de fer. J'ai dit qu'il avait fait une certaine déclaration, et je lui ai demandé de dire s'il le niait. Voici ce que j'ai dit :

« Cela ne l'a pas empêché, après son élection, de me vilipender, bien que nous eussions été pendant trente ans dans les relations d'amitié personnelle ; du moins je n'avais jamais eu aucune altercation avec lui, et nous avions représenté pendant plusieurs années deux comtés voisins, lui à la Nouvelle-Ecosse et moi au Nouveau-Brunswick. J'avais fait mon élection honorablement, et je ne m'étais jamais permis à son égard des expressions irrespectueuses ni aucune personnalité. Eh ! bien, le jour de la proclamation dans son comté, l'honorable ministre des Chemins de fer fit contre moi une sortie violente et m'injuria effroyablement, me représentant comme traître au pays, comme quelqu'un qui n'y avait aucun intérêt et qui paraissait vouloir sa ruine.

« Bien plus. Non content de cela, après la bataille et alors qu'on aurait pu le croire content, il se rendit à une assemblée qui eut lieu dans mon comté, à Moncton, accompagné de l'honorable ministre des Finances et de l'honorable député de King, N.-B. (M. Domville) où il crut devoir m'injurier encore. Il dit à mes électeurs que j'étais un chercheur de place et que je l'avais toujours été, que j'avais frappé à la porte de son administration pour lui demander de l'emploi. Si ce que je dis là n'est pas vrai, qu'il me donne le démenti. »

L'honorable monsieur s'est-il levé pour me contre lire ?

Sir CHARLES TUPPER. Je vais me lever et vous contredire dans un instant.

Sir ALBERT J. SMITH. Je ne crains pas cela du tout. Je crois comprendre l'honorable monsieur. Je dis que son assertion n'était pas véridique, et je lui demande si le fait qu'il a gardé son siège en cette occasion n'était pas une admission qu'elle n'était pas véridique.

Sir CHARLES TUPPER. Non, non.

Sir ALBERT J. SMITH. Je demande, M. l'Orateur, si c'est là la conduite qu'un ministre devrait tenir. Je vous demande, M. l'Orateur, à vous et à tous les membres de cette Chambre, si une telle conduite peut être justifiée devant le pays. Je dis que le fait même que l'honorable monsieur n'a pas répondu en cette occasion est une admission que mon assertion était vraie. J'ai dit de plus en parlant de cette question durant la première session :

« Il ajouta que son gouvernement m'avait refusé, et que, s'il m'eût accordé ce que je demandais, j'aurais été ministériel au lieu d'être oppositionniste.

« L'honorable député de Cumberland savait pourtant que ce qu'il disait n'était pas la vérité, et il avait à ses côtés son honorable collègue des finances qui savait aussi que ce n'était pas le cas. S'il est juste, l'honorable premier ministre dira sans doute que je n'ai jamais demandé de places ; mais il a été assez bon, ainsi que l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même de m'offrir le poste de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Ce dernier m'a offert encore la charge de lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse et un portefeuille de ministre dans le gouvernement d'alors. »

Maintenant, je répète ce que j'ai dit en cette occasion, que l'honorable député de Cumberland m'a offert un siège dans le cabinet, en 1873, et a insisté pour que j'acceptasse. Il sait que j'ai refusé. L'honorable monsieur m'a offert la charge de lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse et celle de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Son premier acte comme membre de ce cabinet a été de m'offrir gracieusement la place de lieutenant-gouverneur de ma province natale. En outre, j'ai reçu une autre offre d'un membre de l'administration de 1873. J'affirme que ces faits sont

vrais. J'ai déjà affirmé ces faits en cette Chambre, en présence de l'honorable monsieur, sans être contredit. Maintenant, il me semble très d'être qu'il dirige contre moi cette attaque, lorsqu'il n'y a pas la moindre preuve à l'appui de son assertion, et lorsque son propre collègue, l'honorable ministre des Finances l'a contredite et a déclaré formellement, pendant la dernière session, que je n'avais jamais été un chercheur de place. L'honorable monsieur a déclaré que j'ai donné à entendre, en 1872, pendant ma lutte électorale, que si je n'avais déclaré sur les hustings que j'appuierais le gouvernement il m'aurait été impossible de réussir.

Sir CHARLES TUPPER. Je demande pardon à l'honorable monsieur, je n'ai jamais fait semblable déclaration.

Sir ALBERT J. SMITH. J'ai compris qu'il avait dit que j'avais fait cette déclaration sur les hustings. J'ai remporté treize élections et je crois pouvoir en remporter encore une, si l'honorable monsieur était assez bon pour nous en donner une occasion.

Sir CHALES TUPPER. Je ne crois pas que vous le puissiez.

Sir ALBERT J. SMITH. J'aimerais à défier l'honorable monsieur. Lors de la dernière élection, il croyait que je ne le pouvais pas. Il a épuisé toutes ses ressources et elles ont été impuissantes. J'aimerais à avoir de nouveau l'occasion de me présenter dans mon comté, et je crois que plusieurs autres députés souhaiteraient avoir une occasion semblable. Lorsque l'on voit de telles divergences d'opinion dans le pays au sujet de ce syndicat, je crois qu'il serait tout à fait convenable que la Chambre fût dissoute. Si nous allons devant les électeurs et si nous sommes défaits, nous nous soumettrons de bon cœur et nous serons satisfaits, mais le gouvernement n'ose pas nous accorder la dissolution; il sait que le peuple est tout à fait opposé à ce syndicat.

L'honorable monsieur n'a pu répondre aux objections que j'ai soulevées hier soir contre le projet actuel. Il a déclaré que ce contrat a été fait en vertu et sous l'autorisation de l'Acte de 1874. Ceci me semble une déclaration faite sans réflexion, une déclaration qui n'est pas fondée en fait ni en droit. Je défie l'honorable monsieur de mettre le doigt sur une seule clause de l'Acte de 1874 qui ressemble à aucune clause du contrat. Il a déclaré que le statut de 1874 autorisait un octroi de \$10,000 par mille, s'élevant en tout à \$30,000,000. Le contrat limite-t-il à \$30,000,000, le montant qui doit être donné au syndicat? L'acte de 1874 autorise-t-il la compagnie à choisir les meilleures terres de la région du Nord-Ouest? Il ne contient pas un mot de cette sorte. La loi de 1874 exige que les terres soient prises dans l'Ontario, partout où elles se trouveront le long de la ligne du chemin de fer, le long de la rive nord du lac Supérieur. Mais d'après l'Acte de 1874, que fait la compagnie après avoir traversé la limite de la Colombie anglaise? Revient-elle à la zone fertile? Non; elle prend dans la Colombie anglaise, les sections de terres qui ne valent rien comparativement, là où elle peut les trouver, et elle prend une petite part qui lui est assignée dans la section des prairies, absolument comme elle les prend dans la Colombie anglaise et dans l'Ontario.

En outre, pour ce qui est des terres et de l'argent, l'acte de 1874 contient-il une autorisation à ce sujet? Pas la moindre. C'est diamétralement opposé à la loi. Où est la disposition autorisant l'exemption des droits de douane? Il n'y en a pas. Le contrat Hugh Allan ne contient rien de semblable. Où trouve-t-on que l'acte de 1874 confère à la compagnie le pouvoir de construire à perpétuité des chemins de fer dans cette région lorsque cela lui plaira? N'est-ce pas là donner à la compagnie un pouvoir des plus terribles? Sans aucune limite de temps, pendant cent ou deux cents ans, elle aura le droit dans toute l'étendue de cette région, plus grande que l'Ontario et Québec mis ensemble, et pour toujours, de construire des lignes de chemins de fer et des embranchements de la ligne-mère, sans être obligée

d'obtenir l'autorisation du parlement. Maintenant les honorables messieurs comprennent-ils bien toute l'énormité de cette proposition? Mais le pouvoir législatif de ce pays se trouve enchaîné. Si nous nous apercevons qu'elle veut construire des embranchements qui auraient pour résultat de nuire aux intérêts du pays, le bras du parlement se trouve paralysé et ne peut l'arrêter.

J'ai déclaré l'autre soir que le revenu pouvant être réalisé sur l'embranchement de Pembina, irait immédiatement à la compagnie. L'an dernier j'ai déclaré que ce revenu serait de \$60,000, et cela n'a pas été nié. J'ai affirmé que par l'augmentation de la population dans cette région, les affaires de cette ligne augmenteraient; que le revenu net annuel ne serait pas moindre que \$100,000 ou \$150,000. Dans l'espace de dix ans cela revient à \$1,500,000 d'argent payé à la compagnie, à part le revenu provenant des sections de la prairie.

Si j'ai bien compris le ministre des Chemins de fer, il nous a dit que les premiers 100 milles à l'ouest de Selkirk, pouvaient être construits et équipés pour \$700,000. Maintenant voyons quels bénéfices pourront être réalisés par ces messieurs sur cette section en vertu de cet arrangement. Lorsque ce projet sera mis à exécution, si je comprends bien, il y aura environ 80 milles de ce chemin, d'achevés et prêts à être livrés au trafic. Ces messieurs viendront trouver le ministre des Finances et lui diront: "Nous voulons, et d'après le contrat nous avons le droit d'avoir, la possession et l'usage de ces 100 milles de chemin, et nous voulons vous payer, ainsi que le contrat l'exige, le coût de ces 100 milles de chemin de fer qui revient à \$700,000. Voici le chèque." Et le ministre des Finances acceptera le chèque, et ces messieurs se tourneront vers lui et lui diront: "Maintenant que nous vous avons payé pour ce chemin, nous voulons que vous nous donniez un million." Comment cela se fait-il? Mais d'après ce contrat, il y a \$10,000 par mille pour ces 100 milles de chemins de fer qui ont été construits par le gouvernement, et ils ont droit à un million en argent, pour lequel ils retirent leur chèque, l'empochent, et obtiennent ainsi \$300,000 en sus du chemin qui leur est donné en cadeau.

Voilà pour l'argent. L'agent du syndicat dira alors: "Je veux une concession d'un million et demi d'acres de terres." Qu'est-ce que cela vaut? Si les terres valent \$3 l'acre, voici encore pour \$3,750,000 de terres, à part les \$300,000 en argent faisant un total de \$4,000,000 que ces messieurs obtiennent pour les premiers 100 milles de chemin, plus le chemin construit par le gouvernement? Et à part ces montants la compagnie sera propriétaire du chemin. Puisqu'il existe un doute quant à l'interprétation de cette clause qui pourvoit aux dix pour cent, comment se fait-il que l'honorable monsieur ne nous ait pas donné son interprétation. La clause se lit comme suit:

20. La limite de la réduction des taux de péage par le parlement du Canada prescrite par le onzième paragraphe de la 17ème section de l'Acte *refondu des chemins de fer*, 1879, relatif aux TAUX DE PÉAGE, est par le présent étendue, de sorte que cette réduction puisse être dans une telle proportion que ces taux de péage, une fois réduits, ne devront pas rapporter moins de dix pour cent par année de profit sur le capital dépensé dans la construction du chemin de fer, au lieu de pas moins de quinze pour cent par année de profit, ainsi que prescrit par le dit paragraphe; et de sorte aussi que cette réduction ne soit pas faite à moins que le revenu net de la compagnie, vérifié tel que décrit dans le dit paragraphe, n'ait excédé dix pour cent par année au lieu de quinze pour cent par année ainsi que stipulé par le dit paragraphe. Et l'exercice par le Gouverneur en conseil du pouvoir de réduire les taux de péage tel que prescrit par le dixième paragraphe de la dite dix-septième section est par le présent restreint, relativement aux profits de la compagnie et à son revenu net, aux mêmes limites que le pouvoir du parlement de réduire les taux de péage est restreint par le dit paragraphe onze tel qu'amendé par le présent.

Cette clause dit-elle le capital dépensé par la compagnie dans la construction du chemin de fer? Elle dit: capital dépensé dans la construction du chemin de fer. Y a-t-il un honorable député, disposé à tenir compte de la véritable signification des mots, qui puisse dire que cela ne comprend pas toutes les dépenses dans la construction de cette entre-

prise? Quels en seront les effets? C'est sera que le gouvernement fournira tout l'argent nécessaire. Nous admettons que nous fournissons \$53,000,000 pour la construction de l'entreprise, à part le coût des explorations qui ont coûté \$4,000,000 environ, faisant en tout \$57,000,000 en argent; et que sur ces \$57,000,000 le syndicat a le droit de toucher dix pour cent.

Il a aussi droit à dix pour cent sur tout ce qu'il pourra retirer des terres que l'honorable ministre des Chemins de fer estime à environ \$10,000,000. Supposons que chaque cent de ce montant soit donné par le gouvernement ainsi que j'en ai la conviction, le syndicat recevra il n'y a rien dans le contrat qui puisse l'empêcher de recevoir—dix pour cent sur \$80,000,000 ou \$8,000,000. Est-il juste pour le peuple, que \$80,000,000 de son argent soit placé dans un chemin de fer, et que ce chemin de fer soit livré à une compagnie, que le gouvernement n'ait rien à voir à l'ajustement de son tarif de transport, que la compagnie ait le pouvoir d'ajuster les prix selon qu'il lui conviendra et de recevoir 10 pour cent sur les \$80,000,000 dépensés sur le chemin.

Je suis surpris que l'honorable ministre des Chemins de fer n'accepte pas la proposition juste et raisonnable que l'honorable député de Hulton (M. McDougall) s'est déclaré prêt à approuver, et que l'honorable député qui m'a précédé a aussi virtuellement appuyé, et qu'il ne nous donne pas le temps d'étudier cette nouvelle proposition. Nous voulons voir ce que c'est que cette offre. Si nous pouvons épargner \$10,000,000, \$15,000,000 ou \$20,000,000, en retardant, assurément les honorables messieurs qui appuieront la résolution seront récompensés par la reconnaissance du peuple.

Sir CHARLES TUPPER. Je me lève dans le but de déclarer.....

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je soulève une question d'ordre. L'honorable monsieur a déjà parlé.

Sir CHARLES TUPPER. Je désire donner une explication personnelle. Si l'on me permet pas de faire une explication personnelle, je prendrai d'autres moyens pour répondre au discours qui vient d'être prononcé par l'honorable député de Westmoreland (sir Albert J. Smith). Cet honorable monsieur comprendra qu'il n'est pas en son pouvoir ni en celui d'aucun autre honorable député de m'empêcher de saisir l'occasion que j'ai l'intention de saisir maintenant pour donner cette explication.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je soulève une question d'ordre. L'honorable monsieur a déjà parlé. Il a fait contre l'honorable député de Westmoreland, une attaque personnelle grossière à laquelle ce monsieur a promptement répondu. Je ne veux pas empêcher l'honorable monsieur de donner une explication purement personnelle, et s'il veut se borner à cela, je n'y ai aucune objection, mais il n'a pas le droit de faire un autre discours.

M. PLUMB.—Je propose l'ajournement du débat.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. J'ai la parole.

Sir CHARLES TUPPER. J'avais la parole et l'honorable monsieur a soulevé une question d'ordre.

M. MACKENZIE. Il est impossible que l'honorable monsieur ait la parole, car il a déjà parlé.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'avais pas l'intention en demandant la parole de traiter une autre question que la question personnelle soulevée entre l'honorable député de Westmoreland et moi. Je n'ai pas l'intention d'ajouter un seul mot au sujet que l'on est à discuter, mais je réclame le droit de parler des remarques que l'honorable député de Westmoreland a faites touchant la question débattue entre lui et moi. Nous avons entendu cette après-midi, le député de Gloucester (M. Anghn) faire un panégyrique élaboré du député de Westmoreland (sir A. J. Smith.) Maintenant, je vais prouver par les propres paroles du député de Gloucester, tout ce que j'ai affirmé au sujet du député de

Sir A. J. SMITH

Westmoreland—que le député de Westmoreland était un chercheur de place en même temps qu'il siégeait en cette Chambre. Il veut savoir pourquoi je ne lui ai pas répondu, il y a un an. Il sait très bien qu'il a été induit à faire cette déclaration dans le but de me forcer à lui répondre, afin de donner à un autre honorable monsieur l'occasion de parler après moi.

Sir ALBERT J. SMITH. Ce n'est pas le cas.

Sir CHARLES TUPPER. Cela n'était cependant pas à mes yeux d'une importance assez grande pour me porter à perdre la position que je croyais nécessaire pour moi d'occuper dans le débat. Dans tous les cas, je n'ai jamais admis qu'aucune des assertions de l'honorable monsieur fût conforme à la vérité. Je n'aurais pu le faire sans m'exposer à ce dont l'honorable monsieur vient de m'accuser—à faire une fausse assertion. Je vais lui donner les raisons pour lesquelles je crois qu'il était un chercheur de place et que la conduite qu'il a suivie en cette Chambre et ailleurs lui était dictée par son désir de se caser. Je puis lire un discours qui prouve qu'en 1871, il était diamétralement opposé au gouvernement de sir John A. Macdonald. Il a pris la peine de dire à la Chambre qu'il regardait le projet du gouvernement au sujet d'une certaine question comme l'une des propositions les plus insensées envers lesquelles un gouvernement pût s'engager, et cependant à peine un an plus tard, vous le voyez votant contre une motion proposée par un honorable monsieur avec lequel il avait travaillé de concert contre le chemin de fer du Pacifique canadien, motion qui était appuyée par le député de Bothwell et qui déclarait qu'il était imprudent de mettre à la disposition du gouvernement sans aucun contrôle, \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres. Comment le député de Westmoreland peut-il concilier cela avec sa conduite actuelle? Il dit qu'on lui a offert une place de lieutenant-gouverneur. Il est vrai que j'ai donné à entendre à l'honorable monsieur que le ministre des Finances avait déclaré que le député de Westmoreland serait un gouverneur acceptable pour le peuple du Nouveau-Brunswick; et que j'ai fait rapport après avoir eue mes collègues l'autorisation de m'aboucher avec lui, que ce n'était pas une place de lieutenant-gouverneur qu'il voulait, mais bien un siège dans le cabinet. Je le lui demande, osera-t-il nier, que lorsque j'ai discuté avec lui la question de sa nomination comme lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, il a dit qu'il serait de beaucoup préférable que Tilley ou Mitchell acceptassent la position.

Sir ALBERT J. SMITH. C'est absolument faux.

Sir CHARLES TUPPER. Si l'honorable monsieur nie cela, il peut tout nier.

Sir ALBERT J. SMITH. C'est absolument faux.

Sir CHARLES TUPPER. Il était diamétralement opposé au gouvernement du jour sur les grandes questions fondamentales du programme de ce gouvernement, et en 1872, il était avec le gouvernement, votait en sa faveur et l'appuyait au sujet de cette même question, sur un point vital et très-important, établissant que nous devions avoir le contrôle nécessaire sur les terres et l'argent affectés à la construction du chemin de fer, sans être obligés de demander l'autorisation du parlement d'année en année. Je pourrais citer bien d'autres faits à l'honorable monsieur. Il dit que c'était une proposition insensée, qu'il était monstrueux d'imposer au pays une aussi terrible responsabilité. Cependant, qu'a-t-il fait? Il est retourné devant ses électeurs, et il ne leur a pas demandé et il n'ose pas leur demander,—ce qu'il ne peut nier parce que les journaux du jour en font foi—leur demander de faire quoi? De condamner le gouvernement, ou qu'il conduisait le Canada à la ruine, grâce à cette politique insensée? Non; il leur a demandé de le réélire comme partisan de l'administration qui avait adopté ce même programme.

Sir ALBERT J. SMITH. Ce n'est pas vrai.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur nie-t-il qu'il a déclaré que s'il était réélu, après cinq années d'expérience, il croyait que les intérêts du pays et principalement ceux des provinces maritimes demandaient qu'il appuyât le gouvernement de Sir John A. Macdonald et non l'opposition—c'est-à-dire qu'il donnât son appui au gouvernement, qui, d'après sa déclaration de ce soir, s'était engagé à exécuter un projet insensé, effroyable, qui devait ruiner le Canada. Je vais maintenant citer à l'honorable monsieur l'opinion de son collègue avec lequel il siégeait *dos à dos* en cette Chambre pendant la session de 1872, et qui a fait ce brillant panégyrique de l'ex ministre de la Marine et des Pêcheries. Il dit de l'honorable député de Westmoreland, qu'il s'était couvert d'une infamie inouïe, moyennant considération. Un vote a été proposé en cette Chambre—de fait il a été proposé contre Sir John A. Macdonald—et l'honorable député de Westmoreland,—pour quelle raison, c'est ce qu'il devra expliquer à la Chambre et au pays—vota en faveur du très honorable chef du gouvernement. Le député de Westmoreland fut alors dénoncé au mépris et à la colère du public par le député de Gloucester dans son journal portant la date du 12 avril 1873, dans lequel il déclarait que les hommes qui avaient voté en faveur de la motion et de la question consentaient volontiers à se couvrir d'une infamie indécible, moyennant considération. Il écrivait aussi qu'ils étaient prêts à sacrifier honneur, crédit, honnêteté et réputation.

Sir ALBERT J. SMITH. Il a dit la même chose sur votre compte.

Sir CHARLES TUPPER. Cela est vrai, mais je n'étais pas à la recherche d'une place de lieutenant-gouverneur.

Sir ALBERT J. SMITH. Est-ce vrai ?

Sir CHARLES TUPPER. Le député de Gloucester a dit de plus : " que les hommes qui ont un crédit à perdre, une réputation à sacrifier, ne voudraient pas se vautrer à travers un borbier aussi infect pour arriver à une place de lieutenant-gouverneur ? " Qu'avait donc alors l'honorable ami de ce monsieur, pour se vautrer dans un borbier aussi infect ?

Sir ALBERT J. SMITH. La place de lieutenant-gouverneur n'est pas venue.

Sir CHARLES TUPPER. Ce n'était pas la place de lieutenant-gouverneur que l'honorable monsieur voulait avoir. Il est bien vrai que lorsqu'il est parti pour aller devant ses commettants en déclarant qu'il était prêt à tourner le dos à ses anciens compagnons, et à unir sa fortune politique à celle du gouvernement au pouvoir, je lui ai dit que s'il préférerait la charge de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, je n'avais aucun doute que la question pourrait être réglée en ce sens. Cette assertion est tout à fait conforme à la vérité.

Sir ALBERT J. SMITH. Cette assertion n'est pas conforme à la vérité.

Sir CHARLES TUPPER. Chaque fois que j'ai été en communication avec l'honorable monsieur, je suis retourné vers mes collègues et je lui ai dit—et ils savent tous que je dis la vérité—" Ce que M. Smith veut c'est le portefeuille de M. Mitchell ou celui de M. Tilley, ce n'est pas une place de lieutenant-gouverneur"—et je dis ici en présence du parlement réuni, que je me suis assuré hors de doute, d'après les propres déclarations de l'honorable monsieur, que ce qu'il désirait, c'était le portefeuille de M. Mitchell ou celui de M. Tilley, et, comme le cabinet était convaincu que l'un et l'autre étaient plus capable que lui et avaient plus de droits que lui à leurs positions respectives, nous ne pouvions, sans nuire à l'intérêt public, demander à l'un ou à l'autre de ces messieurs de s'effacer pour faire place à l'honorable député.

C'était là la position. Il dit que j'ai fait une assertion fautive et malicieuse. Assurément, si tout autre membre de la Chambre eut fait une pareille assertion, j'aurais demandé que ses paroles fussent entrées au procès-verbal, et je vais lui dire pourquoi je n'agis pas ainsi à son égard. Je crois que l'honorable monsieur a enregistré son vote en cette Chambre pour déclarer que les assertions d'un honorable député étaient " des assertions fausses, scandaleuses et malicieuses, et je sais que plus tard, comme membre d'un cabinet, il a présenté ce même homme à la Chambre pour le faire élire Orateur ; je dis donc que les paroles fausses, malicieuses et scandaleuses prononcées par cet honorable monsieur seront toujours considérées comme des paroles en l'air, lorsqu'on se rappelle que son intérêt lui demande de faire une telle assertion, il la fait, et lorsque son intérêt lui demande de faire une assertion contraire, il la fait également. J'ai dit à mes collègues qu'à mon avis, la position était celle-ci : Ou M. Smith aura un siège dans ce cabinet, ou il intriguera pour avoir un portefeuille dans une autre administration." L'honorable monsieur a obtenu la permission de revenir ici, sur sa promesse faite aux électeurs sur les hustings qu'il revenait comme l'un des partisans de Sir John A. Macdonald, mais il est passé de l'autre côté lorsque nos adversaires lui ont offert un portefeuille.

Sir ALBERT J. SMITH. Vous savez que cette assertion est fautive.

Sir CHARLES TUPPER. Nous n'avions pas de siège dans le cabinet pour l'honorable monsieur ; ceux qui en avaient étaient en mesure de nous débarrasser de lui, et c'est ce qu'ils ont fait. Il dit que son élection n'a pas dépendu de la promesse qu'il a faite. Je n'ai pas dit le contraire. Je ne dis pas qu'il n'aurait pas été élu. Il dit qu'il a eu une majorité de 700 voix. Comment l'a-t-il eue ? Il sait qu'une pétition a été produite contre lui parce qu'il avait obtenu cette majorité à l'aide de la corruption la plus scandaleuse et la plus effrénée. Comment a-t-il pu éviter les conséquences de cette pétition ? En se présentant à la cour et en démontrant que ce n'était pas vrai ?

Sir ALBERT J. SMITH. Je ne me lève pas pour rappeler l'honorable monsieur à l'ordre, mais je veux savoir si j'aurai l'occasion de répondre.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'y ai aucune objection. Il s'est soustrait aux conséquences de cette pétition, non en se présentant devant les tribunaux comme un honnête homme l'aurait fait, et en défiant ses accusateurs de fournir la preuve de leurs allégations, mais il s'est défendu en alléguant que la loi passée par l'administration dont il faisait partie, empêchait tout appel à la cour Suprême. Cet appel est venu ici et la cour a décidé que la loi était mauvaise, mais la décision est venue trop tard et c'est ainsi qu'il a pu s'en tirer. A mon avis s'il en eût été autrement, il ne siégerait pas aujourd'hui en cette Chambre.

Sir ALBERT J. SMITH. Votre avis ne vaut rien dans mon opinion.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai répondu aux questions que l'honorable monsieur m'a posées, et je dois dire en toute sincérité que je suis prêt, ici ou ailleurs, à laisser juger la question de savoir jusqu'à quel point le désir de se placer a pu influencer l'honorable monsieur, d'après les déclarations qu'il a faites au sujet de sa propre conduite et d'après la preuve qu'il a fournie à la Chambre ce soir.

Sir ALBERT J. SMITH. L'honorable monsieur, fidèle à ses instincts naturels, s'est livré aux écarts de langage qui le caractérisent, et qui l'ont avili et abaissé au-dessous de tout homme public du Canada. Oui, c'est bien là ce qui le caractérise et il est bien connu, peut-être pas autant dans l'Ontario que dans la province de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Lorsque l'on y entend dire quelque chose de si extravagant qu'il est impossible d'y croire, on

appelle cela un "Tupperisme." C'est là la réputation de l'honorable monsieur dans cette région, mais l'honorable monsieur n'a pas nié la vérité de mon assertion. J'ai dit qu'il m'avait lui-même offert un siège dans le gouvernement. L'a-t-il nié? J'ai dit que l'un de ses collègues m'a aussi offert un portefeuille. A-t-il nié cela? Il n'ose pas le nier. Je lui répète de nouveau cette assertion. Je lui demande s'il n'est pas venu à ma chambre dans un hôtel dans la ville d'Ottawa, aussitôt après mon arrivée ici, en 1873, et s'il n'a pas insisté pour me faire accepter un portefeuille dans le ministère dont il faisait partie. Il dit que lorsqu'il m'a rencontré à Saint-Jean, il m'avait télégraphié de le rencontrer en cet endroit, et il ajoute que ses collègues étaient disposés à me nommer lieutenant-gouverneur et que ma nomination aurait été bien accueillie par le peuple. L'honorable monsieur niera-t-il qu'il a insisté pour me faire accepter la charge de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, que sur mon refus de l'accepter, il m'a offert la place de lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, et qu'il a dit qu'il accepterait lui-même la place de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick? L'honorable monsieur niera-t-il cela, je le demande? Il dit qu'après notre entrevue à Saint-Jean, il a consulté ses collègues et leur a dit que je n'accepterais pas une place de lieutenant-gouverneur, mais que je voulais un portefeuille. S'il a dit cela à ses collègues, il a dit ce qui n'était pas la vérité, car je ne lui ai jamais donné à entendre rien de tel. Si j'avais voulu avoir un portefeuille, pourquoi ne l'aurais-je pas accepté lorsqu'il m'a été offert.

En 1872, comme je l'ai déjà dit, sir John A. Macdonald eut la bonté de m'offrir la place de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, et il n'est pas vrai que j'aie prononcé sur les hustings les paroles qu'il m'attribue. Voici ce que j'ai dit: Que j'étais venu ici comme député indépendant, que j'avais soutenu le gouvernement lorsque j'avais vu qu'il était dans le vrai et que je l'avais condamné lorsque j'avais cru qu'il avait tort. J'ai demandé à être réélu aux mêmes conditions, mais j'étais disposé à rendre au gouvernement cette justice de dire qu'il avait bien traité les provinces maritimes. Je dis à mes électeurs: "Si vous m'élevez, je retournerai à Ottawa comme député indépendant et j'exercerai mon propre jugement." L'honorable monsieur se figure-t-il qu'un homme possédant le sentiment de l'honneur entreprendrait de le suivre dans la boue et l'ordure du scandale du Pacifique? Ce n'est pas un plaisir pour moi que de rappeler cette transaction, mais l'honorable monsieur a provoqué une discussion complète de cette question. Y avait-il un homme qui pût justifier ce scandale? Je vois que l'honorable ministre des Finances a repris son siège; il brillait par son absence pendant mon discours. Je lui demande si je lui ai jamais demandé une situation, si j'ai jamais été un chercheur de place.

Sir LEONARD TILLEY. Je ne sache pas que l'honorable monsieur m'ait jamais demandé une place. Je fus autorisé à me mettre en communication avec lui pour lui offrir une place de lieutenant-gouverneur, qu'il refusa. Je sais que subséquemment, l'honorable monsieur qui est aujourd'hui ministre des Chemins de fer, se mit en communication avec lui et fit rapport à ses collègues—je ne dirai pas s'il eut tort ou raison—que l'honorable monsieur avait refusé la charge de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, et lui avait dit qu'il voulait un siège dans le cabinet. L'honorable monsieur dit qu'un autre membre du gouvernement lui a aussi offert un portefeuille; si c'est de moi qu'il veut parler, je ne lui ai jamais, dans aucune des entrevues que j'ai eues avec lui, donné à entendre qu'un portefeuille était à sa disposition; nous n'avons jamais abordé ce sujet et nous n'avons parlé que de la charge de lieutenant-gouverneur.

Sir ALBERT J. SMITH. Cela est très vrai; mais c'est un fait remarquable que j n'ai jamais entendu cette déclara-

Sir A. J. SMITH

ration avant ce jour. C'est un exemple merveilleux de la vigueur de mémoire de l'honorable monsieur, et il est étonnant de voir comme cela s'accorde avec les souvenirs de l'honorable ministre des Chemins de fer. Je n'ai qu'une chose à dire c'est que ce n'est pas vrai. Je demande au ministre des Finances, si je ne lui ai pas dit, lorsque son administration était au pouvoir, que je ne voulais pas de place. Lorsque j'étais ici, appuyant son gouvernement de temps à autres lorsqu'il avait raison, le combattant lorsqu'il avait tort, je lui ai dit plus d'une fois que je ne voulais pas de position officielle.

Sir LEONARD TILLEY. Je ne me rappelle aucune conversation à ce sujet, excepté ce qui a été dit relativement à la charge de lieutenant-gouverneur.

Sir ALBERT J. SMITH. Est-ce qu'il nie qu'on m'ait offert une place dans le gouvernement?

Sir LEONARD TILLEY. Je le nie. Je dis que je n'ai jamais eu connaissance de cela.

Sir ALBERT J. SMITH. Le ministre des Finances dira-t-il qu'une offre m'a été faite par deux de ses collègues en deux occasions différentes et qu'il n'en savait rien?

Sir LEONARD TILLEY. Je n'ai jamais su que l'offre d'un siège dans le gouvernement lui ait été faite, parce que c'était mon siège et qu'on ne m'a jamais donné à entendre que je devais partir, et que je n'ai jamais su qu'il y ait eu des portefeuilles disponibles. Je ne cache pas que mes collègues aient eu le droit d'offrir des portefeuilles.

Sir ALBERT J. SMITH. Le ministre des Chemins de fer ne nie pas qu'il m'ait offert un portefeuille.

Sir CHARLES TUPPER. Je le nie très-formellement et je dis de plus que je n'ai jamais eu l'autorisation de faire une telle offre.

Sir ALBERT J. SMITH. Je vais essayer de rafraîchir la mémoire de l'honorable monsieur. Se rappelle-t-il être venu à ma chambre à coucher, à l'hôtel Russell, en octobre 1873, le jour de mon arrivée à Ottawa?

Sir CHARLES TUPPER. Avant cette époque l'honorable monsieur avait pris une attitude excessivement hostile à l'égard du gouvernement du jour. L'assertion de l'honorable monsieur que je lui ai offert un siège dans le cabinet ne contient pas même une ombre de vérité.

Sir ALBERT J. SMITH, dont les paroles ne sont qu'imparfaitement comprises continue à parler, et l'on croit comprendre qu'il dit que lorsque l'on a demandé au ministre des Chemins de fer pourquoi il n'a pas répondu à la question du député de Westmoreland, le ministre des Chemins de fer a répondu qu'il avait peur de perdre son droit à la réplique. Sir A. J. Smith continue ainsi: Cette assertion est fautive, et je demande à l'honorable monsieur, pourquoi il n'a pas eu le courage et la honnêteté de se lever et de dire que c'était faux; au lieu de donner pour excuse qu'il avait peur de perdre son droit à la réplique. Je déclare solennellement, sur mon honneur comme homme que l'honorable monsieur, en cette ville, m'a offert un siège dans le cabinet et qu'un autre membre du gouvernement m'a offert un portefeuille en 1873. L'honorable monsieur m'a accusé d'avoir pratiqué la corruption dans mon élection. Je lui renvoie l'accusation à la figure et je dis que pas un homme dans toute la Confédération n'est aussi corrompu qu'il l'est lui-même, et que sa corruption est notoire.

M. ANGLIN. Je désire donner une explication personnelle. Lorsque le ministre des Chemins de fer a lu quelque chose qu'il produisait comme témoignage de ma part contre l'honorable député de Westmoreland, j'étais sous l'impression qu'il citait des paroles que j'avais prononcées en cette Chambre, pour lesquelles j'étais responsable au parlement, à mes commettants et au pays. En continuant à l'écouter,

cependant, j'ai découvert qu'il citait un article de journal qui a causé beaucoup d'excitation en cette Chambre il y a quelques années, mais qu'il n'a pas lu correctement, je regrette de le dire. Tel qu'il l'a lu d'abord, l'article semble porter une accusation directe contre un député de cette Chambre, lui reprochant de s'être laissé influencer par l'espoir d'avoir une place de lieutenant-gouverneur, dans le vote qu'il avait donné sur une question très importante. Cependant, il l'a relu une seconde fois et alors il a mis les deux substantifs au pluriel—et a lu que plusieurs députés avaient été influencés par l'espoir d'obtenir une charge de lieutenant-gouverneur. Il ne m'appartient pas de dire pourquoi l'honorable monsieur a jugé à propos de croire et d'affirmer que ce passage s'appliquait exclusivement à l'honorable député de Westmoreland. Mais il y a plus, l'honorable ministre des Chemins de fer avait déjà cité cet article et l'avait qualifié d'infâme scandale et de libelle malicieux. Et cependant l'honorable monsieur le cite ce soir comme preuve ayant pour but d'établir que l'accusation portée contre l'honorable député de Westmoreland est fondée.

S'il m'était permis, comme il a été permis au ministre des Finances de répéter ce qui m'a été dit, je pourrais rapporter, ce qu'un autre m'a dit en 1879 ou 1880 : qu'à une époque où, ainsi que les honorables députés le savent, un membre du gouvernement siégeant au Sénat se rendit odieux, et qu'un nombre considérable des membres de ce corps demanda qu'il fut chassé du gouvernement, et je me rappelle très-bien qu'à cette occasion le ministre actuel des Finances eût une entrevue avec le député de Westmoreland. J'ai eu personnellement connaissance du fait; et immédiatement après, sir Albert J. Smith m'a rapporté que l'honorable M. Tilley lui avait dit avec l'autorisation de sir John A. Macdonald, que M. Mitchell serait chassé du gouvernement et que le portefeuille disponible serait offert au député de Westmoreland.

Sir LÉONARD TILLEY. Je déclare immédiatement qu'il n'y a pas un mot de vérité dans cette assertion.

M. BOWELL. L'honorable député de Gloucester nie-t-il que l'article dont il parle s'applique au député de Westmoreland ? C'est là l'impression sous laquelle il a laissé la Chambre. Je lui demande si les paroles ne visent pas l'honorable député de Westmoreland et ne s'appliquent pas à lui.

M. L'ORATEUR. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la nature irrégulière de cette discussion. Lorsqu'une explication personnelle est faite, l'on se montre d'ordinaire très indulgent pour un honorable député, mais l'on doit s'attendre, dans des cas semblables, à ce que les honorables députés s'efforcent de ne pas introduire dans la discussion des questions qui sont étrangères à la question controversée.

M. DESJARDINS. M. l'Orateur, je veux appeler l'attention de la Chambre sur quelques remarques que me suggère la phase nouvelle dans laquelle est entrée la question maintenant soumise à cette Chambre, par suite de certaines offres faites au gouvernement pour la construction du Pacifique. Mais, avant d'aborder ce sujet, je ne puis m'empêcher de faire quelqu'allusion à la leçon d'indépendance politique que nous a faite l'honorable député de Gloucester (M. Anglin), il n'y a qu'un instant.

Je n'ai pas d'objection à m'entendre enseigner ce qu'un député anxieux de remplir son devoir doit faire lorsqu'il est appelé à prendre part au règlement d'une question aussi importante que celle-ci. Mais quand la leçon m'arrive, j'aime bien à savoir d'où elle part et si celui qui me la fait est bien autorisé à me la faire.

En entendant l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) nous recommander d'être indépendants de nos chefs, indépendants de notre parti politique, je me suis demandé quelle avait été sa propre conduite, il y a quelques années, lorsqu'il s'agissait pour ses commettants d'une question qui était vitale pour eux; lorsqu'il avait été chargé par un

groupe nombreux de la population du Nouveau-Brunswick, de venir ici défendre des droits qui avaient été foulés aux pieds par la majorité fanatique de la législature de sa province.

Et, M. l'Orateur, si je me rappelle bien, ce ne sont pas les conservateurs alors qui hésitèrent alors à créer de l'embarras au gouvernement, qu'ils supportaient, pour défendre avec le député de Gloucester ce qu'ils considéraient comme un droit injustement méconnu.

Cependant, il arriva un moment où l'honorable député de Gloucester (M. Anglin), put compter sur une majorité de ses amis en Chambre, et qu'a-t-il fait alors ? A-t-il continué cette lutte vaillante que nous avons commencée avec lui ? Non, M. l'Orateur, pour ne pas gêner ses amis il s'est retiré du combat, il s'en est allé sur la montagne, laissant ces pauvres conservateurs continuer seuls et malgré lui la guerre au nom de ces intérêts qu'il était spécialement chargé de défendre.

Ce n'est donc pas à lui qu'il appartient de venir nous faire des leçons d'indépendance en matières politiques.

Maintenant, M. l'Orateur, en présence de ce nouveau syndicat, formé en 48 heures, par le parti actuel de l'opposition, ou tout au moins sous ses auspices, je suis porté à me convaincre davantage que le parti libéral n'est bien réellement fécond que quand il est dans l'opposition.

Je me rappelle très bien les promesses et les beaux projets que le parti libéral formulait avant d'arriver au pouvoir. A son arrivée au pouvoir, nous devons voir, d'après ses promesses, toutes les questions qui attireraient notre attention, réglées de la manière la plus satisfaisante. Nous devons voir les questions qui nous divisaient au sujet des troubles du Nord-Ouest, réglées dans le sens que nous désirions. Nous devons voir cette grande question des écoles du Nouveau-Brunswick, résolue de manière à satisfaire tous les droits méconnus de nos co-religionnaires. Et sur cette question du Pacifique, que ne nous promettait-on pas ?... Je dois le dire, moi-même, j'ai été un instant coupable de croire le gouvernement libéral de bonne foi, mais j'ai dû me détromper bien vite... Et sur cette question du Pacifique, je n'ai pas tardé à m'apercevoir que nous avions alors, comme on nous propose de le faire aujourd'hui, lâché la proie pour courir après l'ombre.

Nous avons perdu, grâce à eux, le contrat de Sir Hugh Allan, et qu'avons-nous eu en retour ? Nous avons eu le creusage du port de la Kaministiquia, nous avons eu le canal du fort Frances, nous avons eu le fameux contrat Foster. La grande entreprise nationale fut altérée et tronquée de telle façon qu'il était impossible de la reconnaître.

On a commencé par éloigner de 650 milles le terminus oriental du Pacifique, ensuite, au risque de détruire la grande œuvre de la Confédération, on a voulu abandonner la construction de la partie du chemin de fer dans la Colombie anglaise.

Eh bien ! en ce moment, lorsque nous arrive un nouveau projet, dont il est impossible de croire que les auteurs sont de bonne foi, et qui, s'il était accepté, aurait pour effet de détruire les négociations maintenant entamées avec le syndicat dont le contrat attend notre ratification, nous nous demandons ce qui nous resterait, si le gouvernement prenant au sérieux cette nouvelle proposition, allait délier de leurs engagements les capitalistes qui ont signé le contrat avec lui.

En supposant, que le gouvernement serait disposé à entamer de nouvelles négociations, le contrat qui lui est maintenant offert, je le déclare, ne rencontrerait pas les vœux, du moins des députés de la province de Québec, sinon de l'unanimité du parti conservateur. Il se trouve dans le contrat nouveau des clauses qui sont diamétralement contraires à la politique que nous défendons depuis 1872.

Nous ne voulons pas, pour notre part, qu'aucun gouvernement dans le pays ait l'option de construire ou de sacrifier

la ligne au nord du lac Supérieur. Nous ne voulons pas qu'il soit autorisé à détruire en même temps la partie de la ligne qui doit être construite dans la Colombie anglaise.

Comme nous avons toujours été en faveur du parachèvement de la Confédération, que nous avons toujours désiré une ligne qui fût entièrement bâtie sur notre propre territoire, nous n'avons jamais voulu nous contenter de cette ligne qu'on nous offre aujourd'hui, ni substituer l'embranchement du Sault-Sainte-Marie à aucune partie de la ligne principale.

Dans cet empressement que l'opposition a aujourd'hui d'accepter le nouveau contrat, nous la voyons se mettre en parfaite contradiction avec ses déclarations antérieures. Le chef de l'opposition a prétendu que l'octroi des 25,000,000 d'acres de terres dans les territoires du Nord-Ouest amènerait la création d'un système de tenure de terre qui allait renouveler sur ce continent les mêmes inconvénients qui soulèvent aujourd'hui l'Irlande. Il trouvait sa plus grande objection dans cette concession. Eh bien ! si j'en crois le projet de contrat publié par les journaux de l'opposition, ne sommes-nous pas exposés à avoir le *Landlordisme* aussi bien sous le nouveau contrat que sous l'ancien ?

Maintenant, on nous parle du tarif des prix qui pourraient être imposés sur le commerce de transport par le premier syndicat, et avec le contrôle du gouvernement. Eh bien ! M. l'Orateur, si en passant par le Sault Sainte-Marie, nous allons nous soumettre au contrôle des lignes américaines, qui nous protégerait contre les impositions qu'ils seraient à même de faire sur notre trafic ? En allant faire un raccordement entre notre ligne canadienne et le *Northern Pacific*, ne serions-nous pas exposés à voir nos propres chemins devenir une espèce de pis-aller pour le trafic des lignes de l'ouest ne recevant de trafic que ce que les chemins de fer allant vers Chicago et les ports océaniques américains seraient incapables eux-mêmes de transporter.

Et puis, M. l'Orateur, il me semble que, dans ces circonstances, le gouvernement serait justifiable de dire immédiatement—et pour ma part j'ai été désappointé qu'il ne l'ait pas déclaré dès le début—qu'il ne peut accepter comme sérieuse une proposition qui vient si tard et qu'étant engagé avec un syndicat, par un projet mûri pendant plusieurs mois, il ne peut l'abandonner pour se livrer aux mains de gens qui, après s'être inspirés de ses ennemis, viennent sous 48 heures lui faire des propositions qu'il est impossible de considérer honnêtes et faites sérieusement.

M. l'Orateur, on nous parle de capitalistes bien posés qui sont engagés dans le nouveau syndicat, mais on sait ce que c'est que nos capitalistes qui se mêlent de politique, on en a vu souvent de ces capitalistes entraînés par l'esprit de parti se prêter à des choses qu'ils ont ensuite regrettées, et je suis bien convaincu que ceux-ci seraient bien chagrins de nous voir prendre au sérieux ce qu'ils nous offrent.

Dans ces circonstances, M. l'Orateur, le gouvernement, avant de nous demander de continuer ce débat au détriment de toutes les autres questions qui attendent l'action de la Chambre, devrait déclarer qu'il n'entend pas traiter les propositions du nouveau syndicat comme sérieuses, que le seul contrat qui est devant la Chambre et qui doit y rester, c'est le contrat que nous avons examiné et sur lequel nous discutons depuis le commencement de la session.

M. LAURIER. M. l'Orateur, il ne m'appartient pas de caractériser d'aucune manière le langage dont vient de faire usage l'honorable député du comté d'Hochelaga (M. Desjardins). Cependant il me permettra de lui dire que, dans mon humble opinion, les députés conservateurs de la province de Québec perdent en ce moment une belle occasion de rendre service à leur pays. Il ne m'appartient pas de dicter à qui que ce soit dans cette Chambre, la manière dont chacun doit remplir les devoirs qu'il se doit à lui-même et à son pays ; il ne m'appartient pas même de faire appel à qui

M. DESJARDINS

que ce soit sur la manière dont chacun doit remplir ce qu'il croit être son devoir envers son pays, mais dans cette circonstance, les intérêts qui sont en jeu et qui dépendent de la décision que nous adopterons, sont tellement importants qu'il ne serait peut-être pas malséant de ma part, si je faisais appel à l'influence que les députés de la province de Québec prétendent avoir, et que je crois qu'ils ont sur le gouvernement actuel pour l'empêcher de persister davantage dans ce que je crois être une voie néfaste.

Quelle que soit l'opinion que chacun de nous a pu se former sur la valeur relative ou intrinsèque du contrat, il est évident que la situation n'est pas aujourd'hui ce qu'elle était hier ; quelle que soit la valeur relative ou intrinsèque de ce contrat, il est évident que ce serait téméraire de prendre une décision immédiate à ce sujet parce que, comme je l'ai dit tout à l'heure, la question n'est plus dans le moment ce qu'elle était hier.

Nous n'avons discuté jusqu'à présent que le contrat tel qu'il a été exécuté par le gouvernement ; tout ce qu'on nous a demandé a été de ratifier ce contrat-là, et la seule question était de savoir si, oui ou non, on ratifierait le contrat qui nous était présenté. Aujourd'hui la question est changée : il n'y a eu jusqu'à présent qu'un seul projet de discuté, mais à l'heure qu'il est, nous avons la certitude qu'il y a un second projet devant le gouvernement ; à l'heure qu'il est, nous avons la certitude qu'une nouvelle compagnie vient aussi offrir d'entreprendre la construction du chemin du Pacifique. Sans pouvoir dire quelles sont les conditions de ce contrat ; sans pouvoir dire si ce contrat sera préférable ou ne sera pas préférable à celui que nous avons discuté jusqu'à présent ; du moment que nous avons la certitude qu'il y a une nouvelle offre entre les mains du gouvernement, n'est-ce pas notre devoir d'attendre que la lumière se fasse sur cette nouvelle question, et d'attendre que nous ayons l'occasion de savoir quel est celui des projets entre les mains du gouvernement, qui sera le plus avantageux pour le pays.

Je suis étonné d'entendre l'honorable député d'Hochelaga (M. Desjardins) dire que le gouvernement doit rejeter entièrement l'offre nouvelle qui lui est faite ; qu'il doit passer outre et en arriver immédiatement à l'adoption du premier contrat. Est-ce qu'en agissant ainsi, il prétend qu'il servirait les intérêts de son pays ; est-ce qu'il prétend qu'en rejetant immédiatement une offre qu'il n'a pas vue, ou qu'il n'a vue que par la presse, ce serait faire acte de patriotisme, et qu'il voudrait recommander à cette Chambre de mettre de côté la lumière qui est sur le point de se faire sur cette question-là, et d'adopter le projet actuel ainsi, en aveugle, sans vouloir prendre en considération le nouveau projet ? Il doit être manifeste à tout homme raisonnable—et il doit être manifeste à mon honorable ami du comté d'Hochelaga—que cette proposition ne peut pas être dictée par un sentiment de patriotisme. Je crois qu'il a dû céder à des exigences de parti. Je connais ce que c'est que les exigences de parti, j'y ai peut-être cédé moi-même quelquefois, mais lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle-ci, nous ne devrions pas refuser de prendre en considération le nouveau contrat proposé au gouvernement. Nous ne connaissons pas encore les termes de ce nouveau contrat, mais pour ma part, je ne demande qu'une chose, c'est que nous les connaissions, et je ne voudrais pas suivre l'exemple de l'honorable député d'Hochelaga (M. Desjardins) de vouloir rejeter ce contrat avant d'avoir eu l'occasion de le connaître. L'honorable député d'Hochelaga n'est pas sérieux lorsqu'il fait cette proposition et il regrettera, j'en suis sûr, d'avoir fait usage d'un semblable langage. Il ne peut pas avoir demandé sérieusement à ses amis d'avoir le courage de dire : Nous sommes prêts à supporter le gouvernement et à déclarer qu'il doit rejeter ce projet comme une offre qui n'est pas faite sérieusement, et à voter pour le premier contrat. Au contraire, je prétends qu'avant de nous lier davantage, nous devons connaître les conditions de cette nouvelle offre.

Il s'agit peut-être dans le moment, de la question la plus importante qui soit venue devant le pays depuis la confédération, et c'est sur une question aussi importante que celle-ci qu'on voudrait précipiter une décision et empêcher que la Chambre ne puisse même avoir connaissance de l'offre nouvelle, et que le gouvernement accepte le premier contrat sans même prendre connaissance du second!

Je ne discute pas les termes de cette offre nouvelle: je ne les connais pas, et je n'ai pas la prétention maintenant de les connaître; mais ce que je sais, et ce que nous savons tous, c'est que ceux qui ont mis leurs noms au bas de cette offre nouvelle sont capables de faire honneur à leurs signatures, si même il s'agit de millions. Nous savons également, au moins telle est la rumeur, que les conditions du nouveau projet sont beaucoup plus avantageuses et qu'il y a une différence considérable entre le prix du premier contrat et celui du second. Nous sommes informés que sur la question d'argent, le prix demandé au gouvernement par les membres du nouveau syndicat est bien inférieur au prix demandé par les anciens capitalistes. Nous savons également que sur la question des terres—au moins nous en sommes informés—le nouveau projet est beaucoup plus avantageux que le premier.

L'honorable député d'Hochelaga dit qu'on doit le rejeter parce que dans ce projet on donne l'option de faire ou de ne pas faire construire la voie au nord du lac Supérieur. Ce sera peut-être une considération pour le rejeter; mais ce ce n'est pas une raison pour ne pas le regarder. On dit encore que cette offre n'est pas faite sérieusement, que c'est un truc électoral ou politique organisé par l'opposition. Si, M. l'Orateur, l'opposition a organisé ce projet, ce sera un titre de plus qu'elle aura à la reconnaissance du pays, parce que, quels que soient les motifs qui aient induit les capitalistes qui font la nouvelle offre au gouvernement, ces motifs sont de peu de conséquence du moment que nous avons le résultat, et le résultat est que la nouvelle compagnie offre des conditions plus avantageuses que celles que nous avons dans le moment.

On dit que l'offre n'est pas sérieuse; mais il y a un moyen bien simple de le savoir, c'est de mettre ces capitalistes à l'épreuve; ils sont prêts à déposer en argent, toutes les garanties que le gouvernement pourrait exiger. Il ne peut donc pas y avoir de doute. Voudrait-on avoir une autre garantie qu'ils sont sérieux dans leur prétention? Peut-on prétendre que ces gens-là ne sont pas sérieux lorsqu'ils offrent de déposer une garantie en argent qui, d'après ce dont je suis informé, excède du double la garantie qui a été offerte par les anciens capitalistes?

Je vais beaucoup plus loin, et je n'hésite pas à dire que si ces hommes n'étaient pas sérieux, que s'ils avaient fait cette proposition simplement pour jeter de la poudre aux yeux du gouvernement et du peuple, ce serait un acte de mépris qui mériterait la censure du parlement.

Lorsque ces capitalistes ont mis leur projet entre les mains du gouvernement, ils ont pris la responsabilité de leur acte; et la conséquence est que si leur offre n'était pas sérieuse—cette offre étant acceptée par le gouvernement—they mériteraient d'être punis par toutes les censures que le parlement a entre les mains.

On dit qu'il est important que le syndicat commence immédiatement ses travaux. Je ne doute pas, M. l'Orateur, qu'il y ait beaucoup de force dans cette objection; il est important que le syndicat commence ses travaux, mais le plus important est de savoir quel sera le syndicat qui fera les travaux, et c'est la question qui est à résoudre. Si, d'un côté, nous avons les intérêts du syndicat à sauvegarder, d'un autre côté, nous avons les intérêts du pays; et dans ce moment, nous avons à décider si nous sacrifions le pays au syndicat ou si nous sacrifions le syndicat au pays..... Toute la question se résout en cela.

Encore une fois, je regrette que l'honorable député d'Hochelaga, et les députés de la province de Québec qui pré-

tendent avoir, et qui ont, je crois, en effet, une influence considérable sur le gouvernement; n'aient pas appliqué cette influence à retarder la discussion de cette question, jusqu'à ce que la lumière ait été faite sur le sujet. Les honorables députés de la province de Québec ont l'habitude de se vanter de l'influence qu'ils exercent sur le gouvernement. S'ils veulent mettre dans cette question-ci, toute l'activité et toute l'énergie, ou même la moitié de l'activité et de l'énergie qu'ils ont mise sur une autre question qui est venue devant cette Chambre, et qui était certainement moins importante pour le pays que la question actuelle, ils se feront entendre et obéir. Dans la question à laquelle je réfère, il n'y avait qu'un principe abstrait qui fût en jeu, tandis que maintenant, ce sont les intérêts les plus précieux de tout le pays qui sont en question. Dans la circonstance mémorable dont je parle, les députés conservateurs forçaient le gouvernement à faire ce qu'il ne voulait pas faire; ils le forçaient à faire une chose injuste, quoique le gouvernement fût satisfait que cette chose fût injuste. Eh! bien, qu'ils appliquent à la question actuelle, l'influence qu'ils ont mise dans cette circonstance, et je suis persuadé qu'ils réussiront à engager le gouvernement à prendre en considération les offres qui viennent de leur être proposées.

M. LANGEVIN. M. l'Orateur, c'est précisément pour sauver les intérêts du pays que le parti conservateur, et spécialement le parti conservateur de la province de Québec, devra s'opposer à ce second syndicat, puisqu'on l'appelle ainsi, qui vient aujourd'hui soumettre une proposition au gouvernement. L'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) dit que sans le connaître nous le rejetons. En sait-il plus que nous sur ce contrat? Et il est prêt à l'accepter; tout dans ce syndicat-là est magnifique, tout dans les propositions est superbe, parce qu'il vient des amis de l'honorable député de Québec-Est. Pour lui, au contraire, tout ce qui vient de ce côté-ci de la Chambre est mauvais. Cependant ce premier contrat est signé par des hommes qui sont en grande partie les amis personnels de l'honorable membre; par conséquent, nous n'avons pas d'intérêt à soutenir ce syndicat plutôt qu'un autre. Nous le soutenons et nous le soumettons à la Chambre, parce que les propositions qui nous ont été faites ont été considérées les meilleures et ont été acceptées par le gouvernement, et à l'époque où ces propositions ont été faites au gouvernement, est-ce que le gouvernement a caché son jeu? Est-ce qu'il n'a pas fait connaître qu'il était prêt à recevoir des propositions de n'importe quelle partie du pays?

M. BLAKE. Hear! Hear!

M. LANGEVIN. L'honorable chef de l'opposition peut crier: *hear! hear!* mais cela n'empêchera pas la vérité d'être vraie, et à cette époque-là le premier ministre, dans ses discours, à Bath, a déclaré que le gouvernement était prêt à recevoir des propositions. Et où étaient alors les amis des honorables membres de l'opposition? Ils étaient pourtant dans le pays, c'étaient les mêmes hommes. Les capitaux dont ils se vantaient tant aujourd'hui, ils les avaient alors! pourquoi ne se sont-ils pas présentés et n'ont-ils pas dit au gouvernement: Voici une proposition, nous sommes prêts à construire ce chemin à telles et telles conditions. Mais non! ces hommes n'ont pas bougé; ils n'ont eu aucune communication avec le gouvernement. Ils ne se sont pas présentés. Ils n'ont pas fait connaître au gouvernement qu'ils étaient prêts à soumissionner cette entreprise. Ils se sont tenus à l'écart et aujourd'hui, après que le gouvernement a eu une proposition sérieuse et pouvant être acceptée; après que le gouvernement l'a acceptée et soumise à la Chambre; après que les honorables membres de l'opposition l'ont discutée et que, la discutant de jour en jour, ils en sont venus à obtenir un ajournement de la Chambre; après être allés dans le pays tâcher de soulever le public contre le gouvernement et la proposition et n'ayant pas réussi, que font-ils? Ils se disent: il faut trouver,

maintenant, un autre moyen d'embarrasser le gouvernement. Ils ont des amis autour d'eux à qui ils disent : faites donc une proposition au gouvernement ; quand bien même cette proposition ne serait pas sérieuse ; quand bien même vous ne seriez pas capables de construire le chemin..... Croyez-vous que le gouvernement va l'accepter ?..... Faites votre proposition, cela va nous aider à renverser le gouvernement si c'est possible ; cela va, dans tous les cas, embarrasser le gouvernement et peut-être faire rejeter la proposition maintenant soumise à la Chambre..... C'est tout ce que nous voulons. Nous voulons empêcher la construction du chemin au nord du lac Supérieur ; faites une proposition qui puisse un jour ou l'autre être changée, et qui puisse empêcher la construction de cette partie-là du chemin : pourvu que nous autres, les gens de l'opposition, nous fassions triompher notre politique qui est de ne pas construire le chemin de fer sur le territoire canadien, ou seulement en partie sur le territoire canadien, afin d'envoyer le commerce aux Etats-Unis, alors notre grande politique pas nationale, mais anti-nationale, aura réussi.

M. l'Orateur, il faut que l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) croie ses compatriotes de la province de Québec bien naïfs, s'il s'imagine qu'ils vont adopter cette proposition nouvelle qui aurait pour effet de nous priver, nous, habitants des provinces de l'Est, d'une communication complète sur notre territoire ; qui aurait pour effet de nous priver des immigrants qui nous arrivent des autres pays, qui nous arrivent des trois royaumes et qui doivent passer par notre territoire pour s'en aller dans les territoires du Nord-Ouest, et pour engager ces émigrants à passer par le territoire des Etats-Unis et à y rester.

M. BLAKE. Hear! Hear!

M. LANGEVIN. L'honorable chef de l'opposition dit *hear! hear!* Mais on sait que c'est sa politique, il nous l'a fait connaître.

M. BLAKE. Pas du tout.

M. LANGEVIN. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) dit : "pas du tout." C'est dommage qu'il n'applique pas son français à défendre la bonne cause, mais c'est sa politique : il ne veut pas que nous ayons le chemin au nord du lac Supérieur ; ce qu'il veut, c'est le chemin du Sault Sainte-Marie. Il veut nous faire communiquer avec le Nord-Ouest, avec nos territoires immenses, sur lesquels nous avons déjà dépensé des capitaux considérables afin d'ouvrir ces territoires à la colonisation, il veut que tout cela se fasse par le chemin des Etats-Unis. Pourquoi ces messieurs ont-ils une amitié particulière pour ce chemin-là ? Pourquoi vouloir nous entraîner dans les Etats-Unis ? Pourquoi est-ce que ce mot de "politique nationale" leur fait tant mal au cœur c'est parce qu'ils veulent absolument détruire notre nationalité, je veux dire notre grande nationalité canadienne ; ils veulent nous américaniser. M. l'Orateur, je crois que non-seulement la grande majorité de cette Chambre, ne consentira pas à pareille chose, mais encore la grande majorité du pays s'y opposera. Nous voulons maintenir notre autonomie comme peuple séparé des Etats-Unis.

M. l'Orateur, l'honorable représentant de Québec-Est (M. Laurier) vient de nous parler du nouveau syndicat, et il nous dit : Ce nouveau syndicat propose de construire le chemin à meilleur marché que celui que vous avez accepté. L'honorable membre devrait ajouter qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'argent en pareille matière. L'argent n'est pas la grande question pour nous, et puisque l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a fait un appel aux députés de la Province de Québec, il me permettra d'en faire autant et de leur dire qu'il ne s'agit pas seulement de savoir si en acceptant le nouveau contrat, nous épargnerons quatre ou cinq millions de piastres ; mais que la question est de savoir si par cette construction du chemin de fer, nous allons assurer à notre province et aux provinces

M. LANGEVIN

de l'Est une communication complète avec le chemin de fer du Pacifique ; qu'il s'agit de savoir si ce chemin va profiter aussi bien à la province de Québec et aux autres provinces de l'Est qu'à l'extrémité occidentale de la province d'Ontario.

M. BLAKE. Hear! hear!

M. LANGEVIN. Dès que l'honorable chef de l'opposition voit qu'un argument est contre lui il crie *hear, hear*. Mais qu'il écoute bien les votes qui seront donnés et il verra que ces votes seront dans l'intérêt du pays et non pas dans l'intérêt des Etats-Unis. La grande majorité de la Chambre, l'immense majorité de la Chambre, tout le parti conservateur est en faveur d'une politique nationale et non pas en faveur d'une politique des Etats-Unis. Qu'avons nous à faire avec les Etats-Unis ? Quand les Etats-Unis veulent commercer avec nous ils sont les bienvenus, mais nous avons à voir à notre avenir comme peuple et il ne s'agit pas de savoir si, par ce chemin-ci, nous allons avoir cent piastres, ou mille piastres, ou un million de piastres des Etats-Unis. La grande question est de savoir si ce chemin va être construit pour les Etats-Unis ou pour nous.

M. l'Orateur, si pour sauver quatre ou cinq ou six millions de piastres, nous allions sacrifier l'avantage d'avoir un chemin en communication avec les chemins d'Ontario et de Québec et de construire ce chemin entièrement sur notre territoire, nous serions certainement coupables, et les électeurs du pays nous blâmeraient d'en avoir agi ainsi. M. l'Orateur, je ne m'attendais pas que l'honorable représentant de Québec-Est, oubliant les intérêts de sa province qu'il est spécialement chargé par son parti de défendre ici, viendrait faire un pareil appel à nos compatriotes de la province de Québec. Il me semble pourtant que quoique nous soyions séparés sur bien des questions, et quoiqu'il siège d'un côté de la Chambre et nous de l'autre côté, il me semble que quand il s'agit d'un grand intérêt comme celui-ci, qui est une question des plus importantes qui peuvent se présenter devant la Chambre, il devrait s'élever au-dessus de toutes les questions de parti et veiller aux intérêts du pays. Mais comment veille-t-il à ces intérêts-là ? En nous faisant un appel et en nous disant : "Nous, le peuple de la province de Québec, nous irions sacrifier des millions pour faire construire ce chemin, par le premier syndicat lorsque nous pouvons le faire à meilleur marché ?" M. l'Orateur, il oublie la grande question qui est de savoir si le chemin sera construit sur notre territoire d'un bout à l'autre, ou s'il sera partiellement construit sur le territoire des Etats-Unis.

Lorsque le nouveau syndicat sera mis devant cette Chambre, la Chambre verra que ce syndicat n'est pas aussi couleur de rose que les honorables membres de l'autre côté de la Chambre voudraient le faire croire.

L'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a conjuré les députés de la province de Québec de ne pas voter en faveur des résolutions avant que les propositions du nouveau syndicat aient été soumises à la Chambre. A en croire l'honorable monsieur, l'acceptation des propositions du nouveau syndicat nous épargnerait quelques millions. La question n'est pas seulement une question de quelques millions de dollars, mais c'est une grande question nationale. L'argent épargné aux dépens des intérêts nationaux serait plutôt une perte qu'un gain. Nous avons à décider si ce chemin doit être construit sur le territoire canadien. S'il ne doit être construit qu'en partie dans notre pays, dans l'intérêt des Etats-Unis et à notre détriment, il vaudrait mieux pour nous ne pas avoir de chemin de fer du tout. Nous ne voulons pas que notre argent soit employé à développer les ressources des Etats-Unis, mais nous voulons l'employer à assurer l'achèvement de notre grande route transcontinentale qui ouvrira notre propre territoire et procurera des établissements aux sujets anglais, qui feront l'éloge de nos institutions et les défendront envers et contre tous. La grande majorité du peuple de ce pays désire que les institutions

dont nous jouissons soient permanentes. Le peuple désire que nous soyons tout-à-fait indépendants des États-Unis. Nous sommes animés de sentiments amicaux envers eux, et j'espère qu'ils partagent ces sentiments; mais, comme toutes les autres nations, nous désirons être indépendants, et pour ne pas être sous leur dépendance, il nous faut des communications par voie ferrée d'un bout du pays à l'autre.

Si, comme les honorables messieurs de la gauche le désirent, nous devons avoir un chemin de fer qui sera interrompu au Sault Sainte Marie, et si nous sommes obligés de traverser les États-Unis pour nous rendre à Winnipeg ou à Pembina, je dis qu'alors nous dépendrons des États-Unis et tous les immigrants qui nous viendront d'Europe seront perdus pour nous, comme ils l'ont été par le passé lorsqu'ils ont traversé le territoire américain. Nous voulons que ces immigrants traversent notre territoire pour aller se fixer au Nord-Ouest. Nous voulons avoir un chemin de fer qui fasse honneur au pays et soit à l'avantage du Canada. Il est vrai que l'on pourrait nous faire une proposition qui nous épargnerait trois ou quatre millions au dépens des sections du lac Supérieur et de la Colombie anglaise. Si nous acceptons cette proposition, il nous faudra mettre de côté tout le programme adopté par le pays dans le passé. Nous nous sommes engagés envers la Colombie anglaise à construire un chemin de fer jusqu'au Pacifique. L'honneur du pays est engagé, et je suis certain que le parlement ne répudiera pas un engagement fait en son nom par le gouvernement du Canada. En conséquence nous devons rejeter ce nouveau syndicat et nous en tenir au premier. Pourquoi? Parce que, par le projet du gouvernement, cette partie du chemin de fer située au nord du lac Supérieur, doit être construite simultanément et conjointement avec les autres sections du chemin. Nous avons là une garantie que le chemin de fer sera construit dans l'intérêt de tout le pays et non-seulement dans l'intérêt d'une seule partie du pays.

L'honorable député de Westmoreland (Sir Albert J. Smith) a dit il a quelques instants: Nous avons le peuple pour nous; retournons devant les électeurs. Cela n'est guère prouvé par les élections qui ont eu lieu depuis 1878. Dans chaque cas où un siège occupé par un conservateur est devenu vacant, il a été occupé par un autre conservateur, et trois, sinon cinq, des sièges qui appartenaient aux honorables messieurs de la gauche, étant devenus vacants, ont été remplis par des conservateurs.

Les honorables messieurs se sont vantés au sujet de l'assemblée tenue en leur faveur à Montréal et où pour être admis il fallait avoir un billet. S'ils ne craignaient pas, pourquoi n'ont-ils pas ouvert leur portes aux deux partis? Lorsque mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer a tenu son assemblée à Montréal, les portes ont été ouvertes à tout le monde, et mon honorable ami n'a pas eu peur d'y rencontrer ses adversaires, et de leur exposer son programme, et en cette occasion il a grandi dans l'estime même de ses adversaires. Le public a vu qu'il avait le courage de rencontrer ses adversaires, et si l'honorable chef de l'opposition avait voulu y assister on lui aurait offert un siège sur l'estrade, et il aurait eu la permission de parler. Il n'en a pas été ainsi, cependant; du chef de l'opposition. Il voulait être seul et n'avoir personne pour le contredire. Il s'est arrangé à sa manière, mais le peuple a montré qu'il n'était pas en sa faveur.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je crois qu'à l'heure qu'il est, chaque honorable député, des deux côtés de la Chambre, doit être passablement convaincu que le gouvernement aurait agi sagement en acceptant de suite la motion de mon honorable ami le député de Shelburne (M. Robertson). Pourquoi cette longue discussion de neuf heures? Uniquement et simplement parce que les honorables ministres ont vu à leur grand chagrin et à leur confusion que leurs partisans ne les appuieraient pas s'ils osaient procéder à la discussion.

L'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) avait parfaitement raison dans l'avertissement qu'il a donné à ces honorables messieurs si convenablement et si délicatement qu'il l'a fait. Il leur a donné à entendre que, bien qu'il leur fût toujours resté fidèle pendant les jours sombres de l'adversité, il n'était pas disposé à se croiser les bras et à voir cette question se régler sans se mettre passablement au courant de la portée du vote qu'il serait appelé à donner. Maintenant nous sommes ici, après minuit, un samedi matin, retenus sans but, discutant toutes sortes de questions qui ne sont pas en cause et qui ont été importées par le ministre des Chemins de fer, ce qui ne lui rapportera guère d'honneur ni de profit. Je me lève ici surtout dans le but de faire un acte de justice. Mais qu'il me soit permis de dire que, bien que je ne prétende connaître que bien imparfaitement la langue dont s'est servi le ministre des Travaux publics, il m'a semblé qu'il conjurait ses amis de la province de Québec de ne pas appuyer cette mesure parce qu'elle était dans l'intérêt de l'Ontario.

M. LANDRY. Non, non.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Parce que le syndicat favoriserait probablement les intérêts de l'Ontario.

M. LANDRY. L'honorable monsieur devrait apprendre le français avant que d'affirmer aussi catégoriquement qu'il le fait.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Ma connaissance du français n'est guère aussi bonne que je le désirerais, mais je crois que c'est là en substance les remarques que l'honorable monsieur a faites, dans sa langue maternelle, mais qu'il a omis de traduire dans la langue parlée par la plupart d'entre nous.

M. LANDRY. Vous êtes dans l'erreur.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Nous avons entendu les mignons de l'honorable monsieur poussés à faire la sale besogne que l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même ne voulait pas faire—poussés à dire que ce nouveau contrat était une misérable et mesquine intrigue politique, poussés à décrier la réputation d'hommes aussi honorables qu'il puisse s'en trouver au Canada, aussi riches qu'aucun de ceux qui font actuellement partie du syndicat auquel les honorables messieurs se proposent de confier cette entreprise. Nous n'avons pas les deux propositions devant nous comme nous pouvions les avoir. Cette offre aurait pu aisément être déposée sur le bureau à huit heures; mais nous savons de la bouche de quelques-unes des personnes qui ont elles-mêmes signé cette offre les noms d'un nombre considérable d'hommes dont les signatures sont apposées à ce document. Qui sont ces hommes que des gens comme l'honorable député de Cardwell, osent attaquer et accuser d'avoir prêté leurs noms, leur crédit et leur réputation, à une simple et mesquine intrigue politique? Le premier est sir William Howland, le vieil ex-lieutenant-gouverneur de l'Ontario, autrefois l'un des collègues des honorables messieurs de la droite, un homme dont le nom est vénéré d'un bout de la province à l'autre; vient ensuite M. A. K. MacMaster de Toronto, le chef de l'une des maisons les plus considérables de cette ville, un homme qui occupe le premier rang parmi les marchands de l'Ontario; H. H. Cook, de Toronto; Peleg Howland de Toronto; William Hondrie, Hamilton; John Proctor, Hamilton; John Stewart, Hamilton; et T. Wood, Hamilton—tous hommes riches et influents; mon ami M. Allan Gilmour, Ottawa, un homme connu comme très honorable et possédant des richesses immenses, qui considérerait comme au-dessous de sa dignité d'apposer sa signature à un document qui ne serait pas sérieux; James McLaren, Ottawa, est-il raisonnable de supposer que celui-là se prêterait à une misérable et mesquine intrigue politique? John Walker, London; D. McFie, London; P. S. Stevenson, Montréal; John Carruthers, Kingston; G. A. Cox, Peterboro, l'un des meilleurs entre-

preneurs de chemin de fer de la province. A. W. Ross, Winnipeg, un homme de beaucoup d'expérience et possédant une fortune considérable; P. Larkin, Ste. Catherine; K. Chisholm, Brampton, un homme qui a reçu, il y a quelques mois seulement, un chèque pour \$800,000, je crois, pour sa part dans une seule entreprise financière; Alexander Gibson, Frédéricton; William D. Lovitt et Cie, Yarmouth, une société d'armateurs, qui, si je ne me trompe, est l'une des plus considérables de toute la confédération.—Barnett et MacKay, Renfrew, bien connus comme capitalistes. Je crois que des hommes bien appréciés, bien pesés, n'auraient rien à craindre d'une comparaison même avec mes excellents amis, M. Stevens, M. Angus, ou M. Hill de la Manitoba, ou avec le baron Reinach de l'Allemagne, ou de la France ou de quelque pays qu'il soit, ou avec mon jeune et digne ami M. Charles Rose, fils de sir John Rose, un excellent homme, mais qui n'est pas, je crois, l'un de ces grands princes du commerce, qui, nous dit-on, frappaient aux portes des anti-chambres des honorables ministres à Londres. C'est une moquerie, c'est une insulte, non à la Chambre mais à l'intelligence du public, que des hommes comme ceux-là puissent être accusés par des gens comme l'honorable député de Cardwell, de s'être prêtés à une méprisable et mesquine intrigue politique. Je n'ai pas le droit de me porter garant pour ces hommes, en aucune manière, mais je connais leurs moyens et leur détermination de mener à bonne fin tout ce qu'ils entreprennent, et j'ose dire que dans vingt-quatre heures, si l'honorable ministre des Chemins de fer demande des garanties, ces garanties seront fournies en moins d'une heure en espèces sonnantes.

L'honorable ministre des Travaux Publics a essayé de mettre la Chambre sous l'impression que la proposition de ces messieurs a pour but l'abandon du chemin de fer à travers le territoire britannique. L'on m'a donné à entendre que ces messieurs sont disposés à offrir au parlement, si le parlement veut y consentir, le choix de construire un chemin de fer aussi long ou aussi court qu'il plaira au parlement, mais il n'est pas vrai qu'ils ne sont pas prêts à construire le tout pour \$3,000,000 de moins en argent, et 3,000,000 d'acres de terres de moins, valant au moins \$8,000,000 ou \$9,000,000. Ils proposent de construire tout le chemin à partir de Callendar Station, jusqu'au point où le syndicat actuel est disposé à le prolonger; et ils se proposent de le conduire sans aucune de ces viles clauses de monopole qui défigurent et avilissent le contrat maintenant à l'étude; sans demander l'exemption des impôts pour les terres qu'ils devront recevoir, et sur la voie et le chemin qu'ils devront acquérir et sans remise de droits. Cette offre, me dit-on, est maintenant en la possession de l'honorable ministre des Chemins de fer. Je dis qu'il est monstrueux que l'on n'ait pas la courtoisie d'accorder un délai de 24 heures pour permettre à la Chambre et au pays d'obtenir des renseignements sans qu'il soit nécessaire d'avoir cette discussion inutile.

L'on nous dit que ce contrat ne peut être ouvert, que l'entreprise a été adjugée et qu'ensuite d'autres sont venus faire une offre plus basse. Le parlement a assurément le droit, si le parlement le désire, d'accepter la meilleure offre et de rejeter la moins avantageuse. L'on nous dit encore que ces messieurs ont eu leur chance, que des annonces ont été publiées demandant aux capitalistes de se présenter et d'entreprendre les travaux. Cette assertion n'a pas le moindre fondement véridique. Nul homme, j'ose le dire, avant que ce contrat fut déposé sur le bureau n'a jamais songé qu'un gouvernement du Canada pourrait s'éloigner des premières conditions, des conditions fondamentales d'après lesquelles tout les chemins de fer devaient être construits, au point de construire lui-même 706 milles sur deux des sections, de beaucoup les plus difficiles du chemin, d'en faire cadeau à la nouvelle compagnie et d'accorder à cette compagnie un monopole de vingt ans sur tout le commerce du Nord-Ouest, d'accorder l'exemption des impôts sur toutes les terres pendant 20 ans, sur la voie, le matériel roulant, etc.

Sir R. J. CARTWRIGHT

Personne n'a jamais songé que le gouvernement du Canada permettrait l'insertion de conditions semblables au contrat, et, dans ces circonstances, comment les ministres et leurs partisans peuvent-ils dire que cette entreprise était à la disposition de tout l'univers? Si les capitalistes du Canada, des Etats-Unis et de l'Angleterre eussent eu la moindre connaissance des conditions que ces messieurs étaient disposés à accepter, alors sans doute, leur rêve serait devenu une réalité, et les capitalistes de tous les pays du monde seraient venus frapper à leur porte pour avoir l'avantage de soumissionner ce chemin de fer. Ce serait la chose la plus absurde du monde, et je dis ceci non dans l'intérêt des messieurs qui occupent les banquettes ministérielles, mais pour leurs partisans, s'ils finissaient par rejeter une offre aussi avantageuse et si digne d'éloges, sans donner à leurs partisans l'occasion de savoir ce que c'est que cette offre, ni au peuple l'occasion de se prononcer là-dessus. Je ne prétends pas éprouver beaucoup de sympathie pour les honorables messieurs de la droite, qu'ils soient ministres ou députés, mais je dois dire ceci, que jamais partisans plus vaillants et plus dévoués, car ils le sont certainement, ne furent plus indignement sacrifiés par les fausses manœuvres de leur chef. Même à la douzième heure, je les conjure d'avoir pitié d'eux-mêmes, et j'espère qu'ils se rappelleront, que même lorsque la destruction était imminente, il y a eu des Loth qui se sont échappés de la Sodome politique. Il est vrai, si l'historien sacré dit vrai, qu'ils ne se sont pas échappés sans être un peu démoralisés, mais cependant, il y avait un refuge pour eux, et j'espère que les honorables messieurs situés aujourd'hui dans une position identique, pourraient peut-être en fin de compte trouver un abri de même nature.

En réponse à M. White (Hastings-Est),

Sir RICHARD CARTWRIGHT dit: Si je me rappelle bien la grande majorité dont parle l'honorable monsieur, n'était pas aussi apparente dans son cas, et n'eût été une interprétation très curieuse de la loi, je crains bien que l'honorable monsieur n'aurait pas aujourd'hui le plaisir d'occuper son siège.

M. WHITE. Vous avez été obligé d'aller chercher un siège dans un autre endroit.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je suis allé plus loin et j'ai été mieux servi, probablement. La discussion a été commencée par le ministre des Travaux Publics, qui nous a raillé en nous reprochant de ne représenter qu'une petite partie du peuple. Mais nous représentons une partie plus considérable de la population que notre nombre en cette Chambre ne saurait l'indiquer. Au pis aller, nous représentons probablement les neuf vingtièmes du peuple du Canada, et je crois que si un vote impartial pouvait être donné, nous représenterions bientôt les onze vingtièmes. Probablement si nous pouvions avoir une élection sur cette question au moment actuel nous obtiendrions une majorité aussi considérable que celle que possède actuellement les honorables messieurs de la droite.

Ce n'est pas mon intention, à cette heure avancée, de prolonger le débat, vu que le gouvernement a virtuellement admis le point sur lequel nous insistions, en permettant au débat de prendre la tournure qu'il a pris maintenant. Tout ce que nous réclamons, c'est qu'ils déposent la nouvelle proposition sur le bureau, et qu'ils permettent à leurs partisans dans le pays de savoir si elle n'est pas plus avantageuse que le marché actuel. Chaque avantage possible, chaque pouce de chemin de fer qu'ils peuvent obtenir en vertu du contrat actuel, ils peuvent se les assurer par la proposition maintenant entre les mains du ministre des Chemins de fer, et cela, sans les clauses inacceptables qui devront ainsi que tous et chacun d'eux, depuis mon sage ami le député d'Ottawa, en suivant la gradation descendante, doivent en être convaincus, les entraîner vers la destruction à moins qu'elles ne soient bifées du contrat.

M. PLUMB. Au commencement du débat, cette après-midi je m'attendais aux violences de langage des honorables députés de la gauche. Mon honorable ami de Durham-Ouest a commencé par jeter un cri perçant pour mettre ses amis au diapason des sentiments qui l'agitent et des griefs qui l'affligent. Jedois dire qu'ils ont répondu avec empressement. Il a débuté par une série d'assertions que je crois entièrement d'accord avec celles qu'il a formulées en public et dans cette Chambre, depuis le commencement de ce débat. Mais la tactique de l'honorable monsieur a grandement surpris la Chambre. Les députés de la gauche qui nous ont ménagé cette surprise n'ont point eu l'intention, je le veux bien, de se moquer de la Chambre, car j'ai de fortes raisons de croire que le nouveau projet est l'œuvre de l'opposition.

Mais examinons cette question avec calme. En 1874, l'administration qui devait rester cinq ans au pouvoir, fit adopter un acte l'autorisant à recevoir des soumissions et à passer des contrats même sans publier d'avis à cet effet. Les dispositions de cet Acte impliquaient des dépenses énormément plus considérables que toutes celles que mentionne le contrat qui fait le sujet de nos débats depuis plusieurs jours. Pourquoi n'a-t-on pas reçu de propositions des soumissionnaires qui font aujourd'hui une offre plus basse que celle des capitalistes qui, les premiers, sont venus faire au gouvernement une proposition formelle et bien définie ? Pourquoi n'ont-ils pas jugé à propos de se présenter pendant toutes ces années où l'ancienne administration offrait des subventions tellement énormes ? Était-ce parce que l'ancienne administration avait tellement compromis les intérêts du pays et si mal représenté l'état de ses affaires, que personne ne voulait s'offrir pour passer un contrat ? Était-ce parce que les membres du nouveau syndicat comprenaient qu'avec les amis de l'honorable chef de l'opposition, au pouvoir en 1878, ils s'exposaient à trop de risques en signant un contrat spécifiant que partie de la subvention serait en terres publiques ? N'auraient-ils point voulu passer de contrat parce qu'ils n'avaient point confiance dans les honorables députés de la gauche ? On le croirait, parce que les signatures de la nouvelle proposition sont pour la plupart, sinon tous, des partisans marquants des honorables députés de la gauche, et cela donne nécessairement à penser. Je voudrais faire bien comprendre que les capitalistes qui ont pris l'initiative en cette affaire et dont le contrat nous est soumis pour ratification, ont droit à la confiance de la population du Canada. On savait que des négociations étaient commencées pour la construction de toute la ligne. L'honorable préopinant (sir R. J. Cartwright) m'a bien étonné lorsqu'il a dit qu'on n'avait laissé à aucun autre soumissionnaire la possibilité de faire des offres pour l'exécution de cette entreprise, que personne n'aurait pu s'imaginer quelles conditions extravagantes on accordait au syndicat. Jamais on n'entendit, en cette Chambre, déclaration faite avec plus de mauvaise foi. Chacun sait que, toutes les semaines, le journal de l'honorable monsieur exposait d'avance les conditions, les faisant bien plus onéreuses qu'elles ne sont, ajoutant que le premier ministre n'avait pu réussir à passer un contrat et qu'il avait misérablement échoué. Pourquoi ne s'offrirent-ils pas alors ces grands patriotes qui tiennent tant à économiser cinq ou six millions au gouvernement et lui donner d'autres avantages ? Mais ce n'est pas chose facile de faire une offre maintenant. Ces messieurs ne savent-ils pas que le gouvernement et le parti conservateur sont engagés en honneur à faire ratifier ce contrat ? Je prétends que le premier syndicat a fait une offre de bonne foi, que ses conditions prouvent qu'il a l'intention de les remplir, et que, comparée à l'offre dont je vois un aperçu dans le journal des honorables députés de la gauche, leur proposition est sérieuse et supérieure à l'autre. L'une est une proposition sérieuse de construire une voie ferrée entre le lac Nipissing et l'océan Pacifique ; l'autre est un projet, sans

doute fort acceptable pour la gauche, de construire une ligne dont une partie passera sur le territoire des États-Unis, pour éviter ainsi les difficultés du tracé canadien. Aux termes du nouveau projet, le gouvernement peut abandonner la construction de la partie la plus difficile de la ligne canadienne.

Le gouvernement serait libre, paraît-il, d'abandonner la construction de la section qui passe au nord du lac Supérieur, celle qui va du pied des Montagnes Rocheuses à Kamloops et celle d'Emory Bar à Port Moody. L'ingénieuse logique du député de Durham-Ouest perce dans chaque proposition, si je puis m'exprimer ainsi. Cette proposition n'est que l'écho des discours de l'honorable monsieur. Si elle a quelque signification, c'est celle-ci : Le moment où la nouvelle proposition sera acceptée, on exercera une pression sur le gouvernement pour lui faire abandonner la section du lac Supérieur—les travaux difficiles au-delà des prairies—et nous verrons se réaliser le projet que l'honorable monsieur a si habilement défendu dans cette Chambre, devant toutes les assemblées auxquelles il a assisté, le projet que tous ses partisans ont défendu après lui, savoir, une ligne passant sur le territoire des États-Unis pour l'avantage de la compagnie du "Northern Pacific." On nous parle beaucoup de l'importance d'accueillir cette proposition envoyée à la onzième heure. Je ne mets point en doute la bonne foi des capitalistes qui ont fait cette proposition. Quelques-uns sont riches et solvables. Mais j'y vois des noms qui n'ajoutent pas beaucoup à la valeur de l'offre ; j'y vois les noms de sept candidats réformistes battus aux dernières élections générales. Ce n'est pas du tout une proposition dictée par l'esprit de parti ; mais cette association a bien l'air d'une organisation puissante formée pour l'avantage de l'honorable monsieur et de ses partisans, en vue des élections prochaines. Avec cette prescience qui le distingue et qu'admirent tellement ses partisans qui ont tout à coup abandonné leur ancien chef pour le suivre, l'honorable monsieur semble avoir élaboré ce projet pour s'assurer le retour facile aux affaires, lors des prochaines élections générales. Mais je crois qu'il échouera dans ses projets.

Je le répète, les membres du syndicat dont le gouvernement a accepté le contrat, qui nous est soumis pour ratification, les membres du syndicat avec lesquels je n'ai aucune relation personnelle, et dont je n'ai jamais vu que deux avant de devenir membre du parlement, méritent toute considération pour s'être lancés dans cette entreprise. La Chambre et le pays doivent bien comprendre, en effet, que c'est chose sérieuse, pour ces messieurs, de risquer leur réputation et leur fortune dans la construction d'une immense ligne de chemin de fer traversant une région inhabitée où ils devront achever leur œuvre avant d'en retirer aucun profit. Ils ont droit à des profits honnêtes dans cette entreprise, et j'hésiterais longtemps avant d'accepter une soumission plus basse—si toutefois c'est bien une soumission—qui comporte tant de risques des plus hasardés. Quiconque envisage cette entreprise dans son ensemble, y voit des difficultés de toutes sortes. Quatre lignes rivales se disputent le trafic du Pacifique ; il existe, aux États-Unis, une foule de lignes rivales qui comptent sur la vente de leurs terres pour réaliser leurs subventions, et se trouveront en concurrence directe avec la ligne que les honorables députés de la gauche veulent établir. Il est très certain que le syndicat devra régler ses opérations, son tarif et le prix de ses terres de manière à faire face à la concurrence active des lignes qui demandent le même commerce de transport, qui conduisent dans la même direction et qui ont, en Europe, les agents les plus actifs pour amener l'eau au moulin.

Un point important, longuement discuté l'année dernière, et duquel dépend l'exploitation avantageuse d'un chemin de fer, est le montant des frais de cette exploitation ; c'est un détail que les députés de la gauche ont entièrement perdu de vue. L'autre jour, j'examinais les dépenses de l'Intercolonial. Jusqu'en 1878, l'exploitation de cette ligne laissait un déficit

annuel de \$1 700,000, en moyenne, y compris l'intérêt à 5 pour cent sur le capital, ce qui n'est pas un taux bien élevé. Si l'honorable député de Durham-Ouest, avec la facilité de calcul qui le distingue et nous étonne, veut bien capitaliser cette somme, il pourra établir la proportion suivante : Si \$1,700,000 représentent le déficit annuel d'un chemin de fer de 700 milles de longueur, touchant à des points où la population est déjà considérable, aboutissant à la côte maritime et offrant une issue au commerce de l'Ontario et de Québec, que coûtera l'exploitation d'un chemin de fer de 2,700 milles, traversant un nouveau territoire et qui devra se créer un commerce de transport.

L'honorable monsieur a dit que le privilège que possède le syndicat sous forme d'exemption de taxes, représente environ \$27,000,000, et les autres privilèges qui lui sont accordés, \$25,000,000, à part de la subvention, mais il n'a point fait observer à la Chambre que, d'année en année, le syndicat devra exploiter une nouvelle section, et que s'il construit une ligne d'un type inférieur, ses dépenses doubleront. Je vais employer l'argument même de l'honorable monsieur. Il n'est pas dans l'intérêt du pays de passer un contrat à bon marché; mais il est dans l'intérêt du Canada de faire aux entrepreneurs de la ligne des conditions libérales, puis de tenir à la stricte exécution du contrat. Je ne veux pas, s'il est possible, qu'une fois la somme fixée pour l'entreprise, une fois que les entrepreneurs ont minutieusement calculé leur profit, on vienne nous proposer un marché qui ne peut supporter l'examen, en comparaison de l'autre. J'affirme et je crois fermement, avec tout le respect dû aux capitalistes qui ont soumis cette nouvelle proposition, que si leur offre était acceptée, ils ne songeraient même pas à la mettre à effet en construisant une voie ferrée, sur le territoire canadien, entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique. L'esquisse incomplète que nous avons de leur offre prouve, selon moi, ce que j'affirme ici.

Les honorables députés de la gauche ont voulu plaisanter, mais ils sont victimes de leur plaisanterie. Ils nous ont bien amusés lorsqu'ils nous ont annoncé quelle terrible agitation régnait dans tout le pays à propos de cette question. Peut-être les honorables messieurs ont-ils, par quelque mystérieux procédé, jeté un charme à leurs adversaires dans ce débat que, seuls, ils envisagent sous son véritable jour. Nous savons tous maintenant que les honorables députés de la gauche n'entendent rien à la plaisanterie; autrement ils verraient l'entière absurdité des assertions répétées par chacun d'eux, depuis que la discussion est commencée. Quels sont les faits? Dans l'Ontario et Québec, on compte 578,844 personnes possédant le cens électoral, et l'on peut en ajouter 120,000 de plus, pour les provinces maritimes et celles de l'Ouest. Aux dernières élections générales, il y avait donc 700,000 personnes ayant droit de voter aux élections fédérales, ayant droit de placer leur mot dans la gestion des affaires du pays. Or, de ce nombre, et avec toute la pression que l'on a exercée, combien sont venues au secours des députés de la gauche en envoyant des pétitions au parlement. Je dois dire qu'ils ont fait circuler ces pétitions en grand nombre dans toutes les localités les plus favorables à leur parti, et je constate qu'après des semaines de fausses représentations et de clameurs, ils ont pu réunir 6,812 signataires, c'est-à-dire que la sept-centième partie du nombre des électeurs du Canada a répondu, jusqu'à présent, aux appels lancés par le caucus parlementaire des grits.

Les députés de la gauche ont prétendu, dès le début, que nous devions nous laisser guider par les opinions émises dans les assemblées du genre de celles qu'ils ont tenues dans l'Ontario. Mais cela implique naturellement que telle doit être l'opinion d'électeurs aptes à voter, l'opinion d'une majorité convenablement calculée. Or, que connaissons-nous de l'origine de ces pétitions et des personnes qui les ont signées? J'en ai vu quelques-unes sur lesquelles 20 ou 30 signatures semblent un peu trop avoir été écrites de la même main.

M. PLUMB

Les personnes qui ont lu l'ouvrage de Justin McCarthy, *History of Our Own Time*, se rappellent qu'il mentionne le fait que dans plusieurs des pétitions présentées contre le bill de réforme, on avait commis des fraudes absurdes, que parmi les signatures d'une de ces pétitions on remarquait les noms de la Reine et du Duc de Wellington et que plusieurs des noms étaient répétés nombre de fois. A propos des 6,812 pétitionnaires, je crains beaucoup que l'histoire ne se répète et que plusieurs des pétitions présentées à la Chambre ne ressemblent à celles qui, d'après Justin McCarthy, ont été présentées contre le bill de réforme, en Angleterre. J'ai vu une pétition venant du comté de Frontenac, et il m'a semblé que toutes les signatures étaient écrites de la même main, bien que je ne veuille pas affirmer ici l'exactitude de ce fait.

En tout cas, cela ne tire pas à conséquence. Ce que je veux surtout faire observer, c'est que ces pétitions portent 6,812 signatures sur 700,000 électeurs; mais nous ignorons si ce sont bien des signatures d'hommes aptes à voter, ayant atteint leur majorité ou ayant droit de vote, ne fût-ce qu'à titre de garde-pêche. Je ne veux rien dire contre le droit sacré des pétitions; mais j'affirme que les députés de la gauche ont commis un acte indigne en voulant nous faire croire que la population du Canada approuve, de quelque manière, l'acte de l'opposition. J'affirme que les plus fortes preuves établissent le contraire, puisque, malgré toutes ces pétitions, ils n'ont pu obtenir que le résultat mentionné. Et pourtant, ils se figurent avoir considérablement ému la population du Canada. Ils eurent un peu la même illusion en 1878. Elle dura jusqu'au jour de l'élection. Or, je leur assure que quand ils en viendront à compter avec leur hôte, comme ils comptent maintenant sans leur hôte, le même résultat se manifesterait. Quant à moi, bien pénétré de la responsabilité que je vais prendre, — responsabilité dont je devrai répondre devant mes commettants et la population du Canada tout entier, — je déclare que je saurai justifier devant le public canadien, quand le moment sera venu, le vote que je vais donner à propos de ce contrat. Je dis que les députés de la gauche n'ont point convenablement traité la question de l'exploitation d'un chemin de fer, traversant une région comme celle où va être établi le chemin de fer du Pacifique. Ils n'ont pas franchement discuté la question soumise à la Chambre. Voici ce que disait, dans son exposé financier de 1874, l'ex-ministre des Finances qui vient de nous parler du syndicat avec sa violence ordinaire de langage :

“ Avant l'ajournement, j'ai parlé, assez longuement, du déficit extraordinaire que laisse l'exploitation de l'Intercolonial et des autres chemins de fer du gouvernement fédéral, surtout dans les provinces maritimes. Le déficit provenant de cette source, atteindra probablement le chiffre extraordinaire d'un million et un quart de dollars. Je veux signaler à la Chambre un point que chaque député comprendra clairement. Presque tous les chemins de fer traversent une région colonisée depuis cinquante ou soixante ans. Le fait que ces chemins de fer entraînent des dépenses tellement énormes, doit prouver clairement à la Chambre que les frais d'entretien d'une ligne de près de 3,000 milles de longueur, traversant une région presque inhabitée seront beaucoup plus considérables pendant longtemps, après la construction de cette voie ferrée, le pays devra payer une taxe énorme pour l'exploiter et le maintenir en bon état, et l'on ne doit jamais perdre cela de vue en étudiant la nature de ce projet.”

Maintenant, M. l'Orateur, on prétend que nous hâtons inconsidérément cette discussion, que les députés de la gauche n'ont pas eu le temps de bien étudier le projet. Si les députés de la gauche n'ont pas eu le temps d'étudier la question, comment ont-ils pu l'expliquer au public? Mais comment se passaient les choses en 1874? A la fin de la session de cette année, le 7 mai, le gouvernement soumit des résolutions autorisant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; le 8 mai, elles furent déférées à un comité général qui fit rapport le 12 mai. A ces phases de la question, il n'y eut aucune discussion de quelque importance et le 21 mai, à 3 heures du matin, ces résolutions comportant une dépense beaucoup plus considérable que celles qu'on nous propose ici, furent adoptées à la hâte par la Chambre, et l'on nous baillonna, en quelque sorte, nous membres de la

gauche d'alors, et l'on nous empêcha d'exprimer notre opinion. Je me rappelle très bien comment on nous rudoya en cette occasion; je me rappelle très bien quelle fut l'attitude de la droite depuis 1874 jusqu'à la dissolution du parlement, et j'admire l'indulgence de la majorité qui occupent les sièges où l'on voyait alors les chefs de l'opposition actuelle. Ils n'ont pas songé à étouffer le débat. Il n'est point vrai, comme la prétend la gauche, qu'ils aient voulu hâter la discussion et faire voter la question presque de force. Si jamais minorité, si factieuse et si indigne de considération qu'elle pût être, fut traitée avec justice et bienveillance, c'est bien la minorité qui siège aujourd'hui en face de nous, et je repousse avec force l'insinuation plusieurs fois répétée, que l'on ait essayé d'étouffer le débat. Plus cette question sera discutée, mieux cela vaudra pour nous. La tournée du ministre des chemins de fer a produit un excellent effet et a neutralisé les fausses représentations faites par des membres marquants de la gauche. Nous nous croyons obligés de ratifier le contrat passé par le gouvernement, parce que nous le croyons avantageux aux meilleurs intérêts du pays, et les députés qui, les textes de l'Écriture à la bouche, nous ont fait appel aujourd'hui, n'ont réussi à produire d'autre effet sur les députés de la droite que de les convaincre qu'il doivent rester unis comme un seul homme, et ne rien faire—même implicitement—qui puisse porter le pays à craindre que cette opposition factieuse reviendra jamais aux affaires, pour les maladministrer et nous mener à la ruine. La triste exhibition dont nous avons été témoins ce soir devra choquer tout homme qui a le sentiment des convenances parlementaires. L'honorable député de Westmoreland (Sir Albert J. Smith) a la faculté de provoquer, chaque session, une discussion dans le genre de celle que nous avons vue ce soir. Mais quand j'ai entendu le député de Gloucester (M. Anglin) défendre l'honorable monsieur, je me suis involontairement rappelé Shakesare:—

“Get thee glass eyes,
And like a scurvy politician seem
To see the thing thou dost not.”

Mon honorable ami de Westmoreland (sir Albert J. Smith) a prétendu aujourd'hui que les terres mises en réserve, à titre de subvention, en vertu de l'Acte de 1874, seraient prises dans la province d'Ontario, et que l'Acte contient une clause à ce sujet. Or je défie l'honorable monsieur d'y trouver pareille clause; elle n'existe pas.

On a dit aussi que le gouvernement n'avait pas le droit de passer ce contrat. Or s'il n'avait pas ce droit, a-t-il davantage le droit de conclure celui qui proposent et veulent faire accepter les députés de la gauche. Si ce contrat n'est pas légal et dépasse la juridiction du gouvernement et du parlement, parce qu'il n'a pas été adjugé sur soumissions demandées par avis public, comment une autre société peut-elle légalement faire une autre offre et comment le parlement peut-il l'accepter? J'aimerais avoir, à cet égard, l'opinion légale de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) qui, je m'en aperçois, m'écoute avec l'attention la plus soutenue et sourit, de temps à autre, avec la douce bienveillance qui lui est familière; peut-être cette opinion m'expliquerait la contradiction dont je parle.

M. BLAKE. A cette heure avancée de la nuit?

M. PLUMB. Nous attendrons, quelle que soit l'heure. Je ne trouve rien, dans l'Acte de 1874, qui empêche le parlement d'accepter et de ratifier le contrat du syndicat. Je ne vois pas la nécessité de soumettre à la concurrence publique tout contrat qu'il pourra passer pour la construction du chemin du Pacifique, à moins qu'il ne veuille construire la ligne comme ouvrage du gouvernement. La clause relative à ce point veut dire simplement que les travaux de constructions ne seront pas faits à la journée, mode que le chef de l'ancienne administration a employé pour construire les entrepôts du Fort Francis qui forment notablement partie de la ligne. Voici la clause en question:

“Les travaux de toute section ou sous-section du dit chemin de fer ne seront adjugés à un entrepreneur, ou à des entrepreneurs, qu'après que des commissions auront été obtenues.”

Je prétends que tous les actes du gouvernement sont strictement conformes au droit constitutionnel, au droit parlementaire et au droit commun. On savait partout qu'il demandait des soumissions et le *Globe* affirmait qu'il n'en pouvait obtenir. On a offert aux capitalistes étrangers tous les avantages qui pouvaient les induire à faire des soumissions. Je suis surpris que l'honorable préopinant (sir R. J. Cartwright) ait dit qu'aucune autre association que le syndicat actuel n'avait eu la chance de faire une offre. Mais nous sommes libres de prendre pour ce qu'elles valent, les assertions de l'honorable monsieur. Nous l'avons entendu, dans cette Chambre, déprécier tellement le crédit du pays que je suis surpris que les capitalistes étrangers y aient jamais placé un sou, s'ils croyaient aux assertions de l'honorable monsieur. Par bonheur, ils n'en ont jamais rien cru; et l'honorable député a échoué dans la tentative de déprécier, décrier et détruire la prospérité du pays qu'un devoir solennel, comme ministre de la Couronne, l'obligeait à seconder et à développer encore. Et l'honorable monsieur qui parle de réaction, devrait se rappeler que la division électorale représentée, pendant près d'un demi-siècle, par ses ancêtres conservateurs et respectés, l'a repoussé et qu'il a dû se faire élire dans la division de Huron-Centre qu'il a obtenue par la résignation d'un ami dévoué et qu'il a dû revenir dans cette Chambre, tout humilié et représentant d'une division électorale où on l'a imposé pour les besoins de la situation.

Je n'aime pas à parler de questions qui me sont personnelles; mais on me permettra de dire que mon honorable ami, le député de Middlesex-Ouest (M. G. W. Rose) s'est particulièrement occupé de moi. L'honorable député a voulu me tancer parce que je n'ai obtenu qu'une majorité de deux voix. Il sait parfaitement que six voix inadmissibles ont été biffées de la liste de mon adversaire, ce qui a suffi pour me faire gagner l'élection. Il sait très bien que le candidat qui m'a fait de l'opposition en 1878, avait été envoyé dans ma division—d'après sa propre déclaration qui n'a jamais été contredite—par le chef de l'ancienne administration et un collègue regretté dont je ne mentionnerai pas le nom ici, et que tous deux s'étaient vantés qu'ils me feraient sortir du parlement. Cet adversaire a été déqualifié pour sept ans, à son grand déshonneur et à la honte de ceux qui l'avaient envoyé faire cette lutte qui, d'après ses propres calculs, a coûté \$17,50 dans la division, plus les frais du procès que je lui intentai et qui, me dit-on, s'élevèrent à un chiffre considérable. Les députés de la gauche n'ont aucunement le droit de me tancer à propos de mon élection, principalement le député de Middlesex qui, élu par acclamation en 1871, représenta si mal sa division, que malgré l'énorme avantage qu'il a comme apôtre de la tempérance, il n'a été élu qu'avec les plus grandes difficultés, en 1878; et si les listes électorales eussent été revisées, comme cela aurait dû être, il lui aurait fallu céder son siège à M. Currie.

Je crois que le parti conservateur va se rallier, comme un seul homme, pour appuyer cette mesure du gouvernement. Je ne suis point prophète ni fils de prophète, mais j'ai dit et je crois que cette mesure sera appuyée par tout le parti conservateur, dans cette Chambre et au dehors. Et que la gauche fait de vains efforts pour nous créer des embarras, au moyen des arguments spécieux et des artifices que j'ai voulu dénoncer, en disant qu'il s'opère une réaction dans le pays, ce qui n'est aucunement vrai, nous le savons. L'honorable député de Durham-Ouest constatera bientôt que sa tentative de désunir notre parti lui vaudra un succès analogue à celui qu'il a obtenu, l'été dernier, dans la division de Toronto-Ouest, lorsqu'il apporta tout le poids de son influence et toute la puissance de sa parole pour décider une élection qu'il a perdue. Je propose donc.

M. BLAKE. L'honorable monsieur s'est assis avant de proposer la motion. Je soulève une question d'ordre.

Sir CHARLES TUPPER. Je soulève aussi une question d'ordre. Je demande à l'honorable chef de la gauche si la coutume invariable n'est pas qu'un député qui a une motion à proposer s'assoie un instant pour la préparer et reprend ensuite la parole.

M. BLAKE. Non.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'ai pas connaissance qu'un député est jamais été empêché de proposer une résolution pour s'être assis un instant après son discours.

M. STEPHENSON. Je propose l'ajournement du débat.

M. BLAKE. Je soulève une autre question d'ordre. Je crois M. l'Orateur, que vous êtes déjà saisi d'une motion demandant l'ajournement.

M. L'ORATEUR. Il ne s'agit pas du tout de la même question. Je ne vois pas pourquoi l'honorable monsieur (M. Stephenson) ne pourrait pas proposer l'ajournement du débat, à propos de cette motion; et strictement parlant, je crois que la motion de l'honorable député de Shelburne (M. Robertson) n'est pas régulière. Je suis d'avis que la motion d'ajourner le débat sur cette motion pure et simple, est tout-à-fait régulière.

M. MILLS se lève aux cris de : " A l'ordre ! " M. l'Orateur, dit-il, je signale à votre attention certains ouvrages faisant autorité, et qui sont là, sur le bureau du greffier; d'après ces autorités, on ne peut pas proposer d'amendement à une motion d'ajournement pure et simple. La motion du député de Shelburne ne fixe pas l'époque de l'ajournement, et l'amendement ne devrait avoir trait qu'à cette question de temps. Or, l'amendement ne mentionne pas cela; il ne mentionne pas non plus certaines autres questions qui n'ont pas trait au temps, et n'a trait à aucune question particulière soumise à la Chambre. Je crois donc qu'en pareil cas, l'amendement ne peut être accepté parce que la motion est formulée le plus simplement possible et a trait à une question de temps.

Sir CHARLES TUPPER. Une motion de concurrence a été faite. Là-dessus, les députés de la gauche ont proposé un amendement, et un débat a eu lieu. Mais voici une motion, toute différente, d'ajourner le débat sur l'amendement proposé. Il ne s'agit pas d'ajourner l'examen de la motion principale. L'amendement ne s'applique pas à l'ensemble de la motion. Je demande aux députés de la gauche où nous en serions si les débats de cette Chambre ne pouvaient être ajournés ?

M. BLAKE. Mais où en serions-nous si cette motion d'ajournement était adoptée ?

M. L'ORATEUR. Le journal de la Chambre donnera tous les détails de l'incident.

M. BLAKE. Mais quelle serait la question soumise à la Chambre.

M. L'ORATEUR. La motion d'ajourner le débat.

M. ANGLIN. La question soumise à la Chambre consisterait à savoir si nous devons ajourner le débat pour quelque raison particulière. On propose d'ajourner ce débat, en amendement à un amendement proposant d'ajourner un débat tout autre. Si nous ajournons, les minutes de la Chambre contiendront le rapport le plus compliqué et le plus extraordinaire qui ait jamais paru dans les journaux d'aucune assemblée législative, et ce rapport serait presque intelligible.

Sir CHARLES TUPPER. Parfaitement simple.

M. ANGLIN. En réfléchissant, vous admettez que le rapport qui paraîtra dans le journal de la Chambre sera aussi absurde que contradictoire. Dans les journaux de M. PLUMB

l'ancienne assemblée du Canada, en 1856, on trouve un rapport concernant la question du siège du gouvernement. Je ne me suis pas procuré les détails; mais je me rappelle très bien qu'un amendement fut proposé à l'effet de remettre l'examen de la question jusqu'à plus amples informations, et cet amendement fut admis comme parfaitement régulier. La motion fut accueillie et votée:

M. PLUMB. Je soulève une question d'ordre. Je crois que M. l'Orateur a donné sa décision.

M. L'ORATEUR. Je ne m'oppose point à ce que l'on me signale d'autres précédents.

M. ANGLIN. M. l'Orateur me semble avoir des doutes sur l'opportunité du premier amendement. Il est clair, pour moi, que l'amendement à l'amendement n'est pas régulier, puisque c'est une répétition de l'amendement même.

M. L'ORATEUR. Je ne partage pas cette opinion. La motion de l'honorable député de Shelburne dit " qu'en vue du fait, etc., etc., le débat devrait être ajourné." Cela s'applique à la motion principale, si cette motion est adoptée. Supposons qu'on ne puisse pas proposer l'ajournement du débat, nous devons siéger jusqu'à lundi. Il y aurait une manière bien simple de sortir de la difficulté, si je me conformais à la décision de M. l'Orateur Wallbridge dans une question tout à fait analogue. Voici comment cet incident est rapporté :

" M. Dorion propose : Que les débats sur cette résolution, qui a pour but le changement radical des institutions et relations politiques de cette province,—changement que la population ne prévoyait pas lors de la dernière élection générale,—devraient être ajournés d'ici à un mois, ou jusqu'à ce que la population de cette province ait eu l'occasion de se prononcer constitutionnellement à ce sujet. L'honorable G. E. Cartier, souleva la même question d'ordre que celle qu'il avait soulevée pour l'autre amendement. Puis l'Orateur se prononça : En pareil cas, la pratique veut que l'Orateur retranche ce qu'il y a d'irrégulier dans la motion, et qu'il la mette aux voix, si son auteur y consent; s'il n'y consent pas la motion tombe d'elle-même. Si l'honorable député d'Hochelaga permet que l'on en retranche tout ce qui est étranger à l'ajournement, elle sera mise aux voix; si non, je serai obligé de déclarer qu'elle est irrégulière. L'honorable M. Dorion refusant de laisser modifier sa motion, elle est déclarée irrégulière; l'amendement de l'honorable Geo. E. Cartier est ensuite adopté, et les débats sont ajournés à la prochaine réunion de la Chambre."

Ainsi, une motion d'ajourner le débat n'exige pas de préambule, et une motion d'ajourner la Chambre n'admet d'amendement qu'en ce qui regarde la durée de l'ajournement en question. Une motion d'ajourner le débat et une motion d'ajourner la Chambre sont toujours des motions pures et simples. Naturellement, dans le cas actuel, je ne déclarerai pas irrégulière la motion du député de Shelburne, à moins que quelqu'un ne soulève la question.

M. BLAKE. Si vous êtes disposé à déclarer cette motion irrégulière, je crois, M. l'Orateur, qu'il vaudrait mieux suivre la décision de M. l'Orateur Wallbridge, en retranchant ces passages inadmissibles, et laisser passer la motion du député de Shelburne;—bien que, si je ne me trompe pas, M. l'Orateur Wallbridge eût annoncé sa décision à une phase moins avancée de la discussion, après un début de neuf heures.

Sir CHARLES TUPPER. Il est trop tard, ce me semble pour adopter ce mode de procéder. Si vous décidez, M. l'Orateur, que cette motion est irrégulière, vous aurez à en examiner une autre qui vous a été remise et demande l'ajournement du débat. Par suite, du moment où la motion est déclarée irrégulière, elle disparaît naturellement, à moins que la Chambre ne consente à en éliminer les parties inadmissibles,—et la motion d'ajourner le débat devient régulière.

M. BLAKE. Le précédent que nous allons suivre est celui-ci—et j'aime à suivre les précédents qui me semblent raisonnables : L'Orateur informe le député qui fait une motion dont le préambule est inadmissible, qu'il ne peut admettre ce préambule et que s'il veut consentir à ce qu'on supprime la partie inadmissible, il (l'Orateur) mettra la

question aux voix. Je suppose, M. l'Orateur, que le député de Shelburne n'aura pas à s'ouffrir de ce que la discussion était trop avancée lorsque vous avez annoncé que le préambule était inadmissible, mais que vous lui donnerez la même liberté que si vous aviez fait l'objection que vous venez de faire au moment où il a proposé sa motion. En lui accordant cette liberté, en suivant le précédent—et si le précédent est bon il faut le suivre—vous rendrez sa motion régulière tout comme si l'on vous eût signalé plus tôt l'irrégularité. On pouvait vous la signaler à n'importe quelle phase de la discussion, mais certainement vous traiterez l'honorable député et sa motion comme le précédent l'exige.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur semble oublier que les deux cas ne sont pas identiques. Lorsque l'Orateur Wallbridge donna à l'auteur de la motion l'option de la laisser déclarer irrégulière ou de la soumettre à un amendement, l'Orateur n'était saisi d'aucune motion régulière subséquente. Le cas présent n'est pas le même, parce qu'avant de décider si cette motion est irrégulière, vous étiez saisi d'une motion régulière demandant l'ajournement du débat.

M. BLAKE. Mais ce précédent nous dit que c'est le devoir de l'Orateur d'informer l'auteur de la motion que le préambule est irrégulier, et qu'il peut retrancher la partie non admissible, avec l'autorisation de la Chambre.

M. KIRKPATRICK. M. l'Orateur, si l'amendement que nous a remis le député de Shelburne, n'est pas régulier, il ne peut être modifié sans le consentement de la Chambre. Il a été proposé et secondé, la Chambre en est saisie et dès qu'on vous le signale, vous déclarez qu'il est irrégulier. Par suite, il disparaît et la Chambre passe à la motion suivante.

M. PLUMB. Il me semble que rien n'autorise l'Orateur et l'auteur d'une motion à la modifier sans le consentement de la Chambre.

M. L'ORATEUR. Je déclare irrégulier l'amendement proposé par l'honorable député de Shelburne et, par suite, l'autre amendement dont je suis saisi, devient régulier.

L'amendement est adopté.

AJOURNEMENT.

M. ANGLIN. Avant que la Chambre s'ajourne, j'ai à lui soumettre quelques mots d'explication personnelle. L'honorable député d'Hochelaga (M. Desjardins) m'a violemment attaqué au sujet de l'attitude que, comme député, j'ai prise dans la fameuse question de Nouveau-Brunswick. Je tiens à informer l'honorable monsieur que je suis toujours prêt à défendre ma conduite en cette occasion, devant un tribunal quelconque, devant cette Chambre ou un de ses comités, devant une assemblée publique, dans cette ville ou ailleurs, en un mot, je suis prêt à justifier ma conduite dans toute cette question, depuis le jour où elle fut réglée définitivement; je suis prêt à fournir des preuves évidentes, irréfutables de mon entier dévouement à la cause catholique; je suis prêt à prouver que j'ai fait d'immenses sacrifices personnels et pécuniaires dans cette lutte; et je défie l'honorable député d'Hochelaga, je défie toutes les personnes qui, secrètement et traîtreusement, ont essayé de nuire à ma réputation dans le pays en répétant ce que je déclare être une calomnie, je les défie de prouver aucune des accusations qu'ils ont portées contre moi. Je veux néanmoins corriger une erreur. Cette après-midi, en rapportant ce qu'on m'avait dit d'une entrevue entre le ministre actuel des Finances et l'honorable député de Westmoreland, j'ai dit, par erreur, que la chose avait eu lieu en 1874-75. Or c'était dans les premières années de notre premier parlement.

M. COSTIGAN. J'ai écouté fort patiemment la discussion depuis le commencement de la session jusqu'à aujourd'hui

Je regrette beaucoup la tournure qu'a prise le débat ce soir. J'ai entendu avec peine les observations faites par mon honorable ami le député d'Hochelaga, parce qu'il ne sert à rien de renouveler de vieilles querelles déjà réglées. Je puis permettre beaucoup à l'honorable député de Gloucester.

M. ANGLIN. Je n'ai que faire de vos permissions.

M. COSTIGAN. Je répète ce que j'ai dit. Je puis permettre beaucoup à l'honorable député de Gloucester.

M. ANGLIN. Je répète que je n'en ai que faire.

COSTIGAN. Ce n'est pas parce que l'honorable député le désire que je dis cela, parce que si je ne voulais point le faire, il ne saurait m'y forcer. Je concède à l'honorable monsieur qu'il se défende contre une prétendue attaque de l'honorable député d'Hochelaga. Mais après le discours que l'honorable député vient de faire, discours dont le pays prendra connaissance et qui nie des déclarations que j'ai faites de bonne foi, dans cette Chambre et ailleurs, il m'est impossible de garder le silence. Je n'admets pas qu'il puisse défier l'honorable député d'Hochelaga, ou ceux qui pensent comme lui, de faire connaître sa réputation. Il ne peut pas le défier, puisqu'il ne peut défendre la position qu'il a prise dans la question des écoles du Nouveau-Brunswick. Je ne possède point l'habileté qui distingue l'honorable monsieur. Mais j'ai le courage de mes convictions, et dans n'importe quelle partie du Canada, je maintiendrai la déclaration que j'ai faite dans sa propre division électorale, savoir qu'il a trahi la confiance qu'on avait mise en lui.

M. ANGLIN. L'honorable préopinant est venu formuler contre moi, devant mes électeurs, des accusations que je qualifiai; alors comme elles les méritaient, par des expressions que je ne voudrais pas employer dans cette Chambre, mais que je puis bien répéter. Je les qualifiai de basses et viles calomnies et je prouvai mon assertion par une lettre de l'évêque de Saint-Jean, lettre que j'ai produite et lue devant mes électeurs. Et quand je me retournai pour voir quel effet cette lettre avait produit sur l'honorable monsieur je constatai qu'il s'était esquivé et avait quitté la division.

M. COSTIGAN. J'en appelle aux députés qui me connaissent, aux électeurs de Gloucester qui me connaissent peu, mais suffisamment pour la question dont il s'agit, et tous admettront qu'en disant que je me suis esquivé, l'honorable monsieur représente mal mes actions. Je ne suis pas homme à fuir un adversaire quand je crois avoir raison. L'honorable monsieur prétend avoir réfuté l'accusation que j'ai formulée. Mais tout en usant de discrétion relativement aux lettres que je produisis alors, je maintiens mon assertion en dépit de l'honorable monsieur qui eut la courtoisie, pour ne pas dire le courage de refuser de m'entendre, dans sa propre division.

M. ANGLIN. Cela est faux.

M. COSTIGAN. Il voulut m'empêcher de parler, et bien qu'il se trouvât dans une division où les trois-quarts des électeurs étaient prêts à l'appuyer, je parvins à me faire entendre—j'en réclame le mérite—et ses propres électeurs admirent que j'avais raison et qu'il avait tort. Dans sa propre division, il n'a jamais essayé de répondre à une seule de mes accusations, parce qu'il savait la chose impossible. Il prétendit, ce jour-là, que je comptais absolument pour rien, que c'était lui qui avait conduit toute l'affaire en parlement, que je n'étais qu'un outil entre ses mains et qu'il m'utilisait pour régler la question.

M. ANGLIN. Cela est faux.

M. COSTIGAN. Il prétendit que les catholiques du Nouveau-Brunswick ne comptaient que sur lui pour faire régler cette question.

M. ANGLIN. Cela est vrai.

M. COSTIGAN. N'allai-je pas le trouver à son siège lui demander, à lui, le plus éloquent et le plus habile député

catholique des provinces maritimes, de s'occuper de la question, et ne me répondit-il pas négativement ?

M. ANGLIN. Cela n'est pas vrai.

M. COSTIGAN. Bien que l'honorable député fût opposé au gouvernement du jour dont j'étais un partisan, je proposai la motion et il l'appuya, tant qu'elle pouvait embarrasser le gouvernement; mais, plus tard, lorsqu'elle pouvait embarrasser ses amis au pouvoir, il refusa de s'en occuper.

M. ANGLIN. Cela n'est pas vrai.

M. COSTIGAN. Je me rendis à son siège pour lui demander de proposer cette résolution.

M. ANGLIN. Pas vrai.

M. COSTIGAN. Cela est vrai. Je dus prendre la responsabilité de proposer cette résolution, sachant bien que cette démarche lui eût mieux convenu, et je le consultai, à son siège, pendant la discussion.

M. ANGLIN. Cela n'est pas vrai.

M. L'ORATEUR. A l'ordre.

M. COSTIGAN. L'honorable monsieur a une manière bien commode de nier mes assertions, mais il ne peut prouver ses diennes et doit se borner à un simple démenti. Je n'examinerai pas de nouveau la question des écoles du Nouveau-Brunswick. Je crois avoir dit, dans le temps, tout ce que j'avais à dire sans froisser les sentiments de personne, sauf peut-être ceux de l'honorable député dont je parle; mais lui-même ne ménage pas assez les sentiments des autres pour qu'on se gêne beaucoup avec lui. L'honorable député sait parfaitement que, sans la question des écoles, il n'aurait pas été réélu pour Gloucester, et n'aurait pas été nommé Orateur. Si l'honorable monsieur ignore tout cela, je puis le lui prouver.

M. ANGLIN. Vous ne pouvez le prouver.

M. COSTIGAN. C'est là une affaire réglée et l'honorable monsieur se le rappelle fort bien. La Chambre comprend ma position. Je fis une franche déclaration à la Chambre. Je croyais que c'était mon devoir et je crois avoir souffert, jusqu'à un certain point, pour l'avoir rempli. Je me rendis dans la division de l'honorable monsieur et il m'accusa, dans son journal, d'avoir formulé contre lui des accusations entièrement fausses.

M. ANGLIN. Cela n'est pas vrai.

M. COSTIGAN. Cela est vrai, et l'honorable député n'a jamais osé venir dans ma division et attaquer ma conduite dans cette affaire. Il est vrai que, dans son journal, il m'accusa d'avoir formulé de fausses accusations contre lui; mais, par bonheur, son journal n'est pas très répandu dans ma division. Il m'accusa aussi de l'avoir attaqué lorsqu'il était Orateur des Communes et ne pouvait se défendre.

M. ANGLIN. Cela est vrai.

M. COSTIGAN. Mais la vérité est que la Chambre admit que l'Orateur pouvait se défendre, et que l'ex-Orateur en vint à la conclusion, sur l'avis de ses amis, qu'il réunirait plus de sympathies en n'essayant pas vainement de se défendre.

M. ANGLIN. Cela n'est pas vrai.

M. COSTIGAN. Je le répète, depuis le jour où je fus élu membre de la législature de ma province—et il fut élu lui-même vers la même époque—jusqu'à ce jour, je me suis efforcé d'agir honnêtement, logiquement et avec franchise. Pendant vingt ans, j'ai représenté une division où l'honorable monsieur n'a pu se faire élire. J'ai été élu sans argent, et l'on m'a toujours su gré de mon désir d'être honnêtement utile à mes électeurs. En formulant cette accusation contre l'honorable monsieur, je crois remplir un devoir envers moi-même et envers mes électeurs. Je ne puis lais-

M. COSTIGAN

ser passer les assertions de l'honorable monsieur sans les contredire, parce qu'alors le fait serait consigné, en grosses lettres, dans son journal. L'honorable député lança un défi à ceux qui ne l'approuvaient pas à l'époque, mais il sait que sa conduite mériterait les plus énergiques protestations de tous ceux qui ont observé son attitude à propos de cette question des écoles.

M. ANGLIN. Cela n'est pas vrai.

M. COSTIGAN. Je suis prêt à accepter honnêtement son défi. Je suis prêt à comparaître devant toute assemblée d'hommes libres et indépendants de ce pays. Je suis prêt à lui donner l'avantage de toute son éloquence et de toute son habileté.

M. ANGLIN. Vous avez déjà essayé cela.

M. COSTIGAN. Oui, et je me fis entendre malgré lui. Je prouvai mes assertions et je fus applaudi par ceux qui auparavant, auraient voté pour lui.

M. ANGLIN dit qu'il est prêt à discuter la question avec l'honorable député de Victoria.

M. COSTIGAN. Si l'honorable monsieur croit avoir gagné quelque chose en faisant ce défi, il se trompe considérablement. Je ne veux pas ce soir occuper plus longtemps l'attention de la Chambre, mais je promets une riche fête à ceux qui voudront bien venir nous entendre, si jamais nous discutons encore la question.

M. DESJARDINS. Après la réponse de l'honorable député de Victoria, je ne crois pas nécessaire de répondre au défi de l'honorable député de Gloucester. Tous les députés qui ont siégé ici pendant les deux derniers parlements, reconnaîtront, je crois, que j'étais dans le vrai, en disant que l'honorable représentant de Gloucester est le dernier homme qui devrait prêcher à ses collègues le respect de leurs électeurs. Rien ne peut mieux prouver que ce que j'ai dit, à l'appui de mon opinion, est établi par l'histoire des six années antérieures à 1878.

La motion est adoptée; la Chambre s'ajourne à 2hrs 15 m., a. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 17 janvier 1. 81.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PÉTITION D'ÉLECTION

M. LAURIER propose que la pétition d'Edmund Ritter et autres, de Sorel, exposant qu'il y a eu manqué de justice dans l'affaire de la décision de la pétition d'élection, se plaignant d'une élection illégale pour la division électorale de Richelieu, et demandant qu'il leur soit permis de justifier de la preuve devant la Chambre, soit lue maintenant.

M. MOUSSEAU propose l'ajournement du débat. La motion est adoptée.

NOUVELLE PROPOSITION PAR UN SYNDICAT

Sir CHARLES TUPPER dépose sur le bureau une nouvelle proposition pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. CASGRAIN. Des copies de ce document seront-elles imprimées en langue française ?

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés et lus pour la première fois :

Bill (No 26) à l'effet de constituer en société l'association de placement d'Ontario.—M. Carling.

Bill (No 27) portant modification de l'Acte 43 Vict., ch 61, intitulé : " Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du pont de l'Assiniboine.—M. Scott.

Bill (No 28) ayant pour objet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud et de la baie d'Hudson.—M. Boulton.

Bill (No 29) concernant les combats de boxeurs.—M. McDonald (Pictou).

Bill (No 30) à l'effet de proroger de nouveau, pour un certain temps " l'Acte pour mieux prévenir les crimes, 1878." —M. McDonald (Pictou).

AJOURNEMENT.

Sir JOHN A. MACDONALD. Comme Son Excellence le Gouverneur-Général doit tenir un lever ce soir, je propose que lorsque la Chambre lèvera la séance à six heures, elle reste ajournée jusqu'à demain à 3 heures.

La motion est adoptée.

NÉGOCIATIONS AVEC TERRENEUVE.

M. McISAAC. Le gouvernement a-t-il, depuis la dernière session, repris les négociations avec le gouvernement de Terre-Neuve dans le but d'obtenir l'entrée libre du bétail dans cette province; et, dans ce cas, quel en a été le résultat?

Sir LEONARD TILLEY. Depuis la dernière session, les négociations n'ont pas été reprises avec Terre-Neuve à ce sujet.

ENLEVEMENT D'UNE BARRE DANS LA RIVIÈRE ROUGE.

M. SCHULTZ. Le gouvernement se propose-t-il d'inclure une somme dans les demandes de crédits pour faire enlever la barre qui se trouve à l'embouchure de la rivière Rouge?

M. LANGEVIN. Je suis obligé de différer ma réponse à cette question jusqu'au moment où le budget sera présenté. Ce n'est pas la coutume de faire connaître d'avance la décision du gouvernement sur telles matières.

PONT SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

M. WHITE (Renfrew). Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour assurer la construction d'un pont sur la rivière Ottawa, aux rapides des Joachims, pour lequel un crédit de \$8,000 a été voté pendant la dernière session; et quand commenceront les travaux de construction du dit pont?

M. LANGEVIN. Les plans sont prêts. Les spécifications seront préparées aussitôt que le département aura expédié les travaux qu'il a à faire maintenant, et des soumissions seront aussitôt demandées.

M. SCHULTZ, pour M. RYAN (Marquette). Le gouvernement se propose-t-il de faire de Portage-la-Prairie un port de douane?

ROWELL. Le gouvernement n'a reçu aucune information qui puisse justifier la création d'un tel port à Portage-la-Prairie. Si le montant du trafic le requiert, on y créera une succursale du port de Winnipeg.

LA NOUVELLE PROPOSITION FAITE PAR UN SYNDICAT.

M. BLAKE. Avant de passer à l'ordre du jour, je désire demander au ministre des Chemins de fer s'il voudrait déposer à présent sur le bureau les communications qu'il a reçues aujourd'hui; si j'ai bien compris, contenant certains reçus de banques pour le paiement de \$1,300,000 au nom de Sir William P. Howland relativement à la proposition soumise par le nouveau syndicat.

Sir CHARLES TUPPER. Demain je déposerai sur le bureau toutes les pièces de cette nature qui pourront me parvenir jusqu'à l'ouverture de la séance, demain.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de Sir Charles Tupper, à l'effet que les résolutions rapportées du comité général le 13 janvier courant, octroyant certains deniers et certaines étendues de terre pour la construction du chemin de fer du Pacifique-canadien, soient maintenant lues la seconde fois.

Sir JOHN A. MACDONALD, M. l'Orateur, vendredi dernier, je me proposais de faire quelques observations au sujet de l'amendement alors entre vos mains. Mais, par malheur pour moi et heureusement peut-être pour la Chambre, j'étais trop indisposé pour m'acquitter de cette tâche et je dus quitter la salle. Quoiqu'il en soit, cette motion est réglée. La discussion du contrat a déjà duré longtemps, mais elle est encore à l'ordre du jour, et avec votre bienveillante permission et celle de la Chambre, je ferai quelques observations—elles ne seront pas longues—sur la question soulevée ainsi et définie dans la résolution et l'amendement, et le débat auquel elle a donné lieu.

En premier lieu, M. l'Orateur, je voudrais parler de l'attitude prise par le gouvernement au sujet de toute cette question. Il est vrai qu'on l'a discutée *ad nauseam*, dans cette Chambre et dans le pays; mais vu la position que j'occupe, il ne me semble pas hors de propos, oiseux ou inutile de rappeler à l'attention de la Chambre certains faits relatifs à l'état actuel de cette grande entreprise, et en le faisant, je dois offrir mes excuses les plus humbles et les plus respectueuses au collègue qui siège auprès de moi, à l'honorable ministre des Chemins de fer, parce qu'il a mainte fois traité la question d'une manière que je puis envier, mais que je n'ai point l'espoir d'égaliser. On sait que du moment où la Colombie anglaise entra dans la Confédération—et je n'ai pas besoin de lire les journaux de la Chambre pour prouver le fait—les deux chambres du parlement d'alors se prononcèrent formellement en faveur du projet de faire construire le chemin de fer du Pacifique canadien par une compagnie légalement constituée. Commençons au point de départ; passons en revue toute la discussion, toute la conduite des deux gouvernements qui ont eu à s'occuper de ce projet, nous constatons que c'est là le fil de la question et qu'il en relie tous les détails de tel sorte que toute modification le brise complètement. Dans le pays et dans cette Chambre, tous les hommes sérieux ont compris que si nous étions assez heureux, si le Canada avait assez de crédit sur le marché où se réunissent les principaux capitalistes, pour en induire quelques-uns à se charger de cette grande entreprise, nous aurions obtenu un grand avantage pour le Canada.

Telle était l'idée qui inspira notre législation en 1872. Les mesures de l'administration qui nous succédaient étaient basées sur le même principe, savoir, qu'il importait d'éviter, autant que possible, toute complication, toute responsabilité, toute incertitude, et enfin tout danger de faire de cette grande entreprise un engin politique. Chacun admettait qu'il était de la plus haute importance de faire disparaître tous les obstacles à la continuation régulière des travaux, à l'accomplissement de ce grand projet ayant pour but de relier, par un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, toutes les parties de notre pays qui, alors, formera un tout compact, aussi bien en fait qu'en droit. Chacun comprenait qu'il était de la plus haute importance de hâter l'exécution des travaux; que cette question ne devait plus être une de celles dont les partis rivaux font l'objet de leurs luttes; que l'entreprise devait être conduite d'après les principes du commerce et la ligne construite par une corporation de capitalistes, comme tout autre chemin de fer, dans l'espoir et l'attente que les capitalistes seraient honnêtement et pleinement indemnisés des risques qu'ils auraient courus, des dépenses qu'ils auraient faites et de la responsabilité qu'ils auraient assumée. Tout le pays se serait déclaré en faveur de cette proposition, s'il eût été possible de la mettre

à effet. Nous essayâmes sans succès, après avoir tenté un énergique effort, un effort presque couronné de succès, en 1872, à construire ainsi le chemin de fer. Je n'introduirai, dans cette discussion, aucune allusion à la politique du passé, en ce qui me concerne et en ce qui a trait à la question. Des allusions de ce genre ont été faites par les adversaires du gouvernement, surtout par ceux qui désiraient noircir ma réputation. Mais les faits sont là, M. l'Orateur, le résultat de l'appel au pays est devant vous et je suis premier ministre du Canada.

Mais quelle que soit la cause de l'échec de sir Hugh Allan et de la première compagnie organisée pour construire cette ligne, je puis expliquer cet échec sans faire allusion à aucune raison politique. Je dirai seulement, que la plus forte opposition qu'ait jamais eu le gouvernement dont je suis le chef, ne négligea rien, et que notre insuccès eut deux causes : l'ambition personnelle acharnée contre le gouvernement et le désir de faire échouer le projet.

On a prétendu dans cette chambre, je dirai même, on a prouvé que le projet actuellement soumis à l'approbation du parlement est plus avantageux que celui de 1872. Quels que soient les mérites des offres et soumissions, quels que soient les mérites de la dernière offre déposée sur le bureau de la Chambre, je crois que tous les hommes francs et sincères, ayant quelque connaissance des chiffres, admettront que la convention que le gouvernement actuel a conclue, sous sa propre responsabilité, avec le syndicat de 1880, est plus avantageuse que l'arrangement fait avec sir Hugh Allan, en 1872. Et je demande à la Chambre et au pays si le Canada n'y eût pas beaucoup gagné en acceptant et mettant à exécution le contrat de sir Hugh Allan en 1872. Depuis cette époque, neuf années précieuses ont été perdues, neuf années qui ne reviendront plus et pendant lesquelles la construction de la ligne aurait régulièrement avancé. Les hommes engagés dans cette entreprise, si les capitalistes européens avaient voulu les entendre, auraient été assez forts pour établir la ligne à travers le continent, et à la fin de la neuvième année, où l'on voit à peine aujourd'hui la trace des pas des blancs, en dehors de la province du Manitoba il y aurait des centaines de mille habitants, que le désespoir seul a conduits aux Etats-Unis, se pressant dans nos territoires du Nord-Ouest. Cette région où l'on ne voit aujourd'hui qu'un petit nombre de colons, à l'extrémité orientale, serait l'heureuse patrie de centaines de mille—au bas mot—d'hommes civilisés, d'hommes déterminés, actifs et laborieux, travaillant pour eux-mêmes et leurs familles et qui auraient fait de cette contrée, beaucoup plus tôt qu'on ne peut l'espérer maintenant, un pays bien peuplé et prospère.

Mais ce sont là de vains regrets. Nous, les députés de la droite, ne sommes pas responsables du délai, nous ne sommes point responsables du temps perdu, et nous en appelons, avec confiance, au pays, à la postérité. Nous en appelons, avec confiance, à tout homme sincère, et il nous dira si ce Canada dont nous sommes si fiers, dont l'avenir est l'objet de nos sollicitudes, bien qu'il soit assuré, n'aurait pas acquis une position infiniment plus enviable de notre temps, du vivant du plus ancien de nous, il nous dira si cette région ne serait pas déjà devenue une partie importante de la Confédération canadienne, si le contrat de 1872 eût été mis à effet. Mais cela ne devait pas être, M. l'Orateur; nous avons échoué dans nos efforts, et ces efforts, nous le savons, furent continués par l'administration qui nous succéda, administration forte d'une grande majorité, forte de l'habileté de ses membres et à la tête de laquelle se trouvait un homme éminemment pratique. Oui, c'est un homme pratique et ceux qui se rallièrent à lui s'en vantèrent à juste titre. Il employa toute son énergie à la réalisation de ce projet. Il était soutenu par une si forte majorité qu'aucune opposition ne pouvait le contredire, lui faire face, lui susciter des embarras sérieux. L'honorable monsieur déclare lui-même qu'il n'a pas rencontré d'obstacles, que l'opposition du jour n'a entravé aucunement ses démarches. Or, M. le président,

Sir JOHN A. MACDONALD

il adopta, en substance, notre projet de 1872; il tenta des efforts honnêtes et sincères, je le crois, pour dégager son administration, lui-même et son parti des responsabilités de sa position et des engagements pris par lui-même et ses partisans, obligations que l'on ne pouvait renier sans déshonneur obligations dont il fallait s'acquitter sans délai, à moins de compromettre notre crédit et notre honneur.

Chacun admet que ces obligations étaient sacrées, chacun admet l'existence d'un traité conclu avec la Colombie anglaise, avec la population et le gouvernement de la Colombie anglaise, et non-seulement c'était un marché, une convention solennelle entre le Canada et la Colombie anglaise, mais cette convention a été formellement sanctionnée par le gouvernement de Sa Majesté. La construction de la ligne était une question de politique coloniale et de politique impériale en Angleterre, et l'ancienne administration dirigée par mon honorable ami de Lambton—que je ne vois pas à son siège et qui, je le crains, est absent pour la même cause que moi vendredi soir et je regrette très sincèrement son absence,—l'administration de mon honorable ami se crut liée par cette politique. L'administration dont j'étais le chef et l'administration dont il était le chef lui-même, se trouvaient également liées par les résolutions adoptées à l'époque où la Colombie anglaise est entrée dans la Confédération; toutes les deux étaient engagées à faire construire la ligne,—au moyen d'une subvention en espèces et en terres,—par une compagnie légalement constituée, s'il était possible, et quelques personnes allaient même jusqu'à dire que la construction ne devait se faire par aucun autre moyen. Cette obligation l'embaissait; mais bien qu'elle ait embarrassé les deux administrations, comme elle était l'expression formelle d'un vœu du parlement, cette résolution ne dérangeait aucunement la convention première. Les délégués de la Colombie anglaise siégeaient en cette Chambre lorsque la motion fut adoptée; ils y donnèrent leur assentiment lorsqu'elle devint la loi du pays, et à leur retour chez eux, la législature et la population de la Colombie anglaise ne leur adressèrent pas un mot de reproche. Ils demandaient seulement que l'esprit de la résolution fût mis à effet, autant que les hommes peuvent remplir, avec honnêteté, justice et franchise, un pa le solennel, un engagement obligatoire. Nous ne pouvions, sans déshonneur, manquer à la foi du traité. Les deux administrations se sentaient obligées de faire tous leurs efforts pour faire construire la ligne par l'entremise d'une compagnie de capitalistes, légalement constituée à cet fin. Ce que nous avions essayé, l'administration qui nous suivit dut le tenter, et elle lança des avis publics, comme on l'a dit et expliqué; inutile que j'entre dans de nouveaux détails à cet égard. L'honorable député de Lambton, alors chef de l'administration, fit publier des avis demandant aux capitalistes du monde entier des soumissions pour cette entreprise. Mais les soumissions n'arrivèrent pas. Le Canada n'avait-il point le crédit dont il jouit actuellement? Le gouvernement du jour n'avait-il pas le crédit dont jouit le gouvernement actuel? L'état du marché monétaire offrait-il peu de chances à l'époque? La région du Nord-Ouest n'était-elle pas aussi bien connue qu'aujourd'hui? C'est ce que je ne saurais dire. Peut-être toutes ces causes réunies, ou seulement quelques-unes d'entre elles contribuèrent-elles à empêcher le succès; mais, quoiqu'il en soit, l'appel de l'ancienne administration aux capitalistes du monde entier, ne réussit pas.

Si je comprends bien la chose, M. l'Orateur, ce n'était point une annonce ordinaire, fixant aux capitalistes un certain jour pour répondre, comme la chose se pratique quand il s'agit de construire une maison, et leur disant que les soumissions seraient reçues jusqu'à tel jour, à midi, les informant, en outre, qu'aucune soumission ne serait reçue après ce jour et cette heure. D'abord, notre gouvernement invita un concours de capitalistes. L'administration suivante invita les capitalistes du monde entier à concourir. C'était un avis au monde entier et lorsque nous reçûmes, avec plaisir et

confiance, une offre de particuliers qui, nous le croyons, avaient tous les moyens de mener à bonne fin l'entreprise, s'ils voulaient s'en charger, nous crûmes avoir accompli le vœu humblement exprimé par le parlement, le vœu de tous les membres de cette assemblée, qui désiraient voir le gouvernement se dégager de suite de toute responsabilité. M. l'Orateur, je pourrais faire allusion à un discours que j'ai prononcé avant de partir pour l'Angleterre, au printemps de 1880, et je mentionne ce discours parce que c'était un avis public pour le pays.

L'honorable député de Durham-Ouest dont l'esprit, à la tournure légale, s'attaque volontiers aux défauts de forme, pourra prétendre que mon discours ne constituait pas un avis égal. Mais, en certaine occasion antérieure, lorsque l'honorable député de Lambton essayait d'imposer, sans avis préalable, certaine mesure au pays, il dit, avec indignation, dans cette Chambre: "Tout le monde a lu le discours que j'ai prononcé à Sarnia. Lorsque je retournai chez moi pour me faire élire comme premier ministre, j'ai fait connaître au pays le programme du gouvernement, et le pays n'a pas été pris à l'improviste." Je demande à l'honorable monsieur si cela n'est pas exact, et si la sauce qui convient pour apprêter certain volatile, ne convient pas à autre volatile de la même famille ?

M. BLAKE. Je n'ai point dit que c'est une oie.

Sir JOHN A. MACDONALD. Telle est la réponse (*answer*) empressée du jars (*anser*). J'espère que mon honorable ami me pardonnera l'allusion, parce qu'il l'a provoquée. Toutefois, bipède lui-même, il ne mérite aucunement d'être classée dans la famille des bipèdes auxquels j'ai fait allusion. Mais qu'on me permette de lire ce que je disais au printemps de 1880: "Quand je vous dis ici que nombre de capitalistes offrent de construire la ligne, sont désireux que le gouvernement la leur transfère, et comptent réaliser des fortunes en l'exploitant et en colonisant les terres mises en réserve pour la construction, etc." J'ajoutais: "En ce moment le gouvernement a une offre en considération." Ces paroles furent répétées dans tout le pays. L'organe des honorables messieurs de la gauche les commenta. Tous les journaux politiques du Canada voulurent les publier avec commentaires. Nous avions clairement annoncé nos intentions, et personne ne prétendit que nous n'avions pas le droit d'en agir ainsi. Personne ne vint nous contredire. On nous félicita d'avoir reçu pareille offre. Toute la presse de l'opposition essaya de tourner la chose en ridicule. "Vous ne trouverez pas de capitalistes pour construire la ligne; disaient ces journaux; vous ne réussirez point; néanmoins, bon voyage!" Voilà ce que disait la presse de l'opposition avant notre départ pour l'Angleterre. Nous aurions pu conclure ce contrat dans l'esprit et aux termes de l'acte passé par l'administration précédente. Je serais heureux de discuter cette question de droit avec l'honorable chef de la gauche; mais cette question est trop vaste.

Nous avons compris que ce projet devait nécessairement engager l'avenir et les revenus du Canada pour un grand nombre d'années, et qu'avant de le mettre à exécution le gouvernement devait consulter la population et le parlement du Canada. A cet égard, nous n'avons pas suivi l'exemple de l'administration qui nous a précédés. Certains embranchements devaient entraîner la dépense d'octrois considérables et le chef actuel de l'opposition protesta fortement contre son ancien chef quand l'honorable député de Lambton annonça qu'un contrat avait été adjugé et qu'on allait commencer certains travaux. L'honorable député de Durham-Ouest lui demanda—j'oublie les termes de la question, mais M. Mackenzie répondit qu'il ne pouvait faire davantage et qu'il avait agi sous sa propre responsabilité.

M. BLAKE—Je crois que l'honorable monsieur se trompe. Il veut parler de l'interpellation que je fis pour demander à l'honorable député de Lambton sur quelle autorité il se basait pour entreprendre la construction de l'embranchement d'Esquimault et de Nanaimo.

Sir JOHN A. MACDONALD—C'est cela, peut-être. La réponse parle d'elle-même. L'honorable monsieur demandait sur quelle autorité le premier ministre d'alors se basait pour entreprendre la construction de l'embranchement d'Esquimault et Nanaimo. M. Mackenzie répondit qu'il n'avait rien à demander au parlement. N'est-ce pas la réponse qu'il fit ?

M. BLAKE—Non; à cette partie de la question, il répondit qu'il avait déjà donné avis de la présentation d'un bill autorisant la construction du chemin de fer; c'était une réponse bien différente à mon interpellation. Dans le même discours, je demandai à l'honorable monsieur, s'il se proposait de soumettre la convention Carnarvon à l'approbation de la Chambre, et il me répondit que, sur ce point, il n'avait rien à demander au parlement.

Sir JOHN A. MACDONALD. Eh! bien, M. l'Orateur, M. Mackenzie répondait à l'honorable monsieur qu'il n'avait rien à demander au parlement, et c'est après cela, après avoir constaté que les honorables messieurs lui foraient une opposition sourde, après avoir aperçu derrière lui la caverne des Adulamites que l'honorable chef de l'opposition força M. Mackenzie à faire cette déclaration. Je ne saurais me tromper. Je me rappelle tous les détails de l'incident. Je répète que le gouvernement avait le droit de faire tous ses efforts pour se libérer lui-même et libérer le pays de l'obligation de construire la ligne, et de l'obligation encore plus lourde de l'exploiter. Que chacun examine un instant la nature de ces obligations et la manière dont elles s'imposent au gouvernement. Les mêmes faits se sont produits au sujet de l'Intercolonial et se produisent dans toute entreprise publique. Bien que mon honorable ami ait triomphé de beaucoup d'obstacles sur l'Intercolonial, il est impossible que le gouvernement exploite avec avantage un chemin de fer. Cette exploitation donne lieu à toutes sortes de récriminations politiques. Les hommes que nous employons sur la ligne, à commencer par les portefaix, deviennent des employés publics. Si l'un de ces hommes est nommé pour une raison quelconque, on dit que c'est un protégé politique. S'il est destitué on prétend que cela est dû à ses opinions politiques. Si une vache est tuée sur la ligne, le député qui compte sur le vote du propriétaire de cet animal, fait une motion au sujet de l'accident. La responsabilité, les frais, les tracas et les ennuis réservés au gouvernement qui exploite cette ligne, sont tels que, pour ces causes seules, nous avons cru devoir dégager notre responsabilité. Nous en avons eu assez de preuves, dans cette Chambre. Quant à la question soulevée par mon honorable ami alors député de Bruce-Sud, voici la réponse:

"Nous n'avons jamais demandé d'autorisation au parlement; nous lui avons simplement communiqué cette décision, et nous espérons que la Chambre nous approuvera en acceptant les termes convenus grâce à l'intervention ou à la médiation de Lord Carnarvon; nous espérons que cet appui nous sera généreusement accordé."

Eh! bien, M. l'Orateur, nous nous rendîmes en Angleterre; et bien qu'éloignés du pays, nous eûmes parfois l'occasion de constater les agissements de l'opposition. Oh! comme elle craignait de nous voir réussir. Dépêches sur dépêches étaient envoyées au Canada, informant le pays, avec une expression de regret, que nous avions misérablement, honteusement échoué. Les dépêches ajoutaient que c'était là une preuve qu'en Angleterre on n'avait aucune confiance dans l'administration actuelle. Comment une compagnie de capitalistes pourrait-elle avoir confiance dans une administration entachée du scandale du Pacifique? On disait encore que le résultat aurait été bien différent si le Canada avait eu un gouvernement plus honnête, plus capable et possédant, à un haut degré, la confiance des capitalistes européens qui s'étaient chargés de l'entreprise. On versait des larmes—des larmes de crocodile peut-être—sur le malheureux sort du Canada gouverné par une administration tellement incapable et criminelle que, neuf ans après la date du premier contrat, elle mettait à effet le projet avantageux.

d'engager des capitalistes anglais à prendre sa place et à construire la ligne.

Toutefois, M. l'Orateur, nous avons réussi; et dans mon discours à Hochelaga, discours dont on a tant parlé, bien qu'il ne méritât pas tant d'honneur, j'annonçai le fait que nous avions passé un contrat en bonne et due forme. Je le répète aujourd'hui; le contrat était définitif. Voici dans quelles circonstances je pris la parole à Hochelaga. Le Club Cartier, association conservatrice, me présenta une adresse à laquelle je dus répondre. Je ne rétracte pas un seul mot de cette réponse. Voici mes paroles: "A présent j'espère—et l'avenir confirmera cet espoir—que bientôt je pourrai regarder le chemin de fer du Pacifique comme achevé." J'espérais aussi que cette entreprise s'achèverait avec le concours des honorables messieurs de la gauche, tant que nous serions au pouvoir; mais le projet déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre, prouve que ces messieurs ont tout-à-fait abandonné l'idée de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Ils tramant un complot politique, ils essaient de jeter le blâme sur d'autres. Mais malgré ce complot, nous allons construire la ligne, et le premier marché sera mis à exécution. L'engagement pris envers la Colombie anglaise, les engagements qui doivent assurer le développement futur du Canada seront mis à effet sous les auspices du gouvernement conservateur et avec l'appui du gouvernement conservateur. Cette ligne sera construite et, malgré tous les artifices de l'opposition, malgré la proposition sans consistance qu'elle vient d'élaborer, les travaux de construction vont être poussés vigoureusement, sans interruption et avec succès jusqu'à l'achèvement, et alors le sort du Canada, comme confédération, sera définitivement scellé; le sort du Canada, comme grande nation sera fixé, et les honorables messieurs de la gauche ne pourront plus le compromettre. L'émigrant européen trouvera une patrie dans la grande région de l'ouest, grâce aux efforts du parti conservateur.

Mais voici une nouvelle objection, M. l'Orateur. Après que l'administration a conclu les arrangements, après qu'elle a passé un contrat dont les honorables messieurs se seraient réjouis et vantés, il y a trois ou quatre ans, et qu'ils auraient cité comme preuve de leur merveilleuse habileté administrative, ils viennent affirmer que nous n'avons pas l'autorisation de passer ce contrat. Tant que Mardochée demeurera à la porte du palais des rois, il ne cessera de protester. Dans cette discussion nous avons affaire à des comédiens hors ligne,—je veux parler de mes honorables amis de la gauche. Ces honorables messieurs sont des acteurs consommés. Mais le meilleur acteur ne réussit pas toujours. La gauche joue, tour à tour, la tragédie, la comédie et la farce. Elle a commencé par la tragédie, M. l'Orateur. Elle a déclaré le contrat oppressif et la subvention énorme. Suivant elle, nous abandonnons les terres du Nord-Ouest. Pas un seul acre n'est réservé où le colon libre et indépendant puisse promener ses pas. Nous cédonnons un monopole à cette compagnie. L'opposition nous a dépeint la tyrannie de cette compagnie qui doit opprimer le peuple en établissant un tarif élevé et la tyrannie d'un grand monopole qui maintiendra pendant des siècles son contrôle sur une vaste étendue de terres—dont la vente lui fournira les capitaux nécessaires pour construire la ligne—pour faire augmenter la valeur de ces terres par le travail des colons. Telle est la tragédie; et les honorables messieurs l'ont si bien jouée, que si tout l'auditoire n'a pas été ému, nous avons pu voir des larmes de pitié et de douleur baigner le visage des honorables messieurs de la gauche.

Ensuite, nous avons eu la comédie. Lorsqu'on a lu à chacun de ces messieurs son discours de l'an dernier, lorsqu'on a prouvé que l'année dernière, l'année précédente et antérieurement, ils pensaient d'une façon et disent aujourd'hui tout le contraire, nous avons assisté au spectacle le plus amusant et le plus comique. Chacun de ces messieurs s'est levé pour protester, en disant: "Je ne suis pas lié par ces paroles. J'ai dit cela l'an dernier, ou l'année précé-

Sir JOHN A. MACDONALD

dente, mais, autres temps autres idées, les choses ont changé depuis deux ans, ou un an, ou même dans huit mois, comme l'a dit un d'entre eux, mais je ne suis aucunement lié aujourd'hui par les paroles que j'ai prononcées il y a huit mois. Rien de plus comique. Nous en avons tous ri. La Chambre s'en est amusée et un immense éclat de rire a retenti d'un bout à l'autre du pays. Les honorables messieurs ajoutent, il est vrai, que nous étions fous il y a huit mois et même il y a deux ans. Mais si nous étions fous alors, vous n'aviez pas le droit, comme ministres, de partager notre folie; vous n'aviez pas le droit de défendre les folies que nous recommandions nous-mêmes, puisqu'aujourd'hui nous faisons preuve de sagesse. Telle est la comédie.

Ensuite est venue la farce, M. l'Orateur. Le libretto de cette farce a été déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre. La tragédie et la comédie ont assez bien réussi; mais devant un auditoire impartial, la farce, j'en ai bien peur, sera sifflée, pour me servir d'une expression reçue au théâtre. C'est une véritable farce; mais je ne saurais dire si les conséquences en seront bien drôles. Pour ma part, je crois que les conséquences nous feront rire, parce que le plus grand châtement que peut subir l'auteur d'une farce, ou l'acteur qui la joue, est que la pièce fasse foir, que l'auditoire siffle la pièce, et c'est le sort réservé à cette charmante farce. Elle a été jouée, M. l'Orateur, mais pour changer la métaphore, je dirai que la trame était cousue de fil blanc. Les aveugles ne s'y laisseraient pas prendre. Les plus crédules n'en croiraient rien. Les plus confiants diraient: "A d'autres!" Pas un homme de bon sens, pas un homme sachant que deux et deux font quatre, ne s'arrêtera un instant à ce projet sans consistance, M. l'Orateur. La trame a été ourdie ici, à Ottawa. On veut en faire un engin politique, et voici comment raisonnent les auteurs de ce chef-d'œuvre: "Le gouvernement actuel s'est engagé sous le sceau et sous la signature de ses membres, en particulier sous le sceau du ministre des Chemins de fer, par un Ordre en conseil, et le contrat est signé, scellé et délivré. Le gouvernement est engagé par ce contrat. Il ne s'en dédira pas, notre affaire est bonne. Faisons n'importe quelle offre. Nous pouvons par exemple, offrir de construire la ligne moyennant \$1,000 par mille. Notre affaire est bonne. Nous pouvons faire signer un tel et un tel, etc." Je n'étais pas présent, on le pense bien, mais mon honorable ami de Niagara a démontré que parmi les pétitionnaires et membres du nouveau syndicat, qui font l'offre formulée dans ce précieux document, six ou sept.....

M. PLUMB. Il y en a sept.

Sir JOHN A. MACDONALD. Sept sont des candidats désappointés et battus à des élections précédentes. En lisant le discours de mon honorable ami, je vois qu'il s'agit d'un complot politique. Je demanderai à mon honorable ami, le député de la division ouest de Durham, si John Walker n'est pas un homme politique très remarquable. Je demanderai à mon honorable ami, si H. H. Cook n'est pas un homme politique remarquable. Il s'agit d'un complot politique tramé ici. Il était bien facile, oh! très facile de faire une offre car l'on savait que le gouvernement ne pourrait, ne devait, ni ne voulait l'accepter. Nous avons passé, de bonne foi, un marché avec la compagnie, et nous avons promis que le marché deviendrait un pacte entre le gouvernement et la compagnie, du jour où le parlement le ratifierait. Nous étions obligés de soumettre cette convention à la sanction du parlement, et l'opposition s'est dit à elle-même: "Si cette mesure est rejetée, si elle n'est pas sanctionnée, le ministère ne peut honorablement, décemment demeurer en charge; par suite, nous arriverons au pouvoir et nous aurons soin de nos amis, des sept ou huit hommes politiques et de leurs confrères. Nous les mettrons à l'aise et nous arrangerons toutes choses de manière à ce que, si leur offre est acceptée, il nous sera facile de les libérer de leur engagement lorsque nous serons au pouvoir."

Il est, selon moi, de toute évidence que ce document a été élaboré ici, et pour enlever aux membres du nouveau syndicat toute appréhension de se trouver, un jour, dans quelque embarras, on y a inséré une série de clauses spécifiant que le gouvernement peut les libérer de leurs obligations. Les honorables messieurs ont décidé que nous devons quitter ces sièges, que nous ne pouvons pas décentement demeurer en charge. Ils se sont dit: "Nos opinions sont connues, chacun sait ce que nous pensons de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ce que nous ferons, quel est notre programme, et quand nous arriverons au pouvoir, nous vous libérerons de l'obligation de construire les parties difficiles de la ligne." C'est un jeu où tout l'avantage est d'un côté, M. l'Orateur; mais la mèche est éventée. C'est en vain que l'oiseleur tend ses filets sous les yeux de l'oiseau. Nous serions aveugles comme des chauves-souris, le pays serait une société d'hommes aussi aveugles que les hiboux en plein jour, si chacun ne voyait pas qu'on a tendu un filet, et le filet ne servira de rien. Personne n'y sera pris. Avec une toile d'araignée, on ne saurait attraper une société intelligente en possession de ces documents.

M. l'Orateur, ces honorables messieurs auraient mieux fait de traiter la question en général. Ils auraient pu nous dire qu'autres particuliers étaient prêts à passer un contrat. S'ils nous avaient dit, de leurs sièges, qu'à leur connaissance, certains entrepreneurs étaient prêts à construire la ligne pour un faible montant alors, M. l'Orateur, les personnes qui n'auraient pas vu que c'était un mouvement de flanc, ayant pour but d'entraver la formation et l'organisation de la compagnie, de différer indéfiniment la construction de la ligne, auraient pu être ébranlées dans leurs convictions; mais le député le plus naïf, dans cette Chambre, peut voir, par ces documents, qu'il s'agit d'une ruse politique, d'une ruse peu honorable, comme je l'ai déjà dit, que l'on citera toujours à la honte de tous ceux qui l'ont imaginé et de ceux qui leur ont prêté assistance. Je ne pense pas que l'honorable représentant de la division ouest de Durham ose conseiller au gouvernement et à la Chambre d'accepter cette proposition d'un nouveau syndicat. Je le défie de faire pareille recommandation. Je sais qu'il ne la fera pas; je ne crois point tout ce qu'il a dit; je ne crois point tout ce que les honorables députés de la gauche ont fait valoir contre le premier syndicat, pour conseiller ensuite à la Chambre d'assumer la responsabilité de voter pour la proposition faite par le second syndicat. Ces honorables messieurs ne peuvent point le faire.

Que nous ont-ils dit, M. l'Orateur? que notre proposition est illégale. L'honorable député de Gloucester nous a dit que le gouvernement avait agi contre la loi en faisant cet arrangement avec le premier syndicat. Mais, alors, comment pourra-t-il voter la proposition qui donne le contrat à ce second syndicat? L'honorable député de Norfolk-Nord nous a dit que certaines clauses de ce contrat constituaient une escroquerie. Mais je retrouve ces mêmes clauses dans les propositions du nouveau syndicat! Il trouvera, dans le nouveau contrat, sauf deux exceptions, les clauses que l'honorable monsieur, dans un langage fort éloquent, bien que peu parlementaire, a qualifiées d'escroqueries.

Qu'on me permette d'examiner quelques-unes de ces clauses. On nous a reproché, en premier lieu, que nos conditions sont excessives. On pourrait prétendre cela si on les compare avec les termes de cette soumission pour rire.

En second lieu, on dit que nous n'avions point le droit d'adjuger un contrat à d'autres qu'aux soumissionnaires ayant répondu à un avis public.

Mais voici un autre point sur lequel j'attire l'attention de l'honorable député de Norfolk-Nord. Il a dit que le mode d'après lequel les terres sont choisies, aux termes de notre proposition, constitue une escroquerie, une fraude, un vol. Mais voici que des membres du nouveau syndicat, sir W. P. Howland & Cie., demande qu'on les autorise à pratiquer cette escroquerie, cette fraude, sans quoi ils ne se chargeront pas

de l'entreprise. Si tel est le cas, l'honorable monsieur ne votera assurément pas en faveur du second syndicat.

UNE VOIX. Il est prêt à tout.

Sir JOHN A. MACDONALD. On a dit encore, "Mais le gouvernement va construire la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, entre Kamloops et Yale, entre Yale et Port-Moody. Il va devenir ainsi associé du syndicat. Cela n'est pas acceptable." Les députés qui ont eu recours à cet argument, ne peuvent voter pour le nouveau syndicat.

Un autre argument est que le mode d'émission des obligations est vicieux; que les entrepreneurs émettront des bons et laisseront les porteurs attendre en vain leur argent et la population du Canada attendre en vain la construction de la ligne. Pourtant, le mode d'émission des bons est identique à celui que je trouve dans la proposition de sir W. P. Howland et Cie.

Ensuite, M. l'Orateur, on s'est hautement plaint de ce que le dépôt est trop faible. L'offre est d'un million de piastres. Le nouveau syndicat offre la même somme. Mon honorable ami m'apprend que les membres du nouveau syndicat ont monté d'un cran—pour employer l'expression de mon bon ami H. H. Cook—et ils ont envoyé des certificats de dépôts jusqu'à concurrence de douze ou treize cent mille dollars.

PLUSIEURS VOIX. Oh! oh!

Sir JOHN A. MACDONALD. Les honorables députés de la gauche ne devraient pas enfreindre les règles de la Chambre. Je parle avec une certaine difficulté, parce que je ne suis pas très bien, mais je me ferai entendre. La proposition déposée sur le bureau de la Chambre spécifie que les membres du nouveau syndicat feront un dépôt d'un million de dollars. Ils ont télégraphié, me dit-on, qu'ils avaient déposé un cautionnement de \$1,200,000; qu'une fois le contrat signé, ils feront un dépôt permanent d'un million de dollars. Eh! bien, M. l'Orateur, c'est une pauvre ruse d'ajouter \$200,000 à ce million, quand le contrat déposé sur votre bureau, prescrit que le syndicat devra déposer \$5,000,000 au 1er mai, 1882.

M. ANGLIN. Non, non.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je demande encore qu'on ne m'interrompe pas. Je crois qu'un ex-Orateur doit connaître les convenances d'un débat.

UNE VOIX. Le 1er décembre, 1882.

Sir JOHN A. MACDONALD. Le syndicat doit faire un dépôt permanent d'un million, entre les mains du gouvernement. Il versera les autres \$4,000,000 le 1er décembre, 1882—et c'est une garantie suffisante pour le pays et pour la Chambre, que le syndicat ne trouvera pas d'avantage à vendre les obligations pour abandonner ensuite les travaux. Cette idée est absurde, honteuse pour ceux qui l'ont mise en avant, et ne vaut presque pas la peine qu'on s'en occupe.

Mais, M. l'Orateur, avant de signaler le nouveau syndicat à la Chambre, avant de lui faire voir que c'est une véritable farce—et ce mot n'est pas trop fort—je dirai que, vendredi, je me proposais de prendre la parole pour déclarer que le gouvernement, comme administration, se sent obligé d'exécuter de bonne foi le contrat qu'il a passé et qu'il a le droit de demander et qu'il demande le vote de la Chambre.

Nous croyons que cette offre est la meilleure qui ait été faite jusqu'à présent. Nous croyons que le pays sera satisfait des conditions du contrat. Nous croyons qu'il n'entravera pas, en fin de compte, une dépense de dix centins au peuple du Canada. Nous croyons qu'il atteindra le but pour lequel il a été fait; que nous devons mener à bonne fin la construction du chemin de fer dans un avenir peu éloigné; et, sur le propre mérite du contrat, sans tenir compte des embarras que l'on veut faire à la onzième heure, en présentant un semblant de soumission, j'emploie le mot semblant malgré la respectabilité de quelques-uns des messieurs qui l'ont signée, sur le propre mérite du

contrat dis-je, nous sommes tenus de demander qu'il soit adopté et que le chemin soit construit selon les désirs du peuple et du parlement du Canada.

Ce ne serait pas conforme aux usages constitutionnels, si je disais ce que le gouvernement ferait dans le cas où, —après avoir soumis à la Chambre ce qui dans son opinion est la meilleure ligne de conduite à suivre et ce qui devient une partie de son programme,—il verrait que le projet n'est pas adopté, et je ne voudrais pas pour un instant tenir à la Chambre un langage pouvant sembler contenir une menace de nature à indiquer la ligne de conduite que le gouvernement adopterait dans cette éventualité. Mais tout ce que je puis dire c'est que, si cela arrivait, pour me servir d'une expression devenue célèbre au Canada, nous nous apercevions, et les honorables messieurs de la gauche ne manqueraient pas de nous dire que notre utilité aurait cessé. Ce document a probablement été préparé par les honorables messieurs de la gauche dans le but de leur procurer l'occasion de nous dire ces mots.

Les honorables messieurs de la gauche n'ont pas caché leur lumière sous le boisseau, leurs paroles n'ont pas été prononcées dans un coin. Nous connaissons le programme de l'opposition pour l'avoir entendu énoncer et répéter maintes fois en cette Chambre par le chef de l'opposition pendant la session actuelle. Nous savons qu'il est opposé à la construction du chemin à travers la Colombie anglaise; qu'il a protesté contre la construction de cette partie du chemin, dès que la question eut été soumise au parlement, en disant à cette province: "Pauvre sœur égarée, allez en paix." Nous savons qu'il a tourné en ridicule l'idée de pousser à travers une région inhospitalière, une mer de montagnes, la construction d'un chemin de fer qui n'aurait aucun trafic, mais qui coûterait des sommes énormes et qui ne serait d'aucune valeur réelle.

L'honorable monsieur est resté fidèle à ce programme. Pendant la dernière session, il a proposé, à propos des entreprises données par l'administration actuelle, conformément aux annonces publiées par le ministère précédent, et dans le but de mettre à exécution le programme de ce dernier, que la continuation des travaux de construction du chemin, à travers la Colombie anglaise, fut remise à plus tard ainsi que toute mesure à cet effet; et je dois exprimer le regret que me cause l'absence inévitable de l'honorable député de Lambton en cette occasion. Mais quel que soit le regret que me fasse éprouver l'absence de ce monsieur, j'ai regretté encore plus l'humiliation qu'il a subie, lorsqu'à la dernière session, la motion de l'honorable monsieur a été mise entre vos mains. Si j'étais son ennemi le plus acharné, et si je voulais triompher de lui, je ne saurais désirer lui voir subir une humiliation plus profonde, un destin plus triste, ni une fin plus déplorable pour un homme d'état, que de le voir, sous le fouet de l'homme qui l'a déposé, de l'homme qui l'a chassé et supplanté, obligé de rengainer ses propres paroles et de donner son vote pour que la construction du chemin à travers la Colombie anglaise fût remise à plus tard, de le voir obligé de démentir—je n'emploie pas le mot dans un sens injurieux—ses propres annonces dans les journaux et toutes les démarches faites par son administration lorsque cette dernière avait demandé des soumissions pour la construction du chemin.

Que voulaient dire ces annonces et la demande de soumissions? Était-ce une duperie, une fraude, et pouvait-on dire comme ceux qui ignoraient le fond de l'affaire, que l'honorable monsieur était descendu dans les dernières profondeurs de la dégradation, pour employer lui-même cet argument et dire que cette annonce ne prouvait rien, et qu'il avait voulu tout simplement s'assurer du coût probable de l'entreprise? Car on a affirmé en cette Chambre, que c'était là le but qu'on avait voulu atteindre en publiant l'annonce. De sorte que des entrepreneurs auraient été invités à venir non-seulement de toutes les parties du Canada, mais de San Francisco, des États-Unis, de l'Angleterre et de toutes les

Sir JOHN A. MACDONALD

parties du monde, qu'ils auraient dû explorer tout le terrain avec leurs arpenteurs et leurs ingénieurs pour faire leurs études et leurs estimations, au prix de grandes peines et de dépenses considérables, pour constater la nature de l'entreprise, afin que le gouvernement pût leur dire ensuite: "Messieurs, nous vous sommes très reconnaissants des renseignements que vous nous avez fournis et que vous avez recueillis à vos propres frais et non aux frais du public."

Je suis certain que pas un seul des messieurs de l'ancien ministère n'aurait pu agir ainsi, ni dire que l'annonce n'a pas été publiée de bonne foi, qu'elle n'a pas été réligée dans le but d'adjudger l'entreprise. Autrement c'eût été une moquerie, un leurre et un piège, une injure à chaque homme qui aurait encouru des dépenses en conséquence de sa publication, et à tous les hommes du métier et à tous les capitalistes de l'univers.

Je dois dire que le programme du chef de l'opposition a été avoué et formulé. En premier lieu, son programme comme ministre serait d'arrêter tous les travaux dans la Colombie anglaise,—pas un mille ne serait construit,—pas un convoi ne traverserait la Colombie anglaise s'il pouvait l'empêcher. Pas un article de commerce ne passerait sur une ligne de chemin de fer à travers cette province pour aller à l'est, s'il pouvait arranger les choses à sa guise, et cette province serait obligée d'en appeler au pouvoir suprême, à l'impartialité du gouvernement et du parlement anglais, où justice est toujours rendue, pour la débarrasser du lien qui l'unirait avec un peuple aussi dépourvu d'honneur, aussi dépourvu de caractère, aussi indigne de figurer parmi les nations et lui permettre de renouveler une union avec le gouvernement de Sa Majesté, lequel verrait à ce que justice fut rendue à une population ayant longtemps souffert. C'est là la politique du chef de l'opposition relativement à l'ouest. Maintenant sa politique au sujet de l'est est hostile à la construction du chemin au nord du lac Supérieur. Il avoue ses préférences pour la ligne du Sault Sainte-Marie, pour détourner le commerce vers les États-Unis, pour renforcer, pour renouveler, pour étendre et développer notre commerce avec les États-Unis, au prix de la destruction complète du grand projet, base et programme de la Confédération, qui consiste à relier les grandes provinces composant la Confédération canadienne, d'un océan à l'autre, à l'aide d'une immense chaîne de fer qui ne peut être et ne sera jamais rompue.

Mus par les sentiments de loyauté et d'allégeance envers notre gracieuse Souveraine, qui nous sont communs à tous, influencés par tous les principes qui portent les sujets britanniques à vouloir vivre et mourir sous la couronne britannique, nous devrions gagner, en faveur de ces moyens de communications, les intérêts pécuniaires de la Colombie anglaise, et les faisant servir à resserrer plus étroitement le lien qui unit ensemble toutes les provinces de la Confédération, nous deviendrions ainsi une même nation unie par les principes, la loyauté et les intérêts.

C'était là le programme des honorables messieurs, et il a été appuyé et il serait encore appuyé par tout le parti. Il a été aussi appuyé par l'organe de ce parti. Je ne le lis pas souvent, car je ne considère pas qu'il offre une lecture saine, mais on me dit qu'il se prononce fortement en faveur du chemin de fer du Sault Sainte-Marie. Cependant nous nous rappelons tous, car je l'ai maintes fois entendu lire, la manière dont cet organe, au temps jadis, dénonçait la construction du chemin du Sault, comme trahissant les intérêts du Canada, et comme propre à détruire l'avenir de la Confédération,—comme étant de nature à nous unir bon gré mal gré aux États-Unis, par un lien commercial, qui devait amener un peu plus tard un lien politique. Les temps sont changés, et l'on me dit que cet organe appuie fortement l'honorable chef de l'opposition, aussi fortement qu'autrefois il le combattait vigoureusement, dans un esprit de loyauté toute britannique. D'autres hommes dirigent aujourd'hui ce journal, et si le chef qui le dirigeait jadis vivait encore,

je ne crois pas qu'il renierait tout son passé, et tous ses intérêts au point d'abandonner un grand principe, commun à tous les patriotes, un principe qui a toujours pu, quels qu'aient été les sujets de discussions dans l'enceinte parlementaire, le retenir uni au parti dont je suis l'un des humbles membres, toujours uni avec nous pour la défense des intérêts britanniques, pour la défense des institutions monarchiques, et pour essayer, autant que possible, à nous préserver comme peuple libre et indépendant de toutes relations extérieures avec les autres pays du monde à l'exception de notre noble mère-patrie la vieille Angleterre.

Maintenant il est parfaitement clair que ce document a été préparé ici pour des fins politiques. Je ne ferai qu'attirer l'attention de cette Chambre sur quelques rares variantes qui existent entre ce contrat et celui que nous avons déposé sur le bureau, variantes qui se trouvent dans le nouveau contrat. Vous verrez qu'il a été préparé dans le but exprès de permettre à l'homme le plus timide, — y compris sir William P. Howland, qui ne risquerait pas \$5,000 sans être certain que la somme lui serait remise — il est rédigé dans le but de permettre à l'homme le plus timide de signer ce document, sachant qu'il ne risque rien. C'était : Face, je gagne; pile, tu perds. Ceux qui se sont joints à cette affaire, savaient que le ministère actuel devait s'en tenir et s'en tiendrait au premier contrat, qu'en conséquence, une nouvelle administration le remplacerait et que mon honorable ami prendrait la place que j'occupe très indignement aujourd'hui — une place que ses grandes personnalités personnelles et son zèle et les luttes qu'il a engagées pour son parti lui donnent le droit d'orner de sa présence.

Ils savaient quel serait son programme. Il y a si peu de temps qu'il l'a exposé, que je ne crois pas qu'il ait pu le changer. Il est certain qu'il peut changer entre 1880 et 1881, mais dans le cas actuel, le changement serait si rapide que même le talent versatile de mon honorable ami ne lui permettrait pas de changer aussi promptement que cela.

J'en arrive à la nouvelle offre. Que dit la première proposition ?

"La Compagnie offre aussi par les présentes, dans le cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de la section de l'est, de réduire la dite subvention en argent et en terres du montant affecté à la dite section de l'est du chemin de fer en vertu du 9ième paragraphe de cette proposition."

Les messieurs qui ont fait la soumission n'avaient pas l'intention de construire la section du lac Supérieur parce qu'ils croyaient que le gouvernement actuel, insisterait à ce que la section du lac Supérieur fût construite. Ils espéraient que nous serions battus par l'offre du second syndicat, que les honorables messieurs de la gauche monteraient au pouvoir, et que dans ce cas, le gouvernement désirant abandonner la construction proposée, ils prendraient l'entreprise moyennant une réduction déterminée.

Ils avaient pour les encourager le programme par lequel l'honorable monsieur s'engageait à l'abandonner. Ils se préparaient donc d'avance, et ces trois autres clauses me convainquent, et convaincront tout autre, que ceci est un complot politique, ourdi par des hommes politiques, et que ces hommes, — dont quelques-uns possèdent plus de richesse, les autres moins et les autres n'en possèdent pas du tout — ne pouvaient en aucune manière courir le risque de perdre une somme de dix centins, soit en construisant la section du lac Supérieur, soit en l'exploitant pendant dix années. La section suivante se lit comme suit :

"Au cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de la dite section de l'est, la compagnie offre par les présentes de construire, dans un délai de trois ans, d'équiper, de posséder et d'exploiter, comme partie du chemin de fer Pacifique canadien, un embranchement de la baie du Sud-Est, lac Nipissingue, au Sault Sainte-Marie."

Ainsi de l'autre section. Elles ont été insérées dans la soumission que les honorables messieurs de la gauche auraient acceptée afin de pouvoir construire, en vertu de ce contrat, s'il est accepté, le chemin du Sault Sainte-Marie et

de jeter par-dessus bord la section du lac Supérieur. C'est assez clair pour que tout homme puisse le lire avec facilité. J'en arrive à la clause 21me qui se rapporte à la division électorale que je représente, et j'attire sur ce point l'attention de mon honorable collègue de la division électorale de Victoria :

"Au cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de la section ouest du dit chemin de fer, s'étendant de Kamloops à Port Moody, il sera libre de le faire, moyennant une somme de \$3,500,000."

C'est bien cela, aucune chance pour un chemin se dirigeant vers la mer jusqu'à Yale. L'honorable monsieur est opposé à ce qu'un seul mille de chemin de fer soit construit dans la Colombie anglaise, et avec qu'elle joie ne recevrait-il pas ces messieurs lorsqu'ils viendraient lui dire : "Eh! bien, vous ne voulez pas vous presser de construire cette partie, de le continuer maintenant." L'honorable monsieur répondrait : "Non, nous sommes trop heureux de nous en débarasser." La clause se lit comme suit :

"Au cas où le gouvernement désirerait retarder ou abandonner la construction par la compagnie ci-dessous, de la partie ouest de la section centrale du dit chemin de fer."

C'est-à-dire qu'en vertu du premier contrat l'on devra construire la partie qui s'étend de Kamloops à Emory's Bar, laquelle est déjà donnée à l'entreprise; mais les 450 milles qui restent, de Kamloops à travers les Montagnes Rocheuses jusqu'à Jasper House, est la région la plus difficile de tout le pays :

"Etant les 450 milles situés à l'ouest de cette section, tel que mentionné dans la 9e clause de cette proposition, la compagnie offre de réduire la subvention en espèce et en terres du montant affecté aux dits 450 milles."

C'est-à-dire que la première clause retranche la section du lac Supérieur, la seconde clause pourvoit à la construction du chemin de fer du Sault Sainte-Marie et le troisième pourvoit à ce que le gouvernement puisse abandonner la construction de la ligne à partir d'Emory's Bar jusqu'à Port Moody, et la quatrième clause abandonne la construction de tout ce qui se trouve à l'ouest de Jasper House.

Maintenant, M. l'Orateur, c'est le programme du gouvernement de construire toutes ces sections; l'opposition s'est engagée par son programme à les retrancher. Elle y est engagée. Elle ne peut revenir sur le programme qu'elle a exposé. C'est de fait une soumission pour la section rémunérative, la section la plus facile, la moins dispendieuse, la plus profitable, la section qui non-seulement pourra être construite à peu de frais, mais qui donnera des profits lorsque la population viendra habiter cette région à la suite du chemin de fer. Et tout ce plan qui avait ostensiblement pour but d'assumer la responsabilité de construire et d'exploiter toute la ligne depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique, est tout simplement une offre impudente de construire la section des prairies et de le faire avec l'aide d'amis politiques, qui, lorsqu'ils arriveront au pouvoir, accorderont à la compagnie tout ce qu'elle voudra et lui permettront de borner tous ses efforts, ses responsabilités et toutes ses obligations dans l'avenir, à la construction d'un chemin facile à travers les prairies, chemin qu'elle pourra relier avec les lignes des chemins de fer américains, et enlever ainsi le commerce du Nord-Ouest au moyen d'un ou de plusieurs chemins de fer américains, pour la ruine complète du grand programme qui a donné naissance à la Confédération canadienne, pour la ruine complète des espérances que nous avons de devenir une grande nation, de la perspective que nous avons de nous emparer du commerce du Pacifique, et de relier l'Asie à l'Angleterre par un chemin de fer passant à travers le territoire britannique.

Il est aussi facile de construire un chemin de fer à travers les prairies et de l'exploiter qu'il est facile de rouler un tronc d'arbre; mais ceci est un effort fait dans le but d'enlever au pays, d'enlever à l'Ontario, d'enlever à Québec, d'enlever aux provinces maritimes toute communication par voie ferrée avec le Nord-Ouest.

M. ANGLIN. Vraiment!

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur dit: Vraiment! Oui, je le dis avec orgueil, si notre projet est mené à bonne fin, le vapeur arrivant à Halifax déchargera son fret et débarquera ses émigrants sur un chemin de fer anglais qui traversera Québec et l'Ontario jusqu'au *far west*, sur le territoire anglais et sous le pavillon anglais, sous la protection des lois canadiennes et sans qu'il y ait aucun danger que les immigrants soient trompés, séduits, enlevés à leur allégeance ou engagés à aller fixer leur résidence ailleurs qu'au Canada, ou sans que le trafic venant d'Angleterre ou de l'Asie soit assujéti à la prohibition possible ou à des droits, des restrictions et des règlements de douane vexatoires d'un pouvoir étranger. De sorte qu'il est clair que ces messieurs ne couraient pas le moindre risque. Ils ne seraient nullement obligés de construire les parties très coûteuses du chemin. Après dix ans ils ne seraient pas obligés d'exploiter aucune partie du chemin qui ne rapporterait pas de bons bénéfices. Le Canada pourrait chanter en attendant ses communications par voies ferrées sur son propre territoire, mais le peuple verrait graduellement les colonies se séparer les unes des autres. Nous deviendrions un faisceau dépourvu de liens et nous tomberions sans force, sans pouvoir, sans but, entre les mains de la république voisine.

Considérons ce que c'est que cette offre. Ces messieurs doivent construire le chemin de fer dans la prairie à raison de \$7,333 par mille, et ils font une réduction correspondante dans l'étendue des terres qui doivent être concédées. Mais il faut se rappeler que s'il y a réduction dans l'étendue des terres, ces terres seront toutes le long du chemin de fer dans la prairie. Ils auront tout le terrain où il a le plus de valeur. Ces terres ont été diversement évaluées à \$5, \$4, \$3, \$2, et \$1, mais il est clair que si la section des prairies est seule construite, toutes les terres seront prises dans le voisinage immédiat du chemin de fer, tandis que si le tout est construit, une bonne partie des terres sera prise loin du chemin de fer dans des endroits où leur valeur sera diminuée en raison de leur éloignement. M.M. George Stephen et Cie., sont obligés de prendre les terres où ils pourront les prendre. Ils ne peuvent avoir qu'environ 11,000,000 d'acres de Winnipeg à Jasper House, et le reste des 25,000,000 d'acres doit être trouvé ailleurs. Afin de leur donner la valeur d'un dollar, une valeur quelconque, il leur faudra construire des embranchements de chemin de fer jusqu'à ces endroits, et cette Chambre et le pays seront bien aise de leur donner la permission de le faire afin qu'ils puissent ouvrir d'autres sections du pays éloignées de la ligne-mère. Mais nous avons le témoignage des honorables messieurs de la gauche, quant à la valeur, d'après eux, des terres situées dans le voisinage du chemin de fer. Le chemin de fer passera à travers la partie la plus fertile et augmentera ainsi leur valeur, de sorte que les profits qui pourront être réalisés dans la construction de la section des prairies avec les terres qui se trouvent dans le voisinage immédiat du chemin de fer et qui doivent être cédées au nouveau syndicat, seront de beaucoup plus considérables que celui que les 25,000,000 d'acres donneront à une compagnie obligée de construire toute la ligne depuis le lac Nipissingue jusqu'au Pacifique. De sorte que c'est un marché qui ne leur offre aucun risque.

Il y a entre ces deux soumissions une légère différence sur laquelle je ne puis m'empêcher d'attirer l'attention de la Chambre. En parcourant cette seconde proposition, je vois que la plupart des clauses du contrat ainsi que de la cédule, sont prises dans les documents de la Chambre, mais en réduisant le prix. Pourtant il y a quelques changements, et il y a le changement d'un seul petit mot, sur lequel je dois attirer l'attention de la Chambre. Nous nous rappelons tous la discussion entre mon honorable ami le député de Lincoln, (M. Rykert) et l'honorable chef de l'opposition sur la question de savoir s'il existe un pouvoir

Sir JOHN A. MACDONALD

capable de forcer la compagnie du chemin de fer à construire le chemin, et mon honorable ami (M. Rykert) a mentionné la cour de chancellerie. J'ai dit alors que si c'était seulement un contrat facultatif on ne pourrait naturellement pas obliger les entrepreneurs à en remplir les conditions. La seule conséquence de la non-exécution des conditions d'un contrat facultatif, serait la possibilité, pour le parlement, d'annuler la charte, si c'était la loi, ou l'on pourrait intenter une action en dommage par voie de compensation. Mais s'il y avait obligation légale, si le contrat n'était pas facultatif mais obligatoire, non-seulement un simple contrat entre des parties mais une obligation statutaire, que cela devenait un devoir statutaire imposé par le parlement avec pouvoir suprême sur l'individu, et si ce devoir était imposé, il pourrait y être contraint par un *mandamus*. C'est là ce que j'ai dit.

La seconde clause du contrat que nous avons préparé, est suivie mot à mot pour ainsi dire, excepté les mots "par le présent donné à l'entreprise" qui ont été rayés, ce qui veut dire sans doute par le présent soumissionné. Elle décrète que "les entrepreneurs aussitôt après l'organisation de la compagnie déposeront immédiatement entre les mains du gouvernement \$1,000,000 en argent ou en valeurs ayant cours." On nous dit que la compagnie fera ce dépôt, qu'elle contracte l'obligation de le faire. En consultant la clause relative à la construction, je vois que les mots "devra construire" (*shall*) dans le contrat que nous avons préparé, sont rayés et que le mot "construira" (*will*) est mis à leur place. On a gardé l'obligation, de payer le subside que devra imposer le parlement par un statut, mais lorsque nous arrivons à la clause déclarant que la compagnie construira le chemin, nous trouvons que les mots "devra construire" (*shall*) sont rayés et que le mot "construira" (*will*) y est substitué. Le mot "construira" est tout simplement une expression d'intention, et la seule conséquence, de la mise à exécution de ce projet, c'est que la partie subséquente du contrat sera lettre morte, parce qu'il dit qu'en considération de la promesse, le gouvernement s'engage à faire certains paiements. De sorte que si la promesse n'est pas mise à exécution les paiements ne seront pas faits.

Si le mot "*shall*" est bon pour signifier "devra déposer" il doit être bon pour dire "devra construire", et cependant il est laissé au sujet du dépôt et rayé lorsqu'il s'applique à la construction. Il doit y avoir un but dans cela; c'est là une obligation statutaire qui impose un devoir dont le gouvernement du jour peut exiger l'accomplissement comme il le peut de tout devoir dont l'exécution lui est confiée.

J'avais oublié un état que l'on m'a remis entre les mains et sur lequel je vais attirer votre attention. J'ai parlé de la valeur des terres le long de la section des prairies, qui, naturellement doivent être d'une valeur plus grande que les terres que le premier syndicat aurait à prendre pour le fardeau additionnel et la responsabilité additionnelle dont il se chargerait sur toute la longueur de la ligne. Nous prendrons la section canadienne. Or voici un calcul fait sur la nouvelle proposition. Nous allons évaluer la concession des terres pour la section de la prairie, à \$1 l'acre, et tout le monde admettra que ce chiffre est ridiculement bas.

M. MILLS. C'est cela.

Sir JOHN A. MACDONALD. Oui, ce prix est ridiculement bas pour les terres situées en dedans d'une distance de vingt-quatre milles de chaque côté de la section des prairies; ces terres devront valoir beaucoup plus qu'un dollar l'acre lorsque le chemin sera construit. La subvention en espèces, 900 milles à \$733.33 par mille, sera de \$6,600,000, et la concession de terres 10,000 acres par mille, pour 900 milles à \$1 l'acre sera de \$9,000,000 formant en tout pour la construction de la section des prairies, à \$1, l'acre, \$15,600,000. Si vous évaluez le terrain à \$2 l'acre, et c'est beaucoup trop bas à en juger par les estimations des honorables messieurs de la gauche. La subvention en espèces et la concession

de terres à \$2 l'acre, fera en tout \$24,600,000. Évaluez-les terres à \$3.18 l'acre et elle s'éleva à \$28,620,000, formant en terres et en argent \$35,220,000, de sorte que pour la construction, de la section peu coûteuse, la section facile, la section qui peut être exploitée avec profit, à \$1 l'acre, la compagnie recevra \$17,333.33 par mille; à \$2 l'acre, elle aura \$27,333.33 par mille, et à \$3.18 l'acre, elle aura, \$39,133 par mille. Et ces prix seraient donnés par les honorables messieurs de la gauche qui disent que cette section peut être construite moyennant \$8,110 par mille.

Sir ALBERT SMITH. Combien votre compagnie reçoit-elle en vertu de votre proposition ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Lorsque la Chambre a discuté la répartition de la subvention, on a prétendu qu'une somme disproportionnée était accordée à MM. Stephen et Cie., et cette offre a été faite pour faire croire au public que cette somme est excessive. Croyant, comme doivent le croire tous ceux qui examinent cette offre, que l'intention des soumissionnaires est de ne construire que la section des prairies, je vous ai démontré que le prix de construction de toute cette section devra varier entre \$17,000 et \$39,000 par mille selon les divers prix auxquels les terres ont été estimées par acre. Ceci n'est que pour la section des prairies. La raison pour laquelle la somme accordée dans le contrat primitif pour cette section a été fixée à un chiffre élevé, c'est que cette section doit être construite de suite et que les travaux doivent être poussés avec vigueur. C'est la section qui ne peut être construite que la première, et jusqu'à ce qu'elle soit construite, la population qui devra, croyons-nous, s'empresse de chercher un refuge et un abri dans notre Nord-Ouest, ne pourra s'y rendre. Il est de la plus grande importance, aux yeux du gouvernement, que ce chemin soit construit immédiatement. Cette subvention considérable a donc été accordée pour la section des prairies, dans le but d'engager les entrepreneurs à pousser les travaux de ce chemin avec rapidité et à le terminer dans l'espace de trois ans, et les entrepreneurs se sont déclarés prêts à le faire s'ils obtenaient le contrat avant le 1er janvier. Ils le termineront aussitôt que possible après ce délai. Ce n'est pas un mal que cette section soit mieux payée que les autres pourvu que les garanties soient bonnes; que le capital soit entre les mains d'hommes d'honneur, possédant des fortunes, peu importe où l'argent sera appliqué. La répartition a été ainsi faite dans le but de hâter la construction des 1,000 milles à travers les fertiles prairies du Nord-Ouest, de façon à permettre à la population de s'y rendre immédiatement. Et, il faut bien se rappeler que la compagnie ne peut avoir de terres dans la région du lac Supérieur, ni dans la Colombie anglaise, où les terres ont été décrites par les honorables messieurs de la gauche, comme sans valeur, cette province étant une "mer de montagnes." En conséquence toutes les terres qui doivent être concédées se trouvent dans la région des prairies, et nous nous efforçons, à l'aide de concessions de terres dans cette région, d'engager la compagnie à construire ce chemin et autant d'embranchements qu'elle peut en construire. Le but principal est non seulement d'avoir la ligne se prolongeant de l'est à l'ouest, mais d'assigner à la compagnie des terres qui devront être choisies conjointement par le gouvernement et par elle-même. Pour l'encourager à construire des embranchements nous lui donnons une subvention considérable et d'une grande valeur, afin que toute cette région soit non-seulement ouverte de l'est à l'ouest, mais qu'elle soit sillonnée par des lignes se dirigeant vers le nord ou vers le sud jusqu'à de grandes distances à l'intérieur.

J'entends derrière moi une voix qui dit qu'ils construiront la section du lac Supérieur en même temps. Nous avons eu bien soin d'y voir. Je crois que ceux qui ont signé le premier contrat sont des hommes d'honneur possédant de grandes fortunes, et qui ne voudraient pas perdre leur réputation, leur prestige, et leur crédit sur les marchés moné-

taires de l'univers, en ne remplissant pas les obligations de leur contrat. Mais nous étions convaincus que nous n'avions pas le droit de nous contenter de leur parole, et nous avons stipulé dans le contrat que le gouvernement commencera à l'extrémité de la ligne du Pacifique, probablement à Callendar Station, et procédera vigoureusement, d'une façon régulière, et de telle manière que les progrès annuels, n'assureront pas seulement l'achèvement des travaux au bout de dix ans, mais seront tels qu'ils pourront démontrer au gouvernement la possibilité d'achever en dix ans le chemin du lac Supérieur. Il faut se souvenir que ceci est un seul et même contrat et non un contrat qu'on puisse séparer. C'est un contrat qui a pour but de construire les sections est et ouest. Il a pour but de construire ces deux sections, et si la compagnie ne remplissait pas l'obligation qu'elle a prise, quant au chemin du lac Supérieur ou quant à la section des prairies, elle n'aurait aucun droit d'exiger la subvention en espèces ou en terres, pour le montant d'ouvrage qu'elle aurait pu faire dans la prairie. Si elle ne remplit pas ces obligations dans une section, lors même qu'elle aurait construit le double du nombre de milles qu'elle aurait promis de construire dans la prairie, et qu'elle les aurait achevés à notre satisfaction, lorsqu'elle viendra réclamer les terres ou l'argent, si elle n'a pas poussé vigoureusement les travaux dans la section du lac Supérieur, et construit chaque année une portion de cette section, suffisante pour nous convaincre que les travaux seront terminés à temps, nous lui dirons: Vous n'y êtes pas—vous n'aurez pas cet argent; il est vrai que vous avez construit la section des prairies, mais vous avez échoué dans toutes les autres parties du chemin qui doivent être continuées *pari passu* et nous ne vous donnerons ni un dollar ni un acre de terre, parce que, bien que vous ayez construit toute la ligne dans la section des prairies, vous avez déplorablement failli dans les autres parties de la ligne."

Afin de produire un grand effet à l'aide des nouvelles propositions, les adversaires du projet primitif ont retranché la 15^{ème} clause qui se lit comme suit :

"Pendant 20 ans à partir de cette date, la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne sera autorisée par le gouvernement fédéral au sud du chemin de fer Pacifique canadien, à partir d'aucun point sur ou près la ligne du chemin de fer Pacifique, excepté telle ligne qui, se dirigerait vers le sud-ouest ou à l'ouest sud-ouest; ni en dedans de 15 milles à partir du 49^{ème} degré de latitude. Et advenant l'établissement de toute nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront faites pour continuer cette prohibition après cet établissement jusqu'à l'expiration de la dite période."

Cette clause avait été insérée après mûre délibération pour la même raison que nous avons demandé au parlement de construire le chemin de fer. Nous désirons et le peuple désire avec nous, que le chemin, lorsqu'il sera construit, soit un chemin canadien; la grande artère du trafic canadien, pour le transport des richesses et du commerce de l'ouest jusqu'à la mer à travers le territoire canadien. Autant que nous pourrions l'empêcher nous ne permettrons pas qu'il soit construit dans l'intérêt des chemins de fer des Etats Unis. Nous désirons garder sur notre propre chemin aussi longtemps que nous pourrions légitimement le faire passer tout convoi venant du pied des Montagnes Rocheuses,—et je suis heureux de savoir que l'une des régions les plus fertiles et peut-être la plus fertile de toutes, se trouve en plein sur le versant est des Montagnes Rocheuses—chargé de marchandises provenant de la Colombie-anglaise en destination de l'est. Nous croyons que ce chemin pourra transporter les marchandises à des prix aussi réduits et répondre aux besoins du trafic tout aussi bien que les chemins de fer américains peuvent le faire. Mais nous désirons garder le commerce de notre côté, que pas un seul convoi qui passera sur le chemin de fer du Pacifique canadien n'aille aux Etats Unis, si nous pouvons l'empêcher, mais qu'il traverse plutôt notre propre territoire afin que nous puissions augmenter la richesse et la population de Montréal, Québec, Toronto, Halifax et Saint-Jean, au moyen d'une grande voie ferrée.

canadienne, profitant autant que possible du mouvement du commerce dans le pays.

Je ne prétends pas dire que nous puissions empêcher l'établissement de voies de communications moins dispendieuses. Il n'y a rien qui puisse empêcher d'autres chemins de fer de s'établir et d'être mis en opération à travers le continent, dans notre propre pays. Notre Confédération est aussi grande que toute l'Europe, et il vaudrait autant dire que le chemin de fer de Paris à Moscou peut répondre aux besoins de toute l'Europe que de prétendre que ce chemin de fer répondra à tous les besoins du Nord-Ouest. Dans la suite des temps il y aura place dans cette région pour autant de chemins de fer qu'il en existe en Europe, et s'il y a une tentative—la tentative serait futile—de la part du chemin de fer Pacifique Canadien d'imposer des tarifs et des taxes excessifs, ce serait une folie qui serait bien vite frustrée par la construction de lignes rivales à l'est et à l'ouest, lesquelles ouvriraient notre pays dans toutes les directions et suffiraient amplement à empêcher la possibilité d'un monopole comme celui dont les honorables messieurs de la gauche ont fait un tel épouvantail.

J'allais dire qu'un convoi partant du pied des Montagnes-Rocheuses pourrait être dirigé par une ligne traversant le pays dans une direction sud-est vers les chemins de fer des Etats-Unis. L'honorable monsieur dit que ce sera pour vingt ans seulement; mais j'allais dire qu'un convoi partant du pied des Montagnes Rocheuses pourrait être allégé d'une partie de son chargement au profit d'une ligne se dirigeant vers le sud-est et les Etats-Unis, et ce serait autant de trafic qui serait enlevé au profit de la république voisine, et à quelques milles plus loin une autre ligne pourrait être raccordée avec une autre ligne américaine, et ainsi de suite, de sorte que longtemps avant d'arriver à Winnipeg ou à la rivière Rouge, la majeure partie des marchandises serait enlevée à notre ligne au profit des lignes américaines.

Le Rhin, ce magnifique fleuve s'élançant avec fierté de sa source, traverse les plus belles parties de l'Europe, et cependant il finit misérablement sa carrière, et se perd dans les sables en s'approchant de la mer, tel serait le sort de notre chemin de fer du Pacifique, si nous le soumettions aux saignées que voudraient lui pratiquer les lignes tributaires des réseaux étrangers. Ces lignes tributaires alimenteraient les réseaux étrangers, ajouteraient à la richesse étrangère et augmenteraient le revenu des pays étrangers en transportant ailleurs notre commerce, jusqu'à ce qu'arrivé aux gares extrêmes dans l'Ontario et à Montréal, il serait tellement affaibli qu'il mourrait presque d'inanition. Nul homme jouissant de ses facultés ne voudrait entreprendre de construire 450 milles de chemin dans cette région aride au nord du lac Supérieur, et l'exploiter pendant dix longues années lorsqu'il sait qu'à moins d'imposer quelque restriction à la construction de ces lignes, pas une livre de fret n'ira au Nord-Ouest, mais qu'au contraire, tout ira aux Etats-Unis. Nous en aurions bien une faible part, mais la majeure partie du commerce, irait par la ligne favorite des honorables messieurs de la gauche à travers le territoire américain, sans qu'il nous restât aucun espoir qu'il revienne au Canada par le Sault Sainte-Marie.

Nous savons quel somme énorme d'argent possèdent les capitalistes américains engagés dans les entreprises de chemins de fer aux Etats-Unis. Nous avons eu des preuves des rivalités insensées qui ont existé parfois entre certaines grandes compagnies de chemin de fer dans ce pays. Nous les avons vu exploiter des chemins de fer dans des conditions ruineuses dans l'espoir de s'écraser mutuellement. Avec notre chemin, alimenté par une population d'à peine 4,000,000, avec un pays, et une finance qui sont encore dans leur enfance, comment pourrions-nous lutter contre les capitalistes de tous les Etats-Unis? Quel avantage ces derniers n'auraient-ils pas sur nous? Les Américains offriraient de transporter les marchandises pour rien. Ils iraient

Sir JOHN A. MACDONALD

même jusqu'à payer les producteurs pour les engager à expédier leurs produits par ces chemins. Le fret n'irait pas tout par le Sault Sainte-Marie. Il irait à Chicago. Il irait par une centaine de voies différentes.

Il s'écoulerait à travers les Etats-Unis, jusqu'à New-York, Boston et les autres ports, et après qu'il aurait été prouvé que notre chemin est inutile, les capitalistes américains viendraient peut-être acheter notre ligne comme ils en ont acheté d'autres. On ne peut empêcher que les lignes de chemin de fer et de télégraphe ne soient achetées par les capitalistes étrangers. Ces derniers peuvent obtenir le contrôle de nos marchés et nous enlever le commerce qui devrait se diriger du grand Ouest par les chemins de fer canadiens jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Grâce à leurs richesses énormes, leurs capitaux énormes, dépassant le revenu d'un très grand nombre de gouvernements les mieux posés de l'Europe, ils pourraient pendant une période d'années réduire leurs tarifs à un chiffre si modique, que notre chemin de fer, les entrepreneurs, la compagnie seraient ruinés, et qu'il leur serait tout-à-fait impossible de continuer la lutte. Et qu'y a-t-il de plus misérable dans n'importe quel pays qu'une compagnie de chemin de fer insolvable. Qu'est-ce qui pourrait être plus regrettable plus déplorable et plus ruineux pour l'avenir du pays que la mise en vente des valeurs de compagnies en banqueroute? Ces compagnies ne pourraient pas s'approvisionner, elles ne pourraient pas renouveler les rails, elles ne pourraient pas entretenir leurs chaussées en bon état d'entretien, et elles ne pourraient pas conserver leur matériel roulant en bonne condition. Le chemin diminuerait, diminuerait, diminuerait tant qu'il deviendrait une proie facile pour cette coterie. Nous ne saurions courir un tel risque.

Nous avons vu ce qu'une coterie commerciale a fait pour le blé à Chicago. Elle a augmenté le prix des aliments nécessaires à la vie, elle a maintenu pendant un an le pain du pauvre à un prix élevé afin de réaliser des profits aux dépens des ouvriers pauvres de l'Europe et de tout le reste de l'univers. Dans le cas actuel on se trouverait en présence d'une autre association semblable, mais infiniment plus riche, possédant un capital beaucoup plus considérable, et étant encore beaucoup plus dépourvue de scrupules—et c'est un fait bien établi et bien prouvé, qu'il n'y a pas d'hommes plus dépourvus de scrupules, ni plus insoucieux des conséquences que les spéculateurs et les propriétaires de chemin de fer des Etats-Unis. Les mesures que nous avons prises lorsque nous avons décidé que ce chemin ne serait pas dépourvu de son trafic de la manière que je viens d'indiquer, étaient essentiellement une question de précaution, une question de légitime défense et une question de nécessité. Ce chemin aura franc jeu pendant vingt ans à partir d'aujourd'hui, et pendant dix années seulement à partir de la date de son achèvement; et il doit être protégé contre ceux qui voudraient lui voler tous ses profits, tous ses gains, les gains légitimes, que la compagnie espère réaliser dans cette entreprise sur les capitaux qu'elle doit y placer. Ceci n'a été fait que pour la protéger pendant les dix premières années où son trafic sera encore à l'état d'enfance. Nous savons parfaitement bien qu'il s'écoulera un grand nombre d'années avant qu'une population nombreuse soit fixée dans cette région et les dix premières années ne rapporteront pas de profits; nous savons parfaitement que tous les efforts, toute l'habileté administrative de la compagnie devront être mis en œuvre pour permettre à la compagnie de retirer des sections est et ouest, des profits suffisants pour la rémunérer raisonnablement en proportion de ses dépenses et de sa responsabilité durant ces dix années. Afin de lui procurer des chances raisonnables de succès nous avons pourvu à ce que le parlement fédéral, notez bien—nous ne pouvons contrôler aucun autre parlement nous ne pouvons contrôler l'Ontario—nous ne pouvons contrôler le Manitoba—donné pendant les dix premières années après la construction du chemin, à cette entreprise, à laquelle il accorde tant d'argent

et une étendue si considérable de terres, une chance raisonnable de pouvoir exister.

Le fait même que ces messieurs veulent conclure ce marché et le fait qu'ils consentent à construire le chemin dans ces conditions démontre qu'ils n'ont pas l'intention d'exploiter la ligne à l'est de la rivière Rouge. Il leur est facile de permettre la construction et l'exploitation de chemins de fer se raccordant à la ligne-mère dans les prairies, de tout chemin de fer local de colonisation destiné à subvenir aux besoins du pays situé le long de la ligne de l'est à l'ouest. Le trafic local et le voiturage que le chemin de fer pourra avoir entre Jasper House et la rivière Rouge suffiront amplement à l'alimenter et ces messieurs peuvent très facilement dire : " Nous n'avons pas besoin de ces exemptions." Mais, M. l'Orateur, s'ils doivent construire le chemin au nord du lac Supérieur, s'ils ont l'intention de le construire et de l'exploiter pendant dix ans, ils ne doivent pas chercher à priver ce chemin du trafic nécessaire à son alimentation, car ce chemin serait absolument sans valeur pour eux. Son trafic serait enlevé longtemps avant qu'une seule livre de marchandise eût traversé la rivière Rouge pour passer sur le territoire canadien. Ceci est l'une des preuves innombrables dont l'évidence est patente à la face même du second contrat, démontrant que ce n'est pas un contrat *bona fide*, que ce n'est pas une offre *bona fide* et honnête de construire le chemin sur le territoire canadien ; mais c'est une offre de construire un chemin qui devra mettre à exécution le programme formulé par les honorables messieurs de la gauche. Il a été fait dans ce but, et dans ce but seulement. La clause suivante, M. l'Orateur, est la seizième,.....

UN DÉPUTÉ. Il est six heures.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne crois qu'il soit à propos que je divise mon discours pour le recommencer demain. J'aurai sans doute occasion de parler encore sur cette question. Je puis dire cependant que mon honorable ami de la gauche a bien feint l'indignation—comme il feint toujours bien—lorsque j'ai proposé que les ordres du jour cédassent le pas à la discussion de cette question. Il a pris la Chambre et le pays à témoin de la perversité de notre conduite. C'était très bien joué, mais c'était très significatif, car l'honorable monsieur nous avait bien et dûment avertis, lorsque nous siégeons en comité qu'il avait l'intention de parler longtemps sur cette question lorsque vous occuperiez le fauteuil.

Nous ne désirons rien faire, mais nous voulons donner toute la latitude possible à la discussion, et Dieu sait que nous avons accordé toute la latitude possible. Mais nous voulons procéder. Je savais très bien que la discussion serait reprise lorsque vous seriez au fauteuil, et tout ce que nous voulons, c'était de ne pas perdre de temps. Nous n'avons jamais été assez fous de croire que cette seconde proposition ne serait pas amenée devant la Chambre. Tout honorable député pouvait l'amener. Les parties elles-mêmes pouvaient présenter des pétitions exposant qu'elles avaient fait l'offre. Nous voulions continuer le débat.

J'en appelle aux députés, comme à des patriotes, comme à des hommes qui ont en mains les destinées de la patrie, de ne pas se laisser aveugler, de ne pas se laisser jouer, de ne pas se laisser induire en erreur par un artifice aussi ingénieux que déshonorant. Je sais que nous pouvons en appeler à nos compatriotes ; je sais que nous pouvons en appeler au patriotisme du peuple du Canada. Nous pouvons lui dire que nous voulons avoir une ligne qui reliera Halifax à l'océan Pacifique. Nous pouvons lui dire, même par la bouche de nos adversaires, qu'à même nos terres nous pouvons payer vingt fois chaque montant pris dans le gousset du peuple, et nous pourrions avoir un grand chemin de fer Pacifique. Et nous l'aurons.

Laissez-moi établir un contraste. L'on vous demande d'adopter une ligne partant des États-Unis et retournant

aux États-Unis. L'on vous demande d'accepter une ligne par laquelle le commerce de l'est va aux États-Unis et par laquelle les profits légitimes de la section du lac Supérieur seront détruits. L'on vous demande d'accepter une ligne par laquelle le commerce de l'ouest s'en ira aux États-Unis. M. l'Orateur toute cette affaire est une tentative de détruire le chemin de fer du Pacifique. Je puis compter sur l'intelligence de la Chambre et sur le patriotisme du peuple, je puis compter non-seulement sur le patriotisme, mais encore sur le bon sens du peuple pour mener à bonne fin un arrangement qui nous procurera tout ce dont nous avons besoin, qui satisfera toutes les aspirations légitimes, qui nous donnera un Canada grand, prospère, uni, riche, progressant et se développant au lieu de nous rendre tributaires des lois américaines, des chemins de fer américains, de la servitude américaine, des tarifs américains, et de tous les petits et les grandes supercheries auxquels les Américains ont l'habitude d'avoir recours pour ruiner notre entreprise.

Regardez ce tableau et regardez l'autre. Je sais quel choix sera fait par le peuple du Canada. Et je crois qu'ayant les élections générales de 1883, les honorables messieurs de la gauche essaieront à faire oublier au peuple, ce complot de publicains. Ils rengaineront leurs propres paroles devant le peuple comme ils essaient actuellement de les rengainer, relativement à la politique nationale—et en ce faisant ils s'aliéneront l'estime et le respect du peuple du Canada.

M. BLAKE propose l'ajournement du débat.

La Chambre s'ajourne à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 18 janvier, 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT.

Sir CHARLES TUPPER présente le rapport annuel du ministre des Chemins de fer et canaux.

DOCUMENTS.

Sir CHARLES TUPPER présente un état indiquant les dépôts faits pour le compte de certaines personnes offrant de construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE. L'honorable ministre voudrait-il donner le montant total.

Sir CHARLES TUPPER. Ce montant, d'après les dépêches télégraphiques qui m'ont été adressées, est de \$1,420,000 ; mais il y a évidemment une erreur dans l'une de ces dépêches qui dit que deux sommes de \$75,000 chacune, ont été payées, et qui ne mentionne pour total que \$100,000. Je suppose par conséquent que le montant total des dépôts est de \$1,420,000 ou \$1,450,000.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés et lus pour la première fois :—

Bill (No. 31) pour augmenter et étendre les pouvoirs du Crédit Foncier Franco-Canadien :—(M. Girouard Jacques Cartier).

Bill (No. 32) à l'effet de constituer en corporation le Crédit Foncier de la Puissance du Canada.—(M. Ives).

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. WHITE (Cardwell). Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler son attention sur l'entre-filet suivant, publié dans le *Free Press* d'Ottawa, d'hier soir :—

" Nous n'hésitons pas à dire que le rapport du discours prononcé par M. White (Cardwell) dans la soirée du 13, et publié dans les *Débats*, a été remanié de la manière la plus malhonnête. M. White a peut-être eu honte de ce qu'il a dit et il l'a fait retrancher, mais, en agissant ainsi, il a complètement dénaturé le rapport des débats."

En ce qui me concerne personnellement, je n'attache aucune importance à cet entre-filet, et je ne me serais très certainement pas permis d'interrompre les travaux de la Chambre pour cela; mais il est de nature à nuire aux messieurs auxquels incombe le difficile et laborieux devoir de rapporter les débats de cette Chambre. Je me contenterai donc de dire que je n'ai pas vu le rapport de ce discours avant qu'il ait été publié dans les *Débats*, et en tant que j'ai pu m'en rendre compte en le lisant, il contenait tout ce que j'ai dit on cette occasion, même les passages qui ont pu paraître un peu sévères à quelques-uns. L'insinuation tendant à faire croire que les rapporteurs des *Débats* ont remanié mon discours, est tout à fait donné de fondement.

M. HESSON. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un fait qui me concerne personnellement, ainsi que l'honorable député de Perth-Sud (M. Trow). A la page 9, des débats du 13 janvier, il est dit que l'honorable monsieur s'est exprimé comme suit.

" Les assemblées, dans ce district, ont unanimement condamné ce projet, et j'ai reçu des résolutions, portant cinq cents signatures, d'un township situé dans la division électorale de cet honorable monsieur, condamnant ce programme."

J'ai soigneusement examiné toutes les pétitions déposées sur le bureau par l'honorable député de Perth-Sud, et j'ai trouvé 315 noms attachés à la pétition citée comme venant de ma division électorale. Le nombre total des signatures attachées aux pétitions présentées par l'honorable monsieur était de 686, dont 371 de sa propre division, et le reste de Hope Nord et Sud-Est. Je me permettrai aussi de rectifier l'énoncé suivant, qui paraît à la page 10 des débats de la même date :— " Et la pétition d'un canton important comptant près de cent électeurs," et de déclarer que le chiffre 400 devrait être substitué au chiffre 100.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper pour la seconde lecture des résolutions rapportées du comité général, le 13 janvier dernier, octroyant certaine subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE. M. l'Orateur, je suis profondément pénétré de la haute responsabilité pesant en ce moment sur chaque membre de cette Chambre, qui désire donner un vote indépendant sur cette question importante et qui sait qu'il aura à rendre compte de ce vote à ses électeurs et au pays. Je regrette que l'honorable premier-ministre qui a réellement engagé le débat sur les résolutions du ministre des Chemins de fer, ait cru devoir dévier d'un terrain qui était certainement assez large pour fournir un champ libre à une discussion convenable, et se soit permis de faire certaines observations, qui ne sont pas en harmonie avec le sang froid et l'impartialité qui doivent présider à nos délibérations. Cet honorable monsieur, a eu la générosité, et nous l'en remercions, d'exprimer toutes ses sympathies, pour l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie,) maintenant retenu à son lit, par la maladie et dans l'impossibilité de prendre part à ce débat.

Dans ces circonstances, je crois que l'honorable premier-ministre, aurait pu se dispenser de faire certaines insinuations tout à fait discordantes avec le ton de ses autres remarques.

Sir C. TUPPER

La carrière du député de Lambton, comme homme public a été jugée depuis de longues années par le peuple de ce pays; ses actes et ses opinions sont parfaitement connus et ont même été le sujet d'une longue discussion, à la dernière session, et il est vraiment regrettable que l'on ait profité de l'absence de cet honorable monsieur, pour critiquer sa vie d'homme politique dans des termes aussi sévères.

Mon honorable ami a déclaré à la session dernière, que comme chef du parti libéral, et comme homme public, ayant eu, depuis nombre d'années à exprimer son opinion sur les affaires du pays, il pensait que le chemin de fer devait être construit sans que la réalisation de cette entreprise cause un surcroît des taxes imposées sur le peuple.

Mon honorable ami a démontré qu'en 1876, cette Chambre avait, par un vote unanime, car on n'avait eu qu'à enregistrer dix voix dissidentes, maintenu la position prise par lui-même; que sa politique avait été maintenue, admise et incorporée dans le livre des lois du pays; cet honorable monsieur a affirmé qu'il n'avait jamais eu l'intention de dévier de la ligne de conduite qui lui était ainsi tracée par la volonté expresse de cette Chambre et qu'il avait toujours été parfaitement décidé de demander à cette Chambre de ne pas ordonner la construction de ce chemin de fer, à travers la Colombie anglaise, si cette entreprise devait amener un surcroît dans les impôts qui pèsent sur le peuple. Mon honorable ami en présence de l'état désastreux dans lequel les messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre, avait jeté le pays ne pouvait pas, sans se mettre en contradiction avec lui-même, donner son approbation au projet de construire, à cette époque, la section du chemin qui traverse la Colombie anglaise. Ce fut là l'explication de sa conduite, une explication satisfaisante et qui, dans tous les cas, aurait dû lui épargner les sarcasmes dont le premier ministre a voulu le couvrir durant la séance d'hier.

Il a aussi plu au premier ministre de se servir, à mon égard, d'un certain langage qui, même venant de lui, et dans l'état actuel des affaires du pays, ne peut pas être entendu sans provoquer une réponse. Dans le seul but de ne pas forcer cette Chambre à s'occuper d'affaires qui m'étaient entièrement personnelles, j'ai enduré, sans me plaindre, bien des insinuations malveillantes lancées contre moi, sachant qu'un homme public, prenant une part importante dans les affaires de son pays, doit être le point de mire d'un grand nombre d'attaques auxquelles il ne doit pas répondre. Mais un homme de bon sens, si je puis faire une comparaison entre de grandes choses et de très petites, qui traversant un village, serait assailli par un certain nombre de chiens, venant aboyer sur ses talons, ne se donnera pas même la peine de détourner la tête; mais si le propriétaire de la meute vient lui aussi se mettre de la partie, est-ce que ce n'est pas là un défi digne d'être relevé?

M. l'Orateur, je dois dire et je déclare que le premier ministre lui-même connaissait toute la fausseté de cette assertion, savoir: que j'avais supplanté le représentant du comité de Lambton, comme chef de l'opposition. Je n'entrerai pas dans de grands détails à ce sujet; ceux qui ont la bonté de me porter quelque intérêt comme homme public, connaissent parfaitement mes opinions sur les questions de chef de parti, ou de n'importe quelle place apportant un titre honorifique. Je n'ai jamais cherché à obtenir la place honorable que j'occupe en ce moment; et ce sont ceux qui me connaissent le mieux, qui pourraient me rendre le meilleur témoignage de ce fait. Je n'ai jamais eu d'envie pour le fauteuil que j'occupe. Je n'y suis venu qu'avec une certaine répugnance; et si je pouvais obtenir la réalisation de mes désirs, le chemin du devoir et de l'honneur s'ouvrirait libre devant moi et me donnerait accès au repos que j'envie loin du poste éminent où mes amis m'ont placé.

Mais, tant que je serai ici, et tant que mon seul but, en m'opposant aux projets des messieurs qui siègent sur les

banes du Trésor, sera que par leur défaite, mon ascension au pouvoir, bénéficiera à mon pays, je tâcherai de me prévaloir de la haute position que j'occupe, avec l'espérance d'avoir pu un jour contribuer au bonheur et à la prospérité de ma patrie.

C'est le désir de me rendre utile à mes compatriotes qui me soutient et qui m'aide dans la tâche difficile que j'ai entreprise, et c'est parce que je suis convaincu que la légalisation du contrat, proposée par les résolutions du ministre des Chemins de fer, serait une législation non-seulement nuisible, mais même fatale pour le pays, que je conduis l'opposition contre le gouvernement actuel.

Mon parti n'a en vue que l'avancement du pays. Nous pensons que dans l'intérêt du pays, ce contrat ne devrait pas être légalisé, et c'est pourquoi nous avons fait de cette question le but des attaques de notre parti. Mais, si nous avions voulu travailler pour le parti au lieu de par le parti contre l'administration, nous n'aurions jamais pu rencontrer une meilleure occasion, car je crois réellement, en conscience, que la légalisation de ce contrat aura pour effet, d'amener la ruine du gouvernement qui se sera rendu coupable d'avoir été l'auteur d'une telle législation; mais nous préférons sauver le pays, devons-nous pour cela protéger le gouvernement? Nous ne voulons pas que le pays souffre pour amener la chute du gouvernement et nous désirons que le pays échappe à la ruine, même s'il faut pour cela, que nos adversaires conservent leurs portefeuilles.

Maintenant, M. l'Orateur, le premier ministre semble avoir une affection toute particulière pour un certain *motto* qui est certainement excellent en lui-même, mais qui n'a certainement pas sa raison d'être citée aujourd'hui, ce *motto* est celui-ci: *Le pays d'abord et le parti ensuite*; eh! bien, d'après ce que je vois, la devise de ces honorables messieurs veut dire: ruinons le pays d'abord afin de ruiner ensuite le parti. Voilà justement la position dans laquelle les chefs du parti opposé au nôtre, place ceux qui les suivent.

C'est maintenant qu'il se présente aux honorables membres de cette Chambre une occasion, d'affirmer leur indépendance, et comme le faisait observer l'autre jour le représentant du comté de Bothwell (M. Mills,) jamais les membres de cette Chambre ne trouveront une meilleure occasion de faire prévaloir les droits de la nation et de faire comprendre aux honorables ministres qu'ils ne doivent pas confondre leur pays avec leur parti et les entraîner tous les deux dans une commune ruine.

Examinons maintenant la situation et ce qu'elle nous présente pour l'avenir. Deux projets sont maintenant soumis à la considération de cette honorable Chambre. Elle peut légaliser le contrat; elle peut accepter l'offre qui lui est faite. Cette Chambre peut légaliser le contrat tel qu'il lui est soumis. Ce parlement n'a que l'embaras du choix. Nous pouvons demander des soumissions, pour l'accomplissement du nouveau contrat. Nous pouvons procéder à la construction seulement de la section des prairies. En ce moment plusieurs procès se présentent à nous, et nous ne sommes pas liés par ce qui aurait pu être fait précédemment. Le gouvernement pourra affirmer que le pays est lié par un engagement, mais j'avertis le gouvernement d'être sur ses gardes et de bien comprendre que le peuple ne voudra pas croire une telle affirmation. Il nous reste, à notre choix, différentes manières d'agir. Mais cette Chambre en se prononçant sur les mérites de la motion, maintenant devant elle, a à décider de cette question, savoir: si la ligne de conduite qu'on nous propose de suivre par cette motion, est ou n'est pas plus mauvaise qu'aucune de celles qui nous ont été proposées.

Je maintiens que la légalisation du contrat actuel serait l'acte le plus condamnable que ce parlement pourrait faire. Et si au lieu d'être le meilleur mode d'agir, cet acte en est le plus mauvais; s'il n'est pas seulement le plus mauvais, mais s'il est inférieur à tout autre projet proposé, alors je dis

qu'il devient de notre devoir de ne pas légaliser ce contrat et de chercher des conditions plus avantageuses pour nous. Tout membre de cette Chambre qui croira que des conditions plus avantageuses peuvent être offertes pour la réalisation de cette grande entreprise devra voter contre les résolutions telles que présentées et agira ainsi dans l'intérêt de ses commettants.

Sommes-nous libres d'accepter ou de rejeter ce contrat? Si nous ne sommes pas libres, alors pourquoi ces résolutions soumises à nos délibérations? Pourquoi nous demander notre consentement? Nous pose-t-on une question à laquelle nous devons répondre infailliblement d'une manière affirmative? Nous est-il défendu de dire *non* tout aussi bien que de dire *oui*? Puisque la question est ainsi soumise à notre considération, il devient évident que nous sommes libres de décider cette question au seul point de vue des intérêts du peuple, et que nous sommes parfaitement libres d'accepter ou de rejeter ces dispositions. Nous aurions cette option même si le contrat était fait en vertu des clauses de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien. D'après les dispositions de cet acte, aucun contrat ne liera les parties contractantes à moins qu'il ne demeure pendant trente jours sans être désapprouvé sur le bureau de la Chambre, ou qu'il ne soit ratifié dans un plus court délai par une résolution spéciale. De sorte que ce document auquel on donne le nom de contrat, et qui de fait ne peut être un contrat qu'en vertu des dispositions de cet acte, ne peut devenir un contrat qu'en tant qu'il aura été soumis aux conditions susdites et tant que ces conditions n'auront pas été remplies, ce contrat ne présente aucune obligation qui puisse lier qui que ce soit. Mais le contrat tel que proposé, outrepassa et non-seulement il outrepassa l'acte en question, mais il lui est même contraire et il ne pourra avoir aucune existence autre que celle que ce parlement voudra bien lui donner.

S'il n'en est pas ainsi, pourquoi ces délibérations? S'il a une existence légale, pourquoi ces résolutions sur lesquelles on veut baser un bill destiné à devenir un acte du parlement? Si tout ceci est nécessaire pour légaliser ce contrat, alors ce n'est pas encore un contrat légal. Y a-t-il dans ce cas quelque obligation pour le parlement de ratifier ce contrat, de ratifier les arrangements conclus dans cette affaire par l'Exécutif? Non, il n'y en a aucune. Le parlement peut désapprouver même un traité, bien que cette sorte de transaction soit une prérogative de la Couronne, et que, d'après les dispositions de la constitution anglaise, la Couronne a le droit de conclure, sans l'assentiment des Chambres, excepté dans certains cas.

Je vais me servir des arguments du premier ministre au sujet d'une question analogue—quoique, à mon avis, cette question entrât plutôt dans la catégorie des traités que dans celle des contrats du genre de celui-ci—pour démontrer que nous avons toute notre liberté d'action. Qu'a dit l'honorable premier ministre, à la dernière session, lors de la discussion qui eut lieu au sujet de la sentence arbitrale dans l'affaire des limites de l'Ontario? C'était, si vous le voulez, une affaire de la nature d'un traité; ce qui offrait le plus d'analogie avec ce contrat; un arrangement entre deux pouvoirs indépendants dans leur propre sphère, une transaction entre le gouvernement du Canada et celui de la province d'Ontario, pour l'établissement d'un tribunal spécial, chargé de décider le litige qui existait entre eux. Après que cet arrangement eût été conclu, il fut sans dissentiment, communiqué au parlement, et l'on vota unanimement l'argent nécessaire pour couvrir les frais d'enquête. L'affaire dura plusieurs années. De nouveaux arbitres furent nommés pour remplir les vacances qui avaient été créées par un changement de fonctions ou par la mort. Aucune motion ne fut proposée contre ces mesures; la sentence fut finalement rendue, et répondant à la prétention que, dans ces circonstances, l'affaire tenait de la nature d'un traité, et que le parlement ferait un acte très grave—quoique j'admets que cet acte

ne dépassait pas la limite de ses pouvoirs—s'il répudiait le mode d'enquête qui avait été adopté et sanctionné de cette manière, le premier ministre dit :

“ Mais le gouvernement, sans aucune décision préalable du parlement, a laissé la question à trois arbitres dont un seul était avocat, les autres n'étant pas de la profession, et a décidé que leur décision serait finale. En sorte que ces deux derniers arbitres auraient pu différer d'opinion avec l'avocat, et décider de quelle manière le statut doit être interprété relativement à cette question de délimitation. Il me semble qu'il était de la dernière imprudence d'assumer une aussi grande responsabilité, sans une décision préalable et solennelle du parlement. On dit que la chose a été mentionnée plus tard en parlement, après que le gouvernement s'était engagé de bonne foi et que le parlement n'a pas soulevé d'objection. Ce n'est pas ainsi que le parlement aurait dû être traité par l'administration, qui est à ses ordres et qui aurait dû lui donner sa confiance. Le droit de soumettre ainsi cette question aurait dû être donné par le parlement, au lieu d'être laissé à la décision d'un gouvernement, ce que je n'admets pas. Aucun gouvernement ne peut décréter ainsi l'abandon d'une région de centaines de milles de superficie, contenant des millions d'acres de terre, sans l'autorisation du parlement.

“ L'honorable député de Bothwell dit qu'il y a continuité dans le gouvernement. Oui ; mais nous n'avons pas un gouvernement despotique, et cet acte excède de beaucoup les droits d'un gouvernement constitutionnel.”

Il dit encore :

“ Il est clair qu'il s'agit d'une ligne de convention, et, puisqu'il en est ainsi, nous ne pouvons mieux agir qu'en la faisant examiner, afin de nous assurer si nous avons fait un bon ou un mauvais marché. Si le marché est mauvais, il ne peut y avoir aucune question de bonne ou de mauvaise foi dans toute l'affaire. Le parlement doit décider s'il consent à restreindre la limite Est et à abandonner une certaine région que l'on prétend appartenir au Canada.”

J'attire l'attention des partisans de l'honorable monsieur sur ces paroles. La question, dit-il, est de savoir si nous avons fait un bon ou un mauvais marché ; le parlement doit décider si c'est un bon ou un mauvais marché ; et s'il croit que c'en est un mauvais, il ne peut y avoir aucune question de bonne ou de mauvaise foi,—il doit le rejeter. Appliquons ces paroles claires au marché que nous sommes à examiner. Ce contrat, cependant, ne tient aucunement de la nature du traité, à moins que vous n'investissiez d'avance le syndicat de ces pouvoirs,—je pourrais presque dire de la souveraineté despotique—que le contrat leur conférerait. Mais le syndicat ne prendra pas maintenant, dans tous les cas, ni peut-être plus tard—si ces honorables messieurs font leur devoir, je dis qu'il ne prendra jamais—la position d'un pouvoir indépendant ; et toute convention faite avec lui ne pourrait convenablement être élevée au rang d'un traité. La conclusion de ce marché n'est donc pas une prérogative de l'exécutif, mais elle est contraire aux pouvoirs que le parlement a conférés à l'exécutif relativement à cette affaire. J'affirme que, non-seulement on n'était pas autorisé à signer cet arrangement, mais que le parlement avait accordé des pouvoirs limités au sujet de cette entreprise ; et quand des pouvoirs limités sont donnés à l'Exécutif de passer un contrat d'une manière particulière, ceux qu'il passe d'une manière différente sont absolument en contravention des lois parlementaires, et outrepassent entièrement les pouvoirs de l'Exécutif. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de ratification, cette Chambre n'est pas encore descendue si bas qu'elle ait ratifié ce contrat.

QUELQUES DÉPUTÉS. Hear, Hear.

M. BLAKE. J'entends des sons qui me font croire que d'honorables députés—j'espère qu'ils ne forment pas la majorité—sont portés à descendre assez bas que de ratifier ce contrat. Il est reconnu que notre consentement est nécessaire pour qu'il soit obligatoire. Alors s'il faut notre consentement, nous sommes libres de l'accorder ou de le refuser ; son exécution repose sur notre consentement. Le contrat dit qu'il ne sera obligatoire que si un bill est adopté dans certaines conditions déterminées annexées au document. Nous sommes certainement libres de rejeter ou d'amender ce bill, et si nous ne l'adoptons pas précisément dans ces conditions, le contrat ne sera pas obligatoire. Sa nature le fait dépendre de notre consentement. Il implique la cession de travaux publics considérables comprenant au delà de 700 milles de chemin de fer, une subvention de plusieurs

M. BLAKE

millions de l'argent du public, la concession de grandes étendues de terres ; il faut contracter au gouvernement une obligation avec une compagnie privée qui entreprend de construire un chemin de fer, et pour toutes ces raisons il est tel dans son essence, qu'il ne peut être validé que par l'action libre de ce parlement. J'ai démontré qu'il importe peu pour cela que le contrat soit ou non dans les limites de l'Acte concernant le chemin de fer du Pacifique, parce que même s'il est dans les limites de l'acte il ne peut continuer à exister que par notre volonté ; et s'il n'est pas dans les limites de l'acte il ne peut être validé que par notre volonté, dans les deux cas, il lui faut notre consentement libre pour en faire un contrat légal.

Maintenant voici quelle est notre position. Nous sommes libres d'accepter ou de rejeter le contrat, selon que les intérêts de ce pays nous paraîtront l'exiger. L'honorable ministre a remonté au contrat Allan. Je ne consacrerai que très peu de temps à répondre à cette partie de son discours. Il a dit que le contrat Allan était, après celui-ci, le plus avantageux pour ce pays, et il a rejeté sur nous la responsabilité de son insuccès.

Or, sir Hugh Allan et l'honorable député d'Argenteuil, M. Abbott, allèrent en Angleterre pour négocier des obligations afin de lancer l'entreprise Allan ; ils revinrent et demandèrent au gouvernement de meilleures conditions dans deux cas : en premier lieu, ils voulaient un délai additionnel de quatre ans, je crois, pour terminer les travaux ; ensuite ils demandaient que la subvention de \$30,000,000 fût disposée de telle sorte qu'elle pût leur servir, comme coupons, à payer l'intérêt sur les obligations qu'ils allaient émettre.

Le gouvernement décida que l'intérêt du pays exigeait que ces privilèges ne fussent point accordés, et il les refusa, quoique la compagnie de sir Hugh Allan eût déclaré qu'avec ces privilèges elle serait en état de lancer l'entreprise. Cette compagnie demanda alors l'annulation du contrat et le remboursement de son million, et le gouvernement était persuadé qu'il pouvait obtenir une offre meilleure que celle de sir Hugh Allan, à cette époque, ou bien il était ami de ce dernier à tel point qu'il était résolu à le tirer de sa position embarrassante ; car on voit qu'il abandonna le dépôt d'argent et remit le million, et qu'il laissa le pays sans contrat, et sans dépôt ou garantie, pour compenser le défaut d'exécution de l'entreprise par sir Hugh Allan. Le gouvernement était en outre convaincu que la proposition de sir Hugh Allan n'était pas dans les intérêts du pays, car ce dernier avait dit qu'il exécuterait le contrat moyennant un court délai additionnel de quatre années, et une légère modification des conditions de paiement de la subvention, lesquelles auraient été plus avantageuses au pays que les précédentes ; et cependant le gouvernement refusa de lui accorder ces conditions. En conséquence, je ne puis voir comment le parti libéral peut être responsable de l'insuccès de ce marché, annulé par suite de la décision du gouvernement lui-même de résilier le contrat et de remettre le dépôt plutôt que d'accorder quelques légères modifications moyennant lesquelles sir Hugh Allan déclara que sa compagnie était prête à commencer les travaux, et qu'elle serait en mesure de le faire.

L'honorable monsieur a insinué que l'attitude que l'opposition avait prise à l'égard du gouvernement, avait nui au succès de sir Hugh Allan. Je vous ai prouvé, si vous acceptez son propre témoignage sur cette question, si vous adoptez sa propre manière de voir, qu'elles étaient les difficultés à vaincre, et ce qu'on a demandé pour être en état de les surmonter. Mais supposons que la politique de l'opposition ait d'une manière incidente et indirecte influé sur le contrat. C'est émettre une doctrine nouvelle que de prétendre que l'opposition soit responsable de l'insuccès d'un gouvernement. L'opposition n'aurait pu agir, si ces honorables messieurs n'avaient pas fourni les faits. Ce n'est pas notre exposition des faits, mais c'est l'existence de ces faits qui les a embarrassés. Nous ne sommes pas responsables du marché que les

messieurs de la gauche avaient fait avec sir Hugh Allan. Ce n'est pas notre faute si un honorable député de la droite a reçu le tiers de \$100,000, et si l'honorable premier ministre a demandé \$10,000 de plus. Ce n'est pas nous qui sommes responsables des événements qui ont agité le pays comme il ne l'avait jamais été jusque-là et comme il ne l'a jamais été depuis, mais comme il l'est aujourd'hui par-la proposition que nous sommes à discuter. Ce sont les hommes qui ont fait ces actes, qui sont responsables de leurs conséquences. Il me répugne de rappeler ces choses, et si leurs principaux auteurs avaient fait preuve d'un repentir convenable, s'ils avaient avoué leur faute et promis de ne plus pécher, je n'aurais jamais dit un mot de cette question, car je ne puis m'empêcher de considérer que cette transaction, qui a rejailli sur l'honneur, l'intégrité et la haute position d'hommes investis du pouvoir par le peuple du Canada, a rejailli aussi sur l'honneur, l'intégrité et le crédit de tout le pays. Mais lorsque ces honorables messieurs ramènent ce sujet devant nous, comme le fait l'honorable ministre des Chemins de fer, une ou deux fois chaque session, lorsqu'ils déclarent que c'est l'acte le plus glorieux de leur vie de le venger et de le défendre, et lorsque l'honorable premier ministre le mêle à la discussion, comme il l'a fait l'autre jour, il est nécessaire de faire remarquer que nous n'avons aucune garantie qu'ils ne feront pas à l'avenir, ce dont ils se glorifient comme d'une chose qu'il était opportun d'accomplir dans le passé; il importe de faire remarquer qu'ils peuvent répéter, à la première occasion qui se présentera à eux, ces actes qu'ils invoquent et défendent aujourd'hui; et s'ils étaient avouables à cette époque, je suppose qu'ils le sont aujourd'hui; il importe de constater qu'il y a un grand danger pour le pays dans la politique des honorables députés de la droite au sujet de cette regrettable transaction.

L'honorable monsieur a dit que, bien que le contrat de sir Hugh Allan fût une bonne affaire, celui-ci est beaucoup plus avantageux. Je nie cette proposition. Le contrat Allan n'entraînait que la moitié de la subvention qu'on veut donner aujourd'hui, et bien que la concession de terres fût beaucoup plus considérable que dans le cas actuel, les terres valaient dans ce temps-là infiniment moins qu'aujourd'hui. Les honorables députés de la gauche ont toujours dit que ces 50,000,000 d'acres de terres avaient en moyenne une valeur égale à celle de 25,000,000 d'acres. Mais après la déclaration qu'a faite hier soir le chef du gouvernement, savoir, que 25,000,000 d'acres le long du chemin de fer vaudraient plus que 25,000,000 d'acres plus éloignés de la ligne, je suppose que ces honorables messieurs ne prétendront plus que ces derniers 25,000,000 d'acres ont une valeur égale aux 25,000,000 d'acres le long de la ligne.

Mais indépendamment de cela, les questions de facilités de construction, de temps, de condition du pays, de connaissance de la contrée, d'immigration, et de toutes les considérations auxquelles nous avons fait allusion dans cette discussion, sont des moyens excellents de déterminer quelle valeur moindre telle étendue de terres avait en 1871, 1872 ou 1873 qu'aujourd'hui. A cette époque il y avait plus d'ouvrage à faire, et la construction d'un chemin de fer était plus dispendieuse. A cette époque, les honorables messieurs avaient sur ce sujet des idées plus larges que celles qu'ils ont aujourd'hui. Ils avaient décidé que le terminus serait à Esquimault. Ils devaient construire le chemin par les Narrows, et de là le continuer jusqu'à Victoria. C'était là leur dessein. Il y a dans les archives un ordre en conseil dénotant leur sagesse et leur prévoyance. L'honorable ministre des Travaux Publics défendit cette politique; mais il ne nous dit pas aujourd'hui quel magnifique port il a à Esquimault. Nous avons entendu beaucoup de discussion au sujet du tort qu'on aurait d'abandonner le chemin de fer de l'Isle.....

M. BUNSTER. Non.

M. BLAKE. Je prends la part de l'honorable monsieur. Je signale à ses amis qu'ils abandonnent sa cause. On m'a

accusé très injustement de détruire ce chemin de fer, bien que je n'aie fait autre chose que de voter avec la minorité et plusieurs députés de la droite, contre sa construction.

M. BUNSTER. Vous avez toujours conseillé d'abandonner entièrement la Colombie anglaise.

M. BLAKE. Je nie cela. J'ai dit que si la province de la Colombie anglaise insistait pour que le chemin de fer fût construit suivant les termes du pacte, ce qui, selon moi, était impossible sans ruiner ce pays, et que si elle demandait comme alternative de se séparer des autres provinces, je disais : qu'elle se sépare, et je le dis encore.

M. BUNSTER. C'est bien, vous venez de le répéter.

M. BLAKE. Je n'ai jamais dit que je voulais cette scission. J'ai seulement dit que je voulais qu'elle fût raisonnable, et je suis sûr que si tous les habitants de cette province étaient comme mon honorable ami de Vancouver (M. Bunster), nous n'entendrions pas autant de plaintes que nous en entendons de cette région. Ces grandes idées qui prévalurent en 1871, 1872 et 1873, et qui datèrent du jour où il fut question de ce marché téméraire et imprudent, fou et insensé suivant lequel ce chemin devait être commencé dans les deux années et terminé dans les dix années à dater de la passation du contrat; de ce marché par lequel on voulait que le terminus fût à Esquimault avant qu'on eût fait aucune exploration, et par lequel on voulait passer un contrat avant d'avoir la moindre connaissance du pays; ces grandes idées ont abouti à ce contrat téméraire, étouffé et imprévoyant qui est un remède approprié aux difficultés dans lesquelles le parti conservateur a été enveloppé depuis sa première faute, au sujet des divers projets qu'il a présentés, pendant trois sessions pour l'exécution de l'entreprise.

L'honorable premier ministre dit que l'administration de l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) reconnut que l'obligation contractée envers la Colombie anglaise ne pouvait pas, sans un déshonneur national, être remise à plus tard, et, dans une autre partie de son discours, il déclare, avec une étrange inconscience, que la résolution que nous passâmes, laquelle comportait notre détermination que les travaux seraient exécutés de manière à ne pas augmenter les impôts, n'était pas une infraction au contrat conclu avec la Colombie anglaise, parce que les délégués de cette province ici présents l'avaient approuvée; qu'ils l'avaient soumise à la législature de leur province, où elle n'avait rencontré aucune opposition, et qu'elle doit être prise comme partie du pacte. S'il en est ainsi, comment pourrait-il y avoir honte ou déshonneur national à agir conformément aux termes de cette résolution? Mon honorable ami de Lambton dans son discours à ses électeurs, avant l'élection de 1874, a dit qu'il était impossible de procéder suivant les conditions de ce contrat, qu'il fallait que ces conditions fussent modifiées, que nous ne pouvions pas pousser les travaux avec plus de rapidité que ne le permettraient les ressources du pays, et qu'il fallait nous entendre avec la Colombie anglaise pour décider de quelle manière on pourrait régler cette affaire. A mon avis, la Colombie anglaise se montra tout-à-fait déraisonnable. Elle refusa, en effet, de traiter, et si elle eût pris une autre attitude, elle aurait pu faire un arrangement beaucoup plus avantageux que celui qui fut discuté dans la suite. Mais elle tint à la lettre du contrat, et insista pour la livre de chair; elle voulait absolument que les travaux fussent commencés dans deux ans à partir de la date du contrat, et protesta parce qu'ils n'avaient pas été commencés dans ce délai, et de plus parce qu'ils n'avaient pas été poussés avec vigueur. Voilà l'attitude que la Colombie anglaise avait prise, et à laquelle est dû en grande partie le peu de progrès qui a été accompli dans la réalisation de ses désirs.

L'honorable monsieur doit se rappeler que les deux partis adoptèrent, dans cette Chambre, en 1876, une résolution qui fut incorporée dans le statut comme partie du bill des subsides,

énonçant la politique adoptée par les deux partis, à une dizaine de voix près seulement, et suivant laquelle les travaux devaient être exécutés de manière à ne pas augmenter les impôts alors existants. C'est avec ce programme des deux partis que l'on fit les élections. Pas un homme n'éleva la voix en faveur d'un arrangement qui pût être une violation de cette proposition, approuvée pratiquement par tous les membres de cette Chambre. Le ministère de l'honorable député de Lambton publia en 1876 et en 1878 un avis demandant des soumissions. Cet avis était strictement conforme à l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, et, si ma mémoire ne me fait pas défaut, mes honorables amis déclarèrent à maintes reprises à cette Chambre, que les entrepreneurs allaient prendre, à compte de leur subvention en argent, la partie du chemin en voie de construction, au prix qu'elle avait coûté. Le gouvernement ne devait pas continuer les travaux, mais il devait transporter les contrats existants aux entrepreneurs, qui allaient accepter ces travaux au prix coûtant, ce qui formerait un à-compte sur la subvention en argent de \$10,000 par mille stipulée dans l'acte. Ainsi que l'honorable monsieur l'a dit, ces avis demandant des soumissions n'eurent aucun succès.

Sir LÉONARD TILLEY. Hear, hear.

M. BLAKE. Cela est parfaitement vrai; ils ne réussirent point.

L'honorable monsieur a dit qu'il y avait certaines raisons qui avaient pu amener ce résultat. Il en a mentionné quelques-unes qui y contribuèrent sans doute. En premier lieu, le marché monétaire était différent de ce qu'il est depuis quelque temps. Nous traversions une époque de dépression générale. Les Etats-Unis étaient engagés, depuis plusieurs années, dans la construction d'un immense réseau de chemins de fer, devançant en cela les besoins réels du pays. Le "Northern Pacific" avait subi un échec qui avait entraîné un abaissement général du crédit en ce pays. Cet échec avait principalement affecté les chemins de fer et les entreprises de chemins de fer, de sorte qu'il était presque impossible d'intéresser à aucun prix les capitalistes européens dans les chemins de fer des Etats-Unis. Je ne crois pas exagérer en disant que des centaines de chemins de fer aux Etats-Unis n'ont pu faire le paiement de leurs obligations; que des vingtaines sont tombés aux mains de receveurs et leurs affaires liquidées, etc. Tel était le crédit abaissé des entreprises de chemins de fer sur ce continent. Il y avait une crise et une dépression générale. En conséquence les capitaux à placer dans de telles entreprises étaient rares, quand même celles-ci n'auraient pas été dépréciées par les circonstances dont j'ai parlé; et le Nord-Ouest n'était pas aussi développé ni aussi connu qu'il l'est maintenant. Ce sont là trois des causes que l'honorable monsieur a mentionnées comme ayant fortement contribué à l'insuccès des soumissions demandées à cette époque, causes sur lesquelles il a moins appuyé que je ne l'ai fait.

L'honorable monsieur a aussi eu la bonté d'émettre l'opinion qu'il y avait eu d'autres causes. Il a dit que le crédit du Canada sous un gouvernement libéral, n'était peut-être pas aussi bon qu'il l'aurait été sous une administration conservatrice. Je ne ferai qu'effleurer cette question, pour faire une preuve. Le crédit du Canada sous le gouvernement libéral était tel, qu'en dépit des circonstances difficiles auxquelles j'ai fait allusion; malgré la baisse générale des valeurs, du moins des chemins de fer américains; en dépit du sombre nuage que le lourd fardeau du chemin de fer du Pacifique canadien avait étendu sur ce pays, mon honorable ami que je vois à côté de moi (sir Richard Cartwright) put effectuer le placement de nos valeurs à un taux d'intérêt réduit, en émettant des obligations à quatre pour cent. Pour la première fois dans l'histoire de nos finances, il put inaugurer cette hausse considérable du crédit du Canada que comportait cette opération.

M. BLAKE

Sir LEONARD TILLEY. Hear, hear.

M. BLAKE. Il put lancer son emprunt à des conditions plus avantageuses qu'aucune de celles qu'on eût obtenues jusque-là. Et les honorables députés de la droite, qui ont marché sur ses pas, au sujet de ces quatre pour cent et qui ont réussi à obtenir des avantages additionnels dans le placement de cet emprunt, grâce à une condition plus prospère du marché monétaire.....

Sir LEONARD TILLEY. Hear, hear.

M. BLAKE. Oublient la hausse progressive du crédit du Canada qui se produisit sous l'administration libérale, et oublient qu'ils marchent sur les traces de mon honorable ami de Huron-Centre (sir Richard Cartwright) lorsqu'ils lancent cet emprunt de quatre pour cent, qu'il leur a fourni l'occasion de placer, en tentant le premier cette opération à la Bourse.

Sir LEONARD TILLEY. Hear, hear.

M. BLAKE. Le gouvernement actuel se trouvait en présence du fait que les avis pour la construction du chemin de fer du Pacifique, en vertu de l'Acte de 1874, avaient été publiés, et n'avaient pas eu de succès. Il adopta alors une nouvelle politique. Il n'avait pas l'intention de continuer la publication de ces avis, de continuer à demander des soumissions conformément à cet Acte; mais il résolut de demander au parlement d'adopter un nouveau programme. Quel était ce programme? C'était celui qui fut soumis pendant la session de 1879, sous forme de résolutions que le parlement approuva à une grande majorité, et dont la fin et l'essence étaient que l'on devrait chercher à obtenir du gouvernement impérial une aide efficace pour l'exécution de cette grande entreprise. Enfin, ces honorables messieurs confessèrent que le fardeau était trop lourd pour leurs épaules; ils décidèrent que c'était en grande partie une entreprise impériale, et que l'on devrait demander au gouvernement impérial de supporter sa part du fardeau; puis ils nous demandèrent de les autoriser à solliciter du gouvernement impérial cette aide que, disaient-ils, ils allaient sans doute obtenir.

Je n'ai guère besoin de dire que ce projet aurait introduit un facteur tout-à-fait nouveau dans le problème de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, s'il eût eu pour résultat une subvention,—je ne dis pas une garantie, mais une subvention—une aide substantielle du gouvernement impérial. La proposition des honorables messieurs était significative et importante. Ils partirent avec beaucoup d'éclat; de temps à autre on nous disait que leur démarche allait produire de grands résultats, et lorsqu'ils revinrent ils nous dirent qu'ils avaient remporté un grand succès. Je me rappelle que l'organe du parti tory a annoncé que ce succès serait révélé en temps opportun; mais nous n'avons jamais eu aucun compte-rendu des négociations de ces honorables messieurs; nous n'avons jamais vu un bout de papier qui montrât ce qu'ils avaient fait en Angleterre; et nous apprîmes finalement que leur mission avait échoué, du moins en ce qui concernait l'aide du gouvernement impérial.

Ces honorables messieurs se trouvaient donc de nouveau en présence du problème, et, à la dernière session, il y a environ huit ou neuf mois, ils soulevèrent encore un projet pour résoudre la difficulté. Quel était ce projet? Était-ce que l'Acte de 1874, concernant le chemin de fer Pacifique du canadien, serait utilisé, et que la construction du chemin serait laissée à une compagnie; que l'on publierait des avis demandant des soumissions, et que l'on demanderait à une compagnie privée de construire la ligne? Pas du tout. Ce projet était qu'il devait être construit comme entreprise du gouvernement, laissant de côté, pour le présent, la section et c. Ils déclarèrent que c'était là, dans leur opinion, la véritable politique. Ils la justifèrent par la proposition que les circonstances étaient entièrement changées, et qu'à l'avenir il était mieux de construire le chemin comme en-

treprise du gouvernement. Disaient-ils qu'il serait difficile de la faire construire par une compagnie? Non. Ils déclaraient que s'ils demandaient des soumissions, ils recevraient immédiatement des offres satisfaisantes; mais, bien que ce fût la leur opinion, ils étaient déterminés à procéder à la construction de la ligne comme entreprise du gouvernement.

Afin de prouver à ces honorables messieurs que je dis la vérité, je vais lire un extrait du discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer, lorsqu'il exposa à cette Chambre le programme du gouvernement, à la dernière session :

"Les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas oublier, comme je l'ai déjà dit, que la condition entière des affaires a changé dans une courte période de temps, et que ce qui aurait pu être regardé naguère comme purement spéculatif au sujet du développement du Nord-Ouest Canadien, peut maintenant être considéré d'une façon tout-à-fait différente. Il suffira à mon honorable prédécesseur de se rappeler qu'il demanda des soumissions, en 1876, offrant \$10,000 par mille et 20,000 acres de terre pour la construction du chemin, et demandant quel serait le montant additionnel que les soumissionnaires exigeraient à quatre pour cent pendant vingt-cinq ans pour les engager à entreprendre la construction de la route. Et quelle fut la réponse? Pas une soumission ne fut reçue. Les honorables membres de la gauche avaient tellement bien réussi à faire perdre confiance aux capitalistes de ce pays et de l'étranger, que pas un de ceux-ci ne voulut entreprendre la chose comme une affaire commerciale."

Il continue, au sujet d'une offre qui lui avait été faite dans le temps :

"Supposons que ce gouvernement publierait une annonce dans les journaux, demandant à quelles conditions des capitalistes construiraient le chemin de la rivière Rouge à Kamloops, et nous rembourseraient toutes les dépenses que nous avons faites au-delà de la rivière Rouge, s'engageant à construire et à mettre en opération, non-seulement toute cette partie du chemin, mais le reste du chemin jusqu'à Yale ou Burrard Inlet. Cet appel resterait-il sans réponse? Si pareille proposition était faite demain, ne sait-il pas que les premiers capitalistes du pays s'engageraient à construire et à exploiter le chemin à des conditions qui régleraient pour toujours la question de savoir, si cette entreprise est réellement une charge sur la population. J'ai les meilleures raisons de croire qu'une pareille offre assurerait la construction et la mise en opération de tout le chemin, depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, bien plus, jusqu'à l'Océan Pacifique, moyennant une dépense n'excédant pas \$13,000, ou \$10,000 par mille de la rivière Rouge à Kamloops, et 26,000,000 d'acres de terre. De cette façon, nous n'aurions pas à faire une dépense d'un montant indéterminé, entraînant des charges qu'on ne saurait bien calculer, et nous serions en mesure de terminer cette grande entreprise nationale dans dix ans, à des conditions qui entraîneraient une dépense comparativement faible de la part de notre population, et qui serait remboursée mille fois par le développement du Nord-Ouest."

Malgré cette persuasion, il disait : "Je ne demanderai pas de soumissions.—Je ne fournirai pas l'occasion d'en faire. Je ferai moi-même construire ce chemin, comme entreprise du gouvernement." C'était donc là le programme annoncé, défini du gouvernement, à la dernière session. Ensuite il demanda à ses partisans d'approuver son projet. Je m'opposai à ce programme, de même que mes honorables amis. Nous ne croyions pas qu'il était prudent pour le gouvernement de faire exécuter, à cette époque, les travaux dans la Colombie anglaise. Nous ne fîmes pas d'opposition, mais au contraire nous approuvâmes de tout cœur la construction du chemin depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Selkirk, et la continuation de la ligne à travers la région des prairies. Nous disions que nous devions nous borner à cela, et à attirer l'immigration dans le pays, et que, quand nous aurions développé le pays, et que nous lui aurions donné de la force, le centre pourvoirait au reste de l'entreprise, et qu'il serait encore temps de s'occuper de questions telles que l'utilité du chemin de fer pour l'obtention de pareils résultats. Ainsi à la dernière session les deux partis étaient d'accord au sujet de la construction, par le gouvernement, de la section des prairies. Il ne restait qu'à décider si le gouvernement devait construire la section de la Colombie anglaise. Mais le gouvernement, sûr de l'adhésion de ses partisans, à une grande majorité, avoua qu'il la construirait, comme entreprise du gouvernement, non-seulement à travers la prairie, mais aussi dans les endroits les plus difficiles, depuis Yale jusqu'à Kamloops, dans la Colombie anglaise.

Les honorables députés de la droite diront-ils que pendant tout ce temps ils étaient tout à fait convaincus que chaque membre du parlement désirait voir adopter un autre programme? Les ministres disent qu'après la session ils commencèrent à exécuter leur nouveau programme; qu'ils étaient convaincus qu'ils agissaient conformément au vœu unanime des représentants du peuple, en entreprenant de faire exécuter par une compagnie ce qu'ils avaient persuadé aux mandataires du peuple devoir l'être par eux-mêmes. Comment les représentants du peuple signifièrent-ils leurs désirs? J'ose dire qu'ils les signifièrent dans un sens à un caucus, et un autre à la Chambre. Mais nous ne connaissons que le sens dans lequel ils signifièrent leurs désirs par leurs votes, et si j'en juge d'après leurs votes ou leurs discours, ou d'après l'opinion qu'ils ont émise de quelque manière que ce fût, je nie que l'honorable chef de la droite eût l'appui tangible, visible et moral du parlement en agissant suivant ce nouveau programme, après la dernière session. Ils avaient au contraire engagé eux-mêmes, le parlement et leurs partisans à l'exécution d'un projet tout à fait différent.

Je vais maintenant donner ma propre opinion au sujet de ce programme inauguré après la session : L'administration et le premier ministre ont, je crois, adopté ce programme afin de sortir de ce qu'ils considéraient comme un sentier dangereux; parce qu'ils apprenaient chaque jour, depuis le moment où ils arrêtaient leur programme, qu'ils suivaient un sentier dangereux. Le ministre des Travaux Publics, le premier ministre et le ministre des Chemins de fer ont admis, le premier l'autre jour, le deuxième hier, et le dernier on plus d'une occasion, que le peuple de ce pays est troublé et alarmé au sujet du programme du gouvernement; non pas du programme qui consistait à construire, comme ils en avaient annoncé l'intention, la section des prairies, mais de celui qui consistait à construire, comme ils le proposaient, la partie ouest en dépensant \$10,000,000 pour une partie difficile du chemin de fer au centre de la Colombie anglaise, sur la section de 127 milles. C'est là ce qui effraya les honorables messieurs de la droite. Ils savaient qu'ils avaient réussi à alarmer le pays, et cette alarme créée dans le pays réagit sur eux-mêmes. Ils comprirent qu'ils ne pourraient pas mettre leur programme à exécution sans ruiner et détruire leur parti, et en conséquence ils se décidèrent à revenir sur leurs pas et à recourir à un autre moyen pour construire le chemin de fer du Pacifique; mais je nie entièrement qu'ils eussent obtenu, en aucune manière, l'autorisation du parlement pour leur nouveau projet. Cependant ils résolurent de faire beaucoup plus qu'il n'était nécessaire, à mon avis, et suivant ce qu'en dit le discours du trône, en revenant à l'ancien projet d'après lequel les travaux devaient être exécutés par une compagnie.

Il n'est pas nécessaire maintenant de discuter ce que le projet devrait être en principe; ce que nous avons à débattre, c'est la proposition de donner l'entreprise aux conditions qui nous sont actuellement soumise. Les ministres ont décidé ou trouvé, après qu'ils eurent commencé les travaux, qu'ils devaient changer leur programme, et ils ont été obligés de donner l'entreprise à des conditions toutes nouvelles, jusque-là inouïes et que l'on n'avait jamais imaginées. Je soutiens, en premier lieu, que s'il y a dans cet arrangement des conditions nouvelles, le parlement ne les avait pas autorisées. Le fait même qu'elles sont nouvelles vous démontre que le parlement ne les a pas approuvées. En second lieu, ils décidèrent de donner l'entreprise sans avoir demandé des soumissions, et pour agir ainsi non-seulement ils n'avaient pas l'autorisation du parlement, mais celui-ci avait déclaré expressément qu'aucun contrat pour la construction d'aucune section du chemin de fer ne serait adjugé sans qu'on eût reçu des soumissions; et en conséquence ils n'agissaient pas simplement sans autorisation, mais ils insultaient au parlement en faisant un marché sans avoir préalablement demandé des soumissions.

J'ai dit qu'ils avaient décidé d'accorder des conditions tout à fait nouvelles. Je vais maintenant expliquer à la Chambre la nature de ces conditions. L'Acte du Parlement ne donne au gouvernement aucun pouvoir de convenir avec les entrepreneurs de construire pour le bénéfice de ces derniers, des sections du chemin qui devront leur être cédées.

J'avance cette proposition sans hésiter aucunement. Par le contrat qui nous est soumis, le gouvernement s'engage à compléter les sections inachevées, à commencer et à achever les sections les plus difficiles et qui ne sont pas adjugées, et à livrer aux entrepreneurs les travaux entiers, formant plus de 700 milles achevés, y compris l'embranchement de Pembina, avec une recette nette de près de \$70,000 par an, le tout abandonné aux entrepreneurs à titre de profit net. Je prétends que, dans ce détail, l'autorité du parlement n'est aucunement considérée et qu'on y agit tout au contraire. D'après cet Acte, les dépenses à faire en espèces par le gouvernement, en ce qui concerne le capital qu'il avait à payer aux entrepreneurs, devait être de \$10,000 par mille ou environ \$27,000,000 pour la ligne entière, à part du coût des explorations, qu'on pouvait comprendre ou non dans ce montant. Par le contrat, les dépenses en argent, comme capital dont les entrepreneurs devront retirer un bénéfice, se montent au moins, en espèces et en travaux, à \$53,000,000 à part du coût des explorations qui ne doit pas être compris dans ce montant. En sorte que, d'après le contrat, les dépenses que le gouvernement devra faire, en espèces, seront le double de celles qu'il aurait eu à faire en vertu de l'Acte.

D'après l'Acte, les concessions de terres devaient être faites, autant que possible, le long ou dans le voisinage immédiat de toute la ligne jusqu'à l'océan Pacifique, et les terres devaient être de bonne qualité moyenne, elles auraient ainsi compris une forte proportion de terres impropres à la colonisation. Je ne discuterais pas, car c'est complètement inutile en ce moment, si l'on doit y comprendre les terres situées entre le lac Nipissingue et la frontière de l'Ontario, n'importe où elle soit fixée. Il suffit, pour établir ma proposition, que de la frontière de l'Ontario jusqu'à l'océan Pacifique, dans la région que doit traverser le chemin de fer et dans laquelle on devait non-seulement choisir les terres, mais encore où l'on trouverait le choix, il suffit que, d'après le rapport de M. Marcus Smith, publié dans le rapport de l'ingénieur de 1880, les 605 milles de la rivière Pembina à Burrard Inlet, contiennent 515 milles impropres à la colonisation et 80 milles seulement que l'on puisse coloniser; et si vous y ajoutez l'allocation la plus modérée possible, disons 200 milles de la limite de l'Ontario à la rivière Pembina, y compris les étendues d'eau et les parties non fertiles, vous traversez 700 milles, sur 1500 ou 1600, où les terres, le long de la ligne de chemin et dont peut disposer le gouvernement fédéral, sont impropres à la colonisation. L'honorable chef de la droite dit que la vraie manière de prendre la moyenne dans ces circonstances est de laisser d'abord de côté toutes les terres sans valeur et de prendre ensuite la moyenne des terres arables. Mais je n'entends pas ainsi la signification d'une moyenne. J'entends qu'on arrive à une moyenne en calculant les quantités de terres bonnes et mauvaises, les additionnant et divisant par deux.

D'après le contrat, les terres doivent être prises, non pas le long de la ligne du chemin de fer, non pas jusqu'au Pacifique, non pas dans les parties arides, mais dans les territoires du Nord-Ouest, entre Selkirk et Jasper, et elles ne devront pas comprendre d'étendues impropres à la colonisation. Or, si la moyenne totale impliquait une réduction de la qualité par la raison qu'il y aurait de vastes étendues de terres stériles, il est clair que l'exclusion des terres stériles d'après le nouveau contrat, est en elle-même une différence assez grande pour opérer un changement considérable dans cette partie du marché. Le ministre des Chemins de fer a dit, non dans cette Chambre, mais ailleurs,

M. BLAKE

qu'il considérait les deux expressions comme équivalentes, et qu'il entendait que l'expression "des terres de bonne qualité moyenne," sur tout le parcours de chemin de fer, signifiait la même chose que "des terres dont aucune partie n'est impropre à la colonisation, mais je ne crois pas que l'honorable ministre ose—et cela pour de bonnes raisons—soutenir pareil argument devant cette Chambre; et je ne crois pas que, s'il essayait de le faire, il trouvât quelqu'un pour appuyer son opinion. Mais s'il en est ainsi, si ces termes sont équivalents, j'espère qu'il fera usage de l'influence dont il s'est déjà servi pour réparer l'affront dont il a dû subir sa part relativement au type du chemin de fer et qu'il insistera pour que le syndicat lui écrive une autre lettre, disant qu'à l'époque de la rédaction du contrat, il était supposé qu'il n'existait aucune différence essentielle entre des terres de bonne qualité moyenne le long de la ligne du chemin de fer et des terres qui doivent être prises dans la zone fertile, en excluant celles qui ne sont pas propres à la colonisation, et qu'il est prêt à accepter des terres de bonne qualité moyenne. Si ces termes ont la même signification et que le résultat soit le même pour le syndicat, qu'on change alors les mots, et j'ose dire que ce simple changement épargnerait au pays la dépense de millions et de millions. Le contrat, quant aux terres, pourvoit aussi à ce que la superficie des parties de sections où se trouvent des lacs ou des nappes d'eau ne sera pas comptée et que la compagnie prendra d'autres terres au lieu de celles qui sont couvertes d'eau. Notez bien ceci, on ne la prive pas des terres submergées; il n'est pas stipulé qu'elle refusera les sections comprenant des portions étendues submergées, mais elle a droit aux terres à sec comme à celles qui sont submergées, aux pouvoirs d'eau et au privilège d'établir des quais, au privilège d'établir des ports et de prendre tout le terrain nécessaire sur la rive, enfin à tout ce qui résulte du fait qu'elle est le propriétaire d'une section aboutissant sur un lac ou sur une rivière, seulement, on ne perd pas à son compte les terres submergées, mais au contraire on lui donnera ailleurs de bonnes terres fertiles à sec, d'une superficie égale. Ceci n'a pas été prévu par l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien. D'après cet acte, les terres qui ne se trouvent pas le long du chemin de fer, doivent être prises dans d'autres endroits que le gouvernement déterminera; d'après le contrat, on donne aux entrepreneurs le pouvoir illimité de faire leur propre choix. Il y est pourvu qu'ils peuvent faire leur choix n'importe où, dans la zone fertile ou ailleurs. Et s'ils projettent un embranchement, ce qu'ils peuvent faire là où ils voudront, et il leur suffira de le projeter, alors des sections alternatives ayant front sur l'embranchement projeté, non sur un embranchement dûment construit, pourront être prises par eux et deviendront leur propriété. Leur titre n'exige pas qu'ils complètent un embranchement, mais simplement qu'ils complètent les sections de la ligne-mère. En sorte que le seul embranchement qu'ils aient à construire pour s'assurer des sections d'embranchement est un chemin de fer projeté sur le papier et déposé au bureau du secrétaire d'Etat. Et même s'ils ne projettent pas ce chemin d'embranchement, ils peuvent choisir les endroits où ils prendront leurs terres, et dans ce cas, la ligne de séparation entre leurs terres et celles du gouvernement, est une affaire de choix et de convention. Le point essentiel est de savoir où seront prises les terres, et la compagnie a le droit de choisir; le point secondaire est de savoir où sera fixée la ligne de séparation, et ceci doit être affaire de convention entre la compagnie et le gouvernement. Avec le consentement du gouvernement, elle peut se saisir de blocs entiers et d'étendues de terre, sans être forcée à les prendre, en sections alternatives, afin de combler la différence, n'importe où dans le territoire du Nord-Ouest. Voilà quelques-unes des différences qui existent entre ce contrat et l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien. D'après cet Acte, le gouvernement devait avoir le contrôle de la vente des deux tiers des terres con-

cédées; d'après le contrat, les entrepreneurs obtiennent ces terres et le gouvernement n'a aucun contrôle sur ces ventes. D'après l'Acte, la subvention en espèces et les concessions de terres sont payables en proportion des ouvrages exécutés, comparés au total des travaux exécutés; de sorte que le gouvernement, en calculant que l'ouvrage entier coûterait \$80,000,000, donnerait, en terres et en espèces, la proportion des \$80,000,000 représentée par les travaux exécutés. D'après le contrat, la subvention en espèces et les concessions de terres doivent être payables en montants tout-à-fait disproportionnés quant à la section des prairies qui est la plus facile et la plus profitable à construire, et qu'on a l'intention de construire la première.

Je ne suppose pas qu'il soit nécessaire de m'étendre sur ce point. Je ne pourrais le traiter aussi bien que l'honorable premier ministre l'a traité hier soir. Vous l'avez entendu; il a discuté une proposition qui est de \$10,000,000 plus avantageuse, une proposition qui avait pour résultat d'accepter \$16,000,000 de moins, en espèces et en terres, que n'a proposé de donner le gouvernement, pour la section des prairies. Il est entré dans des détails de chiffres; il nous a montré qu'à \$1 l'acre, la vente des terres donnerait des millions sur millions de profit; qu'à \$2 l'acre les profits seraient triplés; qu'à \$3 l'acre les profits seraient quadruplés. Telle est la position qu'il a prise. Il nous a signalé la disproportion des chiffres et il nous a montré aussi qu'on s'écartait sérieusement des clauses de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, d'après lequel le gouvernement n'aurait pu céder des terres et faire des paiements en espèces qu'en proportion du coût de la section des prairies relativement aux frais de construction du reste de la ligne.

L'honorable monsieur a prétendu qu'on pouvait défendre ce procédé parce qu'il voulait encourager les entrepreneurs. Il a cru que cela les encouragerait et je crois qu'il a raison. Je crois que c'est là un fort encouragement. Le ministre a cru que cela les encouragerait de leur donner non-seulement assez d'argent pour construire la ligne entière, non-seulement de leur fournir assez d'espèces sonnantes pour faire tout ce qu'il y a à faire sur les prairies; mais encore, ainsi que l'honorable député de Westmoreland (sir Albert Smith) l'a démontré l'autre jour, de construire pour eux les cent premiers milles, puis de les leur céder et de leur permettre de nous dire: "Maintenant nous allons vous en payer le coût. Quel est le montant de votre note? — Elle est de \$800,000!" — "Voici un chèque pour le montant. Maintenant donnez-nous en échange un chèque d'un million parce que nous devons recevoir \$10,000 par mille sur cette section, et nous avons donc droit à un million puisque vous l'avez construite."

Nous faisons ainsi cet échange et sur cette partie de la transaction les entrepreneurs empochent tranquillement \$200,000 et alors ils obtiennent peut-être encore 1,250,000 arpents de terres parce que le gouvernement a construit cent milles de chemin de fer dont les entrepreneurs deviendront immédiatement propriétaires et qu'ils exploiteront, chemin qui donnera un revenu du moment où ils commenceront à l'exploiter. Il est à peine nécessaire de dire que cette transaction donne un crédit établi solidement. Que fait l'honorable député de Lisgar (M. Schultz) pour son chemin de fer? Il a acheté quelques 130,000 acres du gouvernement auquel il doit payer \$1 l'acre, et, fort de ce crédit, il construit un chemin de fer de 300 milles de long, tandis que ces gens obtiennent un chemin de 100 milles tout construit et produisant un revenu, peut-être de \$200,000 en argent, 1,250,000 arpents de terre et puis, à mesure qu'ils procèdent aux travaux, ils recevront \$10,000 par mille et 12,500 arpents de terre. Je suis d'accord avec l'honorable monsieur que c'est là un grand encouragement.

Eh! bien, si la proposition relative à la section des prairies, déposée dans cette Chambre, est monstrueuse, insoutenable et assurée des bénéfices prodigieux et démesurés aux entre-

preneurs, qu'est donc la proposition qui est encore plus désavantageuse de \$10,000,000? Mais, en ce moment, je me bornerai à démontrer que les conditions du contrat, dans ce cas, vont non-seulement au-delà des dispositions de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, mais qu'elles lui sont contraires. Or, le premier ministre a dit à ce sujet — je parle de la chose, bien que cela soit un peu étranger à mon argument, — qu'il se fait à l'honneur du syndicat. J'ai connu le temps où l'honorable monsieur ne se fait pas tant à l'honneur du syndicat. On a déjà mentionné ce point et il est bon d'y revenir, puisque l'honorable monsieur s'en fait un argument. Je me souviens du temps où il expulsa George Stephen de la commission du havre de Montréal en disant qu'il n'était pas propre à veiller aux travaux du port de cette ville. Mais aujourd'hui il dit, que c'est justement l'homme qu'il lui faut pour veiller aux intérêts du Canada. Je me souviens du temps où lui, et l'honorable ministre des Chemins de fer ont, de fait sinon formellement qualifié d'une toute autre manière, l'homme le plus riche et le plus influent de ce syndicat. Mais semblables appels à la confiance en l'honneur de ces hommes sont complètement hors de question, parce que ces messieurs stipulent d'une façon précise dans le contrat qu'ils ne seront pas liés personnellement. Le seul engagement personnel est qu'après son organisation la compagnie déposera \$1,000,000 comme cautionnement.

Voilà en quoi consiste leur responsabilité personnelle. Toute obligation personnelle cesse de leur part, du moment que l'organisation sera complétée et que le million aura été déposé. Ils peuvent abandonner chaque shilling d'intérêt dans cette affaire sans forfaire à leur honneur. Nous leur permettons de le faire. Nous n'y mettons aucune entrave. Il n'y a rien qui empêche M. Stephen, M. Smith, ou tout autre, de vendre sa part entière à des capitalistes de New-York le lendemain du jour où l'acte sera devenu loi. Le chemin de fer du Sud canadien traverse l'Ontario, mais savez-vous à qui il appartient? Les propriétaires de ce chemin demeurent en Belgique. Il est contrôlé de la Belgique et la plus grande partie du stock du chemin de fer du Sud canadien est entre les mains de sujets belges. Les valeurs des chemins de fer américains se trouvent sur tous les marchés et la ligne de conduite qu'ont adoptée les grands syndicats pour obtenir le contrôle des chemins de fer est d'acheter leurs actions. Voilà le principe qui prévaut en ce moment aux Etats-Unis et en Europe, et ces messieurs peuvent, et cela ne serait nullement déshonorant pour eux, se départir du contrat aussitôt que vous le leur aurez livré et vendre leur stock et leurs actions à qui bon leur semblera. Il n'est donc aucunement question d'honneur personnel, d'habileté personnelle, de responsabilité financière, il n'est aucunement question de la solvabilité de la compagnie dont peut-être dans deux mois d'ici vous ne connaîtrez pas la composition.

Ce n'est pas tout. D'après l'Acte, le capital actions de la compagnie et toutes ses propriétés sont sujets aux taxes fédérales, ainsi qu'aux taxes municipales et provinciales. Il n'y a rien qui les en exempte. Le gouvernement n'a pas le pouvoir de les en exempter, le gouvernement ne peut point passer un contrat d'après lequel il les en exempterait. D'après l'autorité conférée par le parlement et qui se trouve consignée dans nos statuts, il ne pourrait être fait de contrat qui exempterait ses propriétés de taxes.

D'après ce contrat, toutes ses propriétés, leurs gares, leurs havres, leurs ascenseurs, lignes de télégraphe, chemins, rails, matériel roulant, équipement et tous leurs biens et capital actions sont à jamais complètement exempts de taxes fédérales — des taxes des provinces nouvelles et de celles des municipalités dans les provinces nouvelles. Les députés remarqueraient que voici une infraction importante de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, une infraction impliquant des conséquences sérieuses et sur laquelle il sera de mon devoir et du devoir d'autres députés de revenir plus au long à une phase avancée de la discussion. Tandis que d'après

l'Acte, les concessions de terres faites à la compagnie resteraient sujettes aux taxes,—d'après le contrat, ces concessions sont exemptes de toutes sortes de taxes pendant les vingt années de la date des concessions ou jusqu'à ce que les terres soient occupées ou qu'elles servent à quelque usage. Voilà encore une exemption de la plus grande valeur pour la compagnie, d'une valeur énorme; exemption qui ajoutée au droit de choisir les terres, fait de la concession de terres une chose tout-à-fait différente d'une concession de terres sujettes aux taxes. Entre une concession de terres sujettes aux taxes, dans un pays pareil et une concession non-sujette aux taxes, il y a autant de différence qu'entre un terrain fertile et une colline stérile. D'année en année, à mesure que le pays se développe, et prospère, il y a un fardeau qui s'accroît et qui s'impose sur toutes les terres qui sont sujettes aux taxes communes, et ceci rend le contrat tout-à-fait différent et augmente énormément la valeur des possessions de la compagnie; nous avons en outre à considérer ses effets préjudiciables au développement du pays et à la prospérité des colons avoisinants.

D'après l'Acte, tous les matériaux nécessaires aux entrepreneurs doivent être assujétis à des droits d'entrée; il n'y a rien dans l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien qui dise que les importations nécessaires aux entrepreneurs entreront franches de port; mais d'après le contrat, une grande partie de ces matériaux est exempte de droits d'entrée. Je ferai voir plus tard ce que signifie réellement cette exemption, autant qu'on le peut deviner. Je prouverai que cela est beaucoup plus important que la droite n'a l'air de le supposer. D'après l'Acte, rien n'empêche le Canada ou les nouvelles provinces de construire d'autres chemins de fer, au fur et à mesure que les besoins de la population l'exigeront. Mais dans le contrat, il est stipulé et convenu qu'il ne sera pas permis au parlement et aux nouvelles provinces, pendant l'espace de vingt années, de construire des chemins de fer dans certaines directions ou vers la frontière, lesquels chemins de fer pourraient être censés créer, jusqu'à un certain point, une concurrence au chemin de fer du Pacifique canadien. D'après l'Acte, le gouvernement a le pouvoir illimité de régler de temps à autre le tarif de transport; mais d'après le contrat, le pouvoir du gouvernement de fixer un tarif est limité au cas où la compagnie recevait un bénéfice net de dix pour cent sur le capital entier appliqué à la construction du chemin de n'importe quelle source il provienne.

D'après l'Acte, le gouvernement aurait le droit de prescrire, de temps à autre, les arrangements pour le trafic et les trains qui doivent être fournis par la compagnie, mais d'après le contrat aucun pouvoir pareil n'est réservé au gouvernement et il n'y a aucun contrôle à cet égard. D'après l'Acte, le gouvernement pourrait devenir l'acquéreur du chemin de fer en tout temps que le demanderait l'intérêt du public; d'après le contrat, le gouvernement n'a pas ce pouvoir.

D'après l'Acte, les rampes du chemin de fer, les matériaux, le mode de construction, la manière de travailler, y compris la construction et la puissance du matériel roulant devaient être déterminés par le gouverneur en conseil, et ainsi que nous le savons tous, c'était autrefois le programme avoué au gouvernement que les rampes seraient très faibles. Mais d'après le contrat, le chemin de fer "Union Pacific," ainsi que construit dans l'origine, est adopté comme type approximatif et on sait bien que les rampes de ce chemin sont fort élevées.

D'après l'Acte, aucun pouvoir n'est donné à la compagnie de construire des embranchements, excepté un jusqu'à la baie Georgienne et un jusqu'à Pembina; d'après le contrat, la compagnie reçoit le pouvoir à perpétuité de construire des chemins de fer dans différentes parties du Canada; d'après le contrat, il est accordé à la compagnie bien d'autres privilèges et pouvoirs importants, dont je ne ferai pas en ce moment la récapitulation, mais tous ces pouvoirs et privi-

lèges ne sont pas autorisés par l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien.

Je crois que j'ai démontré assez complètement et clairement qu'on ne peut prétendre que ce contrat ait été autorisé par l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien de 1874. Je défie qui que ce soit de se lever ici et de prétendre sérieusement que ce contrat, tel qu'il est, est autorisé par cet Acte. Au contraire, je maintiens que les conditions auxquelles j'ai fait allusion et dont quelques-unes ne sont pas contenues dans l'Acte et dont d'autres sont en contradiction avec l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, sont des conditions tout à fait nouvelles dont on n'a jamais entendu parler et qu'on n'a jamais rêvés avant le 10 décembre, lorsque de contrat a été soumis à la Chambre. Si le gouvernement avait demandé des soumissions selon l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien de 1874, et qu'il eût échoué dans ses efforts pour en obtenir, puis qu'il eût procédé à conclure le présent marché, il n'eût pu se justifier par cette demande de soumissions, parce qu'il faut avoir demandé des soumissions d'après une base générale, qui est celle sur laquelle on s'est proposé d'asseoir son marché. Je nie qu'on ait l'autorité de conclure un marché privé avant que des soumissions n'aient été obtenues et on doit les obtenir sur la base générale de son marché. Pour ce faire, il faut communiquer les termes généraux d'après lesquels on propose de traiter. Il faut faire savoir au public qu'on est prêt à accepter des soumissions à des conditions tout-à-fait différentes. Il faut dire: "Messieurs, nous vous invitons à soumissionner la construction du chemin de fer du Pacifique canadien; nous ne nous tenons pas pour liés par l'Acte du parlement ni par le chiffre qu'il spécifie. Dites-nous combien vous voulez de terres et d'argent, quelle est la partie des travaux que vous désirez que nous fassions, quels privilèges, quelles exemptions vous désirez, quelles restrictions, quels changements vous demandez à l'Acte du parlement." Il faut que cela soit une sorte de soumission à volonté. Loïn qu'il y ait une demande pareille, il n'y en a eu aucune, si ce n'est celle que le premier ministre prétend avoir donnée lors d'un pique-nique religieux à Bath, à la date du 29 juin; et il s'est un peu raillé de moi lorsque j'ai demandé si c'était là un avis, disant que j'envisageais la question au point de vue légal. Il a admis que ce n'était pas là un avis légal, mais il a dit que, pour les hommes de bon sens, un avis était un avis. Qu'il en soit donc ainsi. Qu'a fait l'honorable monsieur au pique-nique? Il a dit que le gouvernement avait reçu deux offres pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, et comme s'il avait pensé que le public ne croyait pas ses propres paroles qui, selon moi, ne reposaient sur rien, il en a appelé au ministre des Finances qui était après de lui, lui demandant de confirmer son assertion—je parle de mémoire. Il nous a dit que des capitalistes haut placés et compétents étaient venus trouver le gouvernement pour lui demander l'autorisation de construire le chemin de fer et d'y faire une fortune. Le gouvernement était en voie de prendre ces offres en considération, et le peuple pouvait être sûr que ce chemin ne coûterait pas un sou au pays. Était-ce là un avis au reste de l'univers qu'on demandait des soumissions pour la construction du chemin de fer du Pacifique, aux conditions qui plairaient à chacun? Était-ce un avis que le gouvernement était prêt à s'arroger le pouvoir de mettre de côté chacun des principes essentiels de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien et de conclure un marché qui en différerait entièrement et qui serait contraire à ces principes?

Peut-on dire que je fais là une objection légale, technique, à *nisi prius*, quand je dis qu'on ne peut pas s'attendre à ce que d'autres capitalistes que les hommes favorisés avec lesquels traite le gouvernement, fassent des offres d'après une annonce telle que celle faite par l'honorable monsieur lors de ce pique-nique religieux? J'ai été vraiment surpris d'entendre le premier ministre, homme d'État distingué, à la tête d'une forte majorité de partisans trop fidèles, j'ai été

surpris de le voir dans un tel embarras et tellement poussé à bout qu'il a été obligé de justifier sa conduite comme premier ministre de ce pays, en prétendant que parce qu'il avait dit à un pique-nique qu'il avait des offres de deux compagnies de capitalistes il invitait en effet le public à venir soumissionner aux conditions déposées dans cette Chambre. L'honorable monsieur a dit que personne ne s'est plaint alors du manque d'autorisation.

Mais nous ne savions pas ce qu'il faisait. Il a pris soin alors, depuis et maintenant, de ne pas nous laisser savoir ce qu'il faisait et ce qu'il fait. Où sont ces soumissions ? Où sont ces offres ? Où est cette correspondance ? A quelles conditions ces offres ont-elles été faites ? A quelles conditions le marché du gouvernement a-t-il été conclu en Angleterre ? Nous ne le savons pas encore aujourd'hui même ; les capitalistes du monde ne le savent pas. Et cependant l'honorable monsieur nous dit que nous ne nous sommes pas plaints de ce qu'il violait l'autorité de l'Acte. Ce n'est que lorsqu'il a déposé ce document sur le bureau de la Chambre que nous avons appris jusqu'à quel point il avait violé l'Acte du parlement. Quelqu'exigeant que soit notre devoir d'être vigilants, il ne peut nous obliger à nous garder contre des erreurs que nous ne savons pas avoir été commises, à nous plaindre d'infractions dont nous ne connaissions pas l'existence. L'honorable monsieur prétend qu'il aurait pu faire un contrat d'après l'annonce de 1878. Je vais maintenant vous lire cette annonce, d'après laquelle l'honorable monsieur dit qu'il aurait pu adjuger le contrat ici déposé. Cette annonce dit :—

“ Le gouvernement du Canada est prêt à recevoir des souscriptions pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer s'étendant de la province d'Ontario aux eaux de l'océan Pacifique, sur un parcours d'environ 2,000 milles.

“ Un mémoire d'informations sera fourni par le soussigné, à demande, aux personnes ayant l'intention de soumissionner. Les rapports des ingénieurs, les cartes du pays à traverser, les profils de la ligne explorée, les devis des travaux préliminaires, copies de l'acte du parlement du Canada qui autorise la construction, des descriptions de l'aspect général du pays, ainsi que de ses ressources minérales et agricoles, peuvent être consultés dans ce département, ou chez l'ingénieur en chef aux bureaux du gouvernement canadien, 31 Queen Victoria Street, London, E.C.”

Eh ! bien, si je vous ai prouvé que ce contrat ne pouvait être fait en vertu de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, je vous ai démontré qu'il ne pouvait pas être adjugé sur l'autorité de cette annonce. Je suis sûr que, intéressés comme nous le sommes toujours par tous les discours de l'honorable monsieur, excités par la curiosité comme nous le sommes toujours quand nous savons qu'il est sur le point d'adresser la parole au peuple, recueillant ses paroles, ainsi que nous sommes décidés à le faire, nous les écouterons à l'avenir avec un intérêt de plus en plus vif, car nous ne savons pas quelles annonces elles pourront renfermer, nous ne savons s'il ne va pas nous donner une chose ou une autre dans des termes ambigus lorsqu'il fera un discours dans un pique-nique. Après avoir donné cet avis aux capitalistes canadiens qu'on était sur le point d'inviter des soumissions, aux conditions aujourd'hui déposées dans cette Chambre, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et là-dessus, s'attendant, comme l'a sans doute fait l'honorable monsieur, d'après le discours du ministre des Chemins de fer, à ce que sur une annonce pareille, les soumissions afflueraient en masse, il n'a pas temporisé ; il est allé en Angleterre pour y adjuger le contrat.

D'après ce que je sais, le trio qui est allé en Angleterre à cette occasion, n'y a pas demandé des soumissions, mais là-bas, au si bien qu'ici, il a tout conduit en secret. Ils se sont livrés à des négociations privées, à des exploits diplomatiques, mais ainsi que l'a dit l'honorable ministre lui-même l'autre jour, ils ont failli échouer. Était-ce là demander des soumissions ? Était-ce adjuger le contrat aux termes de l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien après avoir reçu des soumissions ? Et le public en général savait-il bien qu'il y avait un contrat de chemin de fer à adjuger aux

termes, et aux conditions déposés sur le bureau de la Chambre, par suite de ces procédés mystérieux et secrets ? Et puis, ils revinrent au pays. Chose extraordinaire, nonobstant l'avis formel donné par l'honorable ministre à Bath, nonobstant son départ précipité pour l'Angleterre afin de recevoir immédiatement des soumissions, il ne reçut pas à ces conditions des soumissions pour la construction du chemin de fer de la part des capitalistes canadiens ; dès leur arrivée, les ministres ne donnèrent pas un seul jour de grâce, ils ne nous dirent pas qu'ils étaient surpris ou désappointés, de ce que les capitalistes canadiens ne venaient pas de l'avant et ne faisaient pas une nouvelle demande, mais ils nous ont dit avant leur arrivée, et d'une manière plus spéciale lors de ce discours d'Hochelaga qu'un “ contrat définitif ” avait été conclu. Eh ! bien, si le contrat définitif a été conclu en Angleterre.—quoique, selon nous, ce contrat a été négocié en Angleterre par ces messieurs en transmettant des dépêches par le câble à M. George Stephen ici,—et s'il a été conclu avant leur retour au pays, j'ai à peine besoin de dire qu'après l'époque où ils ont dit que le contrat était conclu, il n'y avait aucune chance de soumissionner pour les capitalistes canadiens. Mais même alors, bien qu'on eût dit que l'affaire fût terminée, nous ne savons pas, de fait, ce qui en était, parce qu'aucune publicité n'a été permise sous ce rapport et qu'il ne nous a pas été accordé de voir le contrat qui avait été fait en Angleterre ; nous ne savons pas quelle partie de ce marché extraordinaire a été conclue dans ce pays et où elle se trouve dans le texte de ce document,—les négociations quant à ce qu'on appelle les détails d'importance secondaire ayant duré plusieurs semaines.

Le 21 octobre le document fut finalement signé et scellé par l'honorable ministre des Chemins de fer. Même alors le secret fut observé. Bien que le marché fût définitivement conclu bien que le public n'eût plus de chance de soumissionner, chance que ces honorables messieurs semblent avoir redoutée, le public en aurait pris avantage, si les ministres avaient publié les conditions au grand jour, bien que, dis-je, cette chance n'existât plus, bien qu'ils eussent conclu le marché, qu'ils l'eussent signé, scellé et délivré, le secret fut encore observé. L'affaire ne devait pas être connue. “ Nous attendrons un peu, dirent-ils, et nous en laisserons connaître assez pour faire croire au pays que le meilleur marché qu'il soit possible a été conclu. Nous lui dirons que nous avons fait des arrangements pour la construction du chemin de fer, moyennant \$25,000,000 et 25,000,000 acres de terres. Ne disons rien quant à la localité où on prendra ces terres, comment elles devront être choisies, leur qualité, leur exemption de taxes ainsi que l'exemption de la compagnie, le monopole créé en liant le pays relativement à la construction d'autres chemins de fer ; il ne faut rien dire de tout cela ; et surtout, pour n'importe quelle raison, ne disons pas que le gouvernement, ayant annoncé qu'il a trouvé une compagnie pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien, est en voie de faire un autre marché afin de construire lui-même la section la plus difficile de cette ligne pour le seul avantage des entrepreneurs. Annonçons d'abord assez pour induire en erreur et pour tromper le peuple sur ce que nous avons fait, gardons le reste dans le secret. N'annonçons même la réunion du parlement que le plus tard possible. Convoquons le parlement quinze jours avant l'époque de l'ajournement des vacances de Noël, et déclarons qu'il est de la plus haute importance que le contrat soit ratifié au plus tôt et proposons au parlement de siéger de jour en jour et de sanctionner le marché à la date du 23 décembre. Ne tenons pas compte des déclarations faites à Hochelaga que les entrepreneurs, étaient prêts à procéder sans attendre la réunion du parlement ; ne tenons pas compte de cette déclaration faite avant la session ; crions “ non, non, ” lorsqu'on proposera d'ajourner pour un seul jour, “ les entrepreneurs veulent faire préparer les traverses, ce qu'ils ne peuvent faire avant que le contrat soit ratifié, ” (bien que le premier

ministre ait donné sa parole qu'il procèderaient immédiatement aux travaux, même si le parlement ne s'assemblerait qu'en février.) "publions tout cela et exerçons toute la pression possible sur les députés de cette Chambre, jouons-nous même de leurs affections de famille, pourvu que nous puissions par n'importe quel moyen différer de dévoiler, comment l'appeler, oh ! je l'appellerai notre complot, puis faisons tout en notre pouvoir pour hâter sa mise à exécution avant que le pays ait le temps de parler, ou avant que d'autres puissent faire une proposition qui mettra sous un jour différent le marché que nous défendons. Il n'y a pas de doute, nous serons forcés de reconnaître que les conditions de ce marché sont onéreuses, mais en représentant que 50,000,000 d'acres dont une grande partie est au loin, vaut autant, arpent pour arpent, que celle qui est plus rapprochée, que les terres de qualité moyenne valent autant que les terres de choix, en représentant que \$55,000,000 ou \$60,000,000 ne sont pas plus aujourd'hui que \$30,000,000 jadis, nous ferons croire au peuple que ce contrat avec tous ses privilèges, droits de préemption et monopoles, vaut mieux que toutes les propositions faites antérieurement; mais à tout prix veillons à ce qu'il ne soit pas comparé avec aucune autre proposition à ce sujet. Faisons hâte; demandons à Son Excellence de dire que l'intérêt du public demande l'achèvement immédiat de ce chemin de fer; disons à ceux qui proposent une discussion sérieuse, qu'il font une opposition factieuse; menaçons-les d'un arrêt forcé des affaires et disons que nous allons nous départir de la ligne de conduite usuelle et refuser du temps pour la considération que le parlement donne d'ordinaire à une question de cette haute importance; faisons tout ce que nous pouvons et hâtons nous afin que ce projet soit adopté avant qu'on puisse le comparer aux soumissions que pourraient faire d'autres capitalistes, si nous leur en donnons la chance? Je vous le demande à vous, M. l'Orateur, et à chaque député qui a vu le contrat avec le syndicat, le 11 décembre dernier, s'il n'a pas été frappé, comme d'un coup de foudre, en voyant les conditions qui avaient été cachées jusqu'alors, si le fait que le gouvernement allait construire le chemin de Yale à Port Moody ne lui a pas coupé la respiration, s'il n'a pas été étonné par ces monopoles, privilèges et exemptions, si le fait que le contrat était diamétralement opposé à l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien de 1874, acte qui représentait la seule autorité du gouvernement, ne l'a pas étonné, s'il n'a pas été effrayé de la perspective qui s'ouvrait devant lui et le pays? Si cette opinion existait quant à la distribution des subventions et tous les autres détails du projet, je vous demande comment il est possible de prétendre, ainsi que l'ont prétendu ces honorables messieurs jusqu'à ce moment, qu'une chance loyale avait été donnée à d'autres capitalistes avant que le contrat fût déposé sur le bureau de cette Chambre, de prétendre qu'on ne pouvait pas trouver de capitalistes pour former une compagnie et que le gouvernement était donc justifiable en adjugeant les travaux sans qu'il y eût compétition. Le premier ministre reconnaît au parlement la liberté de décider cette question. Il dit, ce qui est contraire, suivant moi, à la constitution et aux lois du pays, qu'il aurait pu adjuger ce contrat d'une façon qui nous aurait liés, sans obtenir notre consentement. Je sais qu'il est un ministre puissant, mais pas à ce point. La loi et la constitution ne le permettent pas; mais l'honorable monsieur a été assez bon et assez gracieux pour ajouter qu'il était de son devoir d'obtenir le consentement du parlement pour une transaction aussi importante. Il a donc été assez bon de donner à la population du Canada, par la voix de ses représentants, l'occasion de décider si elle veut consentir à ce contrat. J'espère que cette occasion ne sera pas perdue, et que le consentement de ces représentants sera un consentement libre, que le premier ministre ne dira pas aux députés, comme je suppose qu'il le leur a dit ailleurs aussi bien qu'hier soir, qu'ils sont libres dans leurs actions, mais qu'ils doivent agir d'une seule façon; qu'ils sont libres de décider, mais qu'ils

M. BLAKE

doivent dire "oui." J'espère qu'il ne sera pas dit que le parlement du Canada est appelé à décider cette affaire de la même manière que le gouvernement en a décidé avant de convoquer le parlement; on aurait pu aussi bien alors ne pas le convoquer, et on aurait pu laisser aux ministres le soin de décider. Mais puisque le parlement n'a jamais autorisé le gouvernement à nous lier, puisque ce fait est reconnu et qu'ils nous ont soumis cette question pour que nous la décidions, j'espère qu'en cette affaire, la plus vitale et la plus importante qui ait jamais occupé notre attention, la décision du parlement sera libre et ne sera pas obtenue par l'autorité d'un chef de parti ou par le claquement du fouet du piqueur du même parti.

M. WHITE (Hastings-Est). Ils n'ont qu'une majorité de soixante-dix seulement.

M. KIRKPATRICK. Oui, quatre-vingt-dix.

M. BLAKE. L'honorable député de Hastings-Est dit qu'ils n'ont qu'une majorité de soixante-dix. Je croyais qu'elle était plus forte. Un autre honorable monsieur dit qu'elle dépasse soixante-dix. Eh ! bien, tout ce que je puis lui dire, c'est que s'il y a une majorité de soixante-dix ou plus pour ce contrat, demain où le jour suivant il y aura je crois une majorité de plusieurs centaines et même de milliers contre le contrat, dès que nous aurons les prochaines élections générales.

M. KIRKPATRICK. C'est ce que vous avez dit en 1878.

M. BLAKE. Je ne l'ai pas dit en 1878.

M. KIRKPATRICK. Alors vos amis l'ont dit pour vous.

M. BLAKE. Je ne l'ai pas dit cependant. J'affirme que la Chambre se souviendra que le peuple a été tout à fait pris par surprise le 11 décembre lorsqu'il a appris quelles étaient les conditions du contrat; et que moins de cinq semaines après, il a été présenté au gouvernement une proposition qui est maintenant sur le bureau et qui est basée en grande partie, en trop grande partie dans mon opinion, sur ces conditions, mais qui comparée au premier contrat, lui est infiniment préférable. Ceux qui ont fait cette offre sont des hommes occupant la plus haute position dans notre société sous le rapport de la richesse, du crédit, de l'habileté dans les affaires, et de l'expérience en fait de construction et d'administration de chemins de fer. Dans l'ensemble, leur association comprend les hommes qui ont le mieux réussi dans les affaires, que l'on connaisse. L'association est la plus forte, comme je l'ai dit l'autre jour, qui ait jamais été formée par des capitalistes canadiens. De nouveaux noms viennent s'y joindre chaque jour. Je viens de recevoir, il y a quelques instants, un télégramme de l'un des membres du nouveau syndicat, qui m'informe que MM. E. et C. Gurney, de Hamilton, des messieurs qui sont bien connus ici et partout ailleurs, partisans, dévoués des messieurs de la droite, des hommes actifs et habiles, qui ont amassé des fortunes et qui valent certainement plus d'un million, ont demandé aujourd'hui à faire partie de la nouvelle compagnie. Je n'ai pas de doute que d'ici à quelques jours plusieurs demandes semblables seront faites par diverses personnes, par ceux qui voient que le premier contrat constitue un marché si éminemment désavantageux, entraînant des profits si énormes et si extravagants que le nouveau, tout avantageux qu'il puisse être comparativement pour le pays, offre d'excellentes perspectives aux entrepreneurs.

Les hommes qui ont fait la nouvelle proposition ne sont pas des hommes qui doivent leur fortune à une seule spéculation heureuse. Ce sont des hommes dont la position commerciale et la fortune actuelle sont dues à une longue carrière de travail honorable, à une longue expérience et à une habileté longuement éprouvée dans les affaires. Ils ont prouvé par quelque chose de plus que le résultat d'une spéculation heureuse, leur aptitude à mener à bonne fin tout ce qu'ils pourront juger à propos d'entreprendre, et c'est la pro-

position faite par ces hommes, des hommes que les honorables messieurs ne peuvent tourner en ridicule, des hommes que leur position et leur influence dans notre société mettent à l'abri d'une raillerie,—les honorables messieurs peuvent essayer à les tourner en ridicule, mais ils n'y sauraient réussir—cette proposition faite par des hommes d'affaires possédant des moyens et des capitaux aussi considérables est maintenant sur le bureau. Elle est faite ainsi que je l'ai dit, moins de cinq semaines après l'époque avant laquelle personne, excepté le syndicat favorisé par le gouvernement, n'avait eu la moindre occasion de faire même la plus petite conjecture sur les bases des conditions que le gouvernement devait proposer pour la construction du chemin de fer Pacifique canadien, et le gouvernement a pris trois ou quatre mois pour négocier, et il a pris, après être revenu et avoir déclaré qu'il avait conclu le marché, six ou sept semaines à en régler les détails, et cependant il dit : Vous auriez dû vous présenter plus tôt. Il dit : Vous auriez dû vous présenter aussitôt après avoir vu notre proposition. Vous auriez dû vous précipiter sur le marché financier.

M. KIRKPATRICK. Ils auraient dû se présenter avant que d'avoir vu la proposition.

M. BLAKE. Je sais très bien que l'honorable monsieur et ses amis sont habitués à "y aller à l'aveuglette," mais les hommes d'affaires n'y vont pas en aveugles, et les hommes d'affaires aiment à voir quelles sont les conditions générales d'après lesquelles une soumission doit être faite avant que de faire une offre. La nouvelle offre pour la construction de toute la ligne comprend cependant des propositions sujettes à objection. Ces objections sont communes aux deux offres. La nouvelle offre est néanmoins infiniment meilleure que l'autre. Elle pourrait bien ne pas être la meilleure possible.

Je ne crois pas qu'elle soit la meilleure possible. Je crois que si l'on donnait aux capitalistes du pays un temps raisonnable, une offre encore bien meilleure nous serait soumise; mais si vous devez choisir entre ces deux-là; si le parlement a tellement hâte de compléter ce marché, de faire sortir cette question de l'arène politique, de se débarrasser de tous embarras et de fixer le sort de cette question immédiatement de façon à empêcher la compétition à l'avenir, je dis que comme hommes honnêtes, choisissant entre l'une ou l'autre de ces propositions, nous ne pouvons et ne devons pas hésiter dans notre choix. Je dis que la nouvelle proposition est infiniment meilleure que le contrat déposé sur le bureau. Vous dites qu'il est trop tard. L'honorable député de Frontenac (M. Kirkpatrick) dit qu'il est trop tard et qu'ils auraient dû proposer le marché avant d'avoir vu ces conditions.

M. KIRKPATRICK. J'ai dit qu'ils n'auraient pas dû attendre jusqu'à ce que le contrat eût été déposé sur le bureau de la Chambre, et qu'avant cela, ils auraient dû considérer s'ils devaient ou non faire une offre.

M. BLAKE. Ils étaient sous l'impression que d'après l'Acte, le chemin de fer du Pacifique devait être construit à raison de \$10,000 par mille.

M. KIRKPATRICK. Ils étaient en possession de ce renseignement.

M. BLAKE. Et ils en ont conclu que c'était là votre marché. Il n'y avait rien qui pût leur donner à entendre que le gouvernement était disposé à construire la ligne de Kamloops à Port Moody, et qu'il était disposé à accorder ces divers privilèges extraordinaires. Depuis une heure je démontre l'énorme différence qui existe entre l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien et les conditions qui forment la base du contrat actuel, et cependant l'honorable monsieur dit qu'ils avaient l'Acte devant eux lorsque j'ai démontré que toute la base de l'adjudication diffère essentiellement de cet Acte. Le gouvernement n'a pas fait connaître au public, avant la réunion du parlement, ce qu'il avait l'intention de

faire. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Et le ministre des Chemins de fer, qui n'est jamais en peine lorsqu'il est serré de près par un argument, mais qui dit toujours que cela rend sa position infiniment plus forte, a dit l'autre jour: "Mais certainement nous n'avons pas annoncé; c'éta t ce que nous eussions eu de pis à faire que d'annoncer." Permettez, car l'occasion est excellente de corriger l'honorable monsieur par ses propres paroles. L'honorable monsieur a dit:

"Quelle est la condition des choses aujourd'hui? En supposant que le gouvernement eût mis une telle annonce dans les journaux demandant à quelles conditions les capitalistes viendraient nous construire notre chemin de fer de la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, et nous rembourser toutes les dépenses que nous avons faites de l'autre côté de la rivière Rouge, et entreprendre d'entretenir et d'exploiter, non-seulement toute cette partie du chemin mais le reste du chemin jusqu'à Yale ou Burrard Inlet? N'y aurait-il pas eu de réponse? Si une telle proposition était faite demain, ne sait-il pas que les premiers capitalistes du pays viendraient en avant et offrirait de construire et d'exploiter le chemin à des conditions qui régleraient pour toujours la question de savoir si cette entreprise sera un fardeau pour le pays."

L'honorable monsieur a d'abord cru qu'en annonçant les capitalistes seraient engagés à venir de l'avant, mais plus tard, il a modifié son programme, s'est décidé à ne pas annoncer et s'est sauvé en Angleterre pour négocier avec des capitalistes étrangers au lieu des capitalistes canadiens, pour l'exécution de ces travaux. L'honorable monsieur dit qu'il est trop tard, mais je crois que le peuple jugera autrement. Je crois que le peuple dira qu'il n'est jamais trop tard pour épargner un grand nombre de millions de piastres; pour éviter des exemptions, des concessions et des privilèges infiniment plus onéreux que le grand nombre de millions de piastres que vous dépensez. Je puis avec confiance défier les honorables députés de la droite de rencontrer leurs commettants sur cette question—s'il est trop tard pour le parlement de choisir la meilleure proposition ou bien s'il est obligé de choisir la pire.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. BLAKE. J'ai entendu un honorable monsieur, l'autre jour, au sujet de cette question citer comme s'appliquant au cas actuel le vieux proverbe français: "Lorsque les filles sont mariées, l'on trouve toujours des gendres." Mais je ne crois pas que le proverbe s'applique au cas actuel. Eussions-nous, vraiment, confié à l'Exécutif le pouvoir de conclure un contrat obligatoire dans cette affaire, eussions-nous autorisé l'Exécutif à lier le sort du Nord-ouest à celui de toute personne qu'elle fut vieille, laide ou difforme, à quelque condition de douaire qu'il pût fixer, alors le proverbe pourrait être applicable et nous ne pourrions peut-être pas nous chicaner au sujet des conditions du douaire. Mais le beau Nord-Ouest nous appartient encore. La question de savoir s'il y aura un contrat ou non est encore à décider.

Il ne sera trop tard que lorsque nous aurons décidé de ratifier le contrat. Vous dites qu'il est trop tard. Sommes-nous donc, comme membres du parlement, obligés d'accepter ce qui vaut le moins au lieu de ce qui vaut le plus? Ceux qui se prononcent en faveur de ce principe, sont tenus de se justifier et ils ne peuvent se justifier qu'en déclarant que le rôle du parlement doit se borner et se borne en effet, à celui d'une simple machine à enregistrer les décrets de l'Exécutif, et que la décision du parlement ne sera pas l'expression d'un jugement librement prononcé sur la question de savoir si le contrat vaut oui ou non la peine d'être légalisé. S'il ne mérite pas d'être légalisé, nous sommes tenus de ne pas le faire devenir loi. Si nous n'en faisons pas une loi nous sommes libres de voir ce que nous pouvons faire de mieux, mais il ne vous faut pas vous décider d'avance à légaliser ce qui ne pourrait être loi sans votre consentement, et dire ensuite, parce que vous en avez fait une loi, qu'il est trop tard pour regarder en avant et faire mieux si vous le pouvez. Je dis

que cette nouvelle offre est une preuve tangible, réelle, substantielle, une preuve des plus palpables, que le contrat ne mérite pas d'être légalisé, et que chacun de nous doit justifier d'après cette base le vote qu'il doit donner maintenant sur cette question.

Trop tard! Trop tard pour épargner \$12,500, 00 en argent et en terres! Trop tard pour nous débarrasser de ces exemptions, de ces monopoles, de ces privilèges! Voyons pour un instant ce qu'il est trop tard pour nous de faire.

En premier lieu le contrat sur le bureau pourvoit à une subvention de \$25,000,000, et 25,000,000 d'acres de terres. Pour les mêmes travaux ceux qui soumettent l'offre, proposent d'accepter \$2,000,000, et 22,000,000 d'acres de terres. Il y a ainsi une épargne de \$3,000,000 en argent et 3,000,000 d'acres équivalant, d'après l'évaluation du gouvernement, à \$3.18 l'acre, à \$9,540,000, ou un total de \$12,510,000.

De plus, le contrat pourvoit à l'adoption comme type du chemin, "l'Union Pacific," tel que construit d'abord. La proposition est de prendre "l'Union Pacific" tel qu'il était en 1873. Ni l'un ni l'autre ne sont bons, mais l'offre est de beaucoup meilleure que le contrat. L'honorable ministre des Chemins de fer dira: "J'ai une lettre." Je réponds que la lettre ne vaut pas le papier sur laquelle elle est écrite. C'est une déclaration volontaire faite sans aucune considération par trois membres du syndicat, quant à ce que cette compagnie est disposée à faire; mais celle-ci ne peut pas être engagée par cette lettre. A plus forte raison la compagnie constituée qui doit avoir l'adjudication de l'entreprise ne sera pas liée le moins du monde par cette déclaration. Mais de plus cette lettre mentionne la date de février 1873; et de grandes améliorations ont été faites dans la construction du chemin de fer "Union Pacific" durant 1873 et au commencement de 1874; et en conséquence la proposition de prendre 1873 est de beaucoup meilleure que de prendre le chemin dès le commencement de 1873. Ensuite le contrat pourvoit à l'octroi de \$9,000,000 et de 11,250,000 acres pour la section des prairies, longue de 900 milles, tandis que l'offre propose d'accepter \$6,600,000, et 9,000,000 d'acres de terres pour les mêmes travaux, réalisant une épargne sur la section des prairies, de \$2,400,000 et 9,250,000 acres, ou une épargne totale sur l'estimation, de \$9,550,000 sur cette partie des travaux.

Maintenant les honorables messieurs de la droite pourront dire que la répartition de la subvention, telle que proposée dans cette offre est tout à fait disproportionnée au coût relatif de la section des prairies et autres sections du chemin. Pour une fois dans ma vie, j'aurai le plaisir d'être d'accord avec les honorables messieurs. En admettant que cette distribution est tout à fait disproportionnée, tout ce que j'ai à dire, c'est que dans l'offre, la somme n'est pas aussi disproportionnée que dans le contrat. Si, comme le ministre de l'Intérieur l'a fait remarquer, une part disproportionnée est affectée en vertu de l'offre à la section des prairies, une proportion encore plus exagérée est affectée en vertu du contrat; si c'est mal d'offrir \$6,600,000 et 9,000,000 tel que proposé par l'offre, il est beaucoup plus mal de donner \$9,000,000 et 11,250,000 tel que proposé dans ce contrat. Et puis, le contrat propose de donner \$6,000,000 et 7,500,000 acres pour les 450 milles de l'ouest, à Kamloops, tandis que l'offre propose \$5,400,000 et 6,750,000 acres pour la même entreprise, faisant une épargne de \$600,000 en argent et 750,000 acres, ou un total sur l'estimation primitive de \$2,985,000. Les mêmes remarques s'appliquent à cette dernière section. Je ne discuterai pas si les prix fixés dans le contrat sont excessifs, mais il est évident que, quels qu'ils soient, les prix de l'offre sont de beaucoup plus satisfaisants. Le contrat décrète aussi que le gouvernement:

"permettra aussi l'entrée en franchise de tous les rails d'acier, éclisses, et autres attaches, fiches, boulons et écrous, fils de fer, bois de construction et autres matériaux pour les ponts devant servir à la construction première du chemin de fer et d'une ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer, et de tous appareils télégraphiques nécessaires au premier équipement de la dite ligne télégraphique."

M. BLAKE

L'offre propose d'entreprendre les travaux sans exemption de droits, et ceci effectuera une épargne considérable et directe en sus. Il est évident que chaque dollar qui serait payé au trésor s'il n'y avait pas exemption de droits et un dollar de diminution sur le prix reçu par l'entrepreneur. Maintenant voyons quel est, autant que nous pouvons en juger, la somme épargnée dans le cas actuel. L'honorable ministre des Chemins de fer dit, que ce n'est qu'une bagatelle, environ \$60,000 ou \$70,000, et, dans un discours, il a fixée cette somme à \$90,000 et dans une autre occasion, il l'a évaluée entre \$90,000 et \$100,000. L'honorable monsieur a omis cependant de considérer deux points importants. Il a semblé ne tenir aucun compte du matériel et des appareils de télégraphie requis pour l'établissement et l'équipement d'une ligne télégraphique. Les droits sur le matériel requis pour une ligne télégraphique de 2,700 milles de long doivent être très considérables.

Quant aux exemptions au sujet des rails, l'honorable ministre n'a pas omis d'en parler, mais a donné une estimation inexacte dans mon opinion. Le ministre a dit que ce n'était rien, que les lisses d'acier étaient déjà exemptées, et qu'en conséquence rien n'est donné à ces messieurs. Se figure-t-il que ces messieurs, ou leur avocat, ont été assez fous de faire inscrire au contrat une chose qui ne leur rapporte aucun profit. Pourquoi cette exemption au sujet des lisses d'acier si elles étaient déjà virtuellement exemptées. Ils les ont fait exempter parce qu'il ne pouvait y avoir d'exemption pratique pour eux. Les lisses d'acier sont en vertu de la loi, sujettes à un droit de 10 pour cent, mais, par la loi, il est décrété qu'elles seront exemptées de ce droit jusqu'au premier janvier prochain. Toutes les lisses d'acier importées après cette date seront sujettes à un droit de 10 pour cent. Le gouvernement doit livrer à ces messieurs 5,000 tonneaux de lisses d'acier, et je crois que c'est tout ce dont ils auront besoin, et s'il leur en faut plus il ne leur en manquera qu'une bien faible quantité avant que l'époque à laquelle les lisses d'acier doivent payer le droit, soit arrivée.

Supposez-vous que des hommes qui ne doivent pas compléter leur entreprise avant dix longues années, achèteront d'hui au premier janvier prochain, 150,000 tonneaux de rails d'acier, ce qui est toute la quantité requise pour construire le chemin de fer. La question de l'intérêt au sujet de laquelle j'ai entendu des honorables messieurs de la droite faire des calculs des plus fantaisistes, au sujet d'un achat de rails fait autrefois, semble revenir sur le tapis. Il y a aussi la question de la rouille dont nous avons entendu parler à maintes reprises, et l'on dit que les lisses rouillent beaucoup plus vite lorsqu'elles ne sont pas employées. Ces considérations importantes dont on a parlé au sujet de l'achat des rails d'acier, étaient sans doute présentes à l'esprit des membres du syndicat. Il devient de plus en plus évident que le syndicat aurait été virtuellement obligé de payer les droits sur les lisses sans cette disposition spéciale les exemptant des droits.

Il est évident que l'intention n'était pas que cette disposition fut nulle et de nul effet, que ni le gouvernement ni le syndicat ne l'ont insérée comme une simple farce, comme une disposition inutile et qui ne dit rien, mais qu'il l'ont insérée parce qu'ils savaient qu'autrement les droits devraient être payés. En calculant seulement d'après le prix en septembre et en octobre, les droits sur les rails s'éleveraient à \$576,000. On a estimé que les droits sur les éclisses s'éleveraient à \$42,000, les boulons et les écrous, à \$60,000, les carvelles \$108,000, faisant un total, y compris les rails, de \$786,000 pour les rails et les attaches. Mais à part cela nous avons les matériaux pour les ponts ainsi que les appareils télégraphiques. Maintenant, quant au matériel pour les ponts, même si les constructions en bois sont seules employées, nous savons que, dans quelques cas ces constructions en bois auront des proportions gigantesques, et que l'on devra employer à leur construction, une quantité considérable de boulons. L'exemption,

même pour les ponts de bois est une question très sérieuse, mais il n'y a aucune disposition décrétant que les ponts seront construits en bois, et le ministre dit que cette exemption engagerait les entrepreneurs à employer le fer au lieu du bois. S'ils font venir des ponts en fer, il est très clair que l'exemption sera une affaire très sérieuse. Nous savons quel montant de droit a été payé pour le pont de Hull. Cela se monte à environ \$22,000 ou \$23,000 et le ministre des Douanes l'a fait saisir pour mésestimations et réclame encore quelques milliers de dollars en plus. Je crois que l'exemption des taxes peut être raisonnablement estimée dans tous les cas à au moins un million de dollars, et il est très probable que ce sera beaucoup plus et que conséquemment si nous comparons le contrat avec l'offre dans ce simple détail, nous trouvons que le contrat est d'un million en argent de plus.

Si donc, il est trop tard, il est trop tard non-seulement pour épargner les \$12,500,000, dont j'ai parlé; il est trop tard non seulement pour assurer quelque chose d'approchant une répartition raisonnable de la subvention,—mais il est aussi trop tard—et combien les honorables messieurs le regrettent,—il est aussi trop tard pour épargner encore un million en argent au pays, relativement aux droits.

Il y a aussi le monopole de chemin de fer. Le contrat décrète que :

“ Pendant l'espace de vingt ans de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique canadien, excepté telle ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest ni en dedans de quinze milles de la latitude 49. Et s'il était établi aucune nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement jusqu'à l'expiration de la dite période.”

L'offre propose d'entreprendre les travaux sans aucune restriction de ce genre. Maintenant, que veut dire ce monopole de chemin de fer? Que veut dire cette protection contre la concurrence pour le transport à parcourir total du Nord-Ouest? Je dis que, bien que cette question ait été discutée assez longuement et à divers points de vue, l'opinion publique et la Chambre n'ont pas encore saisi toute la signification de cette partie de la question. Je la considère comme étant de beaucoup la question la plus sérieuse de toutes. Je la considère comme surpassant de beaucoup en importance toutes les autres objections qui nous sont soumises au sujet de cette convention. Je vous ai prouvé ce que les messieurs auxquels vous êtes sur le point de confier un pouvoir de monopole, si vous leur confiez l'avenir du Nord-Ouest, ce que ces messieurs feront de ce monopole que vous leur donnez. Je vous ai prouvé ce qu'ils font du seul talent qui leur est confié et vous pouvez être certains qu'ils tireront parti avec usure des dix talents, si vous consentez à les leur confier. Ils seront des serviteurs fidèles sous ce rapport, fidèles à eux-mêmes mais non à vous. Je vous ai démontré que leurs tarifs sur le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba sont des tarifs de monopoleur; je vous ai démontré que leurs tarifs pour le blé sont de cinq à six fois plus élevés que les prix exigés sur les chemins de fer au sud de Saint Paul, où il existe une rivalité entre les diverses lignes, ou dans tous les cas sur la série de chemins de fer entre Montréal et Saint-Paul. Je vous ai démontré, des résultats semblables quant aux autres marchandises, marchandises mêlées; ainsi qu'au sujet des instruments aratoires pour lesquels j'ai cité la cote du tarif. Je vous ai prouvé que la manière dont ces messieurs emploient leur pouvoir sur les 390 milles qu'ils ont, comme voie de communication avec le Nord-Ouest, consiste à exiger de cinq à six fois les prix des chemins de fer situés plus au sud. Il n'est pas déraisonnable de dire qu'un tarif quelque peu élevé peut être alloué au sujet du menu trafic, bien que je crois que cela ne s'applique guère à un trafic aussi considérable que celui qui est transporté sur le chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba.

Mais même en allouant une augmentation du tarif dans les cas d'un trafic moins considérable, le surplus, après avoir déduit disons la moitié de l'augmentation du tarif, est énorme. Cela équivaut au paiement à la compagnie d'un prix et demi, et pour le transport d'un minot de blé 25 centins en sus du prix et demi. Quest-ce que cela veut dire? Qu'une taxe sera exigée au montant de 25 centins par minot en sus d'une ample compensation pour le transport du blé. Un honorable député, dont l'âme est au dessus de ces misères a dit au commencement de ce débat, qu'il ne considérait pas une question de ce genre au point de vue des fractions de centins sur le tarif du transport, ni au point de vue de bagatelles comme celles-là. Il me permettra de lui dire que lorsque nous comptons pour un seul minot et que nous trouvons à combien cela revient, il est facile de compter par millions de minots et de trouver à combien cela revient. Les cultivateurs du Nord-Ouest comprendront parfaitement, comme il aurait dû comprendre en sa qualité de cultivateur, ce que 25 centins ou 27½ centins veulent dire.

En 1870, le Minnesota, avec une population d'environ 400,000 âmes, a produit 17,000,000 ou 18,000,000 de minots de blé, et une quantité considérable d'autres grains. Si vous nous assurez que vous pouvez dans un espace de temps raisonnable, amener au Nord-Ouest 40,000 cultivateurs, récoltant chacun 400 minots de blé, vous arrivez à une production de 16,000,000 de minots. Je ne parle pas des autres grains ni des animaux, mais je prends le blé seul, en prenant des chiffres beaucoup moins élevés que ceux des honorables messieurs, quant à l'immigration et à la colonisation, quant à l'amélioration des terres, et j'arrive à une production pendant l'espace de quelques années—supposons dix années si vous le voulez—de 16 millions de minots, et il y a un surplus, en allouant une quantité raisonnable pour la consommation locale et pour la semence, de plus de 13,000,000 de minots. Maintenant, à quoi équivalent 25 centins par minot? Cela représente une taxe de \$3,250,000 par année sur les cultivateurs du Nord-Ouest pour cette classe particulière de leurs produits; cela représente pour eux une réduction de valeur équivalente; cela représente une charge sur ces terres, pour le blé seulement, de trois millions et un quart par année. J'ai calculé en me basant sur un profit raisonnable; j'ai ajouté à ce profit raisonnable encore la moitié autant; j'ai tâché de satisfaire un monopoleur raisonnable, et après l'avoir satisfait, j'ai démontré que si vous donnez à ces mêmes hommes des facilités exagérées pour perpétuer l'imposition de leur taxe comme vous vous proposez de le faire, vous obligerez les cultivateurs du Nord-Ouest, à payer un fermage sur leurs terres à blé, s'élevant à \$3,250,000.

M. PLUMB. Qui achèteraient les terres dans ces circonstances?

M. BLAKE. Je dis à l'honorable monsieur que ce sont là les circonstances qui existent. J'applique à l'avenir les circonstances actuelles, parce que le programme du gouvernement a pour but d'appliquer à l'avenir les circonstances qui existent actuellement, parce que, au moment actuel, vous avez un monopole dont vous pourriez être délivré le 1er juillet 1882, mais que vous êtes résolus à garder à perpétuité. J'ai donc le droit de dire que les hommes auxquels vous donnez le pouvoir de fermer les avenues du Nord-Ouest, qui contrôlent actuellement ces avenues, qui emploient ce contrôle de la manière que j'ai indiquée, continueront à l'employer de la même manière.

Mais ce n'est pas tout, parce que la population du Nord-Ouest devra non-seulement exporter mais elle devra importer. Elle devra payer des frais de transport sur ses importations aussi bien que sur ses exportations. Nous savons très bien qu'il y aura parmi les importations qui viendront en ce pays, des marchandises sur lesquelles les compagnies de chemin de fer exigeront un tarif beaucoup plus élevé.

Nous savons aussi, ainsi que j'en ai informé la Chambre, quant aux instruments aratoires, qu'une proportion à peu près égale de tarifs élevés, de droits de monopoles, de péages, taxes, taux, droits d'entrée, en sus d'un prix raisonnable, sont exigés par le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba. Je dis que ce serait une estimation modérée si l'on doublait le chiffre auquel j'ai estimé la charge sur les terres à blé dans dix ans, résultant de la taxe ou du prix qu'ils imposeront sur les importations du Nord-Ouest. Je dis que c'est porter le chiffre au bas mot que de dire que le monopole vaudra dans dix ans à la compagnie \$10,000,000 par année, si cette contrée est à cette époque de moitié aussi prospère que vous la représentez.

Maintenant remarquez que j'ai traité cette question sans tenir compte du commerce local. Je n'ai pas considéré quels seraient les tarifs locaux que la compagnie exigerait pour les grandes quantités de bois de construction, charbon, et produits qui pourraient être plus considérables que le commerce à parcours total. Il y aura, sans doute, beaucoup de trafic local, et pour ce trafic local il pourrait y avoir concurrence, et nous pourrions avoir dans le Nord-Ouest de nouveaux chemins de fer qui feront une partie du transport local, et qui pourront dans une certaine mesure contrôler l'ensemble de monopole. Mais je ne traite pas la question du trafic local, je ne parle que du trafic d'entier parcours, qui ne dépend pas de la taxe par mille, mais du monopole. Vous lui livrez la barrière du sud à Pembina, vous lui donnez la barrière de l'est à la baie du Tonnerre; vous lui donnez le contrôle de ces deux portes et vous lui permettez de les fermer et d'exiger un péage tel, que cela ne vaudra guère la peine pour un homme de vivre dans cette région, d'y récolter du blé et d'y acheter des marchandises.

Maintenant quel est le résultat au moment actuel? Mais, même en été, lorsque la navigation est libre, lorsque vous avez une grande route navigable à une distance comparativement peu éloignée, les tarifs sont presque aussi élevés. J'ai déjà dit à la Chambre qu'ils ne sont que de \$10 par char moins élevés pour le parcours total. Il est vrai que nous n'avons qu'un chemin de fer d'une longueur peu considérable mais ils sont résolus à exiger leur tarif tant qu'ils seront seuls à fournir les moyens d'accès. Je dis que la question des terres n'est rien, qu'elle tombe dans l'insignifiance. Que vous exigiez d'un homme \$1, \$2, \$3, \$4, ou \$5, pour sa terre comparée au tarif que cette compagnie a le pouvoir d'exiger et qu'elle exige actuellement sur le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba; que vous lui fassiez payer \$2 ou \$5 pour sa terre, l'intérêt sur cette somme représente le montant qu'il perd par année; quelques centins pour chaque acre. Votre monopole lui impose une taxe qui se chiffre par piastres et non par centins.

L'honorable monsieur a dit qu'il y avait divers remèdes. L'honorable ministre des Chemins de fer nous a enseigné en diverses occasions—pas autant ici qu'ailleurs—un grand nombre de remèdes. Je vais procéder à les considérer un par un. Son premier remède était des embranchements au sud du chemin de fer Pacifique canadien. Il dit que des chartes ont été accordées à trois lignes, qui pourront s'étendre jusqu'aux Montagnes Rocheuses, et que si le Pacifique canadien se montre trop exigeant, ces trois lignes lui feront concurrence. Mais ces lignes sont des tributaires du Pacifique canadien. Il est possible qu'elles puissent jusqu'à un certain point affecter une certaine partie du trafic local du chemin de fer Pacifique canadien, mais il est tout-à-fait évident que toutes les marchandises qui viendront au Nord-Ouest, du dehors, et dans l'intérieur même s'ils passent par l'une de ces trois lignes, devront, avant d'arriver jusqu'à eux passer par les barrières des monopoles, par la baie du Tonnerre ou par Pembina.

Ils ont les barrières, ils ont les avenues, et ils peuvent exiger les tarifs qu'il leur plaira, et laisser aux chemins de fer locaux, ce qu'il leur plaira de ne pas exiger comme prix auquel ils transporteront les marchandises. Donc cet argu-

M. BLAKE

ment de l'honorable monsieur quant au trafic à parcours total, quant à ce trafic dans lequel la population de ces territoires et nous-mêmes, sommes principalement intéressés, quant à l'impôt sur le grain du Nord-Ouest, quant à la taxe sur les marchandises importées dans le Nord-Ouest, tombe à plat. Il est très évident que ces embranchements n'apporteront aucun remède à l'état de choses actuel, et il est également clair que c'est l'intention de l'administration qu'il n'y ait pas un tel remède, parce que cette prohibition est établie expressément pour empêcher, qu'il y ait une ligne rivale. Il est évident que c'était bien là l'intention, quoiqu'on ait permis la construction d'embranchements qui seront tributaires du chemin de fer du Pacifique canadien. Le contrat, à sa face même, prohibe les chemins de fer qui seraient construits de façon à rivaliser avec le chemin de fer du Pacifique canadien pour le parcours total. L'honorable ministre de l'Intérieur a donné ceci comme étant son seul remède, et en conséquence j'ai cru devoir l'examiner.

J'ai dit que ce n'est pas là un remède, il n'y a qu'un seul moyen d'en faire un remède, et c'est un moyen impossible. Si ce monopole devient tellement intolérable qu'il soit plus avantageux à la province de construire un chemin de fer de mille milles, de Selkirk au lac Nipissingue, et là, de le relier à une ligne indépendante d'Ontario ou de Québec, dans ce cas seulement, vous pourriez faire concurrence dans le trafic direct. Mais, à ce prix seulement, d'entrer en concurrence avec le capital privé ou public, en construisant 1,000 milles de chemin de fer. Cela sera absolument nécessaire, afin d'obtenir une ligne directe qui puisse faire concurrence. Et c'est le seul remède pratique applicable au monopole que vous nous offrez. Votre ligne de concurrence à l'intérieur de la province, ne vaut rien pour le trafic direct. Pour que votre ligne concurrente puisse s'étendre au-delà de la province et devenir utile, il ne faut pas qu'elle traverse seulement la prairie, mais encore 1,000 milles, ou environ, d'un territoire stérile et alors rivaliser avec un chemin de fer construit, à travers ce territoire, entièrement aux dépens de l'Etat. Le deuxième remède de l'honorable ministre ressemble au premier, seulement il est pire. Il a dit: nous ne nous sommes pas bornés aux chemins de fer projetés, au sud; il y a deux chemins de fer, permis par le statut au nord, et soyez certains que, si ce monopole est aussi oppressif qu'on le prédit, si ces messieurs continuent à exiger un tarif trop élevé, on prolongera ces chemins de fer jusqu'à la baie de James et de ce point, est la route la plus courte à Liverpool; la navigation étant ouverte la plus grande partie de l'année, le commerce se portera de ce côté, et ainsi, le monopole sera anéanti.

L'honorable ministre des Chemins de fer, parlant, dans la ville qu'il a dernièrement honorée de sa présence et où je réside maintenant, et aussi dans la ville de Montréal, a déclaré qu'il y avait un remède au monopole qu'il se propose d'établir et que s'il devient intolérable au point qu'il faille y remédier, le remède est là, rien n'empêche réellement de s'en servir. On peut, et l'honorable monsieur a dit qu'on avait l'intention de construire un chemin de fer à la baie de James, afin de transporter nos blés en Europe, et importer des marchandises par cette voie. Maintenant, pensez-vous qu'il serait avantageux pour nos provinces, d'établir un monopole, sous lequel le peuple gémirait, au point d'être obligé de construire ce chemin de fer, pour s'en débarrasser, et par là vous faire perdre tous les revenus que pourrait vous donner le commerce du Nord-Ouest, en détournant de vos ports de mer, les blés et les grains à exporter; en détournant de vos ports et de vos magasins, l'importation des effets manufacturés; en établissant sur les bords de la baie de James, un nouvel entrepôt qui rivaliserait avec Montréal et Toronto, et qui laisserait, littéralement, ces deux villes de côté, détruisant ainsi, ce que vous vous proposiez d'obtenir par l'acquisition du Nord-Ouest. Dans quel but, dépensez-vous tous ces millions? Dans quel but, vous imposez-vous ces nouvelles charges? Quel intérêt avez-vous dans le Nord-Ouest?

Je l'ai déjà dit, et je le répète, vous avez un but magnifique, le but de ceux qui s'imposent la tâche de former un grand pays. Mais vous avouez (et ce n'est pas une honte de le faire) que vous avez aussi un intérêt matériel. Vous croyez, en travaillant à la prospérité de cette contrée, augmenter, en même temps, la vôtre. Vous vous attendez à être indemnisés, non-seulement, dans le sens auquel je fais allusion, mais aussi, par l'essor que devront prendre votre trafic et votre commerce. Vous espérez que vos villes maritimes et intérieures recevront une nouvelle vie, sous l'impulsion d'un nouveau courant d'affaires et que leur richesse augmentera avec la prospérité du Nord-Ouest; et un ministre est venu nous dire sérieusement: "Il est vrai que nous sommes menacés d'un monopole, mais il est vrai, aussi, que nous avons pourvu à nous en débarrasser, par la construction d'un chemin de fer à la baie de James, la route la plus courte à Liverpool;" comme si vous espériez que le Canada perde un jour tout le commerce du Nord-Ouest. "Mais" ajoutait le ministre, "il y va de notre intérêt propre. Il est de l'intérêt de toute compagnie de stimuler le commerce," et il citait, à l'appui de son assertion, les paroles que j'ai citées de la lettre de messieurs Vanderbilt et Jewett. Ces directeurs de chemins de fer ont dit, qu'il était de l'intérêt de toute compagnie de demander des prix aussi élevés que le trafic le permettrait, sans faire tort à la production. Mais l'honorable monsieur dit qu'il était de leur intérêt d'encourager la production, que, plus le taux était bas, plus la production devait être stimulée, et qu'en conséquence leurs taux seraient très réduits. L'honorable monsieur, refusant de voir les faits, d'entendre les plaintes, qui nous venaient de la république voisine; semblant ignorer les comités, les enquêtes du Sénat et de l'Etat, et les différentes mesures pour remédier aux inconvénients produits par les tarifs excessifs des compagnies de chemins de fer, dit, que ce glorieux motif de l'intérêt personnel nous assurera un tarif réduit. Eh bien! est-ce le cas? Ne savez-vous pas que, partout, les compagnies de chemins de fer, loin de taxer le moins possible, taxent le plus qu'elles peuvent? Ne savez-vous pas qu'elles cherchent, non pas le plus bas prix auquel elles peuvent transporter un produit, pourvu qu'il paie, mais bien, le taux le plus élevé possible sans en perdre le transport?

L'honorable monsieur a dit que les directeurs de la compagnie du chemin de fer St. Paul et Manitoba, demanderaient des prix très réduits, parce qu'il était dans leur intérêt de stimuler la production. Eh bien, la compagnie du chemin de fer de St. Paul et de Manitoba a, à présent, beaucoup d'intérêt à stimuler la production et a-t-elle un tarif réduit?

Vous savez qu'il n'en est pas ainsi. L'honorable ministre a admis, lui-même, que cette compagnie exigeait des prix excessivement élevés, de sorte que l'axiome, dont il se sert quant au principe qui modifierait le tarif, ne paraît pas être bien évident dans ce cas. Non, monsieur, cette question est trop importante pour l'étouffer de cette manière. Je n'hésite point à dire que, c'est aujourd'hui, la question pratique dans la politique des Etats-Unis. C'est une question qui prend de l'importance de jour en jour. C'est une question où il ne faut pas perdre de vue les complications et les difficultés qui ont surgi et qui grandissent avec elle, et il nous faut prendre garde de ne point les introduire, comme nous le ferons, par ce contrat, sur une échelle démesurément exagérée dans les territoires du Nord-Ouest.

Le comité des chemins de fer de la Chambre de commerce et de transport de New-York, a récemment publié un rapport, lequel, j'ose dire, est entre les mains d'un grand nombre de députés. Je vais lire quelques extraits de cet intéressant rapport, comme étant la manifestation la plus récente du sentiment populaire, de la part d'un corps commercial très important, et qui a un intérêt pratique immense et peut-être le plus fondé, à remédier à ces abus, si on en excepte toutefois les cultivateurs de l'ouest et leurs employés. Ce rapport établit que:

" Depuis l'année dernière, l'opinion publique, touchant cette question, s'est manifestée d'une manière tranchée, et persiste à demander que les tarifs des chemins de fer soit basés sur le coût et les risques de l'exploitation; et que, dans toutes circonstances, il soit le même pour tous. Le gouverneur Cornell, dans son dernier message à la législature fait allusion à ce sujet, comme suit:

" La dernière législature a consacré, une grande partie de sa session, à la considération des mesures dont le but était de remédier à certaines déficiences dans l'administration des chemins de fer. Les deux Chambres, n'ayant pu s'entendre, cette question importante n'a pu être résolue d'une manière satisfaisante, et elle demande toute votre attention. A part la question des taxes publiques, il n'en est aucune peut-être, qui affecte le peuple d'une manière plus directe. Elle affecte directement toutes les branches du commerce et de l'industrie. Des différences qui n'ont point leur raison d'être, dans le tarif de transport, produisent le malaise et une compétition exagérée."

Il cite ensuite le témoignage de M. Blanchard, employé du chemin de fer, qui dit:

" Voici quelle a été notre règle de conduite, sur cette question. Tout en respectant la loi écrite du pays, autant que je la connaissais ou pouvais la connaître, je me suis fait un devoir impérieux, partout où la loi non-écrite venait en conflit avec les intérêts des actionnaires, de décider en faveur des actionnaires. Comme employé de chemin de fer, je ne sache pas qu'aucun autre intérêt étranger, tant que j'observais la loi écrite, ait pu nous influencer quant au tarif de transport et à l'administration de notre trafic."

Je vais aussi lire de nouveau le passage de la lettre dont j'ai parlé tantôt, et d'où l'honorable monsieur a tiré sa conclusion. Vanderbilt et Jewett disent:

" Que les directeurs de toute compagnie de chemin de fer ont à cœur de réaliser tout le profit possible pour les actionnaires, et pour atteindre ce but, ils ont à résoudre la question de savoir quel sera, dans les limites de leur charte, la taxe imposable sur un produit qui rapportera le plus de profit et en même temps stimulera sa production."

Ce rapport continue ainsi:

" La situation actuelle du chemin de fer "New York Central et Hudson River" nous fournit un exemple des effets de ce système. Les gains de l'année dernière se sont élevés à près de 12 pour cent, net, sur le capital considérablement gonflé, outre les dépenses considérables d'équipement qui furent portées au compte de l'exploitation. Il est rumeur aujourd'hui dans Wall street, qu'on doit de nouveau augmenter nominalement son capital, sous prétexte de le consolider avec le chemin de "Lake Shore." En 1867 et 1868, un montant de \$47,000,090 de capital fictif fut ajouté au capital du chemin de fer "New York Central et Hudson River," sur lequel on a payé des dividendes réguliers de 8 pour cent, sur ce fonds fictif, ce qui avec l'intérêt composé pendant 13 années, représente aujourd'hui plus de \$75,000,000, tandis que le fonds principal est coté à la Bourse à \$150 par action. En d'autres termes, si au lieu d'ajouter un capital fictif aux actions de ces chemins, en 1867 et 1868, M. Vanderbilt avait réduit le prix de transport à un taux qui n'aurait produit que 8 pour cent net sur le capital, le public y aurait, aujourd'hui, gagné \$75,000,000, et nous n'aurions point sur le marché \$47,000,000 d'un fonds qui n'ont coûté que l'encre et le papier sur lequel le prospectus a été imprimé et qui se cotent à \$150 par action, ce qui constitue un prétexte pour entraver à jamais l'industrie et le commerce de l'Etat et de tout le pays."

Eh! bien, M. le président, cela prouve que ce chemin pourrait transporter les marchandises et les passagers à des taux bien plus bas et payer un joli dividende, et cela prouve, de plus, que les taux aux Etats-Unis sont, comme je l'ai affirmé, encore excessivement élevés, comme règle générale, si l'exposé de l'honorable monsieur est exact. Cette citation continue ainsi:

" Voilà un seul exemple, je pourrais en citer cent autres, tout aussi frappants; mais celui-ci suffira pour démontrer de quelle manière quelques hommes accaparent la richesse publique, au moyen d'un système d'impôts, sous le nom de droits ou taxe de transport, en comparaison desquels les rançons qu'exigeaient les nobles bandits des temps féodaux, étaient bien peu de chose, sans qu'on puisse dire lesquels étaient les plus injustes. Dans ce cas, il y a d'un côté, je l'avoue, un semblant de loi, mais ce ne sont que des formules légales, pour satisfaire aux désirs de nos modernes princes du rail. Ces abus dans notre système de transport, tendent directement à annuler le principe sur lequel repose notre gouvernement, au lieu de tendre à une égale répartition de la richesse. Ce système a pour but de faire la fortune de quelques-uns, et d'appauvrir le plus grand nombre. Les tendances féodales de notre époque sont très prononcées, et à moins de prendre des mesures promptes et vigoureuses pour arrêter leur marche envahissante, il sera bientôt trop tard."

" Votre comité est sous l'impression que le peuple américain, particulièrement dans cet Etat, n'est pas encore prêt à reconnaître une classe dominante et privilégiée à laquelle le reste de la nation doit rendre hommage; ni à admettre qu'il faut que chaque baril de farine et chaque tonne de charbon soient dépréciés au préjudice du producteur ou sans raison augmentent en valeur pour le consommateur, afin de permettre au petit nombre de vivre dans le luxe aux dépens du plus grand nombre. Nous croyons fermement que l'intelligence et le patriotisme du peuple américain

pourront contrôler à temps une organisation qu'il a rendue puissante, et que tout citoyen y mettra du sien, pour arriver à ce but."

Voilà, monsieur le président, ce qu'une réunion d'hommes d'affaires de l'État de New-York pensaient des difficultés qui pèsent sur eux aujourd'hui, et qui sont dues grandement à la puissance irrésistible que ces réunions de corporations fortunées ont obtenue, en grande partie, en vertu de leur pouvoir, et grâce au monopole, puisque, dans un sens, tous les chemins de fer, même là où il y a concurrence, monopolisent une certaine partie du trafic et qu'il y a toujours un trafic local où il ne saurait y avoir de concurrence. Ce sont tous plus ou moins des monopoles; les uns sont absolus, comme celui que vous voulez créer au Nord-Ouest, et c'est la pire espèce de tous; d'autres ne sont que des monopoles limités. Mais il existe, dans tous, un principe ruineux, et il faut appliquer à tous un remède plus ou moins violent. Maintenant la question du coût du transport par le chemin de fer—j'entends le coût absolu, et non ce qu'il leur plaît d'exiger—est encore une question à résoudre.

L'honorable député de Lincoln (M. Rykert) a cité, l'autre jour, un discours que j'ai fait en 1874, et dans le cours duquel, j'exprimais l'opinion qu'on ne transporterait pas par chemin de fer continu, un seul minot de blé, de la Saskatchewan aux ports de mer, parce que le transport coûterait trop cher. Eh! bien, je crois que j'avais raison, d'après les derniers développements de la question et l'état actuel des choses, et je vais le prouver à l'honorable monsieur. D'abord, je vais lui citer quelques autorités. Le manuel de M. Poor, sur les chemins de fer, pour l'année 1880, établit le fait que les marchandises sont maintenant transportées à un prix, pour chaque tonneau par mille, qui aurait été considéré comme impossible il y a cinq ans. Le tarif de 1873, sur le New-York Central auquel je viens de faire allusion, aurait produit en 1879, \$31,000,000 au lieu de \$19,000,000. En 1870, on croyait que le tarif le plus bas possible pour le transport, par voie directe de Chicago à New-York, serait de 24 centins le minot, mais en 1878, le tarif moyen, par chemin de fer continu, entre Chicago et New-York, n'était que de 16½ centins, et le tarif de transport, par le lac et le canal, était réduit à 10 centins ou au-dessous; et en 1879, il y eut du blé transporté de Chicago à Liverpool pour 17 centins. J'ai, sur ce point, des statistiques dont l'honorable député de Niagara (M. Plumb) pourra, sans doute, se servir, ainsi qu'il l'a insinué il y a un instant, et qui prouvent que, malgré le monopole, il y avait eu réduction dans le tarif. Le tarif des chemins de fer, pour chaque tonneau, par mille, a diminué (de 1873 à 1879) de près d'une moitié, tel que le montre le tableau suivant :

	1873.	1879.
N. Y. Central	1.57	.80
N. Y. Lake Erie & Western	1.45	.78
Pennsylvania	1.41	.79
Pittsburg, Fort Wayne & Chicago..	1.41	.76
Lake Shore & Michigan	1.33	.64
Michigan Central	1.22	.69
Chicago & Albany	2.12	1.05
Chicago, Burlington & Quincy	1.92	1.02
Chicago, Rock Island & Pacific	2.29	1.43

Cela ne prouve point qu'il y ait à craindre un monopole, mais que, jusqu'à un certain point, là où la concurrence était libre, elle a eu l'effet de réduire le tarif du transport; car la réduction de ces tarifs est due, pour la plus grande partie, aux économies introduites dans l'exploitation. Comme je l'ai dit plus haut, nous avons maintenant le rail d'acier, source très importante d'économie; nous avons des locomotives puissantes, des voitures plus grandes et plusieurs autres améliorations de moindre importance, dont l'effet a été de réduire le coût actuel du transport par tonneau ou par minot, à peu près d'un tiers de ce qu'il était, il y a dix ans. Et c'est pourquoi je soutiens que ces chiffres ne prouvent nullement que la concurrence a eu pour effet de produire une grande réduction. J'admets qu'une certaine partie de la réduction, est, dans certaines circonstances, due à la concurrence, mais je dis que le coût actuel est bien

M. BLAKE

plus bas que les réductions ainsi faites, que certaines compagnies de chemins de fer réalisent plus de profit que lorsqu'elles exigent des tarifs plus élevés.

Maintenant, je désire que vous compreniez bien que le coût de transport, par voie ferrée, est encore dans un état de transition. Je n'hésite nullement à dire que les compagnies de chemins de fer viendront à améliorer leur système d'exploitation à un tel point qu'elles réduiront davantage le coût actuel du transport. Je ne crois pas qu'on puisse continuer pendant longtemps à dépenser, en pure perte, quatre-vingt-treize pour cent du pouvoir moteur du charbon que consomment les locomotives.

M. PLUMB. C'était le calcul de M. Atkinson.

M. BLAKE. Au sujet des rails d'acier, je crois qu'il y a lieu d'espérer—on a même, dit-on, obtenu des résultats satisfaisants—que le commerce pourra, bientôt, manufacturer des rails d'acier, d'un minerai d'une qualité bien inférieure; s'il en est ainsi, et si l'on peut réduire davantage le coût de ces rails, une source importante d'économie, dans l'administration des chemins de fer, et qui a déjà produit de beaux résultats, sera considérablement augmentée. C'est pourquoi je n'ai point à rougir aujourd'hui de l'opinion que j'ai exprimée, il y a cinq ans; et je crois que la réduction produite par ces améliorations dans le coût actuel du transport par voie ferrée, est un fait des plus importants et qui mérite toute notre attention, dans le règlement des conditions de ce contrat.

Je suis d'opinion que, puisque vous pouvez construire et exploiter un chemin de fer à bien meilleur marché; et puisque le coût du transport des marchandises est tellement réduit, qu'il vous faudrait mûrement réfléchir, avant de payer à une compagnie, plusieurs millions pour couvrir les frais de construction et d'exploitation de ce chemin. Si je prouve que les frais d'exploitation sont grandement réduits, je prouve, par là, qu'il devra en être ainsi des frais de transport. Donc, toute la perspective de la compagnie relativement à la question des profits et pertes dans son entreprise, s'est immensément améliorée, grâce au pouvoir qu'elle a d'exploiter le chemin à meilleur marché qu'elle ne l'aurait pu il y a dix et même cinq ans.

Je dis qu'il n'est pas politique de remettre à une compagnie les épargnes que nous avons pu faire au moyen de cette économie, et les épargnes à venir que nous devons faire au moyen de nouvelles économies. Je dis que ces épargnes appartiennent au peuple. Le tarif du transport doit être proportionné aux frais d'exploitation, et si vous savez que les frais d'exploitation ont été de beaucoup réduits, il est possible les réduire davantage, il est de votre devoir de faire profiter le public de cette épargne et non d'en faire présent à la compagnie que vous voulez former, comme vous lui faites présent du chemin. Alors, si vous excluez toute concurrence, et que vous refusiez de pourvoir aux moyens de racheter le chemin, pour vous débarrasser de toute concurrence, que s'en suit-il? Vous dites absolument à la compagnie: "Allez, appliquez votre système d'économie et d'amélioration, réduisez le tarif du transport des marchandises, autant que possible, et lorsque vous aurez fait cela, vous aurez tout bonnement augmenté vos recettes, parce que, grâce à la clause qui défend la concurrence, vous pouvez encore maintenir un tarif aussi élevé que le permettra le trafic; donc, l'épargne vous revient, votre contrat vous la garantit." Cependant, le ministre de l'intérieur justifie ces restrictions, en ce qu'elles sont à l'avantage, non seulement du syndicat, mais aussi du Nord-Ouest. Il a dit que c'était une idée politique qu'il voulait introduire dans le projet de la compagnie, que le gouvernement désirait que ces clauses restrictives fussent insérées, et que nous devions protéger notre province naissante, notre chemin de fer encore à ses débuts et nos industries qui commencent à poindre. C'est un fait inouï que la venue, à la même heure, d'une troupe d'enfants aussi vigoureux. Mais l'honorable monsieur ne

soutient pas sa politique nationale ou plutôt japonaise, car, tout en disant que, dans l'intérêt du Nord-Ouest, il impose une certaine restriction la construction des chemins de fer qui nous mettraient en communication avec la frontière, il laisse au syndicat la liberté de construire ces lignes, s'il le désire. Il lui met dans la main et recommande à sa tendre pitié à cette jeune plante, ce rejeton de la politique nationale, il permet à une compagnie américaine, (cette compagnie pourrait fort bien devenir américaine dans 24 heures, si elle le voulait,) pour favoriser les intérêts des américains, de construire des chemins de fer, construction dont l'honorable monsieur nous a exposé les résultats désastreux, qui se relieraient aux chemins de fer de la frontière américaine.

Ce contrat lui donne le droit absolu de construire ces chemins et de faire ces raccordements. A-t-on jamais entendu dire qu'un ministre ait avancé, comme étant le fait d'une grande politique nationale, qu'il ne devrait pas y avoir de communication, par voie ferrée, entre le Nord-Ouest canadien et les États-Unis, et dire qu'il avait atteint son but en empêchant qu'il ne soit d'établir cette communication, tandis que, au même moment, il donne, à une compagnie de spéculateurs le droit de le faire, lorsqu'il lui plaira? Quelle que soit la véritable portée de ce contrat, mettons-le à exécution, et ne permettons pas plus au syndicat qu'à toute autre compagnie de le violer; mais ne prétendez pas défendre et justifier cette restriction, sous le prétexte qu'elle favorise les intérêts du Nord-Ouest et qu'il importe qu'elle soit maintenue, lorsque vous donnez à cette compagnie, qui est en grande partie américaine aujourd'hui, et peut devenir demain entièrement américaine, le pouvoir exclusif d'anéantir votre politique nationale en ce qui concerne les chemins de fer. Il me semble que certains honorables messieurs de la droite ont les idées les plus sombres, en ce qui regarde notre Nord-Ouest. En premier lieu, ils disent que, si vous voulez qu'un émigrant vienne dans le pays, il faut d'abord lui bander les yeux; parce que si on le laisse voir la frontière américaine, ou seulement s'en approcher à 100 milles, il ira certainement aux États-Unis. Quelle sera la politique du gouvernement au sujet de cet émigrant qu'il aura établi dans le Nord-Ouest, après lui avoir bandé les yeux? Voici: si nous voulons le garder dans notre pays, il nous faut l'enchaîner, et si nous voulons nous assurer son travail, il nous faudra l'enchaîner aussi; car si nous construisons un chemin de fer près de la frontière, émigrant et travail prendront le chemin du Dakota ou du Minnesota, et ils y resteront certainement. J'aurais bien peu d'espoir dans l'avenir du Nord-Ouest, si cet avenir devait être fondé sur la violence et la contrainte, et s'il fallait insister sur le maintien absolu de certaines mesures, certains tracés et certaines routes de chemins de fer. J'ai la conviction que si les colons ne veulent pas de cette province, ils n'y iront pas—que s'ils ne l'aiment pas, ils n'y resteront pas, et que s'ils ne sont pas satisfaits des débouchés offerts au commerce, ils se rendront là où le commerce est plus libre; et je suis d'opinion que le procédé de construction et de restriction que vous voulez appliquer, n'accomplira rien.

Le très honorable monsieur dit que le chemin de fer de la Rive Nord n'aura pas une seule livre de fret à transporter, si nous ouvrons d'autres routes. En vérité, je n'ai rien dit d'aussi injurieux du chemin de fer de la Rive Nord. J'ai toujours cru qu'il aurait tant soit peu de trafic. Mais il paraît qu'il y a d'autres routes tellement plus avantageuses, aux yeux de l'honorable monsieur, qu'il ne passera pas une livre de fret sur ce chemin, à moins que vous rendiez impossible le transport sur une autre ligne. D'autres voies sont tellement préférables et moins coûteuses que, nécessairement, le fret s'y portera et vous n'avez qu'un moyen de favoriser le trafic du chemin de fer de la Rive Nord: c'est de rendre impossible que le transport se fasse sur une autre ligne. S'il en est ainsi, je vous recommanderais fortement de ne point la construire.

Voilà la situation relativement à ce chemin du nord, un chemin de fer bien plus court, qui n'a point d'intérêt à payer sur le capital, de sorte que ce chemin n'a qu'à gagner de quoi payer les frais de son exploitation pour qu'il rapporte un assez joli profit. Cependant, il ne peut entrer en concurrence avec d'autres chemins, et afin d'obtenir une livre de fret sur cette ligne, vous êtes obligés d'empêcher la construction d'autres chemins et de priver le pays de voies d'entrée et de sortie plus avantageuses.

M. le président, il y a certainement ici quelque chose de défectueux. Je voudrais savoir pourquoi le chemin de fer de la Rive Nord, n'ayant pas d'intérêt à payer, et étant la route la plus courte, ne peut pas avoir une livre de fret, si l'on permet à d'autres chemins de lui faire concurrence. Ce n'est pas cela qui fait défaut. Je suis d'opinion que cette version n'est pas correcte. Ces honorables messieurs ont des idées exagérées. Je vais vous dire quel est le but qu'on veut atteindre. C'est pour accorder à cette compagnie le pouvoir d'exiger des prix de transport plus élevés que ceux qu'elle pourrait obtenir, s'il y avait concurrence. Ce n'est pas parce qu'elle ne pourrait pas transporter une livre de fret sur le chemin de la Rive Nord, s'il y avait un autre chemin, mais bien parce qu'elle ne pourrait pas exiger les tarifs du monopole qu'elle veut introduire sur le chemin de la Rive Nord, si vous donnez au public le choix des routes et l'avantage de la concurrence. L'honorable monsieur devient très éloquent lorsqu'il discute cette question. Il dit que telle sera notre manière d'agir, pendant dix ans seulement; après que le chemin sera construit. Il dit que les compagnies de chemins de fer américaines étant très riches, feront le transport gratis, qu'elles s'empareront de ce trafic et le garderont pour toujours, lorsqu'elles l'auront une fois sous leur contrôle.

Quels vont être les effets d'un tel programme, pendant dix longues années? Vous allez renoncer au seul débouché que nous ayons, par voie ferrée continue, avec Chicago. Vous ne vous contentez pas d'exclure toute concurrence, mais vous pourvoyez à ce que la compagnie ait le trafic à ses prix. Et s'il est vrai qu'il est difficile d'abandonner des voies de trafic une fois adoptées; s'il est vrai que des communications une fois établies sont des agents précieux pour le commerce d'un pays, je dis que l'avenir de cette province est gravement compromis par le projet de l'honorable monsieur. Je dis qu'un programme qui spécifie que, pendant dix longues années, il n'y aura pas de communication par voie ferrée continue, excepté par Chicago et les lignes des États du sud, est de nature, bien plus qu'aucun autre, à nous faire atteindre le but dont il veut nous détourner et à produire les résultats qu'il redoute. Et je répète que la ligne du Sault, au moyen de laquelle vous pourriez en moins de trois ans reprendre votre trafic en traversant quelques cent milles sur le territoire américain, est le meilleur remède qu'on puisse trouver pour nous délivrer d'une servitude de dix années sous le système américain et dans les intérêts de Chicago et du sud-ouest; et si vous n'adoptez pas cette manière de voir, vous vous en repentirez, non pas pendant dix ans, mais toute votre vie.

L'honorable monsieur m'a accusé d'être un traître, parce que j'avais proposé ce projet. Je ne l'ai point proposé, c'est lui-même qui l'a proposé dans cette Chambre, à la dernière session, et le chef du gouvernement, au Sénat, nous annonça; alors, que c'était l'intention du gouvernement, à la présente session du parlement, de demander des subsides pour la construction de cette même ligne. Le ministre des Chemins de fer, à Montréal et à Toronto, approuva ce projet, et dit qu'il était de la plus grande importance pour la province. Si je suis un traître, j'ai pris mes leçons de l'honorable ministre. Il nous dit encore qu'il est d'un intérêt important, de relier les provinces entre elles. Je désire qu'elles le soient bientôt, plus tôt qu'il le désire lui-même. Je désire les voir reliées par la route facile, peu coûteuse et expéditive que j'ai indiquée, par une route qui

coûtera peu et qui sera terminée sept ans plus tôt que celle que vous vous proposez d'adopter. Si vous voulez relier les provinces, adoptez mon projet.

L'honorable monsieur dit que mon projet s'oppose à la construction de la section de la Colombie anglaise. Il n'en est pas ainsi. Ce n'est point là mon projet. Je sais que certains honorables députés se permettent de le dire, de même qu'ils se sont permis souvent de représenter faussement mes idées. J'ai dit : "Attendez que le pays soit en état d'exécuter cette entreprise ; employez nos revenus à construire les sections du chemin les plus urgentes et qui nous donneront les premiers résultats. J'ai dit que mon projet était de compléter notre réseau de chemin de fer, en facilitant l'établissement d'une population qui l'entreprendrait, qui développerait les ressources du Nord-Ouest, et qui nous enrichirait, comme nous l'espérons, par son commerce et son trafic, et alors nous pourrions construire les deux sections extrêmes. J'ai dit que mon projet a pour but, non pas d'abandonner tout-à-fait, mais seulement de retarder la construction, et je crois que, en retardant aujourd'hui la construction des sections extrêmes du chemin, nous pourrions, dans cinq ans d'ici, comme l'a dit l'honorable député de Norfolk-Nord, (M. Charlton) dans son discours, construire ces extrémités à de bien meilleures conditions et les compléter presque aussi rapidement qu'en commençant aujourd'hui. Mais ce n'est pas la question dont il s'agit. Vous avez à choisir entre deux projets pour la construction de toute cette ligne.

L'honorable monsieur nous a enseigné un autre remède contre le tarif trop élevé, le recours au Gouverneur en conseil ; mais si la Chambre le permet, je discuterai ce point plus tard, car pour le moment je désire passer à un autre sujet. Je vais démontrer que le remède qu'on nous offre est inefficace, et que l'autre remède, si l'on considère la gêne où il nous met et les obstacles qu'il nous impose, est encore bien plus inefficace. Je vous ai démontré que le contrat se proposait de créer le monopole le plus odieux, en ce qui regarde le territoire du Nord-Ouest, qui fut jamais proposé à aucun pays, et à aucune époque de l'histoire de ce monde, le monopole le plus oppressif et le plus défectueux dans son principe, aujourd'hui que nous connaissons les résultats qu'obtiennent les compagnies de chemins de fer, les inconvénients et les difficultés qui existent, en conséquence de ces entreprises gigantesques—un monopole dont, non-seulement nous, mais nos enfants et les enfants de nos enfants auront raison de se repentir, si vous l'établissez. Or, M. le président, l'ancien contrat crée ce monopole ; le projet nouveau supprime ce monopole. Il vous laisse parfaitement libre de privilégier des lignes de chemins de fer, là où vous le jugerez convenable. Il vous laisse parfaitement libre d'établir des conditions convenables et telles concurrences que vous jugerez avantageuses, et il laisse les provinces libres d'agir de même. Il ne nous lie point les mains. Voulez-vous avoir les mains liées ou les avoir libres, afin de pouvoir travailler dans les intérêts du public lorsque vous en serez requis ? Si vous voulez les lier, prenez le contrat ; si vous voulez les garder libres, prenez le projet. A vous le choix ; à vous la responsabilité du choix. Choisissez alors, et choisissez avec prudence. Le contrat exempte de taxes le chemin de fer, ses propriétés et son matériel. Cette exemption est contraire à la règle générale aux États-Unis. Une brochure contenant le rapport de Charles Francis Adams et autres, au sujet des taxes sur les chemins de fer, aux États-Unis et ailleurs, résume la loi sur ce sujet et prouve que, dans tous les États-Unis, il n'y a pas un seul cas d'exemption générale de taxes. Il peut y avoir un ou deux cas isolés, dans certains États, d'exemptions partielles et temporaires de taxes en faveur de certains chemins de fer, dans des circonstances spéciales ; mais la règle générale, applicable à tous, est qu'il n'y a pas d'exemption de taxes, sous quelque forme que ce soit. Les exemples que l'honorable ministre des Chemins de fer a cités en d'autres endroits, dans le Minnesota et le

M. BLAKE

Wisconsin, sont des cas d'exemption en vertu d'un Statut, et d'imposition en vertu d'un autre—on impose une licence, une taxe sur les recettes totales, en remplacement des autres taxes, et il peut se faire que ce soit le mode le plus juste d'imposer ces taxes.

Des honorables députés ont prétendu qu'il importait peu que la ligne fût taxée très légèrement dans l'Ontario, que quelques-unes de nos législatures ont refusé de taxer, en aucune manière, les compagnies de chemin de fer. Mais quelles étaient ces compagnies de chemins de fer ? Ces compagnies avaient construit des chemins de fer au moyen d'un capital privé et ne payaient aucun intérêt sur leurs placements. Je ne veux pas dire qu'une règle semblable ne s'applique pas à un chemin de fer construit aux frais du public et auquel on accorde un monopole pour lui assurer des tarifs qui le rémunèrent largement. Mais, ici, ce n'est pas une exemption temporaire, c'est pour toujours ; quel que soit le degré de richesse que puisse atteindre cette compagnie, quelle que soit la magnificence du réseau de ses chemins de fer, quel que soit l'état florissant de la ligne qui traverse, quelle que soit la prospérité des villes qui en dépendent, quelle que soit l'exagération de ses dividendes pour toujours, pour toujours et pour toujours vous l'exemptez de payer les taxes dues à la Confédération, à la nouvelle province et aux municipalités. Afin de mieux considérer cette question, jetez un coup d'œil sur le résultat général de la taxation. Vous trouvez que quelques-uns des chemins de fer des États-Unis paient une taxe de \$300 à \$400 par année, et que les chemins de fer anglais paient des taxes de \$600 à \$800 par année. Vous trouvez, par conséquent, qu'il y a de très grandes possibilités de taxer les chemins de fer. Vous trouvez que le chemin de fer de l'Illinois Central paie presque toutes les dépenses du gouvernement de cet État, et vous trouvez que le peuple, craignant que la législature se laissât corrompre et cessât d'agir ainsi, a révoqué fait insérer dans la constitution une clause qui stipule que la taxation du chemin de fer de l'Illinois Central ne sera pas modifiée par la législature, mais sera déferée au vote du peuple. Mais vous vous liez les mains, au lieu de les garder libres, et vous dites que, pour toujours, nous n'imposerons, à cette compagnie de chemin de fer, aucune taxation sur ses propriétés, son matériel ou son capital.

Il m'est facile de prévoir une époque où une taxe imposée sur les recettes totales des chemins de fer, serait bien satisfaisante et aussi une source très satisfaisante de revenus pour la Puissance. Une taxe sur le transport aurait l'apparence d'une taxation bien équitable, et s'il arrivait que nous fussions obligés d'augmenter nos revenus, il est très possible que nous désirions profiter de pareille taxe. Cette exemption présente des objections, sous un autre point de vue. Elle met cette compagnie au rang d'un monopole, par elle-même, parce que tous les concurrents qui ont à se servir de leurs propres ressources pour construire leurs chemins de fer, ne peuvent pas nécessairement faire de concurrence. Le contrat spécifie une exemption perpétuelle, le projet ne demande aucune exemption quelconque. Choisissez ! A vous le choix : prenez l'exemption perpétuelle dans le contrat ou acceptez la seconde soumission et les taxes. Vous êtes libres de choisir, nous vous tiendrons responsables du choix que vous ferez.

De plus, le contrat décrète que les terres concédées seront exemptes d'impôts pendant vingt ans, à partir de la date de l'octroi, à moins qu'elles ne soient vendues et occupées. Le profit, de la compagnie est énorme, en espèces, il ne peut y avoir de doute là-dessus. Il ne peut y avoir de doute que les fardeaux dont on a déchargé la compagnie sont des plus onéreux. Les honorables messieurs de la droite l'ont dit. Ils ont dit qu'il ne pouvaient utiliser cette concession de terres autrement, que personne ne voudrait acheter, si l'on supposait que le syndicat serait soumis aux mêmes taxes que les autres propriétaires. Il a le choix des terres et il ne doit pas payer les mêmes taxes que les autres. Pourquoi ne les

pnierait-il pas ? Est-ce parce qu'il réalise des profits considérables ? Parce qu'il reçoit quatre fois le prix de la construction de la section des prairies, doit-il être exempté de l'impôt ? Alors la perte indirecte est encore plus considérable par ce mode de colonisation ; par les fardeaux qu'il impose sur les colons avoisinants pour le profit de la compagnie elle-même, par l'imposition de doubles taxes au détriment de ceux qui vont s'y établir et contribuer à enrichir cette grande compagnie. Je ne sache rien qui doive nuire plus au développement de la colonisation que cette clause de l'exemption des taxes. Laissez-vous les terres libres ou les assujétissez-vous à l'impôt ? Donnez-vous à la compagnie le bénéfice de l'exemption de l'impôt, ou laisserez-vous les terres sujettes à l'impôt et permettrez-vous que ces terres contribuent à favoriser les progrès du Nord-Ouest, tout comme les autres terres sujettes à l'impôt ? Vous avez le choix ; choisissez, mais vous porterez la responsabilité de votre choix.

Le contrat ne donne pas au gouvernement le pouvoir d'acquérir le chemin de fer ; dans l'acte du chemin de fer du Pacifique, ce pouvoir lui était expressément conféré ; l'offre donne aussi expressément le pouvoir d'acquérir le chemin de fer.

Le problème de la réglementation des chemins de fer est toujours difficile, et je ne crois pas qu'une solution satisfaisante ait encore été obtenue. Je crois qu'il est encore à l'étude. J'ai lu une partie considérable de la discussion à ce sujet entre les hommes habiles qui sont depuis plusieurs années employés à étudier cette grande question dans la république voisine, et j'ai lu aussi quelque chose de ce qui a été fait en Angleterre et sur le continent européen ; et je répète que je ne crois pas qu'aucun homme puisse affirmer d'une manière positive que la solution du problème de ce gigantesque développement du commerce moderne, augmentant constamment en grandeur, en importance et en magnitude, ait été trouvée. En la trouvant, l'on découvrira peut-être la nécessité d'opérer des changements radicaux. Vous serez peut-être obligés de décréter des conditions tout à fait nouvelles ; il sera peut-être nécessaire que le gouvernement possède et exploite les chemins de fer, ou qu'il loue à d'autres le droit de faire circuler des convois sur les voies ferrées. Ce serait peut-être là une solution. Maintenant je dis qu'il est de la dernière imprévoyance à cette époque où cette solution n'est pas encore définie, de vous lier les mains, et, en créant un nouveau chemin de fer, de ne pas vous réserver le pouvoir, si l'intérêt public le demandait, à un moment donné, d'acheter le chemin de fer dans le but de réglementer la question des tarifs.

Je ne dis pas que vous en ferez l'acquisition ; j'espère que le jour ne viendra jamais où vous voudrez en faire l'acquisition, mais je dis que vous devriez, si vous êtes des hommes prudents, vous réserver le pouvoir d'en faire l'acquisition, si l'intérêt public l'exigeait. C'était là, comme je l'ai dit, le programme unanimement adopté par le pays tel qu'incorporé sans vote dissident dans l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, 1874. Maintenant, je veux savoir si vous vous proposez de renoncer ce droit en votre possession ou de vous en dessaisir. Le contrat le cède ; l'offre vous le réserve. Le choix est à vous, je le répète : choisissez ! Vous serez tenus responsables de votre choix.

Ensuite, il y a la limitation du pouvoir du gouverneur en conseil, relativement à la réduction des tarifs. Dans ce contrat on a modifié l'Acte général des chemins de fer en faveur de cette grande corporation. En vertu de l'Acte général des chemins de fer, le gouverneur en conseil peut réduire en tout temps, le tarif établi sur aucun point. Dans toutes les circonstances, il est libre de faire ce qu'il croit être exigé par l'intérêt public. Il est libre d'agir ainsi, même relativement aux chemins de fer construits au moyen du capital privé et aux risques des capitalistes ; mais pour ce chemin de fer qui doit être construit avec l'argent du public et réellement aux risques du public, une limitation,

qui ne s'applique pas aux autres compagnies de chemins de fer, est imposée. Il faut que cette compagnie, réalise un dividende de dix pour cent, avant que vous puissiez réduire les tarifs établis.

J'admets que le premier tarif est fixé par le gouverneur en conseil, et j'ai déjà démontré que le premier tarif doit être nécessairement sanctionné à un taux qui ne devrait pas être permanent. Vous avez une population peu dense, un minimum de trafic et en conséquence une augmentation dans le prix du transport des voyageurs et des marchandises. Ceci devra être pris en considération lorsque le premier tarif de fret sera fixé, et vous ne pouvez réduire ce premier tarif à moins qu'un dividende de dix pour cent soit payé, non sur le capital privé, mais sur tout le capital public et privé qui a été engagé dans le chemin de fer. Il peut y avoir un dividende de \$3,000,000 par année avant que le gouverneur en conseil puisse intervenir.

Tel est le résultat de contrat. L'offre ne contient aucune limitation de cette nature. Elle laisse au gouverneur en conseil les mêmes pouvoirs, quant au chemin de fer du Pacifique canadien, qu'il possède sur les autres chemins de fer. Elle le laisse libre d'agir dans l'intérêt public au sujet de ce chemin, comme il peut agir relativement aux autres. Allez-vous créer la limitation et restreindre le pouvoir du gouverneur en conseil, afin d'adopter le contrat, ou allez-vous accepter l'offre qui dit que le gouverneur en conseil est libre d'agir au sujet de ce chemin de fer de la même manière que pour les autres ? Encore une fois, vous avez le choix ; choisissez et prenez la responsabilité du choix !

Il n'y a pas, dans ce contrat, la moindre disposition pour que le Canada soit intéressé dans la compagnie ; ceci est un contrat fait par des personnes dont les intérêts sont tout à fait en dehors de ce pays. Je n'attache pas beaucoup d'importance au capital fourni par les Anglais. Je ne crois pas que la maison Morton, Rose et Cie. ait une part sérieuse dans cette entreprise ; ces messieurs sont peut-être courtiers pour la vente des débentures ; ils ont peut-être une part insignifiante dans la compagnie, mais je ne crois pas qu'ils aient jamais rien de plus.

M. KIRKPATRICK. Que pensez-vous de la maison française ?

M. BLAKE. Je ne connais pas la maison française au nom allemand. Quant à la maison américaine, nous la connaissons, et quant aux propriétaires de chemins de fer américains nous les connaissons. Les honorables messieurs de la droite ont pris un ton ultra-patriotique, quant aux rapports avec les Américains, lorsqu'ils ont préparé le contrat Allan. Ils ont pris à cette époque des précautions extraordinaires pour en faire une entreprise canadienne. Ils ont pris la peine de recueillir des souscriptions dans les diverses provinces, en suivant une certaine proportion quant à la richesse de chacune d'elles, et ils se sont arrangés pour que ces souscriptions fussent faites par des Canadiens et pour qu'il n'y eût pas de transport des parts avant six ans, je crois. Tout cela est maintenant renversé. Vous avez un programme canadien en vertu duquel vous vous opposez aux raccordements avec les chemins de fer américains, à moins que le syndicat n'y consente ; mais vous avez un programme américain quant à la distribution des parts du capital ; car il n'est guère nécessaire de dire que les véritables propriétaires de cette compagnie sont les propriétaires du chemin de fer de Saint Paul et Manitoba, et que ces derniers avec les représentants new-yorkais de Stephen et compagnie sont le pouvoir régnant de cette association. Mais pourquoi ne pas donner à des Canadiens une occasion d'avoir des parts dans le chemin de fer Pacifique canadien ? Ne croyez-vous pas que vous auriez par ce moyen une meilleure garantie que le chemin de fer serait exploité dans l'intérêt des Canadiens, que vous n'en avez par les précautions que vous prenez actuellement ? Dans tous les cas, ne trouvez-

vous pas raisonnable de donner aux Canadiens une occasion de posséder des intérêts dans un chemin de fer qu'ils doivent payer au moyen de leurs taxes et de leurs terres ?

Le contrat ne contient aucune disposition à cet effet, mais au contraire. L'ordre contient une disposition à l'effet que des livres de souscription seront ouverts dans les principales villes des diverses provinces, dans le but de partager le capital parmi les Canadiens dans chaque province. Encore une fois, votre choix est libre.

Telles sont les conditions du contrat, telles que comparées aux conditions de l'offre et je n'hésite pas à dire que, soit que vous regardiez à l'argent ou aux terres, à l'allocation des subventions, au monopole, à l'exemption d'impôts sur la propriété, à l'exemption d'impôts sur les terres, à l'exemption des droits, à la disposition quant à la réglementation des tarifs et à la disposition quant aux actions canadiennes, vous trouvez des améliorations importantes dans l'offre, comparée au contrat; vous trouvez que ces deux documents ne peuvent être mis en regard sans amener la conviction qu'il n'y a pas de comparaison possible, et que le choix est facile à faire.

J'admets, avec les honorables messieurs de la droite, que les deux alternatives ne sont pas avantageuses. Je m'entens à l'opinion que j'ai exprimée en cette Chambre et ailleurs, que si vous remettiez la question à l'étude et si vous la traitiez comme nous l'avons traitée l'an dernier, la meilleure manière de la régler serait de construire immédiatement la ligne à travers les prairies seulement et de construire l'embranchement du Sault. Je suis d'avis cependant que ces avantages pourraient être payés trop cher, et je crois aussi que les conditions proposées par les honorables messieurs pour ces diverses alternatives, sont tout à fait inadmissibles, parce que, selon moi, que les travaux de la section de l'intérieur pourraient être exécutés seuls, ainsi que l'honorable ministre l'a déclaré l'autre jour, à beaucoup moins de frais qu'ils pourraient l'être si vous adoptiez ces alternatives. Je suis donc tout à fait d'accord avec lui lorsqu'il dit que le programme d'aucun gouvernement ou parlement ne devrait être d'accepter ces alternatives. Mais en refusant d'en profiter, l'offre se trouve être une proposition de construire toute la ligne et elle doit être considérée comme telle. C'est une offre d'exécuter tous les travaux que les entrepreneurs se proposent d'exécuter, de contracter les mêmes engagements que les entrepreneurs se proposent de contracter, d'accepter toutes les responsabilités que les entrepreneurs se proposent d'accepter, de faire toutes les choses qu'ils se proposent de faire, seulement avec des conditions directement et infiniment meilleures pour le pays. Examinée à ce point de vue, elle vous épargne en espèce, à part les autres avantages, \$3,000,000 avec lesquels vous pouvez construire la ligne du Sault sans qu'il vous en coûte un sou de plus. Vous pouvez construire tout ce chemin de fer, et prendre les trois millions épargnés sur l'autre contrat et avec ce montant subventionner une compagnie, ce qui nous donnera la ligne du Sault en sus.

L'honorable monsieur a dit que cette offre était un complot—une misérable intrigue—ourdie *mal à fide*, et qu'on n'a pas l'intention de mettre cette offre à exécution. Un autre honorable monsieur a semblé insinuer que je connaissais quelque chose de ces conditions. Je dois dire que je ne connaissais absolument rien de ses conditions avant d'avoir vu cette offre, après qu'elle eut été signée. Si j'eusse été consulté à cet égard, et si j'eusse jugé à propos de donner un avis, j'aurais certainement conseillé de faire disparaître de cette dernière offre certaines taches qui sont communes aux deux propositions. Je n'ai pas été consulté au sujet de cette offre, et je ne savais pas, comme je l'ai dit, ce que contenait le document avant qu'il fût présenté ici couvert des signatures qui l'accompagnent. Je ne sais donc pas où il a été rédigé. Je crois que s'il eût été rédigé ici, quelques-unes des taches qu'il contient, n'y seraient pas. Mais j'en suis réduit à faire des conjectures, tout comme

M. BLAKE

l'honorable monsieur en a fait, et, en conséquence je n'affirme rien de positif à ce sujet, bien qu'on traitant cette question il ait jugé à propos d'affirmer positivement.

Maintenant, l'honorable monsieur dit qu'il y a des réformistes parmi les signataires de l'offre. Il est vrai que la grande majorité des signataires sont des réformistes. M. Hendrie, homme de beaucoup d'expérience, possédant des capitaux, une grande habileté et ayant très bien réussi dans la construction des chemins de fer est l'un des principaux membres du second syndicat, et il est bien connu comme partisan dévoué des messieurs de la droite. Ce n'est donc pas une association exclusivement réformiste. Mais j'ai entendu beaucoup de plaintes au sujet de la couleur politique de l'autre syndicat. L'honorable député d'Ottawa (M. Wright) a presque pleuré l'autre jour, parce qu'il disait, l'ancien syndicat était un syndicat composé de grits; et réellement il me semble que vous avez le choix entre deux maux. Je me demande avec étonnement pourquoi vous ne pouvez pas trouver des hommes possédant le courage, l'énergie et les capitaux nécessaires pour construire le chemin de fer Pacifique à moins d'aller trouver les réformistes. Les honorables messieurs ont dit qu'il y avait des candidats réformistes défaits dans le nouveau syndicat. Eh! bien, le candidat réformiste qui a été défait le plus récemment se trouve à faire partie de l'ancien syndicat, car nous savons que M. Donald A. Smith, dont le siège a été pris par l'honorable député de Selkirk (M. Scott) est le candidat réformiste le plus récemment défait, et que son nom est mentionné au sujet de l'offre de l'ancien syndicat.

M. PLATT. Son nom n'y est pas.

M. BLAKE. Je sais que vous ne l'y voyez pas, mais il y est tout de même, et vous le savez bien. De sorte que le dernier candidat réformiste qui ait été défait, et j'ajouterai le candidat réformiste le plus désagréable aux honorables messieurs de la droite, à en juger par leurs paroles, fait partie de l'ancien syndicat, donc, si c'est une calamité que les candidats réformistes battus en fassent partie, vous rejetterez le contrat de l'ancien syndicat, dont M. Donald A. Smith, quoique son nom n'y figure pas, est victuellement le membre le plus important, le plus solide et le plus actif. Maintenant je vais vous donner une réponse à ma question: C'est parce que les réformistes possèdent une si large part de la richesse, de l'habileté dans les affaires et du courage qui se trouvent dans le pays.

M. KIRKPATRICK. Nous représentons la population pauvre.

M. BLAKE. Et vous lui faites de bien pauvres représentants. L'honorable monsieur, se servant d'une expression qui n'est guère parlementaire, et qu'il eût peut-être mieux valu ne pas entendre de la bouche du premier ministre, a dit que ceci était un simulacre de contrat. Il a dit que ce contrat était un leurre, parce que ceux qui le présentaient savaient parfaitement bien que le gouvernement était absolument engagé vis-à-vis du premier syndicat, et il a, comme je l'ai déjà dit, fait claquer le fouet de son parti pour en cingler ses partisans, pour leur signifier que le gouvernement devait considérer que leur utilité avait cessé s'ils rejetaient ce contrat. Eh! bien, si l'honorable monsieur a employé privément depuis un mois tous ses moyens de persuasion pour engager ses partisans à maintenir un front solide.

M. ROCHESTER et plusieurs honorables DEPUTÉS. Non, non.

M. BLAKE. Eh! bien, monsieur, je suis tout-à-fait persuadé qu'il ne s'est pas adressé à l'honorable député de Carleton pour le persuader, parce qu'il savait très bien que cet honorable député ferait exactement ce qu'il lui commanderait de faire. Je ne crois pas qu'il ait parlé à chacun d'eux. J'ai dit qu'il avait employé tous ses moyens de persuasion pour maintenir un front solide.

Un honorable DÉPUTÉ. Vous parlez sans doute d'après votre expérience passée.

M. BLAKE. Non, je n'ai jamais combattu sous les ordres de l'honorable monsieur. Je n'ai jamais eu l'occasion d'employer la persuasion. Je dis que ces instigations et ces requêtes privées n'ayant pas produit l'effet désiré sur les membres récalcitrants, l'honorable monsieur a proposé hier de changer sa ligne de conduite et de faire une déclaration publique. Lui, ministre puissant, appuyé par une majorité de 70 à 80, a déclaré que cette question devait être traitée comme une question de confiance, et que ses partisans devaient comprendre que le ministère se maintiendrait ou tomberait, selon qu'ils approuveraient ou rejetteraient ce contrat.

L'honorable monsieur dit que ce contrat est un leurre, que ces messieurs en le présentant sont mus par des motifs désavouables, et qu'ils n'ont nullement l'intention de le remplir. Eh bien! je crois que la population du pays, qui connaît les noms et la réputation de ces personnes, sera choquée de cette insulte qui lui est faite, insulte tout-à-fait imméritée, insulte que l'honorable premier ministre n'a aucun droit de lancer à une association de personnes comme celles qui sont représentées dans ce document. Je dis que ces messieurs sont incapables de jouer le rôle de traîtres, que l'honorable monsieur leur impute, que ces messieurs sont tout-à-fait incapables d'agir ainsi. Punissez-les, si vous le désirez et s'ils en sont coupables. Leur dépôt est une réponse à votre défi. Il a été dit, il y a quelque temps, que leur intention était de ne rien faire, et qu'on leur trouverait un moyen facile de s'échapper; que si le gouvernement rejetait l'autre contrat, il y aurait quelque empêchement. Mais vous savez, d'après le document déposé sur le bureau, que plus de \$1,400,000 en argent, se trouvent actuellement déposés comme garantie, que ces messieurs déposeront, si cette charte est accordée et si cette compagnie est formée, le million de piastres que le contrat, de même que l'offre, exige que la compagnie dépose. Ainsi donc, la confiscation de cette somme de \$1,400,000 est le prix que ces messieurs doivent payer s'ils ne remplissent pas leurs engagements. Punissez-les s'ils sont coupables. L'honorable monsieur, parlant d'après son expérience passée, pour me servir d'une expression que j'emprunte aux messieurs de la droite dit: Oh! ces messieurs savent que si leurs amis arrivent au pouvoir ils les laisseront s'échapper." il savait ce que les honorables messieurs de la droite avaient fait du contrat Allan.

M. McCALLUM. Que dites-vous du contrat Foster?

M. BLAKE. Je parle du contrat Allan. Il savait quels étaient les inconvénients, quelles étaient les difficultés, et connaissant toutes ces choses, il a résolu de remettre, sans l'autorisation du parlement, un million de dollars déposé comme garantie par la compagnie Allan pour l'exécution du contrat et pour annuler ses obligations, et il suppose que d'autres feraient la même chose. Il est très facile à cette Chambre de rendre impossible à aucun gouvernement d'annuler le contrat et de remettre le dépôt. Pour ma part, je dis que ces messieurs mériteraient d'être punis s'ils étaient coupables de la conduite qu'on leur impute. On ne devrait pas leur permettre de s'échapper s'ils ont fait une offre qui devait leur causer des pertes, mais on devrait les tenir strictement à leurs conditions et leur dernier dollar devrait leur être arraché. Je n'ai pas de doute que le premier désir qui anime ces messieurs est de réaliser un profit raisonnable au moyen de cette entreprise. Mais je n'ai pas de doute non plus qu'ils sont de plus animés du désir d'épargner à leur pays des pertes que lui causeraient le monopole et les autres inconvénients qui découlent du contrat déposé sur le bureau. Ils savent que les conditions de ce contrat sont tout à fait désordonnées, qu'elles entraînent pour le pays des pertes qu'il ne peut guère subir, et que, tout en faisant leur fortune au moyen d'une offre beaucoup plus raisonnable, ils accompliront une œuvre méritoire.

Maintenant, je le demande, quelle meilleure preuve pourrait être donnée de la folie de la conduite que vous avez suivie en n'annonçant pas pour demander des soumissions, que l'offre appuyée par les noms que j'ai cités et par le dépôt de \$1,400,000? Quelle meilleure preuve pourrait-il y avoir que vous n'auriez pas dû essayer d'adjuger cette entreprise gigantesque, à ces conditions sans précédent, et d'une façon secrète et cachée, sans avoir donné au public canadien et étranger l'occasion de soumissionner, quelle meilleure preuve peut-il y avoir de tout cela que celle résultant du fait que cette offre a été soumise? Comment pouvez-vous défendre votre abandon des principes de l'Acte du Pacifique canadien, des principes de l'Acte des travaux publics, des principes généraux bien connus et épurés qui doivent présider aux affaires publiques, — comment pouvez-vous vous défendre contre les déclarations que le ministre chargé de cette mesure, a faites à la dernière session, en présence d'une résolution comme celle-ci?

L'honorable monsieur a dit que je n'aurais pas dû conseiller au gouvernement ni à la Chambre d'accepter cette offre. Si vous limitez la Chambre à ces deux offres, s'il n'y a pas d'autre choix, je n'hésite pas à dire dès maintenant ou à tout moment, pendant cette session, que l'offre doit être acceptée et non le contrat. Il est tout à fait clair, si vous n'avez pas d'autre choix, d'autres moyens, et si vous ne pouvez pas modifier votre programme, que des deux propositions déposées sur le bureau, l'offre devrait être acceptée et le contrat rejeté. L'offre n'est peut-être pas tout ce que je désirerais, de fait elle ne l'est pas. Elle n'est peut-être pas ce que l'on pourrait désirer de mieux, je ne crois pas qu'elle le soit; mais si vous me dites que la question en est arrivée à un point où nous devons décider entre le contrat et l'offre, je n'ai pas la moindre hésitation à répondre que je vous conseille à vous et que je conseille à mes amis d'accepter l'offre au lieu du contrat, et je crois que ce sera aussi l'opinion du pays.

M. ROCHFESTER. Mais l'on parle d'un troisième contrat.

M. BLAKE. Cela se peut. J'ai dit que si nous étions limités à ces deux propositions, je préfère l'offre; je ne dis pas que je n'accepterais pas une offre plus avantageuse. J'ai dit formellement qu'avec les propositions qui nous sont soumises, je n'ai pas d'hésitation à déclarer que l'offre devrait être acceptée et que des avantages incalculables résulteraient pour le pays de son acceptation de préférence au contrat. L'honorable monsieur dit qu'on n'a pas l'intention de la mettre à exécution; mais vous pouvez obliger ses auteurs à l'exécuter. Ces noms valent autant et plus que les noms qui figurent sur le contrat. Ce sont des noms qui, sans vouloir déprécier les membres du premier syndicat, peuvent être comparés avantageusement avec les noms de ces derniers et commanderait tout autant la confiance du public. En sus vous avez le dépôt de \$1,400,000, comme garantie pour l'exécution de leur entreprise; quant aux membres du premier syndicat, vous n'avez que leur parole et déclarations. Je ne dis pas qu'elles ne sont pas assez bonnes. Je crois qu'elles le sont. Je crois que le consentement de la part de ces messieurs de déposer \$1,000,000, serait utilisé si le contrat était moins avantageux, mais que, naturellement, il ne sera pas utilisé avec un pareil contrat. Mais je crois que la garantie de \$1,400,000, est aussi bonne que vous puissiez le désirer, et que vous pouvez forcer les soumissionnaires à remplir leurs engagements.

L'honorable monsieur a dit que c'était une offre frauduleuse. Si ce mot doit être appliqué à l'un de ces documents, je n'hésite pas à dire auquel des deux il devrait s'appliquer. J'ai lu les documents et j'ai regardé les offres qui les accompagnent, et je crois que si l'un des deux doit être qualifié de frauduleux, c'est le contrat et non l'offre. L'honorable monsieur dit que ces hommes savaient que le gouvernement était obligé de s'en tenir au contrat, et qu'en conséquence ils ne seraient jamais appelés à mettre leur offre à exécution. Je ne le savais pas. Je ne le sais pas encore.

Je ne sache pas qu'il y ait une obligation en vertu de laquelle le gouvernement soit tenu de s'en tenir à ce contrat. Les gouvernements sont-ils infaillibles ? Ne commettent-ils jamais d'erreurs ? Sont-ils obligés de ruiner le pays dans le but de conserver leur réputation d'infaillibilité ? Ne doivent-ils pas reculer lorsqu'ils ont fait un mauvais pas. La ligne de conduite la plus noble, la plus morale, la plus patriotique lorsque vous vous êtes trompés n'est-elle pas de reconnaître votre erreur, de revenir sur vos pas et de prendre la véritable sentier. Pour ma part, je dis que nous nous engageons à ne jamais vous rappeler cette erreur, ce faux pas, si nous pouvions seulement vous faire consentir à retourner en arrière, à faire ce qui est dans l'intérêt du pays, au lieu de vous renfermer dans une attitude d'infaillibilité que je ne crois pas devoir appartenir à un gouvernement, et de déclarer, quels que soit les arguments de vos partisans et ceux de l'opposition, quel que soit le sentiment du pays, quelles que soient les meilleures offres que l'on puisse vous faire,—que vous n'êtes tenus et liés par aucun autre engagement que le contrat que vous avez si imprudemment signé.

L'honorable monsieur dit qu'il doit en être ainsi et que lui et son parti doivent se maintenir ou tomber avec ce contrat. Mais est-ce bien le cas ? Ce n'est pas nécessaire. Ils peuvent, s'ils le veulent, choisir plus d'une ligne de conduite, qui serait plus avantageuse pour le pays que celle qui consiste à se maintenir ou à tomber avec ce contrat. S'ils préfèrent persister dans cette ligne de conduite, et forcer leurs partisans à consentir à ce que le contrat devienne loi, c'est un acte volontaire de leur part. Il n'y a rien qui les lie à ce contrat. C'est de propos délibéré qu'ils s'en tiennent au contrat en dépit de la lumière, en dépit des arguments, en dépit de l'occasion qui se présente de faire mieux. Sur eux et sur ceux qui les appuient dans cette ligne de conduite retombera le châtement. Pour ma part, je serais heureux de voir le gouvernement devenir plus fort en adoptant une ligne de conduite différente. Je n'ai pas de doute que cela le rendrait encore plus fort auprès du peuple, et que ce dernier éprouverait un grand soulagement, sans distinction de couleur politique, s'il apprenait que, comme résultat de ce débat, les honorables messieurs de la droite, ayant le contrôle des affaires publiques, ont consenti à céder un peu aux désirs du peuple; que le gouvernement a consenti à considérer cette question au point de vue auquel j'ai pris la liberté de suggérer qu'elle devait être étudiée, et à ne pas insister sur cet attribut d'infaillibilité, que sa conduite en cette occasion n'indique certainement pas à un haut degré chez lui. S'il persiste, quel est le motif secret ? Qu'est-ce qui peut engager les honorables ministres, en dépit du sens commun et de la lumière ?

Cris de " non non " et expressions de dissentiment de la part de M. Rochester.

M. BLAKE. En dépit de la lumière, de la raison. Je n'ai pas l'intention d'en appeler au député de Carleton.

M. ROCHESTER. J'en suis bien aise.

M. BLAKE. Je ne prétends pas qu'il soit susceptible d'être convaincu. Pourquoi les honorables messieurs de la droite, en dépit de la lumière et de la raison, ont-ils insisté sur ce contrat ? Pour quelle raison ne recevons-nous pas les premières offres ? Elles sont secrètes, elles nous sont cachées. Aucune annonce n'est publiée pour l'adjudication de l'entreprise. Tout le travail est fait dans l'ombre. Quel est la raison secrète ou le motif secret de tout ce mystère, et comment se fait-il que nous ne puissions savoir que si peu au sujet des circonstances qui ont précédé cette action fatale ? Nous n'en savons rien. Mais nous pouvons faire nos conjectures à ce sujet, et nous pouvons penser que ce n'est pas sans raison que ces choses, aussi bien que les autres, ont été cachées au grand jour. Quelle est la raison ou le motif secret de cette persistance ? Que la Chambre et le pays répondent. L'honorable monsieur a allégué que si je pouvais

M. BLAKE

arranger cela à ma guise, je donnerais ces acres de terres et cette subvention pour la section du milieu, dans les prairies, seulement, et que j'abandonnerais les extrémités du chemin. L'honorable monsieur n'a aucune raison de dire cela et je lui réponds qu'il est tout à fait dans l'erreur. J'ai déjà dit et je répète maintenant que je crois que les erreurs du contrat au sujet de la distribution des subsides, existent sous une forme modifiée, quoique dans des proportions beaucoup plus importantes, dans l'offre ; que le nouveau syndicat accepterait peut-être trois fois le prix raisonnable pour la section des prairies, au lieu de quatre, mais que je ne conseillerais pas à la Chambre de donner trois fois le prix nécessaire pour la section des prairies, prise isolément. C'est mon opinion que la section des prairies devrait être construite par une compagnie, moyennant une subvention beaucoup moindre que son prix de revient, parce que, si la compagnie doit l'exploiter, ce sera une section très profitable à exploiter après un certain temps. Mais ceci n'a rien à faire avec l'offre pour toute la ligne.

L'honorable monsieur dit que le fait d'avoir biffé la clause du monopole dans l'offre, est une preuve que cette offre n'est pas sincère, parce que, ajoute-t-il, nul homme possédant ses facultés mentales, n'offrirait de construire et d'exploiter le chemin sans la clause du monopole. Eh ! bien, monsieur, cela nous découvre une faible partie des motifs qui ont pu inspirer cette clause. Cela prouve que c'est une clause introduite par le syndicat et non par le gouvernement, et cette preuve s'accorde très bien avec l'observation que j'ai faite d'abord : que le syndicat est libre de construire si cela lui plaît, mais que pour tout le reste du monde il y a restriction. Je dis monsieur, qu'il ne saurait y avoir une meilleure preuve du caractère monstrueux du programme que l'honorable monsieur veut faire adopter au pays, que de le voir dire délibérément à la Chambre que nulle compagnie ne voudrait entreprendre de construire et d'exploiter le chemin de fer, y compris les deux sections extrêmes, sans avoir un monopole devant durer vingt ans, sur le Nord-Ouest, et je dis que si c'est là le prix que nous sommes appelés à payer pour la construction immédiate du chemin, c'est un prix trop élevé et un prix que nous ne devrions jamais être appelés à payer. L'honorable monsieur dit que nous allons ruiner l'avenir du pays par notre proposition ; que nous exposons notre pays à être sous la dépendance des Etats-Unis, que les chemins de fer américains, et les associations américaines nous contrôleront, et que nous serons un misérable pays sous le talon de ces grandes corporations, et sous le contrôle de leur administration. Eh ! bien, monsieur, mon opinion est que si ce contrat est mis en vigueur vous amèneriez au Nord-Ouest, l'introduction du système américain pour l'exploitation des chemins de fer. C'est la mise en vigueur du système américain que nous avons démontré comme s'appliquant au chemin de fer de Saint Paul et Manitoba, et vous importerez tout simplement ce système dans le territoire du Nord-Ouest.

Mais l'honorable monsieur avait sans doute l'intention d'aller plus loin, et il est allé plus loin. Il dit que le programme qui consiste à procéder lentement à la construction des extrémités et à établir en même temps un raccordement par le Sault, comporte notre dépendance des Etats-Unis. Je dis qu'il n'y a qu'une manière de mettre en danger l'avenir du pays, et de rendre possible l'avenir sombre décrit par l'honorable monsieur, et cette manière consiste à imposer des fardeaux aux ressources du pays, à décourager l'esprit d'entreprise, et à arrêter le développement du pays. C'est en suivant cette voie que vous conduisez le pays à la destruction. Je dis que ce que les honorables messieurs proposent aujourd'hui, en nous imposant de lourds fardeaux et en nous enlevant tout espoir de soulagement contre les monopoles et les exemptions qu'ils créent dans le Nord-Ouest, je dis que c'est là le véritable chemin vers cette dépendance que l'honorable monsieur feint de craindre. Donnez-nous un

impôt raisonnable, ne nous imposez pas de fardeaux, donnez-nous le développement rapide du Nord-Ouest, donnez-nous au plus tôt des communications par voie ferrée non interrompue et débarrassez-nous de ces tentations de changer notre état politique que le plan proposé par l'honorable monsieur entraînera peut-être. Mais si vous nous dites que d'une main vous nous imposez ces lourds fardeaux, tandis que de l'autre vous nous retirez comme vous le faites toutes les compensations que l'on pourrait attendre au Nord-Ouest, alors vous commettez vous-mêmes le mal que vous faites semblant de craindre.

Nous savons ce que disent les hommes politiques de l'Île du Prince-Edouard. Ils disent que leurs hommes d'État locaux ont augmenté la dette de l'Île par la construction d'un chemin de fer, au point qu'elle a dû entrer dans la confédération. Nous savons que les politiciens locaux de Terre-Neuve voulaient construire un chemin de fer, et qu'on les a immédiatement accusés de vouloir augmenter la dette de l'Île pour la faire entrer dans la confédération. Et tel était le sentiment, que je crois que c'est la coutume ordinaire des électeurs de cette province d'exiger de leurs candidats qu'ils juront solennellement de ne pas travailler en faveur de la confédération avant que de leur accorder leurs suffrages. Si l'Île du Prince-Edouard a été taxée au point d'être obligée d'entrer dans la confédération, et si Terre-Neuve a été menacée d'être taxée au point d'être obligée d'entrer dans la confédération, que faites-vous au sujet des possessions du Canada? Vous proposez de nous taxer d'une main et de l'autre de nous retirer ces ressources à l'aide desquelles les taxes peuvent être payées. Vous vous proposez de rendre la position presque intolérable. Il est facile de voir le but du gouvernement. Son plan est de faire rejeter de force cette proposition, signée comme elle l'est, et appuyée comme elle l'est par le capital et les ressources, de dire que c'est une duperie telle que nous aurons honte de parler de cette transaction dans deux ans. L'honorable monsieur verra qu'elle sera mentionnée dans deux ans et que d'autres que nous auront honte de cette transaction; il verra que ce n'est pas de l'offre qu'il faut avoir honte, mais le contrat qu'il veut faire adopter de préférence à cette offre. Il verra que ni maintenant, ni dans deux ans, ni dans dix, ni dans vingt ans d'ici, le parti libéral n'aura occasion d'avoir honte d'aucune proposition qu'il peut avoir faite, ni d'aucun acte qu'il se propose de faire. Nous pouvons parler avec orgueil des efforts que nous avons faits pour sauver le pays, et nous pouvons faire contraster ces efforts avec votre détermination de ruiner notre commune patrie. Je veux savoir si, dans toutes ces circonstances, en présence de toutes ces particularités, vous êtes résolus à persister. Si vous persistez, tout ce que je puis vous dire, c'est qu'il n'y a rien que vous ne rappeliez autant que ces hommes de l'antiquité qui, étant possédés d'esprits malins, se précipitèrent du haut d'un endroit escarpé dans la mer où ils périrent tous; car je suis sûr que ceux qui se proposent de voter pour ce contrat, dans les circonstances actuelles, sont en train de ruiner leur pays d'abord et de se suicider ensuite. Mais je veux espérer quelque chose de mieux, et afin que les sentiments de la Chambre soient bien connus et que son opinion soit obtenue sur l'état de choses actuel, tel que nous le représentons, je propose un amendement que les dites résolutions ne soient pas maintenant lues une seconde fois, mais qu'il soit résolu :

« Que la dernière administration demanda des soumissions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien, sous l'autorité de l'acte de 1874;

« Qu'aucunes soumissions ne furent reçues en conséquence de cette demande;

« Que le programme du gouvernement actuel, approuvé par cette Chambre pendant la session de 1879, était d'obtenir l'aide des autorités impériales pour l'exécution des travaux;

« Que le programme du gouvernement actuel approuvé par cette Chambre, pendant la session de 1880, était de construire le chemin de fer comme entreprise du gouvernement;

« Qu'il paraît que pendant les vacances, le gouvernement a tenté de conclure un contrat pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à des conditions tout à fait nouvelles;

« Que l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien décrète que les travaux, dans une section ou sous-section quelconque du chemin de fer, ne seront données à aucun entrepreneur qu'après que des soumissions auront été reçues;

« Que le gouvernement n'a pas demandé de soumissions basées sur les dites nouvelles conditions, ou n'en a pas demandé du tout;

« Que le gouvernement n'a fait connaître ces nouvelles conditions à aucune époque antérieure à la passation du contrat, ni avant la nuit du 10 décembre dernier, alors que le contrat a été déposé sur le bureau de la Chambre;

« Que les dites nouvelles conditions non autorisées ou prévues par l'Acte du chemin de fer du Pacifique canadien, sont d'une importance majeure, et que parmi ces conditions se trouvent les suivantes :—

« 1. D'après l'Acte, nul pouvoir n'est donné au gouvernement de s'entendre avec les entrepreneurs pour construire, à leur profit, des sections de travaux qui doivent être transportées aux dits entrepreneurs.

« Aux termes du contrat, le gouvernement s'engage à compléter les sections inachevées, à commencer et compléter la construction de la section la plus difficile, qui n'est pas encore donnée à l'entreprise, et à transporter les travaux aux entrepreneurs, pour leur propre bénéfice, y compris ceux maintenant en exploitation, et qui comprennent 700 milles de voie ferrée dont une partie, l'embranchement Pembina, donne à elle seule un profit net de \$70,000 par année.

« 2. D'après l'Acte, la dépense, en argent, du gouvernement, payable aux entrepreneurs comme partie du capital, doit être de \$10,000 par mille, ou à peu près \$27,000,000 pour la totalité de la ligne; à part les frais d'exploration qui peuvent, ou non, en faire partie.

« Aux termes du contrat, la dépense, en argent, du gouvernement, comme partie du capital dont les entrepreneurs retirent tout le bénéfice, doit être, en argent et en travaux qui doivent être transportés aux entrepreneurs, d'au moins \$53,000,000, non compris les frais d'exploration, qui n'y sont pas inclus.

« 3. D'après l'Acte, l'octroi en terre doit être pris, autant que possible, le long ou dans le voisinage immédiat de la ligne sur tout son parcours jusqu'à l'Océan Pacifique, et les terres doivent être de bonne qualité moyenne, renfermant ainsi une proportion considérable de terres impropres à la culture.

« Aux termes du contrat, l'octroi en terre, doit être pris dans les territoires du Nord-Ouest, entre Selkirk et Jasper, et ne doit pas renfermer de terres impropres à la culture.

« 4. D'après l'Acte, les terres que l'on ne pourra trouver près de la voie ferrée, doivent être prises à d'autres endroits, suivant que le gouvernement en décidera.

« Aux termes du contrat, une grande latitude est laissée aux entrepreneurs pour choisir les terres.

« 5. D'après l'Acte, le gouvernement se réserve le contrôle de la vente des deux tiers des terres données en octroi.

« Aux termes du contrat, ce contrôle lui est enlevé.

« D'après l'Acte, le paiement de la subvention et de l'octroi en terres est proportionné à la valeur des travaux exécutés comparés à l'évaluation de la totalité des travaux donnés à l'entreprise.

« Aux termes du contrat, la subvention et l'octroi en terre sont payables en montants totalement disproportionnés, pour la section des prairies, qui est la plus aisée et la plus avantageuse, et que l'on se propose de finir la première.

« 7. D'après l'Acte, les biens et le capital social de la compagnie sont assujétis aux taxes fédérales, provinciales et municipales.

« Aux termes du contrat, les dits biens et capital social sont exempts à perpétuité des taxes fédérales, provinciales et municipales.

« 8. D'après l'Acte, l'octroi en terre de la compagnie est assujéti aux taxes.

« Aux termes du contrat, l'octroi en terre est exempt des taxes fédérales, provinciales et municipales ci-dessus mentionnées, pendant les vingt ans qui suivront la date de l'octroi, tant que ces terres ne seront pas vendues ou occupées.

« 9. D'après l'Acte, tous les matériaux requis par les entrepreneurs sont assujétis aux droits d'importation.

« Aux termes du contrat, une grande partie de ces matériaux est exempte de droits d'importations.

« 10. D'après l'Acte, le parlement et toute nouvelles provinces ne sont empêchés en aucune manière d'autoriser la construction d'autres voies ferrées qui deviendraient nécessaires dans l'intérêt public.

« Aux termes du contrat, il est stipulé que le parlement et toutes nouvelles provinces ne pourront, pendant vingt ans, autoriser la construction d'aucunes voies ferrées, dans certaines directions, qui pourraient nuire au chemin de fer du Pacifique canadien.

« 11. D'après l'Acte, le gouvernement a complet pouvoir de fixer les tarifs de temps à autre.

« Aux termes du contrat, le pouvoir du gouvernement de réduire un tarif établi se borne au cas où la compagnie obtiendra un profit net excédant 10 pour cent sur le capital consacré à la construction du chemin de fer.

« 12. D'après l'Acte, le gouvernement aurait le pouvoir de prescrire, de temps à autre, quelles seront les facilités de transport et les trains que devra fournir la compagnie.

« Aux termes du contrat, ce pouvoir n'est pas donné au gouvernement.

« 13. D'après l'Acte, le gouvernement aurait le pouvoir de se rendre acquéreur du chemin de fer à telle époque que l'exigerait l'intérêt public.

« Aux termes du contrat, le gouvernement n'a pas ce pouvoir.

« 14. D'après l'Acte, les rampes de la voie ferrée, les matériaux, le mode de construction et le système d'exploitation, y compris la construc-

ion et la qualité du matériel roulant sont tels que fixés par le gouverneur en conseil ; et, autrefois, le programme bien avoué du gouvernement et du parlement étaient que les rampes seraient très faibles.

“Aux termes du contrat, le chemin de fer “Union Pacific,” tel que primitivement construit, est fixé comme type approximatif ; et ses rampes sont très fortes.

“15. D'après l'Acte, nul pouvoir n'est donné à la compagnie de construire des embranchements, sauf un embranchement sur la baie Georgienne et un sur Pembina.

“Aux termes du contrat, la compagnie a le pouvoir, à perpétuité, de construire des embranchements en différentes parties du Canada.

“16. Le contrat confère à la compagnie divers autres privilèges et pouvoirs importants qui ne sont ni autorisés ni prévus par l'acte.

“Que ces conditions nouvelles changent totalement la base des soumissions

Aucune occasion n'a été donnée aux capitalistes canadiens, non plus qu'au public, de soumissionner pour l'entreprise en se basant sur ces nouvelles conditions.

“Que l'Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien décrète qu'aucun contrat fait en vertu de cet acte pour la construction d'une partie quelconque de la ligne-mère du chemin de fer ne sera obligatoire avant d'avoir été soumis à la Chambre des Communes pendant un mois sans être désapprouvé, à moins qu'il ne soit approuvé plus tôt par une résolution de la Chambre.

“Que le contrat qui est en ce moment sur le bureau n'est pas conforme aux dispositions du dit acte, et il n'a aucune valeur s'il n'est pas légalisé par le parlement.

“Que le dit contrat stipule expressément qu'il sera obligatoire seulement si un acte constitutif est accordé à la compagnie, dans le cas est dit dans la cédule A annexée au contrat.

“Que le parlement est libre de rejeter un pareil bill.

“Qu'il est maintenant proposé que le parlement légalise le contrat.

“Que cette Chambre n'est pas obligée de le faire, et qu'il est de son devoir de s'y refuser, à moins qu'elle ne soit convaincue que l'intérêt public exige cette démarche.

“Que les conditions du contrat sont extrêmement onéreuses et désavantageuses au pays.

“Qu'il est évident que l'on peut obtenir des termes beaucoup plus avantageux pour le pays.

“Que le 14^{ème} jour de janvier dernier, cinq semaines seulement après que les nouvelles conditions furent connues, la proposition maintenant déposée sur le bureau a été faite au gouvernement canadien par des capitalistes canadiens haut placés, riches et possédant les moyens, le crédit et l'habileté voulue, et dont les noms suivent : Sir W. P. Howland, H. H. Cook, A. R. McMaster, Wm. Hendrie, John Stuart, John Proctor, P. S. Stephenson, John Walker, D. Macfie, Peleg Howland, A. T. Wood, Allan Gilmour, J. Carruthers, K. Chisholm, A. W. Ross, Geo. A. Cox, P. Larkin, W. D. Lovitt, Barnett et McKay, James McLaren et Alexander Gibson, pour terminer ces parties du chemin de fer que les entrepreneurs s'engagent à construire, équiper, entretenir et exploiter sur le parcours complet du chemin, depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique, et pour remplir toutes les obligations auxquelles les entrepreneurs se conforment à des conditions moins onéreuses pour le pays de la manière qui suit :

“1. Le contrat pourvoit à une subvention pécuniaire de \$25,000,000 et à une concession de 25,000,000 d'acres de terres.

“D'après la proposition, on se contenterait de \$22,000,000 et de 22,000,000 d'acres de terre, ce qui constituerait une économie de \$3,000,000 en argent et de 3,000,000 d'acres de terres, le chiffre de cette dernière, selon l'estimation de \$3 18 par acre faite par le gouvernement, s'élevant à \$9,540,000, et les deux réunis à \$12,540,000.

“2. Le contrat établit comme type le chemin de fer “Union Pacific,” tel que primitivement construit.

“D'après la proposition, ce type serait ce même chemin de fer, tel qu'il existait en 1873.

“3. Le contrat pourvoit à l'octroi de \$9,000,000 et de 11,250,000 acres pour les neuf cent milles de la voie dans les prairies.

Les soumissionnaires accepteraient \$6,600,000 en argent et 9,000,000 d'acres pour les mêmes travaux, soit une économie de \$2,400,000 et de 2,250,000 acres, ou une économie totale de \$9,553,000, d'après l'estimation du gouvernement pour cette partie de la voie.

“4. Le contrat pourvoit à l'octroi de \$6,000,000 et de 7,500,000 acres pour la partie ouest de quatre cent cinquante milles jusqu'à Kamloops.

Les soumissionnaires accepteraient \$5,400,000 et 6,750,000 acres pour les mêmes travaux, soit une économie de \$600,000 et de 750,000 acres pour cette partie, ou une économie totale de \$2,985,000 d'après l'estimation du gouvernement.

“5. Le contrat pourvoit à l'admission en franchise de tous les rails d'acier, éclisses et autres attaches, carvelles, boulons et écrous, fils de fer, bois et tous matériaux de ponts qui entreront dans la construction du chemin de fer et de la ligne de télégraphe qui en dépendra, et de tous les appareils que nécessitera l'équipement de telle ligne de télégraphe.

Les soumissionnaires offrent de se charger de ces obligations sans aucune exemption de taxes, ce qui constitue ainsi un autre grand bénéfice pour le pays.

“6. Le contrat pourvoit à ce que pendant vingt ans, à compter de sa date, le gouvernement ne permettra de construire aucune ligne de chemin de fer au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, à partir d'aucun point sur le dit chemin de fer du Pacifique canadien, ou près de ce chemin, excepté telle ligne qui se dirigera au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest ; ni dans les limites de quinze milles de la latitude 49^e ; et qu'advenant la création de quelque nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, il sera pourvu à ce que cette prohibition soit continuée, après qu'une province aura été ainsi constituée, jusqu'à l'expiration de la dite période.

M. BLAKE

“Les soumissionnaires offrent de se charger de ces obligations sans aucunes de ces restrictions, empêchant ainsi la création du monopole législatif en faveur de la compagnie créée par le contrat, et assurant au parlement ainsi qu'aux nouvelles provinces non-engagées par le contrat leur liberté d'accorder des chartes à des chemins de fer et de créer des lignes rivales lorsque l'intérêt public l'exigera, et par ce moyen faisant disparaître l'un des caractères les moins acceptables du contrat.

“Le contrat pourvoit à ce que le chemin de fer du Pacifique canadien, et toutes les stations et emplacements de station, ateliers, gares et autres propriétés, matériel roulant et accessoires nécessaires et employés pour la construction et l'exploitation du dit chemin, ainsi que le fonds social de la compagnie ne pourront jamais être taxés par le gouvernement fédéral ni par celui d'aucune province qui pourra être constituée à l'avenir, ni par aucune corporation municipale du Canada.

“Les soumissionnaires offrent de se charger de ces obligations sans demander aucune telle exemption, effectuant ainsi un nouveau gain considérable.

“8. Le contrat pourvoit à ce que les terres de la compagnie situées dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles soient ou vendues ou occupées, soient aussi exemptées de telle taxe pendant l'espace de vingt ans, après l'octroi qui en sera fait par la couronne.

“Les soumissionnaires offrent d'accepter les mêmes obligations sans aucune exemption de ce genre, assurant ainsi au pays un nouveau gain, et écartant un des obstacles les plus sérieux qui s'opposent au développement du Nord-Ouest.

“9. Le contrat ne renferme aucune stipulation donnant au gouvernement le droit d'acquérir la propriété du chemin de fer.

“Les soumissionnaires proposent que le gouvernement ait, en tout temps après l'achèvement du chemin de fer, le droit de l'acquérir à des conditions qui devront être déterminées par convention ou par arbitrage, ce qui met ainsi le gouvernement en mesure d'acquérir le chemin, si l'intérêt public l'exige, et de s'en servir suivant que ce même intérêt le demandera.

“10. Le contrat pourvoit à la passation d'un Acte qui aurait pour effet de restreindre le pouvoir du gouverneur-général en conseil de réduire les tarifs de transport une fois établis tant que les profits nets de la compagnie n'excéderont pas 10 par cent sur le capital consacré à la construction du chemin.

“Les soumissionnaires offrent de renoncer à toute restriction de ce genre, et proposent l'application de l'Acte général des chemins de fer, lequel donne au gouverneur-général en conseil le pouvoir illimité de régler les tarifs suivant que peut le requérir l'intérêt public.

“11. Le contrat ne contient aucune disposition pour la répartition d'actions de fonds social de la compagnie dans les diverses provinces.

“Les soumissionnaires proposent que l'Acte à passer pourvoira à l'ouverture de livres d'actions dans les principales villes de chaque province, afin d'arriver à cette répartition.

“Que la dite proposition outre l'offre qu'elle renferme pour la construction de toute la ligne, contient certaines propositions alternatives dans le cas où le gouvernement désirerait abandonner ou différer la construction de certaines parties de la ligne par les entrepreneurs. Que les conditions de ces propositions alternatives ne sont pas telles qu'elles doivent être acceptées, mais le refus de les accepter laisse intacte l'offre de construire toute la ligne, qui demeure indépendante des dites alternatives.

“Qu'il paraît que les soumissionnaires ont déposé dans les banques du Canada plus de \$1,400,000, que ces banques retiennent comme garantie que si leur soumission est acceptée et si la charte leur est accordée, le million de piastres qui doit être déposé entre les mains du gouvernement comme garantie de la construction, sera déposé tel que le propose la soumission.

“Qu'il n'est pas de l'intérêt public de ratifier le contrat en vertu duquel l'on propose de donner \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre.

Sir LEONARD TILLEY. M. l'Orateur, pendant les longues années de ma vie publique, j'ai eu l'avantage d'assister à bien des discussions importantes et pleines d'intérêt dans la législature de ma province et au parlement fédéral, et je n'hésite pas à dire que le débat, dans cette grande et importante question, a été conduit de main de maître, tant par les députés de la gauche que par ceux de la droite. Depuis trois ou quatre jours j'ai compris que ce serait presque de la présomption de la part des députés de la droite d'ajouter un seul mot aux discours si habiles, si éloquents et si complets prononcés par mes collègues dans l'administration et par les amis et partisans qui nous entourent ici. Nous savons, M. l'Orateur, avec quelle habileté l'éminent chef de l'opposition et les partisans qui siègent en arrière de lui, peuvent traiter cette question ou toute autre ; nous savons tous aussi qu'ils peuvent traiter toutes les questions de la manière la plus complète. Nous savons, M. l'Orateur, que pendant le débat qui dure depuis trois ou quatre semaines, ici et au dehors, tout ce que l'on peut dire pour ou contre la question a été dit, et ce soir, M. l'Orateur, quand l'honorable chef de l'opposition est revenu à ce sujet pour le traiter, comme il l'a fait, de la manière la plus habile, j'ai cru qu'il aurait fort bien pu s'éviter l'insinuation ou la question qu'il

a formulée ainsi : " Est-il possible qu'il y ait dans cette assemblée des députés qui s'abaisseront jusqu'à ratifier le contrat soumis à l'examen de la Chambre ? " Il m'a semblé que si la cause de l'honorable député est bonne, fortement appuyée, irrésistible, il aurait eu recours à des arguments plutôt qu'à l'insinuation qu'il a lancée contre les honorables députés de la droite.

Au risque de revenir sur ce qui a été dit une demi-douzaine de fois déjà, bien que j'aie des précédents,—car je crois qu'une grande partie du discours prononcé par l'honorable monsieur (M. Blake) a été entendue six fois, dans cette enceinte et au dehors,—et, par suite, j'oserais revenir sur des faits et répéter des arguments déjà formulés et développés d'une manière plus habile que je ne pourrais le faire ce soir. Mais il est nécessaire, afin que nous comprenions bien notre position, afin que nous sachions où nous en sommes et ce que le pays attend de nous,—de reprendre, dès son origine, l'histoire du projet de construire le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. l'Orateur, l'honorable monsieur nous demande : " Nous abaisserons-nous jusqu'à ratifier ce contrat ? " Qu'on me permette d'abord de déclarer que, comme un des membres de l'administration, en 1873, comme membre de la Chambre des Communes à cette époque et comme représentant d'une des divisions électorales du Canada, je me crois obligé, dans les intérêts du pays, de faire ratifier et mettre à exécution l'arrangement conclu lorsque la Colombie anglaise fut admise dans la confédération canadienne. M. l'Orateur, nous connaissons tous et nous nous rappelons parfaitement la discussion qui eut lieu, dans cette Chambre, à ce sujet, en 1871 et 1872. Nous savons tous quelles objections furent faites à l'admission de la Colombie anglaise aux termes de la convention à cet effet ; nous savons tous quelles objections furent faites à la proposition de construire le chemin de fer du Pacifique. Nous nous rappelons aussi parfaitement les conditions de la proposition dont il s'agit, et qui sont consignées dans les procès-verbaux du parlement et les clauses de l'Acte d'union, et je répète, malgré cela, que nous surtout, membres de la droite, sommes obligés de mettre à effet ces conditions, et que les honorables députés de la gauche sont encore plus formellement engagés que nous à cet égard.

Où en était la question en 1873, lorsque les honorables chefs de la gauche arrivèrent au pouvoir ? Le chef de l'ancienne administration nous disait, l'autre soir, que l'honorable député de Bothwell avait insinué que le parlement du Canada pouvait fort bien adopter une loi annulant les conditions auxquelles la Colombie anglaise est entrée dans la Confédération. Il n'admettait pas lui-même ce principe et n'était pas d'accord, sur ce point, avec l'honorable député de Bothwell. Il n'admettait pas qu'il fût juste ou convenable d'agir ainsi dans les circonstances, et soutenait que le gouvernement n'avait pas le droit de passer une loi pour enlever à la Colombie anglaise l'avantage de l'une quelconque des clauses du contrat. Or, il n'y avait qu'un moyen d'obvier à cela. Ce soir, l'honorable chef de l'opposition a déclaré qu'il avait dit à la Colombie anglaise : " S'il fut que nous mettions à effet les clauses de l'union relatives à la construction de cette ligne, dans tous ses détails, nous préférons que vous vous sépariez de nous. "

M. BLAKE. Je n'ai point dit cela. J'ai dit : " Si vous regardez ces conditions comme prix de l'Union, j'aime mieux vous inviter de suite à vous séparer de nous. "

Sir LEONARD TILLEY. C'est bien là une distinction qui n'établit point de différence. Quand l'honorable monsieur faisait partie de l'administration de 1873, au mois de février 1874, fit-il la déclaration suivante au sujet de la Colombie anglaise, alors que l'administration avait le seul avantage à sa disposition, l'autorité du parlement, pour se libérer de ses obligations, osa-t-il déclarer ceci : " Nous trouvons trop onéreux cet arrangement conclu par l'ancienne

administration, les responsabilités trop grandes, et au lieu de mettre à effet la convention, nous vous laissons libres de sortir de l'Union ? " Non, M. l'Orateur ; et pourtant c'était la seule chose que le gouvernement du jour eût à faire, s'il croyait impossible d'exécuter ce contrat honnêtement et à la lettre. En hommes honnêtes, les ministres d'alors auraient dû dire à la Colombie anglaise : " Nous ne pouvons accepter ce contrat ; nous sommes forcés de violer ces conditions, et si vous insistez, allez en paix. " Non, M. l'Orateur, ils ne firent pas cette déclaration, et, par leur silence, ils admettaient que les conditions exigées étaient onéreuses et que le gouvernement du pays ne pouvait les remplir à la lettre. Ils s'arrêtèrent à examiner les avantages de l'entière de la Colombie anglaise dans la Confédération, et ils se dirent : " Non ; nous ne laisserons pas la Colombie anglaise libre de se retirer de l'Union ; mais nous allons passer, avec cette province, des arrangements et conditions que nous nous sentons capables de mettre à effet. " Et ils souscrivirent à des conditions plus onéreuses, plus difficiles d'exécution, entraînant plus de responsabilités que les conditions auxquelles la Colombie anglaise était entrée dans l'union.

Mais que firent-ils encore, M. l'Orateur ? Les conditions premières déclaraient, par vote du parlement, que cette ligne ne serait construite qu'à la condition que les frais de l'entreprise n'augmenteraient pas les taxes ; mais que firent-ils ? Eh ! bien, ils augmentèrent les taxes du pays de \$3,000,000 par année ; et dans quel but ? Afin de les mettre à même de remplir les conditions de l'Union et de construire le chemin de fer du Pacifique canadien.

Mais ils allèrent plus loin, M. l'Orateur. En 1874, ils firent adopter par la Chambre un Acte spécifiant qu'au lieu des conditions antérieurement adoptées, savoir \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres, ils accorderaient \$10,000 par mille et 20,000 acres par mille, et les sommes qu'ils jugeraient à propos de payer en outre. Prenons l'exemple mentionné ici l'autre jour et relatif à l'embranchement de la baie Georgienne pour lequel ils offraient 4 pour cent, pendant vingt-cinq ans, sur telle somme que fixeraient les soumissionnaires, plus des terres évaluées à \$1 l'acre, pour une valeur de \$30,000 par mille, et des terres évaluées à \$2, pour une valeur de \$50,000 par mille. Ils déclaraient ceci : " Nous paierons aussi 4 pour cent sur telle somme additionnelle qui sera jugée nécessaire, et pour l'embranchement de la baie Georgienne, le gouvernement s'engageait à payer l'intérêt sur \$7,500 par mille, pendant vingt-cinq ans. "

Mais ce n'est pas tout, M. l'Orateur. Ils spécifiaient la construction de 120 milles de chemin de fer, pour lesquels l'administration précédente n'avait pas fait voter de crédit, —au prix de \$1,400,000. Spécifieront-ils au moins, que les terres concédées seraient sujettes aux taxes ? Pas du tout. Voici le texte de la loi :

" 20,000 acres pour chaque mille de la section ou sous-section entre prise, seront affectés à la construction du chemin de fer, en sections alternatives de vingt mille acres chacune, le long de la ligne du dit chemin de fer, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n'ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer, et les deux tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement, à tels prix qui pourront, de temps à autre, être convenus entre le Gouverneur en conseil et les entrepreneurs ; et il sera rendu compte du produit de ces ventes, et ce produit sera payé "

A qui ? Aux entrepreneurs, sans aucuns frais de gestion ou d'administration ; et le tiers restant sera transféré aux entrepreneurs. Sur les cinquante-quatre millions d'acres, trente-six millions devaient rester en la possession du gouvernement qui devait les vendre, et ces terres seront exemptes de taxes, tant que la vente n'aura pas eu lieu. Et cette proposition contient encore ce qui suit :

" Ces terres devront être de bonne qualité moyenne, et ne comprendront pas les terres déjà concédées ou occupées en vertu de lettres patentes, permis d'occupation ou droit de préemption ; et s'il ne s'en trouve pas une quantité suffisante dans le voisinage immédiat du chemin de fer, alors la même quantité, ou ce qu'il faudra pour compléter cette quantité, sera affectée à tels autres endroits qui pourront être déterminés par le Gouverneur en conseil. "

Ainsi les honorables chefs de la gauche accordaient 54,000,000 d'acres, \$27,000,000 en espèces, plus \$1,400,000 ; ou d'après le calcul, fait l'autre soir par les honorables députés de Brant et de Middlesex Ouest, ce montant capitalisé donne \$1,376 par mille, ou \$13,000,000, et pour les embranchements, plus de \$13,000,000 qu'il faut ajouter aux chiffres précédents. Mais à quoi s'engagèrent-ils encore ? Ils souscrivirent à des engagements plus onéreux que ceux de 1873. Bientôt la Colombie anglaise fit des représentations. Je puis dire que ces représentations furent portées jusqu'au pied du trône par le gouvernement de la Colombie anglaise qui envoya un délégué en Angleterre. Cela amena l'intervention de lord Carnarvon, alors secrétaire d'Etat au département des colonies, pour régler cette question aussi importante que difficile. Quelles étaient les conditions acceptées par l'ancien gouvernement pour régler cette difficulté avec la Colombie anglaise ? J'en ai ici le texte et je vais les lire, parce qu'elles établissent très clairement que la proposition acceptée par l'ancien gouvernement, était plus onéreuse et plus dispendieuse, pour le Canada, que la proposition de 1873 :—

" 1. Le chemin de fer d'Esquimaux et Nanaimo sera commencé et achevé le plus tôt possible.

" 2. Les études sur le continent seront poussées avec la plus grande vigueur. Sur ce point, après avoir examiné les représentations de vos ministres, je crois qu'il n'y a pas d'autre alternative que de s'en remettre, comme je le fais moi-même sans réserve, à leur assurance qu'aucun effort, aucune dépense justifiables ne seront épargnées, d'abord pour déterminer le meilleur tracé, ensuite pour commencer les travaux de génie civil dans leurs détails. Il me répugnerait, s'il ne m'était pas même impossible de fixer un minimum de temps ou de dépenses pour des travaux d'une nature si variée ; mais, par bonheur, il m'est également impossible de supposer un instant que votre gouvernement ne fera pas tout en son pouvoir pour hâter l'accomplissement d'un devoir qui engage ses sentiments d'honneur et de justice.

" 3. Le chemin carrossable et la ligne de télégraphe seront immédiatement construits."

Cette troisième clause n'existait pas dans la convention première. C'était une des propositions faites à l'ancien gouvernement en 1874 : mais elle fut retirée, et nous voyons que l'ancien gouvernement s'engagea à construire un chemin carrossable et une ligne de télégraphe. On évaluait à un million de dollars les frais de construction de la ligne télégraphique, et il faut ajouter cette somme aux obligations souscrites par les honorables chefs de la gauche. Mais je continue à lire :

" Il semble y avoir diversité d'opinions sur les avantages que les deux constructions procureront à la province. Mais examinant tout ce qui a été dit à ce sujet, je crois, comme vos ministres, que ces deux constructions doivent être immédiatement commencées.

" 4. La somme de \$2,000,000 par année, et non pas \$1,500,000, sera le minimum des dépenses pour les travaux de chemins de fer dans les limites de la province, à partir de la date à laquelle les études seront suffisamment complètes pour permettre d'appliquer ce montant à des travaux de construction. En fixant ce montant, j'ai compris que, comme il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de hâter autant que possible l'achèvement de ces travaux que l'on va entreprendre, on dépensera au-dessus de \$2,000,000, autant qu'il sera possible chaque année.

" 5. Enfin, le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera terminé et ouvert à la circulation, depuis la côte du Pacifique jusqu'à un point de l'extrémité ouest du lac Supérieur, point auquel il se reliera aux lignes de chemins de fer actuellement en existence sur une certaine partie du territoire des Etats-Unis, et aux lignes de navigation sur les eaux canadiennes. La construction actuelle du reste du chemin de fer, au nord du lac Supérieur, ne me semble pas nécessaire pour le moment, et l'époque où l'on commence cette partie de l'entreprise devra dépendre du développement de la région. J'espère, néanmoins, que le jour n'est pas très éloigné où il y aura une ligne continue de ce chemin de fer sur le territoire du Canada, et je considère cette partie du projet comme différée plutôt qu'abandonnée."

Telle était, M. l'Orateur, la proposition de lord Carnarvon, faite par l'intermédiaire du gouverneur général. Voici maintenant un extrait de la minute du conseil, en réponse à cette proposition :

" Le comité du Conseil prie respectueusement Votre Excellence de vouloir bien informer lord Carnarvon qu'il apprécie à un haut degré la bienveillance avec laquelle Sa Seigneurie a offert ses bons offices pour aider au règlement de l'affaire en litige, tout en lui assurant que tous les efforts seront faits pour arriver au résultat désiré."

Sir LEONARD TILLEY

Ce à quoi lord Carnarvon répondit :

" J'ai reçu ce témoignage avec beaucoup de plaisir, et je suis vraiment heureux d'avoir pu contribuer au règlement d'une question aussi difficile, règlement qui, je l'espère, fera disparaître tout sujet de malentendu entre la Colombie anglaise et le Canada, tout en assurant l'exécution de travaux publics auxquels s'intéresse l'empire même."

Telles étaient, M. l'Orateur, les conditions acceptées par les honorables chefs de la gauche, conditions certaines mais onéreuses, comme je l'ai déjà dit, que la proposition première de 1871-2. Mais la mise à effet de cette proposition, en ce qui regarde l'embranchement de Nanaimo, fut retardée par un vote adverse du sénat. Le gouvernement du jour, et particulièrement le chef du Cabinet, furent censurés. On insinua qu'il avait contribué lui-même au rejet de cette proposition, et pendant sa visite à la Colombie anglaise, lord Dufferin fit une déclaration qui, nous le savons tous, ne pouvait être faite que sous la responsabilité de ses conseillers. Voici ce qu'il disait, pour défendre le chef de l'administration :—

" J'aimerais mieux me couper la main droite que de dire un seul mot qui, à ma connaissance, ne serait pas la vérité. Si M. Mackenzie eût agi si traîtreusement envers lord Carnarvon, envers le représentant de son souverain dans le pays ou envers vous-mêmes, il aurait commis un acte des plus atroces et dont n'est capable, — j'en ai l'espoir, — aucun homme public en Canada ou dans toute autre colonie anglaise. Je vous déclare, de la manière la plus formelle, et cela sur mon honneur, que M. Mackenzie n'est pas coupable d'une conduite aussi vile et aussi fautive ; si je l'avais cru coupable, il aurait cessé d'être premier ministre ou j'aurais quitté le pays."

Lord Dufferin parle ensuite des opinions et des intentions du gouvernement. Voici ses paroles :

" Mon seul but en touchant à ces questions, est de vous ôter l'idée que M. Mackenzie, son gouvernement ou le Canada même, aient jamais eu l'intention de vous manquer de bonne foi. Chaque item des conditions Carnarvon est aujourd'hui en voie d'accomplissement."

Voyons quelle était la position à cette phase de l'entreprise. Lors de la formation du gouvernement dont le chef actuel de l'opposition faisait partie, les honorables chefs de la gauche avaient une belle occasion d'agir. Ils en appelèrent au pays et déclarèrent formellement que ce programme serait mis à exécution. Ils firent passer une loi accordant 54,000,000 d'acres et \$27,000,000 pour l'achèvement de la ligne. Ils s'engagèrent, en outre, à payer \$1,400,000 et \$13,000,000 plus tard ; ces différentes sommes ajoutées donnent \$11,500,000 et 54,000,000 d'acres. De plus, ils s'engagèrent à construire une ligne télégraphique au prix d'un million de dollars, en sorte que le total des dépenses, aux termes de l'Acte de 1874 et en vertu des contrats adjugés subséquentement par ces honorables messieurs, s'éleva à \$36,500,000. Cette proposition était donc plus onéreuse que celle de 1873, et dépassa de \$20,000,000 celle qui est actuellement déposée sur le bureau de la Chambre.

Continuons à suivre leurs opérations. Une grande partie de ces 50,000,000 d'acres ne se trouvent pas près de la ligne, et n'ont pas, au dire de l'honorable chef de la gauche, la valeur des 25,000,000 d'acres accordés par la présente proposition. Mais, admittant qu'il en soit ainsi, que firent encore les honorables messieurs, en outre de ce que je viens d'énumérer ? En 1878, ils soumièrent un bill exprimant les opinions du ministère et annonçant son programme au pays. Pour donner plus de valeur à ces 54,000,000 d'acres, ils résolurent de céder 10,000 acres par mille pour les embranchements, afin de faire passer ces embranchements sur la concession de 54,000,000 d'acres qui devaient acquérir ainsi autant de valeur que s'ils se trouvaient près de la ligne. Par suite, en outre des 54,000,000 d'acres et environ \$40,000,000 en espèces, ils accordaient, par ces deux actes, 64,000,000 d'acres de terres et \$40,000,000 en espèces pour la construction du chemin de fer et de ses embranchements. Or, la proposition actuellement soumise à la Chambre n'accorde pas un dollar valant des terres qui sont évaluées à \$1 l'acre.

Je vais maintenant résumer les conditions des trois offres faites au parlement et examiner le résultat pratique de cha-

cune de ces offres ; les députés de la gauche seront libres, ensuite, de me signaler les erreurs que j'aurai pu faire.

En 1872, nous accordions 50,000,000 d'acres et \$30,000,000 en espèces ; pour les embranchements, 170 milles de parcours, à une moyenne de \$1 l'acre, représentant une valeur de \$3,400,000, soit un total de \$33,400,000. En évaluant les terres à \$2 l'acre, ce total deviendrait \$136,800,000. S'il existe, sur cette étendue, 150,000,000 d'acres de terres propres à la colonisation, comme on le prétend, il resterait à la disposition du gouvernement, 96,800,000 acres.

Voici en quoi consistait la proposition de 1874 : Pour la ligne-mère, 2,600 milles de parcours, espèces, \$10,000 par mille, soit \$26,000,000 ; terres, 52,000,000 d'acres ; intérêt à 4 pour cent, ou \$7,500 par mille, pendant 25 ans, 12,400,000 ; embranchements, 170 milles de parcours, \$1,700,000 ; embranchement de la baie Georgienne, \$405,230 ; terres, 20,000 acres par mille, 170 milles de parcours, 3,400,000 acres ; \$12,000 par mille pour le Canada Central, \$1,444,000 en espèces, soit un total de \$97,349,230. Si l'on évalue les terres à \$2 l'acre, ce total deviendrait \$152,449,230 ; terres restant à la disposition du gouvernement, 92,600,000 acres.

Mais arrivons à la proposition de 1880. Dépenses en espèces et sommes requises pour achever certaines sections de la ligne, \$23,000,000 ; bonus en espèces, \$25,000,000 ; terres, 25,000,000 d'acres, à \$1 l'acre, \$25,000,000 ; subvention au Canada Central, \$1,444,000 ; total, \$79,444,000. Si l'on évalue les terres à \$2 l'acre, ce total devient \$104,444,000 ; terres restant à la disposition du gouvernement, 125,000,000 d'acres.

Si l'on ajoute à ces chiffres l'offre de 1878, relative aux embranchements, nous obtenons, pour 1,000 milles d'embranchements, à 10,000 acres par mille, la somme de \$10,000,000.

Nous avons ensuite la proposition 1874, soit \$97,349,230, plus 10,000,000 acres pour les embranchements, à \$1 l'acre, soit \$10,000,000. Si, sur la ligne-mère et les embranchements, on évaluait les terres à \$2 l'acre, pour 67,400,000 acres, le total serait de \$174,749,230, aux termes de la proposition de 1874, tandis qu'aux termes de la présente proposition, nous dépenserons \$124,444,000 pour la ligne-mère et les embranchements. Je crois que cet exposé ne prête à aucune modification.

Mais voyons où nous en étions en 1878. A cette époque, le gouvernement était engagé à construire le chemin du Pacifique en dix ans, de la baie du Tonnerre à la côte du Pacifique, et à dépenser au moins \$2,000,000 par année à la Colombie anglaise. Cela prouve que l'ancien gouvernement avait l'intention de mettre ces conditions à effet, sans quoi il y aurait eu fraude et mauvaise foi, ce que je ne puis croire.

Le 20 mai 1876, fut publié un avis demandant des soumissions pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien. En voici le texte :—l'honorable monsieur donne lecture de l'avis en date du 20 mai, concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, et continue :—

On s'imaginerait que c'est là une preuve—la plus forte possible—que le gouvernement était sincère, qu'en 1876 et 1878, il était disposé à exécuter le contrat qu'il avait solennellement passé, contrat que le parlement ratifia en 1874-5, par un pacte solennel qu'avait fait le gouvernement du Canada, un pacte auquel le gouvernement impérial était partie, un pacte entre le gouvernement impérial, le gouvernement de la Colombie anglaise et le gouvernement du Canada, un pacte spécifiant que ce contrat serait honorablement, honnêtement et fidèlement exécuté. Eh ! bien, M. l'Orateur, jusqu'en 1878, époque à laquelle ces honorables messieurs quittèrent l'administration, on n'avait rien fait pour remplir cette obligation. On avait publié ces avis, et quelques rails d'acier avaient été transférés de l'île Vancouver sur la terre ferme,—preuve que le gouvernement avait l'intention d'exécuter le contrat qu'il avait passé. Dirait-on qu'il y avait là une déception, une feinte ? Certainement non ; je ne saurais croire un instant, je ne voudrais pas

insinuer que les membres de l'administration ne fussent pas décidés à exécuter l'entreprise.

Mais j'irai plus loin. On a insinué que les délais apportés aux explorations et études avaient pour but d'éluder, pour un temps, les responsabilités que le gouvernement avait prises. Je n'affirme point semblable chose ; j'admets que le gouvernement a toujours agi de bonne foi en cette affaire, et je demande à la Chambre et au pays si jamais gouvernement contracta obligation plus puissante que cette obligation de commencer les travaux du moment où les études seraient terminées, parce que les études et explorations formaient partie de la convention, et que, du moment où elles seraient terminées, le gouvernement devait dépenser \$2,000,000, par année, en travaux de construction.

Le chef de l'opposition nous a dit que, dans toute cette question, la gauche ne perdit jamais de vue la résolution première d'après laquelle les taxes ne devaient pas être augmentées ; mais les chefs de la gauche oublièrent ce point, lorsque, délibérément—je ne les en blâme pas—ils prirent sur eux de modifier cette résolution première et taxèrent le peuple de \$3,000,000 par année, pour l'achèvement de l'entreprise. Cette augmentation est consignée dans nos archives, et personne ne saurait la nier. Si l'honorable chef de la gauche était à son siège, —et je regrette qu'il n'y soit pas,—je lui demanderais pourquoi, les études une fois achevées, ils combattirent l'administration actuelle en 1880, lorsque, il y a un an, nous soumîmes une proposition à l'effet de construire la ligne, d'après la clause insérée dans le contrat qu'ils avaient passé. Je lui demanderais pourquoi ils ne nous donnèrent pas leur appui et pourquoi ils proposèrent une résolution déclarant que nous devions faire au contrat qu'ils avaient passé en arrêtant toutes dépenses à la Colombie anglaise, parce qu'on ne devait pas augmenter les taxes du pays. Je crois que c'était leur raisonnement. Or, je prétends que l'état des finances du pays ne les libérait pas de cette obligation.

J'ai ici certains états que j'ai préparés et dont personne, je crois, ne mettra en doute l'exactitude. Ils font voir quelles étaient les taxes de notre population à différentes périodes, depuis que le parlement s'occupe de cette question. Quel était le chiffre des taxes en 1871 ? Le revenu des douanes pour l'exercice de 1871-70—la première année où l'on s'occupa de la question du Pacifique—était de \$11,841,104 ; accise, \$4,295,944 ; total, \$16,137,048. D'après le recensement de 1871, le chiffre moyen de la population était de 3,485,761, c'est-à-dire que le revenu de l'accise et des douanes qui indique le chiffre des taxes imposées au pays, ces taxes représentaient une moyenne de \$4.63½ par tête.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Non, \$2.75

Sir SAMUEL L. TILLEY. Je ne mentionne que des chiffres exacts. En 1874, lorsque l'ancienne administration augmenta les taxes, quel fut le résultat ? J'ai groupé les exercices de 1873-74 et de 1874-75, parce que l'effet du tarif alors présenté par l'honorable ministre des Finances rendait cela nécessaire.

En 1873-74, les recettes des douanes étaient de \$14,325,192 ; de l'accise, \$5,594,903 ; en 1874-75, les recettes des douanes étaient de \$15,341,011 ; de l'accise, \$5,069,697 ; soit un total—pour les deux exercices,—de \$40,340,793 ; la population était alors évaluée à \$3,800,000 ; on sorte que la moyenne des taxes était de \$5.31 par tête.

En 1876-77, les recettes des douanes étaient de \$12,546,987 ; de l'accise, \$4,941,897 ; en 1877-78, les recettes des douanes étaient de \$12,782,824 ; de l'accise, \$4,859,671, soit un total de \$35,130,379 ; à l'époque, le chiffre de la population était de 3,900,000, soit une moyenne de \$4.50 par tête.

Le budget de l'année courante indiquait les chiffres suivants : douanes, \$15,300,000 ; accise, \$5,213,000 ; soit un total de \$20,513,000, avec une population de 4,000,000, ce qui donne une moyenne de \$5.12½. Recettes probables des

douanes, \$17,000,000 ; de l'accise, \$5,200,000 ; total, \$22,200,000 ; moyenne, \$5.55 par tête.

Peut-on dire maintenant que ces honorables messieurs ne pouvaient remplir leurs obligations parce qu'on le faisant, ils auraient augmenté les taxes ? S'ils avaient augmenté les taxes en élevant le tarif de 17½ à 20 pour cent, comme c'était leur intention, cela leur aurait fourni les moyens de faire face aux dépenses nécessaires, sans élever la taxe par tête à un chiffre plus élevé qu'à l'époque où ils prirent cet engagement.

L'an dernier, le gouvernement demanda un crédit pour la construction de la ligne, afin de pouvoir exécuter le contrat passé par les honorables chefs de la gauche, et nous calculons que les douanes nous donneraient \$15,300,000, tandis que les droits d'accise produiraient autant qu'en 1873-4.

L'an dernier, nous calculons que les douanes nous donneraient, cette année, \$15,300,000 et l'accise \$5,213,600, total, \$20,513,600, soit une moyenne de 5.12½ plus faible que celle de 1873-4, époque à laquelle ces messieurs avaient passé le contrat.

Bientôt, ces honorables messieurs firent voir qu'ils n'osaient plus remplir leurs obligations envers la Colombie anglaise et s'opposèrent à ce projet, sous prétexte qu'il nécessiterait l'imposition de nouvelles taxes,—en outre de celles qu'ils avaient déjà imposées au pays,—pour le mettre à exécution. Je ne puis croire que l'honorable député de Lambton—que je regrette de ne pas voir à son siège—ait accepté bien volontiers la proposition du chef actuel de la gauche. Je ne puis croire—considérant les efforts qu'il a faits graduellement pour exécuter le projet—qu'il ait accepté bien volontiers la proposition dont je viens de parler. Si nous avons le droit d'attendre des députés de la gauche qui ont toujours été en faveur de la construction d'un chemin de fer, sur le territoire anglais, de l'Atlantique au Pacifique, si nous avons droit d'attendre qu'ils nous seconderont dans cette entreprise, nous sommes également en droit d'espérer que les honorables députés qui formaient partie de l'administration, de 1873 à 1878, et qui, aidés de leurs partisans, ont renouvelé et étendu les obligations que nous avions contractées en 1871,—accepteront la proposition actuellement soumise à la Chambre.

Mais ils préfèrent la nouvelle offre, faite uniquement pour neutraliser le projet tout entier. Cette nouvelle offre, je le sais, n'est point l'œuvre de ceux qui l'ont signée, mais ceux qui l'ont suggérée, puis élaborée, doivent en réclamer la paternité, et ils savent très bien que les membres de cette assemblée et les électeurs qui veulent la construction d'un chemin du Pacifique, ne peuvent l'accepter et la ratifier. Les membres du nouveau syndicat n'ont jamais caché leur opinion au sujet de la construction d'un chemin du Pacifique, de l'Atlantique au Pacifique. L'an dernier, plusieurs d'entre eux ont appuyé la mesure proposée alors par l'honorable chef de l'opposition. Je suis persuadé qu'au fond, ils croyaient que c'était accepter une responsabilité trop forte pour les ressources du Canada. Il me semble donc étrange que les députés qui avaient pareilles opinions, les aient si vite changées. Il n'y a pas longtemps, ils trouvaient que le gouvernement commettait une imprudence en construisant la ligne, bien qu'il restât au gouvernement 125,000,000 d'acres, plus un revenu de \$4 ou \$5 par tête de la population, revenu dont il faut ici tenir compte, et voilà que seize de leurs partisans sont prêts à risquer leurs capitaux dans cette entreprise. Ces messieurs sont prêts à se lancer dans une entreprise qu'ils croyaient dangereuse pour le gouvernement. On s'est demandé pourquoi ces messieurs n'ont pas fait cette proposition plus tôt ? On a même dit qu'ils n'en savaient rien. C'est là une erreur prouvée par l'avis public que je viens de lire.

L'honorable chef de l'opposition nous a dit, ce soir, que l'état de nos affaires n'est pas le même qu'en 1874. Il nous a dit que les terres ne valaient pas autant en 1874 qu'au-

Sir LEONARD TILLEY

jourd'hui, que l'argent est plus abondant aujourd'hui qu'alors. Qu'il ne permette de lui rappeler qu'en 1871, les capitalistes, les députés et le gouvernement donnaient aux terres la valeur qu'elles auraient lorsque la ligne serait construite. Qu'il me permette de lui rappeler que cet avis public parut dans les journaux et fut répandu partout. L'avis demandant des soumissions a été publié jusqu'en 1878, alors que l'embranchement de Pembina était construit, alors que l'ancien gouvernement était en bonne voie d'adjuger d'autres contrats et possédait toutes les informations que nous avons aujourd'hui.

L'honorable monsieur nous dit qu'il est prêt à maintenir toutes ses déclarations, tant que les circonstances ne sont pas changées. Mais quelles circonstances ont changé, depuis 1878, relativement à la valeur de ces terres, aux moyens d'accès à cette contrée et à son avenir ?

Jusqu'en 1878, on n'avait pas reçu de soumissions ; c'est parce qu'on ignorait, dit-on, jusqu'à quel point le gouvernement pousserait la libéralité.

Mais je viens de démontrer que la proposition de 1874 était plus élevée que celle que nous soumettons actuellement, et pourtant pas un seul de ces messieurs ne prenait assez d'intérêt à l'entreprise, ou n'avait pas assez de patriotisme pour offrir de construire la ligne à des conditions meilleures que celles qui sont proposées aujourd'hui. Telle est ma solution de la difficulté.

En outre, M. l'Orateur, le gouvernement était solennellement engagé à achever la ligne, de la tête du lac Supérieur à l'Océan Pacifique, et si ces messieurs eussent fait alors une proposition, ils auraient contracté l'obligation de construire la ligne, d'un bout à l'autre, et de l'exploiter ensuite. Mais le changement de front opéré, l'année dernière, par les honorables chefs de la gauche, la déclaration du chef de l'opposition, le vote du parti, leurs opinions, partout exprimées, et allant à dire qu'il n'était pas opportun de construire et d'exploiter la section de la Colombie anglaise,—sont choses connues de tous ; et si l'on peut employer ici les termes " contrefaçon," " déception " et " piège ", ils ne s'appliquent pas, je crois, aux hommes qui ont offert leurs capitaux, mais aux députés qui ont soumis cette nouvelle proposition.

En effet, je suis prêt à prouver que ces messieurs, connaissant les vues de l'opposition, sachant que le gouvernement, dans les circonstances actuelles, ne pouvait répudier la convention solennelle qu'il avait souscrite étaient sûrs qu'ils n'auraient pas affaire au gouvernement dont le programme est de construire la ligne d'un océan à l'autre, mais aux hommes politiques qui s'étaient déclarés prêts à différer la construction de la section de l'est et de celles de la Colombie anglaise.

L'honorable monsieur nous dit que l'argent a été déposé. Si j'étais capitaliste, je n'hésiterais pas à risquer des fonds sur pareil projet, sachant qu'il n'y aurait rien à construire que la section de 900 milles, à travers les prairies, et qu'on leur transférerait gratis les 450 milles de la ligne au nord du lac Supérieur, et l'embranchement de Pembina. C'est là une des propositions les plus avantageuses que l'on puisse faire. Rien d'étonnant que les messieurs veuillent bien se charger de l'entreprise. Supposons que cette proposition soit acceptée et que toute l'entreprise passe aux mains des honorables chefs de la gauche.

Sir ALBERT J. SMITH. Mais si vous acceptiez vous-même la proposition ?

Sir LEONARD TILLEY. En acceptant une proposition qui déclare maintenant la détermination de ne pas construire des sections que nous croyons nécessaires, nous admettrions que nous ne sommes pas restés fidèles à nos engagements envers la Colombie anglaise, non plus qu'à nos principes. Non, M. l'Orateur, la droite ne peut accepter cette proposition. Supposons que nos amis de la gauche assument la responsabilité de l'entreprise, après avoir déclaré formellement et

solennellement qu'il n'est pas désirable de construire la section de la Colombie anglaise,—à présent du moins,—après avoir déclaré qu'ils ne sont pas liés par le pacte fait avec la Colombie anglaise, ne commenceraient-ils point par dire : " Ne construisez rien à la Colombie anglaise. Nous acceptons votre proposition de ne rien construire à la Colombie anglaise et au nord du lac Supérieur ; nous vous donnerons, aux termes de votre contrat pour la construction de la section des prairies, 450 milles de la ligne, à la tête du lac Supérieur et l'embranchement de Pembina, avec les terres affectées à cette section ?" Or, que représente une concession pareille ? Voici :

Espèces	\$ 6,600,000
Terres, 9,000,000 d'acres à \$1	9,000,000
Embranchement de la baie du Tonnerre.....	14,760,000
Embranchement de Pembina	1,556,000
Total	\$31,916,000

En évaluant les terres à \$1 l'acre, le nouveau syndicat recevrait \$35,362 par milles ; à \$2 l'acre, \$45,362 par mille ; à \$3 l'acre, \$60,000 par mille, pour construire 900 milles de chemin de fer entre Winnipeg et le pied des montagnes rocheuses. Est-il étonnant qu'on ait trouvé des capitalistes prêts à conclure un marché aussi magnifique pour eux ?

M. MILLS. Quelles conditions faites-vous à votre syndicat pour la même section ?

Sir LEONARD TILLEY. Je vais indiquer ce que nous donnons pour la même section et signaler le vice de l'argument employé par les députés de la gauche, quand ils cherchent à établir que nous nous exposons à ce que le syndicat, après avoir reçu la subvention et les terres, abandonne l'entreprise après avoir construit la ligne jusqu'au pied des montagnes rocheuses. On a dit qu'aux termes de la convention, ces entrepreneurs peuvent construire la ligne, de la rivière Rouge au pied des montagnes rocheuses ; qu'ils pourront alors, après avoir reçu la subvention en espèces et les terres affectées à cette section, abandonner l'entreprise et réaliser ainsi des millions. Je réponde que cela est impossible. Qu'exige le contrat ? Il exige que, pendant la construction rapide de la section des prairies, la partie de l'est de cette section, les travaux de celle qui se trouve au nord du lac Supérieur, devront être vigoureusement et régulièrement poussés, c'est-à-dire que, chaque année, 65 milles de cette section de 650 milles devront être construits.

Sir ALBERT J. SMITH. La convention ne spécifie rien de pareil.

Sir LEONARD TILLEY. Elle spécifie l'équivalent, car elle spécifie que les travaux devront être exécutés de manière à ce qu'on les achève dans dix ans. Cela ne fait aucun doute. En effet, on a fixé trois ans comme période nécessaire pour construire la section des prairies, mais il faudra probablement quatre ans, surtout s'il y a quelque délai dans l'adoption des lois réglementant cette construction. Du moment où sera commencée, le printemps prochain, la construction de la ligne entre Winnipeg et le pied des Montagnes Rocheuses—pendant quatre années suivantes, les entrepreneurs auront à construire 280 milles au nord du lac Supérieur ; et il était de la plus haute importance pour le gouvernement que cette clause fût insérée au contrat, parce que nous savons que si l'on ne poussait pas activement cette partie des travaux, le syndicat pourrait se laisser influencer et abandonner, à l'expiration des quatre années, les travaux d'une section que nous regardons comme essentielle.

Les 900 milles une fois achevés et le paiement de \$9,000,000 effectué, aux termes de la convention avec le syndicat ; les obligations une fois émises et l'argent déposé entre les mains du gouvernement, le syndicat recevra quatre-vingts centins par acre des terres auxquelles il a droit. Cela donnera, pour les 900 milles : Espèces, à raison de \$10,000 par mille, \$9,000,000 ; obligations, quatre-vingts centins par acre, pour 11,250 acres par mille, \$9,000,000 ; 260 milles au

nord du lac Supérieur, à \$15,381 par mille, \$3,999,840, octroi de terres (le gouvernement fait une réserve de 20 pour cent, comme garantie,) 2,007,408 acres, à \$1 l'acre, \$2,007,408 ; soit un total de \$24,007,408 pour la construction de 1,160 milles de chemin de fer. Supposons qu'à l'expiration de ces quatre années, le syndicat abandonne le contrat, il perdrait \$1,000,000 déposé, l'intérêt de quatre années, \$1,400,000, ou \$2,400,000 en tout, somme qui, déduite de \$24,007,248, laisserait \$22,007,248, qu'il recevrait en argent et en terres évalués à \$1 l'acre. Supposons qu'à l'expiration des quatre années, le gouvernement ait à retirer l'entreprise au syndicat, les 1,160 milles auront coûté au gouvernement, \$19,317 par mille ; et si l'on a évalué ces terres à \$1 l'acre, ils coûteraient \$21,639 par mille, y compris les 260 milles au nord du lac Supérieur. En évaluant les terres à \$2 l'acre, les 1,160 milles coûteraient au gouvernement \$33,550 par mille. Tel serait le résultat, en supposant qu'aux termes du premier contrat, la ligne fût transférée au gouvernement. On voit donc que, toutes choses considérées, notre position serait assez bonne.

Maintenant, monsieur, l'on nous demande d'abandonner les conditions qui ont été arrêtées entre le gouvernement et le syndicat, et d'accepter la proposition maintenant devant la Chambre. J'ai suffisamment démontré qu'il y a de bonnes raisons pour que le gouvernement actuel, au moins, ne puisse accepter ces conditions. L'honorable monsieur a employé un certain temps à essayer de démontrer que les membres de cette Chambre sont parfaitement libres d'agir comme ils l'entendent en traitant cette question.

Il m'a semblé ridicule de gaspiller autant de temps pour régler ce point. Le gouvernement n'a jamais prétendu que cette Chambre n'était pas libre, mais pour ce qui concerne le gouvernement, nous ne sommes pas libres. L'offre est là, et je n'hésite pas à dire que si j'étais un membre indépendant, ayant appuyé la proposition pour la construction du chemin de fer Pacifique canadien à travers la Colombie anglaise en 1871, ayant voté, il y a un an, pour la construction de ce chemin par le gouvernement—maintenant qu'une proposition est soumise pour en débarrasser le gouvernement, je penserais, comme la grande majorité de la population le pense, que c'est un soulagement pour le peuple de savoir au juste le montant des obligations que le gouvernement du Canada doit souscrire pour la construction et l'exploitation de cette voie ferrée.

Donc, l'assertion de l'honorable monsieur est une insulte pour chacun des honorables membres de cette Chambre qui se sent appelé par les dictées de sa conscience à voter en faveur de ce contrat.

Je suis convaincu qu'il n'y pas eu de pression d'exercée sur les honorables députés au sujet de cette question. Si le gouvernement n'avait qu'une majorité de huit ou dix et qu'il fût résolu à garder le pouvoir—et je crois que nous avons donné des preuves que nous ne tenons pas au pouvoir quand même,—il y aurait peut-être des raisons pour la supposition de l'honorable monsieur. Mais la ligne de conduite que nous avons adoptée, rend pareille supposition impossible. Mon honorable ami de la gauche lui-même a donné à entendre que dans son opinion, l'attitude prise par le gouvernement est plutôt de nature à l'affaiblir qu'à le rendre plus fort. Lorsque le gouvernement renonce au patronage, à l'influence qu'il peut exercer à l'aide de la distribution du patronage—une influence dont quelques-uns d'entre nous ont senti le poids en 1878, dans des collèges électoraux où ce patronage était exercé dans les intérêts du parti—vous avez l'assurance et la garantie que le gouvernement et ses partisans sont mus par des motifs patriotiques. C'est une assurance et une garantie que le gouvernement et ses partisans, s'ils nous appuient, sont mus par des motifs désintéressés.

Rien ne peut être plus illogique que l'assertion du chef de l'opposition et que ses arguments au sujet des tarifs de fret élevés qui seront probablement, dans son opinion, exigés par le syndicat. Il a dit à la Chambre que le tarif exigé sur la

ligne de chemin de fer appartenant à quelques-uns des messieurs qui font partie du syndicat, est excessif et oppressif, et que malgré la grande rivalité entre les chemins de fer aux États-Unis, ces chemins de fer exigent 40 centins par minot, lorsque 15 centins devraient donner un bon profit. L'honorable monsieur n'a-t-il pas dit cela ?

M. BLAKE. J'ai dit qu'il y a eu une époque—je crois que c'est en novembre—où le prix était de 40 centins.

Sir LEONARD TILLEY. L'honorable monsieur n'a-t-il pas parlé ce soir des monopoles sur ces chemins de fer et n'a-t-il pas cité des opinions pour démontrer l'effet que produisent ces monopoles sur la colonisation, les prix élevés qu'ils exigeaient et cela dans un pays où la rivalité entre les chemins de fer est si grande ? Quel remède a-t-il proposé ? Que nous construisions notre chemin à travers le territoire américain, au lieu d'encourager la construction d'une ligne de chemin de fer à travers le territoire de la Confédération, et sur laquelle nous aurions l'autorité légale de fixer les tarifs.

Pour ma part, il me paraît très illogique et très merveilleux que les honorables messieurs puissent désirer nous mettre absolument sous la dépendance d'un pays étranger et de chemins de fer étrangers. Pendant la dernière session, lorsque des bills ont été présentés pour demander l'autorisation de raccorder les chemins de fer du Nord-Ouest avec ceux des États-Unis, le gouvernement s'est opposé à l'adoption de ces bills. Pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas alors élevé la voix contre cette proposition ? L'ex-chef de l'opposition a-t-il protesté ? Certainement non. A quoi servirait de donner 40 ou 50 millions de dollars et 25,000,000 d'acres de terres à une compagnie, si le commerce du pays ne doit pas être développé à l'aide de ce chemin de fer ? Il est de l'intérêt de la Confédération que le parlement prenne des mesures pour assurer le commerce du Nord-Ouest à nos ports de mer et non à ceux des États-Unis. Nous sommes à améliorer nos canaux, au prix de millions de piastres, et nous nous proposons de dépenser encore d'autres millions dans le but d'attirer les produits du Nord-Ouest dans nos ports de mer.

Le chef de l'opposition s'est opposé aux clauses de l'exemption de l'impôt, mais ce n'est guère l'habitude dans les diverses provinces de la Confédération de taxer les chemins de fer. Nous avons 400 milles de chemins de fer au Nouveau-Brunswick, dont 400 milles construits par les gouvernements local ou fédéral, et 500 milles par des compagnies avec des subventions s'élevant sur le tout à une moyenne de \$15,000 par mille, et cependant il n'y a pas aujourd'hui et il n'y a pas eu depuis 1870, un seul sou d'impôt de prélevé sous quelque forme que ce soit sur ces 500 milles appartenant au peuple de cette province. En outre de cela, on a donné à une compagnie l'autorisation de construire une ligne de Fredericton à Little Falls, 160 milles. La législature du Nouveau-Brunswick a donné 10,000 acres par mille pour aider à sa construction, la compagnie étant exemptée d'impôts pendant dix ans à partir de la date de la concession. Quant aux 1,800,000 acres ainsi concédées, je sais qu'une grande partie de l'octroi n'a été donnée que longtemps après que le contrat a été conclu et que le chemin eut été achevé. Nous n'avons entendu dans le temps aucun cri d'indignation dans la province, au sujet de cette question. J'ai déjà dit que le programme du gouvernement de Québec a toujours été d'exempter de l'impôt les chemins à lisse de bois et les chemins de fer. Dans la Nouvelle-Ecosse, des subventions considérables ont été accordées aux chemins de fer et un programme analogue a été suivi dans les autres provinces. Ce principe est bien reconnu dans toutes les provinces. Lorsque les gens vont au Nord-Ouest et reçoivent 160 acres de terres pour 10 dollars, en dedans de 24 milles d'un chemin de fer—lorsqu'ils reçoivent toutes ces facilités et tous ces avantages, je ne vois pas pourquoi les représentants de la Confédération devraient

Sir LEONARD TILLEY

être si anxieux au sujet des avantages de ces nouveaux arrivés, plutôt que pour le reste de la Confédération. L'honorable monsieur parle de l'exemption des taxes sur les 25,000,000. N'ai-je pas démontré que sur les \$54,000,000 concédés en 1874, 36,000,000 devaient être exemptés ? Je voudrais bien savoir si un seul mot a été dit contre cette exemption en 1874.

Sir CHARLES TUPPER. Pas un mot.

Sir LEONARD TILLEY. Maintenant, l'exemption actuelle est exagérée au point d'être considérée comme une affaire sérieuse. Les honorables messieurs de la gauche disent que les terres valent \$2 l'acre. Mais quelle garantie y a-t-il, pourraient demander les membres du syndicat, que nous obtiendrons ce prix pour ces terres ? Est-il probable qu'ils obtiendront \$2 l'acre, lorsque le gouvernement donne pour rien chaque section alternative, pour les fins de colonisation et surtout si les terres sont sujettes aux taxes municipales ? Nous savons qu'un grand nombre de ces terres, seraient dans ces circonstances en grande partie dépourvues de valeur. Il faut bien remarquer que le syndicat devra payer pendant les premiers dix ans à partir de l'époque où les travaux auraient été terminés, au moins \$1,000,000 par année pour l'intérêt et les autres dépenses relatives à l'administration de ces terres, et durant les dix années suivantes, une moyenne de \$1,500,000 par année, faisant pour les vingt années d'intérêt sur l'argent qu'il emprunterait et sur les autres dépenses, \$25,000,000. Ceci doit d'abord être tiré des terres. Si elles sont assujéties à quelque chose ressemblant à l'intérêt dont les honorables messieurs de la droite ont parlé, \$1,000,000 par année, quels capitalistes voudraient mettre un seul dollar dans une entreprise à ces conditions, à moins que, comme dans le cas du syndicat actuel, ils dussent recevoir la subvention pour la section des prairies et les 150 milles de chemin de la baie du Tonnerre à Selkirk, avec l'embranchement de Pembina ? Si elles sont assujéties à cette concurrence, assurément ces terres devraient être exemptées d'impôts. Eh ! bien, monsieur, l'une des difficultés les plus sérieuses qu'ils auraient à rencontrer, a été très clairement définie par le chef de l'opposition pendant la dernière session, et je vais lire un autre extrait de son discours :

« Une autre circonstance qui milite contre cet état estimatif, c'est que les colons n'achèteront pas de réserves tant qu'il sera possible d'obtenir des octrois gratuits. Je parle au point de vue général. On trouvera sans doute des colons qui achèteront des terres réservées, et le capitaliste qui voudra avoir plus que ces 300 acres, achètera sans doute des terres de réserve avoisinant celle qu'il a obtenue par octroi gratuit. Mais, en général, on verra que les colons n'achèteront pas dans les réserves de chemins de fer, tant qu'il leur sera possible d'obtenir des octrois gratuits. Et il y a pour cela de bonnes raisons. »

Il y a de cela une année à peine, et ces circonstances, n'ont pas changé depuis, au point de justifier un changement de système. Nous n'avons pas changé notre programme au sujet de la concession des terres. Nous n'avons pas décidé comme nous l'avions fait en 1871, que les terres ne seront pas vendues à moins de \$2.50 l'acre. Mais l'honorable monsieur, change maintenant d'opinion, bien que les circonstances ne se soient pas modifiées en aucune manière. Il dit de plus :

« La session de 1878 s'est passée avec le même résultat, et rien ne s'est produit qui pût affaiblir la déclaration spontanée, solennelle, et répétée du parlement sur ce sujet.

« Dans l'intervalle, cependant, les travaux avaient progressé, et, à une interprétation qui lui fut faite, le gouvernement répondit qu'il espérait pouvoir bientôt demander des soumissions pour tout l'ouvrage, d'après le système de paiement en argent et en terres, sujet à la ratification du parlement. L'intention du gouvernement était de faire cette démarche dès que les travaux d'exploration l'auraient permis, et de faire l'essai de ce plan, le seul au moyen duquel on pût construire le chemin en peu de temps, sans augmenter les taxes. »

« Parlant des recettes probables provenant des terres, M. Blake a dit (page 1475 Débats 1880.)

« De sorte que, en réalité, à cette époque, le produit des ventes de terres n'aurait fait que solder les intérêts sur les déboursés pour les tra-

vaut et sur le compte capital, en laissant, toutefois, une partie de ces intérêts non-soldés à l'expiration du terme."

Maintenant, monsieur, quels changements se sont opérés ? Nous avons tout simplement accepté ce qu'il considérait être le seul moyen praticable de construire le chemin de fer Pacifique sans embarrasser les finances du pays, et, malgré tout, l'honorable monsieur n'est pas prêt à accepter notre proposition. Il disait que son estimation des recettes par acre de terre, basé sur le calcul du premier ministre, était de \$1.75 par acre, et un peu plus loin il ajoutait :

" Mais, à part ces erreurs de calcul qui réduisent si considérablement la somme sur laquelle nous devons compter pour construire la partie de la voie ferrée du Pacifique qui traversera la Colombie, il y a d'autres points par où le tableau estimatif de l'honorable monsieur pêche considérablement.

La moyenne des prix que nous pourrions obtenir dépendra en grande partie de la vente des terres dans les zones les plus rapprochées, et si il arrive que quelque obstacle entrave la vente dans ces zones, il est évident que nous ne pourrions pas même obtenir la faible moyenne que j'ai donnée."

Maintenant, monsieur, en présence de cette déclaration de la part de l'honorable député, il évalue aujourd'hui la terre à \$3.18 l'acre. Et quelles circonstances sont changées depuis ? Nous savons parfaitement bien que si ces terres étaient sujettes à l'impôt, si les municipalités pouvaient leur faire payer tous les impôts qu'il leur plairait—leur valeur serait réduite de beaucoup. L'honorable monsieur parle en faveur d'un impôt qui rendrait nécessaire une augmentation de la subvention que devra payer le trésor fédéral afin d'engager la compagnie à accepter le contrat. L'honorable monsieur dira peut-être maintenant qu'il échappe à toute responsabilité, pour sa déclaration, en proposant d'accepter la nouvelle offre. Mais j'ai démontré que la nouvelle proposition est tout-à-fait impraticable.

Maintenant, quant au point de vue financier de cette question, l'honorable monsieur a prétendu que les circonstances sont plus favorables maintenant qu'en 1874, pour la construction du chemin de fer. Il a parlé du taux de l'intérêt à l'époque actuelle, mais il n'a pas tenu compte de la valeur de la main-d'œuvre à cette époque, comparée à l'époque actuelle—une différence qui ferait plus que compenser tous les avantages que nous pouvons avoir au sujet du taux de l'intérêt. Il a attiré l'attention sur le fait que l'ex-ministre des Finances avait inauguré un nouveau système, qu'il avait placé sur le marché des effets à 4 pour cent, et que c'était la première fois que des fonds avaient pu être obtenus à ce taux.

M. BLAKE. Je n'ai pas dit que c'était la première fois que des fonds avaient pu être obtenus à quatre pour cent.

Sir LEONARD TILLEY. Qu'il a placé des effets à quatre pour cent pour la première fois.

M. BLAKE. J'ai dit qu'il avait placé des quatre.

Sir LEONARD TILLEY. Il a fait cette déclaration au sujet de sa dénonciation du gouvernement actuel pour n'avoir pas publié des annonces demandant des soumissions. L'ex-ministre des Finances, pour la première fois dans l'histoire du pays, a visité l'Angleterre, et en deux ans, a placé \$35,000,000 d'obligations sans avoir demandé la moindre soumission.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. L'honorable monsieur prétend-il dire que cela n'avait pas été fait auparavant—que la méthode adoptée différerait de ce qui avait été fait auparavant, parce que s'il en est ainsi, il est clair qu'il ignore les faits ?

Sir LEONARD TILLEY. Alors, je dois ignorer les faits, car c'est là ce que je veux dire. Je ne sache pas que des obligations du Canada aient jamais été placées sur le marché sans qu'il y ait eu concurrence. Il les a placées à quatre pour cent, leur a donné la valeur qu'il lui convenait; il n'a pas demandé de soumissions pour cet emprunt, et maintenant nous commettons un crime, bien que nous ayons demandé des soumissions, et que nous les ayons soumisees à la consi-

dération de la Chambre. Le chef de l'opposition dit que notre position est meilleure aujourd'hui, vu la grande abondance de capitaux et le fait que nous pouvons les obtenir à quatre pour cent. Mais il y a plus que cela, et les honorables messieurs comprendront ce que je veux dire lorsque je les informerai que les valeurs de la Nouvelle-Galles, en 1874-1875, 1876, 1877 et 1878, venaient immédiatement après les consolidés, et qu'elles étaient les meilleures valeurs coloniales placées sur le marché anglais. Elles valaient cinq pour cent de plus que les nôtres pendant cette période, et aujourd'hui les nôtres valent davantage. La condition financière du gouvernement aujourd'hui, relativement aux facilités avec lesquelles il peut emprunter de l'argent, nous place dans une position telle que le taux auquel nous pouvons emprunter, change une prime de cinq pour cent en un paiement de ce taux pour une période limitée.

Aujourd'hui, si nous adoptons ce contrat, nous pouvons, en payant cinq pour cent, affecter un pour cent, comme fonds d'amortissement, et payer toute cette dette en quarante et un ans. Notre crédit est tel aujourd'hui qu'il nous permet d'obtenir de l'argent et d'en payer l'intérêt avec un demi-million par année de moins qu'il aurait été possible de le faire, au taux de 1874, grâce à l'économie, au zèle et la bonne administration de mon ami le ministre des Chemins de fer. Nous allons épargner, pendant l'année actuelle, un demi-million de dollars dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. D'ici à 1885, par le rachat des valeurs devenant échues, et portant cinq et six pour cent d'intérêt avec des effets à quatre pour cent, nous épargnerons un autre demi-million, de sorte que, pour ce qui concerne le gouvernement, il est en position de rencontrer ses obligations en vertu de ce contrat. Si toutes les obligations du Canada, encourues d'après les termes de ce contrat étaient échues, nous avons assez de revenu pour payer les dépenses qui retomberaient sur le gouvernement cette année, et l'intérêt sur toute la dette, ainsi que les autres obligations. En tant que notre position financière est concernée il n'y a donc aucun doute; et nous avons accompli tout ceci sans avoir augmenté de beaucoup la capitation, grâce à l'adoption d'un programme que l'ancienne administration aurait dû adopter—un programme qui lui aurait permis de réduire la capitation de \$5.30 par tête, un programme qui lui aurait procuré un revenu pouvant couvrir les dépenses sur le chemin de fer Pacifique, et aurait empêché la dépression du commerce et des affaires dans le pays. Si elle eût accepté ce programme, elle aurait maintenant des fonds suffisants sans augmenter les taxes de la population du Canada et aurait évité la crise financière que nous avons subie à partir de 1873 jusqu'en 1878, en construisant les chemins de fer et en donnant de l'emploi à une partie considérable de notre population.

L'honorable chef de l'opposition, lors de l'ouverture du parlement, a demandé des délais. Il a proposé que nous ne discussions pas cette question dans le parlement avant les vacances. Il a demandé que le gouvernement ne fit pas sa déclaration pour défendre le contrat qui avait été préparé. Il a demandé que les honorables députés allassent dans les comtés pendant les vacances pour discuter les propositions avec leurs électeurs. Les membres de l'opposition ont préparé un protêt et l'ont expédié dans toutes les parties du pays. Ils ont préparé des pétitions et les ont envoyées dans des localités où l'on avait à peine entendu parler de la question et où elle n'avait pas été discutée, dans le but de surprendre les gens et de leur faire rendre un verdict irréfléchi contre le gouvernement. C'était là l'objet du chef de l'opposition; mais la proposition qu'il avait faite dans le but de mettre cette idée à exécution n'a pas été acceptée par le gouvernement. Le ministre des Chemins de fer, dans un discours très éloquent qui n'a pas encore reçu de réponse, a soumis le contrat à la Chambre. Il a démontré point par point que si les honorables messieurs de la gauche étaient logiques, ils voteraient pour cette proposi-

tion. Il a démontré que les conditions qu'ils avaient proposées au sujet de la Colombie anglaise étaient plus excessives que les nôtres. Son discours a été lu par le public. Il en a été de même de la réponse. Les honorables messieurs de la gauche, dans l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard ont discuté la question et ils espéraient, au moyen des pétitions, etc., exercer une pression sur les membres de la Chambre et engager ces derniers à abandonner le contrat. Ont-ils réussi? Ils ont subi un échec signalé. J'ai écouté avec plaisir l'honorable chef de l'opposition. J'admire beaucoup son talent, et je n'hésite pas à dire que si je devais aller devant les tribunaux pour un procès douteux, et s'il était mon avocat, je ne désespérerais pas du succès. L'honorable monsieur a, publiquement, dans trois ou quatre occasions différentes, présenté ses objections à la proposition. Mais malgré toute son habileté, il n'a pu réussir à amener de son côté le sentiment public, dans les localités où l'autre côté de la médaille a été présenté en même temps.

UN HONORABLE DÉPUTÉ. Oui.

Sir LEONARD TILLEY. J'en doute. Le peuple n'a pas été ému. Il ne s'est pas agité. Les pétitions, bien qu'on les ait fait circuler par centaines et par milliers, n'ont pas afflué en cette Chambre en nombre bien extraordinaire. Voilà le résultat dans l'Ontario. Le résultat dans Montréal a été le même. A Halifax, l'honorable député de Gloucester, a présenté d'une façon très habile ses objections contre le contrat. Je ne pouvais m'empêcher de remarquer combien les affaires sont changées à la Nouvelle-Ecosse. Je me rappelle qu'il y a trois ou quatre mois, un écrivain, dans un journal de Saint Jean, partisan des messieurs de la gauche, parlait de l'absence, dans l'opposition, d'hommes distingués, capables de conduire le pays. Je suis très flatté comme Néo-Brunswickois, et bien sûr comme membre de l'administration, que les propositions du gouvernement, soient si bien vues, que les hommes de talents soient tellement rares dans l'Opposition à la Nouvelle-Ecosse, qu'on a été obligé de s'adresser à Saint-Jean, à l'honorable député de Gloucester (M. Anglin), qui n'avait pas osé adresser la parole à ses propres commettants, pour lui demander d'aller à Halifax exposer ses objections contre le contrat.

Avons-nous vu le bureau craquant sous le poids des pétitions venues de la Nouvelle-Ecosse? Avons-nous vu les mille et mille signatures que l'on attendait comme résultat de ses efforts constants en cette occasion? Nous ne les avons pas vues. Dans mon comté natal, au Nouveau-Brunswick, le député de Queen a tenu une assemblée. Qu'a-t-il dit? Il a dit ce qui a été dit à Montréal, Toronto, Hamilton et London, que si cette proposition était mise à exécution, la population de ces localités aurait à payer une augmentation considérable de taxes. Je crois que c'était cinq millions pour le Nouveau Brunswick. J'oublie combien c'était pour l'Ontario.

UN HONORABLE DÉPUTÉ. Quarante millions.

Sir LEONARD TILLEY. Ces messieurs qui ne présentaient la question qu'au point de vue des taxes ont-ils, l'honorable député de Queen's a-t-il démontré au peuple que, si les terres étaient d'une aussi grande valeur, les 125,000,000 d'acres restant, paieraient, même à la moitié de la valeur que leur attribuent les honorables messieurs de la gauche, — elles paieraient le coût de la construction et laisseraient un surplus en sus? Non, ils ne l'ont pas fait. J'apprends qu'on s'occupe de faire signer des pétitions dans mon propre comté; aucune de ces pétitions n'a encore été présentée ici, mais je suppose qu'elles arriveront en temps et lieu.

Nous avons eu une immense pétition présentée par l'île du Prince-Edouard. J'ai lu les discours prononcés par les députés de cette petite île, et ils sont très énergiques. J'ai admiré la population de l'île depuis que je l'ai visitée en 1854. C'est l'un des endroits les plus enchanteurs de la Confédération canadienne, et l'île contient 1½ millions d'acres de terres qui ne peuvent être surpassées en fertilité,

Sir LEONARD TILLEY

même au Nord-Ouest. C'est une île que nous convoitions et que nous désirions tous voir entrer dans l'Union. Notre gouvernement a fait de nombreux efforts pour engager ses habitants à se joindre à nous. Nous étions désireux de mettre à exécution le projet primitif de la Confédération; et de plus, nous voyions que, dans nos efforts pour protéger nos pêcheries, l'île se trouvait être un obstacle pour nous. Sa population différerait de celle des autres provinces. Nous avons trouvé ses habitants désireux de voir les pêcheurs américains venir dans leurs ports et y faire affaires, y commercer et s'y livrer à la pêche, et le programme qu'ils suivaient relativement à cette question étant un embarras et une difficulté pour nous, l'intérêt public exigeait qu'ils entrassent dans l'Union.

Après un certain temps, nous avons réussi à établir les conditions avec eux et ils sont entrés dans la Confédération, et le monsieur qui a visité l'île pendant la vacance est l'un de ceux qui ont pris part aux négociations des conditions de l'Union. Il sait parfaitement bien qu'à cette époque de discours les plus incendiaires, démontrant l'énormité de l'impôt qui serait prélevé sur l'île du Prince-Edouard, grâce à la construction de ce chemin—ces conditions formaient partie intégrante du contrat en 1873, lorsque l'île fut admise dans l'Union et que c'était là le programme adopté alors. Mais ceux qui ont récemment visité l'île du Prince-Edouard, et qui ont pris une part très active dans ce débat, ont-ils dit aux 4,000 électeurs qui, prétend-on, ont signé la pétition, que la construction de ce chemin de fer formait partie des engagements de la Confédération canadienne, lorsque cette île fut admise dans l'Union? Ont-ils démontré cela? Sont-ils allés plus loin et ont-ils démontré que, en considération des fortes dépenses qui doivent être encourues par le parlement du Canada, pour la construction du chemin de fer et le creusement des canaux, et en vue du réajustement possible des arrangements financiers entre le Canada et les diverses provinces maintenant comprises dans la confédération, de même que la position isolée et exceptionnelle de l'île du Prince-Edouard, cette province pouvait, en entrant dans l'Union en vue de ces considérations, avoir le droit d'encourir une dette égale à \$50 par tête de sa population, comme il est démontré par le recensement de 1871, c'est-à-dire \$1,701,050; tandis que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick sont entrés dans l'Union avec une dette de \$27.50 par tête, et en conséquence du fait que le gouvernement, ayant entrepris de construire ce chemin de fer du Pacifique, et de donner 50 millions d'acres de terres et 30 millions de piastres, il a consenti également à donner à l'île \$27.50 par tête de plus qu'au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, en considération de ces dépenses. J'aimerais à savoir si ces faits ont été rappelés aux messieurs qui ont signé la pétition contre la construction de ce chemin. Je ne le crois pas, et s'ils avaient été mentionnés, je ne crois pas que la pétition aurait porté 400 signatures au lieu de 4,000. Je ne parle de cette question que parce que les honorables messieurs de l'opposition ont cherché à faire du capital politique dans l'île au sujet de cette question. Je puis dire que l'île a été traitée dans le passé et sera traitée à l'avenir, nonobstant ces conditions avantageuses, avec la plus grande libéralité par tous les gouvernements. Laissez-moi ajouter que le chef de l'opposition a démontré bien clairement que jusqu'à l'an dernier, l'île avait reçu, de 1873 à 1879, un million de dollars pour dépenses et crédits de plus qu'elle n'en a payé au trésor. Et il est tout à fait dans le vrai. Nous sommes disposés à traiter l'île avec la plus grande libéralité. C'est ce que nous ferons, et jusqu'à présent ces habitants n'ont aucun droit de se plaindre. Ils n'en auront aucune occasion à l'avenir, parce que l'argent qui sera perçu durant l'année courante, d'après le tarif en vigueur, suffit pour couvrir l'intérêt sur le coût de la construction, si le chemin était complété aujourd'hui.

Pendant cette année, cette petite île n'aura pas payé au trésor, à en juger par les rapports des derniers six mois,

autant qu'elle aura reçu directement pour le maintien du gouvernement, plus 80 centins par tête, et l'intérêt sur les \$800,000, qui lui ont été donnés pour ses terres. Cependant, l'on n'a pas dit à nos amis de l'île que la construction de ce chemin formait partie intégrante des engagements du Canada, lorsque l'île est entrée dans l'Union, et qu'ils ont reçu une compensation pour cela. J'ose dire que s'ils avaient été informés du fait, très peu d'entre eux auraient apposé leurs signatures à ce document. De plus, mon calcul n'inclut pas la perte de \$50,000, subie l'année dernière dans l'exploitation de leur chemin, ou les \$60,000 ou \$100,000, de pertes subies l'année précédente; en conséquence, je suis convaincu qu'en tant que cela dépend des deux gouvernements, les habitants de l'île ont été traités avec la plus grande libéralité, et au moment actuel, bien que leurs taxes suffisent à payer l'intérêt sur le coût de la construction du chemin, d'après les conditions du syndicat actuel, ils ont encore une jolie balance en leur faveur.

Maintenant, quels sont les faits? Les honorables messieurs de la gauche ont eu la preuve évidente que cette agitation de leur part a fait fiasco. Et pourquoi? Tout simplement parce que leurs propres amis, lorsque toute la question sera exposée, ne pourront être amenés à voter non-confiance en leurs propres chefs. C'est là une raison. C'est parce qu'il a été démontré clairement et distinctement, par chaque député qui a parlé de ce côté de la Chambre, que les conditions de 1874 étaient plus onéreuses, plus dispendieuses pour le Canada, qu'elles coûteraient plus, qu'elles prenaient autant d'argent dans le trésor, et plus de terres appartenant au pays que la proportion actuelle. Ceci est hors de doute, et, en conséquence, s'ils dénonçaient la proposition actuelle, ils seraient obligés de condamner leurs propres amis en cette Chambre.

En second lieu, les honorables messieurs de la gauche ont si bien établi leurs preuves, au sujet de la valeur des terres du Nord-Ouest, qu'ils ne sauraient produire aucun effet en criant contre les impôts, parce qu'il est devenu aussitôt apparent que si nous réalisions autant d'argent au moyen de nos terres publiques, qu'ils le prétendaient, le revenu ainsi obtenu suffirait amplement à couvrir toutes les dépenses, et tout ce que le pays serait obligé de dépenser relativement à cette entreprise. Eh! bien, monsieur, qu'y avait-il à faire? L'honorable monsieur dit qu'il ne connaissait rien des détails de la seconde proposition; mais j'ose dire que quelques amis politiques de l'honorable monsieur ont suggéré à ces messieurs ou à quelques personnes que cette nouvelle offre pouvait être faite. J'ose dire que les honorables messieurs de la gauche ont constaté qu'il était tout à fait impossible de rien avancer contre leur propre proposition. Ils n'ont pu agiter le pays. Il n'ont pas réussi à produire un effet qui puisse être de nature à chasser en 1883 le gouvernement et le parti qui sont actuellement au pouvoir, et il leur faudra avoir recours à d'autres moyens. Cela ne m'étonne pas; je ne suis nullement surpris qu'en arrivant ici le chef de l'opposition ait trouvé nécessaire d'indiquer à la presse réformatrice, en général, qu'il était nécessaire de faire d'avance une grande démonstration contre ce contrat, et une grande démonstration avant que ses conditions fussent connues.

M. BLAKE. Je n'ai pas agi ainsi.

Sir LEONARD TILLEY. Alors, monsieur, lorsqu'il était généralement supposé que ce contrat n'entraînait que la concession de 25,000,000 d'acres de terres et \$25,000,000, l'honorable monsieur adopta cette ligne de conduite. Et pourquoi? Parce que tout homme qui a observé l'opinion publique pendant les derniers dix-huit mois, doit avoir été convaincu—et surtout lorsqu'il a été connu que le chef du gouvernement avait fait un arrangement en vertu duquel la responsabilité du gouvernement au sujet des dépenses du chemin de fer Pacifique canadien a été placée sur les épaules des capitalistes—que la popularité de l'administration était assurée et que

des mesures devaient être prises ou bien le gouvernement serait sûr d'être appuyé aux élections de 1883.

En examinant la politique nationale, en voyant la condition favorable du pays et l'augmentation de la prospérité des manufactures canadiennes dans toute l'étendue du pays, ils ont trouvé qu'il était nécessaire de tirer quelque parti de cette question, si c'était possible, et en conséquence, ils sont revenus avec la détermination—même d'après ce qu'ils le disent, avant de connaître les détails de la mesure, et avant qu'ils connussent ce qu'ils appellent ses particularités inacceptables—pour la dénoncer et le condamner très énergiquement; et lorsqu'ils eurent découvert que ceci ne pourrait réussir, ils en conclurent qu'il leur faudrait soumettre quelque autre proposition à la Chambre. Alors le nouveau syndicat fut proposé et le résultat est maintenant devant la Chambre.

Les honorables messieurs de la gauche supposent que ceci produira l'effet désiré, mais, comme je l'ai dit dès le commencement, le gouvernement ne peut accepter cette offre, qui porte à sa face l'acceptation de conditions en désaccord avec celles envers lesquelles nous sommes engagés, comme gouvernement, depuis 1871. Ne dirait-on pas, dans la province de la Colombie anglaise, si nous acceptions cette proposition avec les conditions qu'elle comporte, que nous abandonnons les travaux dans cette province, que nous avons manqué à la foi jurée vis-à-vis de la Colombie anglaise; la population de la Colombie anglaise n'aurait-elle pas le droit de s'alarmer, et d'être convaincue que ses droits sont sacrifiés, et que le pacte conclu entre les deux gouvernements est violé. En conséquence, je maintiens que cette proposition ne peut être acceptée par nous, et qu'elle ne sera pas acceptée par la grande masse des membres de cette Chambre.

Ils ont trouvé qu'il était nécessaire d'en tirer quelque parti, si c'était possible, et en conséquence ils sont venus ici avec la détermination de condamner le contrat avant d'en connaître les détails, ainsi qu'ils l'ont dit eux-mêmes. Ils l'ont condamné dans la presse, jour par jour, et lorsqu'ils ont vu que cela ne produisait pas l'effet désiré, ils en ont conclu qu'il leur faudrait avoir quelque autre proposition. Ainsi ce nouveau projet a été soumis, et ils supposaient que cela produirait l'effet désiré. Ils ont subi un échec signalé. L'honorable député a exposé toutes les distinctions entre le contrat de 1874 et le contrat actuel. Vous pouvez prendre toutes les estimations les plus extravagantes qui ont été faites par le chef de l'opposition, et elles ne représentent pas la différence entre les conditions de 1874 et celles de 1880. Je dis donc que tout ce que l'honorable monsieur a dit en énumérant les différences entre la proposition actuelle et l'ancien contrat, tombe à faux, en tant que nous sommes concernés, parce qu'elle n'offre pas d'exécuter ce que nous croyons être de la plus haute importance pour le pays.

Examinons la au point de vue de nos relations commerciales, relativement à la colonisation du pays par les émigrants. Le chef de l'opposition a dit très plaisamment que cette proposition avait pour but d'envoyer les immigrants jusqu'au Nord-Ouest les yeux bandés. Ne savons-nous pas que des centaines et des milliers d'hommes après avoir quitté la métropole et même le Canada pour notre Nord-Ouest, ont été engagés par les agents de ces compagnies de terres et de chemin de fer, à acheter des terres aux États-Unis.

L'un des avantages qui découlera du fait que le syndicat sera intéressé dans les terres, c'est la garantie qu'il n'imposera pas un tarif de fret exorbitant, car en agissant ainsi il déprécierait la valeur du terrain. Vous ne pouvez avoir, à la fois, un tarif de fret élevé et des terres se vendant à un prix élevé. S'il n'était pas propriétaire des terres, aussi bien que des chemins de fer, il n'aurait qu'un intérêt unique dans le chemin de fer, tandis qu'actuellement il a un double intérêt dans les terres et dans le chemin de fer. Je me rappelle avoir eu une conversation avec un monsieur de Liverpool, qui est notre agent d'immigration et qui a voyagé au Nord-Ouest. Ce monsieur disait: "Tant que

nos gens seront soumis aux épreuves auxquelles j'ai dû me soumettre comme étranger, nous ne pouvons espérer voir cette région se coloniser aussi promptement que lorsque le chemin de fer Pacifique canadien sera achevé, depuis la tête du lac Supérieur jusqu'au Manitoba."

Sir ALBERT J. SMITH. Vous ne pouvez accomplir cela en dix ans.

Sir LEONARD TILLEY. Non, pas au nord du lac Supérieur, mais nous aurons la communication par chemin de fer et par eau. Nous l'avons déjà en été. Accepterons-nous le programme qui nous met entièrement à la merci des autorités américaines pour nous rendre dans notre propre territoire ? C'est là une question sérieuse et importante. Je me rappelle parfaitement bien que, lorsque nous étions à étudier les conditions de l'Union, quelques-uns des messieurs qui étaient présents à la convention, pour discuter la question de la construction de l'Intercolonial, entr'autres, un monsieur, décédé depuis, a déclaré distinctement et énergiquement qu'il considérait la question des communications par voie ferrée entre les diverses provinces du Canada comme si importantes, qu'il consentirait volontiers à la construction de six chemins de fer intercoloniaux, plutôt que n'avoir pas de communication. Il insistait, en s'appuyant sur les intérêts nationaux, pour la construction du chemin de fer Pacifique canadien sur notre propre territoire ; et c'était parce qu'il désirait que, lorsque les millions d'acres seraient colonisés, les produits de ce pays fussent amenés à Montréal, Québec, Halifax, St. Jean et Toronto, par une ligne continue de chemin de fer traversant le territoire canadien, appartenant soit au gouvernement canadien, soit aux entrepreneurs choisis par lui.

Lorsque je considère que c'est une partie essentielle de notre programme, je n'ai pas de peine à croire qu'il y aura très peu d'honorables députés, s'il y en a, qui accepteront la proposition des honorables messieurs de la gauche. Dans ce cas, il est probable que les sections est et ouest seraient abandonnées, les entrepreneurs obtiendraient la possession des neuf cent milles de chemin de fer dans la prairie, et le chemin à la tête du lac Supérieur, ainsi que l'embranchement de Pembina, et ils feraient ainsi un marché magnifique et profitable, sans encourir aucune des responsabilités relatives à l'exploitation ultérieure du chemin sur ses sections les plus rémunératives. En pratique, il n'y a pas de responsabilité pour l'exploitation du chemin pendant dix ans, depuis le pied des Montagnes Rocheuses jusqu'à Winnipeg et jusqu'à la tête du lac Supérieur. Ceci pourrait être entrepris sans aucun risque par ces messieurs disposés à placer leurs capitaux, mais si vous leur dites : "Vous serez obligés de construire le chemin depuis le lac Nipissingue, jusqu'à l'océan Pacifique, et de l'exploiter pendant dix ans," je garantis que ces messieurs hésiteront avant que de placer un seul dollar dans cette entreprise ou de risquer un seul sou de leurs capitaux.

Dans ces circonstances, je maintiens que la proposition soumise est, pour toutes considérations pratiques, fallacieuse, parce qu'elle n'offre pas d'accomplir ce que nous sommes tenus d'accomplir, ce que nous désirons voir accomplir, pour des raisons patriotiques et d'autres raisons. Je pourrais en appeler aux honorables messieurs de la gauche, qui ont pris des engagements solennels, qui ont conseillé au représentant de Sa Majesté, d'assurer à la Colombie anglaise, en termes aussi énergiques, que chacune des dispositions du traité Carnarvon é ait en voie d'accomplissement ; et je puis me figurer les sentiments de lord Dufferin, l'an dernier, lorsqu'il a lu les délibérations de cette Chambre. Je puis me figurer ce qu'il a dû penser, lorsqu'il a lu la proposition du chef de l'opposition et qu'il s'est rappelé que lui-même avait été autorisé par ce monsieur à assurer à la population de la Colombie anglaise, en 1876, que les conditions étaient en voie d'exécution, qu'il aimerait mieux couper sa main droite que de se rendre coupable de tromper

Sir LEONARD TILLEY

la population de cette province. Je puis me figurer que la seule excuse qu'il aura pu trouver, pour lui, aura été la supposition que la capitation en 1879 était aussi élevée qu'en 1874. J'aimerais à savoir ce que ce monsieur pensera maintenant de ceux qui l'ont autorisé à faire une telle déclaration et qui l'ont placé dans une position aussi fautive et aussi peu enviable. On nous parle beaucoup des prochaines élections générales, mais il n'y a aucune crainte pour le résultat. Il est probable qu'à mon âge, j'en aurai assez de la vie publique à cette époque.

Sir ALBERT J. SMITH. C'est très probable.

Sir LEONARD TILLEY. C'est très probable ; mais si l'honorable député entend, par cette remarque, indiquer que mes chances d'obtenir un siège sont très douteuses, je puis lui répondre en lui disant que je serais prêt à aller dans son propre comté croiser le fer avec lui.

Sir ALBERT T. SMITH. J'aimerais à vous y voir.

Sir LEONARD TILLEY. Même dans le propre comté de l'honorable monsieur, je connais le risque, car s'il y a un collège électoral dans le Nouveau-Brunswick qui bénéficie plus que les autres de la politique nationale, c'est bien le sien. L'honorable monsieur devrait exprimer au gouvernement sa profonde gratitude pour cet avantage.

Sir ALBERT J. SMITH. Supposons que nous résignons tous les deux et que nous essayions nos chances.

Sir LEONARD TILLEY. L'opposition nous a invités, on a invité quelques-uns de nos partisans à changer de terrain sur cette question et on nous a dit très gracieusement que si nos amis votent contre cette proposition, ils nous permettront de rester au pouvoir. Le député de Middlesex-Ouest, (M. Ross) a dit qu'il espérait une conversion ministérielle à la Pénécôte.

M. MILLS. Il y en a grand besoin.

Sir LEONARD TILLEY. Je crains que lui et ses amis n'aient guère de communications avec l'esprit qui produit de pareilles conversions. Les messieurs qui violent des contrats solennels et qui trahissent leur maître n'ont guère de droit à cette influence sacrée.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je suis certain que la Chambre conviendra qu'à cette heure avancée, et après avoir entendu deux discours aussi élaborés que celui du député de Durham-Ouest et celui du ministre des Finances, il serait très déraisonnable d'abuser de sa patience ce soir, et en conséquence je propose l'ajournement.

QUELQUES HONORABLES DÉPUTÉS. Continuez.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je ferai observer que l'attention de la Chambre a été très sérieusement occupée pendant neuf heures et demie, et qu'il n'est guère raisonnable d'exiger que l'on abuse de sa patience.

Sir CHARLES TUPPER. J'espère que maintenant que le motif pour lequel on demandait un délai a disparu, et que les honorables messieurs ont soumis une nouvelle proposition à la Chambre, nous allons continuer la discussion comme si nous avions sérieusement l'intention d'en venir à une conclusion. Je puis assurer aux honorables messieurs de la gauche que c'est l'intention du gouvernement de continuer régulièrement la discussion, jusqu'à ce qu'elle soit close.

La motion est perdue sur division.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Il serait déraisonnable, à minuit et demie, d'essayer de faire un long discours. La Chambre a dû comprendre une chose, c'est que rien n'a été plus loin de l'intention de l'honorable ministre des Finances que de discuter les mérites du projet extrêmement simple qui est actuellement soumis à la Chambre. Voici deux propositions pour exécuter des travaux identiques. Une de ces propositions comporte la construction du chemin moyennant une somme d'argent très considérable, les privilèges et les

monopoles les plus extraordinaires ; à des conditions telles, comme l'a dit mon honorable ami que je vois à mon côté, (M. Blake), qu'il n'en fut jamais accordé de semblables dans aucun pays, qu'aucun membre du parlement n'en a jamais rêvé de pareilles jusqu'à ce jour, et qu'il n'en fut jamais soumis de pareilles à ce corps délibérant ou à aucun autre dont j'aie jamais entendu parler. L'autre proposition consisterait à exécuter les mêmes et identiques travaux avec une épargne de plusieurs millions et à mettre de côté toutes ces dispositions extrêmement inacceptables qui, de l'aveu des plus chauds et des plus forts partisans de l'honorable monsieur, ont ébranlé jusqu'à leur fidélité longtemps éprouvée. L'honorable ministre des Finances n'essaie aucunement de discuter ces propositions. Il fait longuement l'histoire des circonstances dans lesquelles nous avons contracté l'obligation de construire le chemin de fer jusqu'à la Colombie anglaise. Il fait une digression au sujet du mérite relatif de son emprunt contracté à Londres. Il erre de tous côtés, mais il refuse fermement de toucher à la simple proposition. actuellement soumise à la Chambre, savoir : allons-nous accepter une offre destinée probablement à épargner au Canada un nombre énorme de millions—si on donne seulement une valeur approximative aux exemptions et aux monopoles que comporte une proposition, et que rejette l'autre ? Il passe soigneusement sous silence les mérites des deux propositions. Il se retranche derrière le prétexte que, quoi que puissent dire leurs partisans, lui et ses amis ont pris une détermination et qu'ils ont l'intention d'exécuter le premier marché qu'ils ont conclu, comme on l'a dit avec raison, en secret, à l'insu même de leurs propres amis et sans avoir obtenu la moindre opinion de la population du pays, encore moins des capitalistes de l'étranger ou du pays au sujet des nouvelles conditions qui devaient être soumises ou que le gouvernement allait introduire dans ce nouveau contrat.

L'honorable monsieur dit qu'ayant fait partie du ministère de 1873, il se sent tenu de remplir notre obligation envers la Colombie anglaise. Qu'est-ce que ces deux propositions ont à faire avec cela ? L'une offre-t-elle de remplir cette obligation mieux que l'autre ? Elles offrent la même chose sur ce point, car tous les honorables membres de cette Chambre savent parfaitement que la Colombie anglaise n'a jamais prétendu avoir intérêt à ce que cette grande partie de la ligne au nord du lac Supérieur fût construite. Il dit que l'ex-gouvernement était également tenu de remplir cet engagement. Tous les gouvernements sont, jusqu'à un certain point, également tenus de remplir une obligation qui a été ratifiée par le parlement et qui a été incorporée dans la constitution de la Confédération. Mais, pour me servir des propres paroles de l'honorable monsieur, il n'y a pas la moindre raison de dire que les honorables députés de la gauche qui n'ont cessé dès le commencement de protester de la manière la plus énergique contre les termes de cet arrangement insensé conclu avec la Colombie anglaise en 1871, disant qu'ils prévoyaient tous les inconvénients, toutes les difficultés, tous les malheurs qu'a éprouvés le Canada, par suite de cet arrangement conclu par nos députés sans avoir consulté le peuple dont les tendances le leur aurait certainement fait rejeter—il n'y a pas de raison de dire que nous soyons moralement liés au même degré que l'honorable monsieur. La seule obligation qui nous incombât au sujet de cette question, était celle dont nous avons hérité de ces messieurs, qui avaient conclu cet arrangement en dépit de notre protestation et en dépit du sens commun et de la prudence.

L'honorable monsieur nous dit que nous aurions dû informer la Colombie anglaise que l'engagement devait être rompu. Nous avons dit à la Colombie anglaise que notre programme avait été, dès le commencement, de ne remplir notre obligation que dans la proportion que nous le permettraient les ressources des habitants du Canada. Il n'y a pas eu d'ambages sur cette question. L'honorable député de Lambton définit clairement cette condition, dans son discours à ses commettants. Dans mon discours du budget, prononcé

quelques mois plus tard, j'insistai sur cette condition dans les termes les plus clairs. Nous répétâmes ces déclarations dans nos négociations avec le gouvernement anglais. Je les fis à maintes reprises à lord Carnarvon. Il était dit, dans les termes, comme preuve de notre fidélité à nos engagements envers la Colombie anglaise, que nous remplirions notre engagement dans les proportions seulement qui nous paraîtraient possibles, sans imposer un trop lourd fardeau au Canada.

L'honorable monsieur nous dit que nous avons augmenté les impôts de \$3,000,000 pour construire ce chemin de fer. Jamais assertion plus absurde n'a été faite par aucun membre de cette Chambre. Quels sont les faits ? Les voici : Les honorables députés de la droite, avant de quitter le pouvoir, avaient réduit les impôts de \$1,250,000, et, afin de pourvoir à l'admission de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, de couvrir l'intérêt de la dette des provinces dont ils s'étaient chargés, pour faire face à diverses augmentations dans l'indemnité des membres de cette Chambre et du Sénat et pour plusieurs autres objets, ils avaient augmenté la réduction de \$1,750,000. Nous avons simplement pourvu à ces augmentations inutiles et folles de dépenses et remis en vigueur une partie du tarif qui avait été aboli par ces honorables messieurs. Les \$3,000,000 ont été presque entièrement employés à couvrir ces déficits et ces augmentations dont ces honorables messieurs, et non pas nous, avaient grevé le pays. C'est une grande erreur que de prétendre que nous avons augmenté les impôts de \$3,000,000 pour nous procurer les moyens de construire le chemin. Nous avons ajouté ces \$3,000,000 au tarif afin de nous trouver dans une condition aussi bonne que celle dans laquelle nous étions lorsque ce pacte fut primitivement fait avec la Colombie anglaise, ce qui est tout-à-fait différent. Mais l'honorable monsieur nous dit aussi que cela occasionna au Canada des dépenses additionnelles. Quelle est la vérité ? Le Canada avait entrepris de construire un chemin de 30,000 milles, car ces messieurs devaient dans une période de dix années construire une section depuis Esquimault, et non depuis l'endroit beaucoup plus rapproché que nous avons choisi plus tard, jusqu'à Callander Station ; il avait aussi entrepris de commencer les travaux dans un délai de deux années. Quel effet eurent les conditions Carnarvon ? Elles retranchèrent près d'un tiers de toute la ligne, et beaucoup plus d'un tiers si l'on calcule d'après la valeur ; la section entière de 650 milles, au nord du lac Supérieur, fut mise de côté. La partie coûteuse du chemin d'Esquimault aux Narrows fut également rejetée, de sorte que nous avons 20 ans pour exécuter les deux tiers des travaux qu'ils avaient entrepris d'accomplir en dix années. Étaient-ce là des conditions onéreuses ? Les honorables messieurs de la droite devront réviser les faits que renferment les statuts, s'ils veulent soutenir un pareil argument.

L'honorable monsieur dit aussi que les conditions étaient de \$20,000,000 plus onéreuses que celles dont il est question aujourd'hui. L'honorable monsieur suppose-t-il que la Chambre ignore le changement, sur lequel on a si souvent appuyé, que subit la valeur de ce territoire dans les cinq ou six années qui s'écouleront après que l'honorable député de Lambton eut présenté son projet ? Jusqu'à un moment où une communication par voie ferrée fut établie à travers les États-Unis par l'entreprise—pour leur rendre justice—du chemin de fer de Saint Paul et du Manitoba, les terres de la région de la rivière Rouge n'avaient presque aucune valeur. Immédiatement après, leur valeur augmenta énormément, et on ne peut comparer la valeur des terres ayant la construction de ce chemin avec celle qu'elles eurent après l'établissement de cette voie ferrée. Mais ces honorables messieurs proposèrent de donner \$53,000,000, sans compter les frais d'exploration, lorsque nous voulions donner tout au plus \$27,000,000, car je nie entièrement l'assertion que les honorables messieurs de la droite aient aucun droit que ce soit de dire que nous aurions garanti l'intérêt de \$7,500 par mille

pendant 25 ans, pour les autres sections du chemin, la garantie proposée par mon honorable ami devant être accordée pour les parties les plus difficiles du chemin.

Il n'a jamais dit un mot pour donner à entendre qu'il consentirait à accepter la proposition demandant une subvention additionnelle telle qu'une garantie d'intérêt de \$7,500 par mille, pendant vingt ans. C'est là une simple supposition de l'honorable ministre, et il ne peut l'appuyer d'aucune preuve quelconque. Les ministres disent que jusqu'en 1878, mes honorables amis et collègues n'avaient pris aucune mesure pour exécuter l'Acte. Ils avaient fait tout ce qui pouvait être fait. On avait encouru d'énormes dépenses pour des explorations. Tous les travaux qui ont été exécutés sur l'embranchement de la baie du Tonnerre,—une section très importante de la ligne—avaient été commencés et presque entièrement terminés par l'honorable député de Lambton, avant la fin de son administration.

Autant que les conditions Carnarvon le comportent, mon honorable ami et ses collègues ont fait tout ce qu'il était possible de faire légalement jusqu'en 1878, mais ils refusèrent nettement de s'engager au-delà de ceci, savoir : Qu'ils dépenseraient une certaine partie de l'argent dans la Colombie Britannique, pourvu toujours que les ressources du Canada le permissent. L'an dernier, mon honorable ami le chef actuel de l'opposition, en face de la condition financière du pays, ayant un déficit de \$1,500,000, comme il est maintenant constaté, s'imposent à nous, malgré les taxes énormes imposées en 1879, était en parfait accord avec la proposition de l'honorable député de Lambton, sur sa manière d'agir. Il avait parfaitement le droit de dire, en présence de ces faits, que nous n'étions pas en état de faire les travaux dans la Colombie britannique. Ni alors, ni maintenant, ni depuis lors, mon honorable ami a dit plus que ceci : "Qu'il n'était pas prudent, dans son opinion, de continuer les travaux dans la Colombie britannique, dans l'état actuel des affaires financières du pays." Je ne me propose pas à cette heure avancée d'entrer dans des détails minutieux, quant au fardeau de la taxe, mais je ferai remarquer à l'honorable ministre des finances qu'il est absurde de considérer les revenus des douanes et de l'accise comme la vraie mesure du poids de la taxe sur le peuple. Cette vraie mesure, surtout d'après le système de taxe dont il nous a gratifié il y a deux ans, se trouve dans le montant d'argent pris de la poche du peuple, et non pas simplement dans le montant qui va au trésor.

Aujourd'hui, nous sommes chargés d'une taxe de 50 à 60 pour cent plus élevée qu'en 1878. Il est vrai que ce montant ne va pas au trésor ; mais il est également vrai qu'il vient des poches du peuple, et que quel qu'en soit le produit, en subdivisant les douanes et l'accise, ils paient plus de taxes aujourd'hui que sous notre régime. Il est parfaitement vrai que la taxe a été augmentée en 1875, bien qu'il soit également vrai que cette taxe ait été imposée pour faire face à des dépenses encourues par les actes des honorables messieurs de la droite. Il nous dit que le nouveau syndicat savait très bien il y a quelques mois, quels étaient les termes et conditions de l'offre du gouvernement. Dois-je revenir sur le discours éloquent de l'honorable député de Durham-Ouest et signaler que jamais et d'aucune façon imaginable, les conditions du contrat actuel ont ressemblé à celles de l'Acte de 1874. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, mon honorable ami a compté seize points importants, sans tenir compte des moindres, qui diffèrent, et très-essentiellement, des termes de cet acte et de ceux du gouvernement, c'étaient les conditions seules que les capitalistes du Canada avaient le droit de considérer comme la base d'un arrangement avec le gouvernement lorsqu'il demanderait des soumissions :

Il nous dit que le nouveau syndicat n'a pas l'intention honnête de compléter le contrat. Il a donné toute la garantie matérielle possible de ses dispositions à remplir son marché ; et jusqu'à ce que le premier ministre se soit levé hier pour déclarer que c'était la politique de son gouvernement de se

maintenir ou de tomber avec le contrat, je ne pense pas que la Chambre ait pu concevoir qu'un homme d'Etat d'autant d'âge et d'expérience, ait pu commettre une aussi grande erreur, étant à même de construire tout ce qu'il voulait à plusieurs millions à meilleur marché que ce qu'il était convenu de payer, et qu'en face de cette offre il eût persisté dans sa détermination de forcer ses amis et le pays à accepter un marché si infiniment moins avantageux que celui qu'il était en son pouvoir d'accepter. Il nous dit que ces messieurs auront la section de chemin des prairies, y comprise la section de la Baie du Tonnerre, et l'embranchement de Pembina.

Si je comprends bien l'offre, le syndicat ne peut pas obtenir les embranchements de la baie du Tonnerre et de Pembina, à moins que le gouvernement ne décide, contrairement à sa proposition, à lui en faire cadeau. Les deux contrats à ce sujet sont identiques. Ces parties du chemin que le gouvernement a construites, ou doit construire, ne seront données que quand les 2,000 milles que chaque syndicat offre de construire, seront complétés. Sous ce rapport il ne se trouve pas mieux que l'ancien syndicat, il se trouve même bien plus mal qu'avec l'ancien syndicat sous ce rapport, à savoir que pour l'embranchement des prairies il recevra \$2,500,000 en argent et 2,500,000 acres de terres de moins—plusieurs millions en terres et en argent de moins que le premier syndicat doit recevoir, et lorsqu'il nous dit que le nouveau syndicat en faisant ces travaux réalisera d'énormes profits, bien qu'il offre de faire l'ouvrage à plusieurs millions meilleur marché, a-t-il oublié que nous n'avons aucune garantie que le premier syndicat construira plus que la section de la prairie, à moins que cela ne lui convienne ? Toute garantie qui existe dans le premier contrat se trouve dans celui-ci, avec cette différence que les parties contractantes recevront une somme énorme de moins pour la section des prairies que le premier syndicat.

Quand le premier ministre parle de continuer la section de l'est, 200 ou 280 milles comme garantie, il oublie entièrement de dire à la Chambre, que pour tout ce que le syndicat construira sur la section de l'est, il recevra un subside libéral en argent et une quantité considérable de terres de valeur, et aura bien peu à perdre, même s'il construit cette section, parce que la somme qu'il recevra du gouvernement bien que beaucoup moindre en proportion que celle qu'il recevra pour l'embranchement des prairies, sera encore suffisante pour lui permettre de construire le chemin en risquant peu de chose. La véritable interprétation des conditions de ce contrat est peut-être du ressort des avocats, mais si je le comprends bien, pour chaque tronçon de 20 milles qu'il construira il recevra un montant précis en argent et en terres. Il est parfaitement évident que vous n'obtenez que peu de garanties en lui faisant construire une section de l'embranchement de l'est, à moins que l'honorable monsieur démontre que les prix offerts pour cette partie de l'ouvrage sont tellement au-dessous de sa valeur qu'il ne pourrait pas être fait sans une perte considérable, et c'est ce que l'honorable premier ministre n'a pas démontré. Je ne pense pas que l'on puisse nous démontrer cela, et en envisageant les grands changements qui se sont succédés dans le prix de construction de ces ouvrages, pendant ces années dernières, je doute beaucoup qu'il puisse démontrer que le premier syndicat devra perdre quelque chose en continuant la section de l'est. Pratiquement toute la garantie qu'il obtient en ce qui concerne la section des prairies, est simplement le dépôt de \$1,000,000, et le droit de retenir un cinquième de nos propres terres.

D'après les déclarations qui ont été faites, m'a-t-on dit, par le premier ministre, hier, et répétées plus ou moins par le ministre des Finances, ce soir, les profits qui peuvent être réalisés par ce premier syndicat, dans la construction de cette section des prairies, sont si grands, qu'il peut bien consentir à perdre 4 ou 5,000,000 de dollars et s'en tirer encore possesseur d'une propriété considérable et de grande valeur.

Et bien que ceci puisse venir à une phase plus avancée de la discussion, je pense qu'il est bon d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il serait bien possible, à moins que de grandes précautions ne soient prises en fixant le tracé du chemin, que cette section des prairies devienne simplement un embranchement du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba et soit entièrement indépendant de la section de la baie du Tonnerre ou de l'embranchement de Pembina lui-même. Il nous dit que c'est une grande satisfaction pour la population du Canada de connaître l'étendue de ses responsabilités. C'est justement ce que nous nous plaignons de ne pas connaître. Vous retardez, pendant des années entières, la construction des parties de beaucoup les plus difficiles de cet ouvrage. On nous dit qu'elles peuvent coûter moins que ce que l'on avait déjà supposé. Chaque année, le ministre des Chemins de fer nous donne des estimations différentes. Ils les diminuent chaque année sur les sections qui lui conviennent; mais bien qu'il nous dise qu'il les réduira sur la section de l'est, il déclare que ses estimations étaient vraiment trop basses sur la section centrale. Le prix de la section qui échappe à son contrôle, peut augmenter et le prix de la section qui reste entre ses mains peut être très grandement diminué. Nous n'avons pas les moyens de savoir ce que ces parties du chemin qui ne sont pas difficiles coûteront, ou si les estimations pour les plus difficiles seront déposées. Il se peut que les progrès que l'on a faits dans la construction des chemins de fer et les plus grandes facilités de communications dans le Nord-Ouest réduisent, en peu de temps, considérablement, le prix des sections à construire. Mais nous n'avons aucune raison qui nous autorise à accepter la déclaration que nous savons définitivement quelle est notre responsabilité. Nous savons que nous avons à compléter le chemin depuis la baie du Tonnerre à Selkirk et cette section la plus dispendieuse de Kamloops au Port Moody.

Nous ne savons rien définitivement quant à ce qu'elle peut nous coûter, mais d'après ce que nous connaissons de nos autres chemins de fer, tant qu'ils ne sont pas complétés et livrés, nous ne saurons pas ce qu'ils nous coûteront. L'honorable monsieur parle de l'abandon, par le gouvernement, de son patronage et du privilège de donner les contrats. Et cependant, il conserve, sur ces vastes sections, le patronage qui dépend de l'adjudication des contrats. Où est l'avantage pour le pays? Je comprends que ce serait un avantage pour le pays si nous savions, et une fois pour toutes, ce que devront nous coûter les sections; mais nous savons tout simplement que nous avons entrepris à nos propres dépens de compléter 700 milles de la partie la plus difficile du chemin de fer et le transporter comme un don gratuit au syndicat, ancien ou nouveau, suivant le cas. L'honorable monsieur parle de la nouvelle proposition qui lui ferait manquer son but de construire ce chemin de l'Atlantique au Pacifique. Tout cela est simplement entre les mains des honorables messieurs du gouvernement. Mais par leur obstination inutile à prendre la position actuelle, ils étaient parfaitement libres, dans tous les cas, jusqu'à hier après-midi, d'accepter le nouveau contrat et de lier les contractants de la manière qu'ils l'auraient voulu, et ils auraient atteint tout leur but et fortifié leur position en faisant cela, à bien meilleur marché que par le premier contrat.

Le premier ministre a raillé mon honorable ami de Durham-West au sujet de sa proposition de faire construire ce chemin par le nouveau syndicat, en remarquant que cela nous mettait entre les mains des Américains, parce que le chemin passerait sur le territoire américain. La compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et de Manitoba n'est-elle pas une corporation américaine? Où sont ses intérêts si ce n'est dans l'Etat du Minnesota et dans la jonction avec la vallée de la rivière Rouge dans cet Etat?

Un honorable député m'a passé une annonce de ces messieurs. (L'honorable monsieur lit une annonce de la compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, offrant

2 000,000, d'acres des meilleures terres à blé dans la vallée de la rivière Rouge aux prix de \$3 à \$5 par acre.) Il continue: je pense que l'honorable député n'aurait pas dû accuser les honorables députés de l'opposition d'être disposés à mettre aux mains des Américains le contrôle de ce grand chemin de fer. Car s'il y a quelqu'un qui mette ce chemin entièrement et sans réserve entre les mains des Américains, ce sont ces messieurs. Ils savent très bien que si demain les intérêts de M. Stephens ou de M. Smith l'exigeaient, ils peuvent, et très probablement ils le feront, céder à qui désirerait acheter leurs intérêts, et, une fois le contrat signé, il n'y a aucun moyen en vertu du contrat de les en empêcher et transporter leurs intérêts à une compagnie américaine, à M. Vanderbilt ou à toute autre association de capitalistes américains qui voudra acheter les dits intérêts. On n'a pris aucune précaution dans cette affaire comme on l'avait fait avec sir Hugh Allan; et bien que je désapprouve les incidents qui se rattachent à ce contrat, je ne puis qu'approuver la clause qui empêchait les membres de cette corporation de transporter leurs droits et leurs intérêts dans le chemin de fer du Pacifique canadien, sans le consentement du gouvernement du Canada. Mais il n'y a point semblable stipulation ici. Nous sommes entièrement au pouvoir de ces hommes qui peuvent transporter tout ce qu'ils ont ou pourront avoir par le contrat à tout capitaliste—Belge, Russe, Anglais ou Américain—suivant que leurs intérêts l'exigeront. L'honorable député dit que nous n'avons pas besoin de craindre le monopole, parce que le Gouverneur en conseil fixera les taux de transport. On a fait justice maintes et maintes fois de cet argument. Nous savons très bien qu'ils seront obligés d'imposer des tarifs d'abord très élevés, mais ils se sont volontairement dépouillés par ce contrat de ces pouvoirs réservés qui existent dans les autres chemins de fer, et après avoir fixé les tarifs, la compagnie les conservera jusqu'à ce qu'elle reçoive des profits énormes; et j'attire l'attention sur le fait que le ministre des Finances n'a pas,—ni aucun autre ministre, que je sache,—osé contester, avec autorité, l'interprétation donnée à cette clause par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake). Plus d'une fois, plus d'une demi-douzaine de fois mon honorable ami et d'autres députés de l'opposition ont attiré l'attention sur le fait que d'après leur interprétation du contrat—et personne ne contestera le droit de l'honorable député de Durham-Ouest d'être entendu sur une question d'interprétation légale—le Gouverneur en conseil ne pouvait pas exercer les pouvoirs qu'il a, si les conditions une fois fixées, on n'a pas payé 10 pour cent sur tout le capital déposé pour la construction du chemin de fer.

Si le ministre des finances est prêt à dire que le gouvernement changera cette clause, qu'il introduira telles conditions et tels termes qui feront disparaître cette ambiguïté, si ambiguïté il y a, il devrait en justice pour ses amis faire ici et à cette heure cette déclaration. Et il est certain que les députés ministériels qui ont parlé si souvent et si longuement, pourraient déclarer, y étant autorisés, quelle est leur opinion sur cette phrase particulière. Mais je les prévient que cela ne servira à rien de produire des lettres de deux ou trois membres de la corporation qui doit être formée, déclarant qu'ils sont disposés à donner une opinion particulière sur l'interprétation de la clause. J'ai confiance qu'avant que la Chambre abandonne la discussion sur ce sujet, on offrira l'occasion de nous assurer qu'il n'y a pas d'ambiguïté dans l'interprétation de cette clause particulière. L'honorable député parle du monopole des terres et dit que nous n'avons pas besoin de craindre de donner à la compagnie le pouvoir d'avoir 25,000,000 d'acres de terres, exempts de taxes, parce que d'après l'ancien Acte de 1874, nous n'aurions pas taxé 36,000,000 d'acres de terres. L'honorable député oublie, je pense, que les intérêts du gouvernement et ceux du syndicat ne roulent pas du tout sur la même pente. Le gouvernement s'est réservé ce droit, sachant bien qu'il est de son devoir, et qu'il serait forcé par le parlement d'offrir les terres

de suite en vente à des termes modérés, lorsque les intérêts de l'immigration et de la colonisation l'exigeraient. Est-ce que le syndicat va s'occuper des intérêts de colonisation ? Au contraire, il ne s'occupera seulement que de ce qui est de son intérêt. Si c'est dans son intérêt de vendre quelques millions d'acres à des termes modérés, et de garder le reste, s'il croit avantageux de tout garder, il gardera tout, il le fera. Il ne s'occupera pas des besoins des colons immigrés, ou de ceux de la population, à moins que ces besoins ne soient en accord avec ses propres intérêts, se rappelant que le gouvernement est tenu en toute raison et conscience d'établir des colons sur à peu près 25,000,000 d'acres, colons que nous désirons tous voir se diriger vers ce pays, il est bien évident que ce sera de l'intérêt du syndicat, pendant une grande partie, dans tous les cas, de 20 ans à venir, de posséder tout ou la plus grande partie des 25,000,000 d'acres qu'il se réserve. Il est bien évident que si le gouvernement réussissait à attirer une émigration considérable dans ce pays, en vendant des terres à bon marché, le syndicat retirera les avantages de cette immigration. Et le gouvernement ne peut pas, sans détruire l'avenir de ce pays, refuser de faire libéralement des concessions de terre et d'accorder des exemptions de saisie.

Comment l'honorable député en est-il arrivé, dans son calcul, à trouver que le syndicat qui doit recevoir, au moins, \$10,000, en espèces par mille, et ensuite une immense quantité de terres de valeur, sera obligé de payer \$1,000,000 par an pour intérêt ou pour frais de l'administration des terres ? Voilà ce que j'aimerais bien à savoir. Quels devront être les frais de l'administration des terres. Il n'a pas de taxe à payer, son exemption est parfaitement bonne ? Quels seront les frais de l'administration de ces terres ? J'aimerais à savoir si le syndicat va commencer par dépenser \$25,000,000 de son argent ; cette somme, ajoutée à l'octroi du gouvernement, dans mon opinion, paierait plus que le coût de chaque mille des 2,000 milles qu'il doit construire. Le calcul, d'après ce que j'en vois, est absurde. Je ne peux pas comprendre dans quelles circonstances possibles l'honorable député peut concevoir qu'une telle dépense annuelle sera faite par le syndicat, et même comment il en est venu lui-même à ce résultat. Et ici je m'arrête, car je suis l'honorable monsieur pas à pas, et si mes remarques sont un peu irrégulières, je dois dire pour ma justification que j'ai entrepris de le suivre. Ici je vois, qu'il a fait intervenir une discussion sur la valeur respective de certains emprunts faits par moi et par lui-même. C'est une vieille affaire. Tout ce que j'ai à dire c'est que relativement au taux d'intérêt payé par moi, il se trompe en disant que lorsque les emprunts à 4 par cent furent lancés sur le marché de Londres, cela entraînait un paiement de 5 par cent. A moins que l'honorable monsieur n'entende ajouter le $\frac{1}{2}$ par cent payé comme fonds d'amortissement, et qui existe dans son emprunt comme dans le mien. Mais l'honorable député a été assez bon d'attirer l'attention sur la différence des taux de ces fonds. Il a été assez bon d'appeler l'attention sur les fluctuations dans les fonds d'Australie et de se vanter, assez raisonnablement, que tandis qu'autrefois ces fonds étaient mieux cotés que les nôtres, maintenant ils le sont moins bien. Cela est vrai, mais j'appellerai l'attention sur ceci : que lorsqu'en 1876, je mis sur ce marché un emprunt de 4 pour cent à 91, à ce même moment, le gouvernement des Etats-Unis avait beaucoup de peine à obtenir le pair pour un emprunt de $4\frac{1}{2}$ pour cent. Les fonds que j'offris furent aussi bien acceptés que ceux des Etats-Unis sur le marché de Londres.

Lorsque l'honorable monsieur fit un emprunt en 1879, il ne put obtenir que 10 ou 12 pour cent de moins que le chiffre auquel étaient cotés les bons américains. Mon emprunt en prenant les bons américains comme base de comparaison, fut donc relativement de 10 ou 12 par cent meilleur que celui de l'honorable monsieur. Je n'attache pas grande importance à cela ;

Sir R. J. CARTWRIGHT

c'est un fait cependant qu'aussitôt que nos 4 pour cent furent vendus sur le marché de Londres, les $4\frac{1}{2}$ des Etats-Unis se vendaient au même taux en laissant une marge pour la différence d'intérêt, et que lorsque les emprunts furent contractés, les fonds des Etats-Unis étaient cotés de 10 ou 12 par cent plus haut que la somme qu'il put obtenir pour son emprunt. Comme je l'ai déjà fait observer, les terres que nous avons devront être données, afin de tenir à notre promesse, à notre propre population et aux colons. Pour cette raison, après avoir donné 25,000,000 d'acres au premier syndicat, ou 22,000,000, au second, et avoir distribué une semblable proportion parmi les colons, l'honorable député s'apercevra que la vente de ces terres rapportera bien peu de chose au trésor.

Je ne dis pas que ce soit une politique maladroite ; au contraire, je l'approuve, et les deux partis dans cette Chambre devraient forcer l'honorable ministre à la suivre. Mais il se trompe dans ses calculs lorsqu'il compte retirer un montant considérable de la vente des terres voisines de celles qui seront données au syndicat. La vive imagination de l'honorable député l'entraîne à s'étonner des sentiments de lord Dufferin à la lecture de la proposition faite par l'honorable député de Durham-Ouest. Je pense que lord Dufferin, qui comprenait bien la situation, aurait dit lorsqu'il y a un déficit de \$1,500,000, que mon honorable ami était justifiable de dire que le Canada n'était pas obligé à continuer l'entreprise dans la Colombie anglaise et à y dépenser de l'argent. Lord Dufferin connaissait à fond l'état de nos affaires, et il n'a jamais dit autre chose que ceci, savoir que le Canada était tenu de faire le plus qu'il pourrait pour la Colombie anglaise aussitôt que ses ressources le permettraient et non pas avant. Mais je pense que l'honorable député aurait agi plus sagement lorsqu'il a parlé, en s'adressant à l'opposition, de pactes violés et du pays trahi. Eh ! bien, qu'il regarde la dépêche de lord Dufferin déposée sur le bureau de cette Chambre et il verra à quels termes lord Dufferin a parlé des hommes qui ont déclaré sous leur serment d'office et leur fidélité comme ministres de la Couronne, et sur leur honneur personnel, qu'ils étaient entièrement innocents de ce dont l'honorable député de Shefford (M. Huntington) les avait accusés.

Je ne puis à peine concevoir une plus humiliante position que celle où vient de se placer ce gouvernement si fort, qui se vantait d'avoir une si grande influence dans la Chambre et de représenter une majorité si écrasante dans le pays. Voilà le résultat de ces parades folles et oiseuses auxquelles eux et leurs organes se livrent si souvent. On nous a dit qu'on verrait combien il était facile pour des hommes d'Etat sages et expérimentés de construire le chemin de fer du Pacifique sans qu'il en coûtât un sou au peuple. Le gouvernement va donner \$25,000,000 au syndicat ; il va construire au prix de sa propre estimation, \$28,000,000, quelques 700 milles de chemin, pour en faire un présent au syndicat, et cependant cela ne coûtera pas un sou au peuple du Canada. On nous a dit que le gouvernement voyait devant lui tous les capitalistes du monde à ses portes, lui demandant, sollicitant d'être admis à concourir pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Et voilà le résultat—un contrat avec de telles conditions, comme je l'ai remarqué, un contrat comme on n'en a jamais rêvé et comme il n'en a jamais été proposé devant aucune assemblée représentative, un contrat qui accorde de telles exemptions, de tels privilèges, des monopoles si extraordinaires que je ne croyais pas même que le premier syndicat aurait osé demander, si les paroles imprudentes et insensées des membres du gouvernement, si la folie extrême de ces messieurs ne les avaient pas placés dans une position telle qu'ils se trouveront sans force, entre les mains du syndicat et des avocats.

Nous avons maintenant le résultat de leur conduite devant nous. Quels étaient les prétextes donnés par les honorables messieurs il y a quatre semaines. On nous a dit qu'il y

avait sans doute quelque chose à dire contre le contrat—qu'il y avait plusieurs clauses sujettes à des objections, des choses enfin qu'ils ne pouvaient défendre. Il y avait deux parties à la transaction, nous ont-ils dit. Le gouvernement avait après tout fait le meilleur arrangement qu'il était possible de faire; c'était son excuse et sa défense—non pas que le marché fût bon, mais que c'était le meilleur qu'il fût possible de faire. Eh ! bien, si l'excuse avait quelque chose de plausible, elle ne l'a plus aujourd'hui, nous trouvons que des capitalistes d'égale position, d'égale expérience et d'égale richesse, viennent de l'avant et disent : "Nous ferons pour vous cet ouvrage" et à des conditions, qui, je n'hésite pas de le dire, si vous estimez les exemptions à leur juste valeur et à une valeur modérée, les énormes privilèges du monopole qui leur est accordé, sont de \$40,000,000 au moins meilleures que les conditions contenues dans le contrat qui a été auparavant déposé sur cette table. Il y avait quatre voies d'ouverture, comme je le pense, bien et favorablement ouvertes à ces honorables messieurs. Ils auraient pu retirer entièrement le premier contrat, et, s'ils l'avaient trouvé à propos, continuer comme ils nous l'avaient proposé il y a neuf mois, et construire le chemin comme ouvrage du gouvernement, ou ils auraient pu accepter cette offre nouvelle qui est une chose parfaitement légitime et parfaitement raisonnable à faire, ou ils auraient pu dire : "Dans ces circonstances, nous sentons que c'est notre devoir, dans l'intérêt du peuple dont nous sommes les protecteurs, de voir si nous ne pouvons trouver de meilleures conditions que celles que nous offrent les deux contrats, ou ils auraient pu soumettre les propositions au peuple, le vrai et digne arbitre, et le laisser dire s'il préférerait garder au pouvoir ces honorables ministres et le contrat de \$40,000,000 plus élevé que le prix de la dernière offre qui est faite ou recommandée par ce "démagogue aristocrate," mon honorable ami de Durham-Ouest (M. Blake.) Ces honorables députés parlaient de sacrifices en leur honneur. Des millions doivent, si besoin est, être donnés en leur honneur. Cela me rappelle ces vers du poète non pas de l'honorable député de Niagara :

"Their honor rooted in dishonor stood,
And faith unfaithful keeps them falsely true."

Quelle est la vraie position de cette Chambre ? Ces messieurs sont-ils les despotes du Canada ? Selon ma manière de voir, les députés de cette Chambre sont les agents de la population du Canada, et ces honorables messieurs sont les agents des agents de la population du Canada. Je comprends très bien que des personnes qui sont dans l'embarrassante position où se trouvent ces honorables messieurs, peuvent dire et sentir qu'il était de leur devoir de se soumettre à des sacrifices considérables, afin d'exécuter un contrat qu'ils avaient consenti, et si c'étaient leurs terres qu'ils proposaient de sacrifier, si c'était leur agent qu'ils proposaient de donner, si le prix de ces exemptions de taxes devait venir de leur poche, si les monopoles devaient les affecter et qu'eux seuls, alors je pourrais comprendre pourquoi ils nous disent que leur honneur défendait le sacrifice. Mais devront-ils perdre un sou en tenant au premier contrat ? Souffriront-ils en aucune façon ? C'est la population du Canada qui aura à souffrir; c'est l'héritage de la population canadienne que vous proposez de donner; c'est l'argent de la population du Canada que vous proposez de sacrifier; c'est encore l'argent du peuple canadien qui paiera ces exemptions de taxes; c'est le peuple, ce sont nos enfants et nos petits enfants qui devront souffrir si vous créez ce monopole si exorbitant. Le devoir d'un agent diffère dans un tel cas, du devoir de son principal. Son devoir n'est pas de sacrifier les droits et l'argent du principal, mais si l'agent s'est fatalement compromis, le moins qu'il puisse faire, si c'est un homme honorable, c'est de référer le fait au principal et de s'en tenir à sa décision. Si ces honorables messieurs désirent conserver le nom d'hommes honorables, c'est ce qu'ils devraient être disposés à faire, et ne pas nous parler de leur honneur

engagé à l'exécution d'un contrat qu'ils ont imprudemment signé. Je dis que s'il y a jamais eu un gouvernement sur la terre tenu à conduire ses négociations de manière à ne donner aucune cause légitime de soupçon, c'est la majorité des membres du cabinet actuel. Et qu'ont fait ces honorables messieurs ? Sachant qu'ils étaient soupçonnés, sachant que leur passé ne pouvait supporter une enquête, même s'ils n'avaient eu souci de leur honneur et réputation, ils étaient tenus de s'assurer de l'effet de leur conduite sur leurs amis. Et cependant il leur faut conduire leurs négociations en secret; il leur faut absolument refuser à cette Chambre et au pays les informations qu'ils ont le droit d'avoir; il leur faut cacher ces conditions avec tant de soin que, jusqu'à ce que j'eusse lu ce contrat, je n'avais pas la moindre idée, qu'audacieux comme ils le sont, ils commettraient un acte aussi insensé et aussi ridicule que ce marché; connaissant tout cela, qu'ont-ils fait quand le contrat a été soumis à la Chambre ? Nous les voyons désespérés, pressés de terminer la discussion, avec une précipitation réellement désespérée; ils auraient voulu, en moins de dix jours, décider une question qui, de leur propre aveu, est la plus importante que le parlement du Canada ait jamais eu à examiner et la faire adopter sans donner la moindre chance ou possibilité de faire un appel au peuple ou d'obtenir d'autres personnes des offres qui pourraient remplacer celles qui sont maintenant devant nous, et lorsque la nouvelle soumission nous fut faite de la part d'hommes de la plus haute position—soumission de bonne foi comme cela a été prouvé jusqu'à l'évidence,—qu'est-il arrivé à ces soumissionnaires ? Ils ont été accueillis par des injures et des reproches les plus grossiers, non seulement de la part des organes des honorables députés ministériels, par des membres de cette assemblée. Qu'est-ce que ces messieurs proposent ? Ils proposent d'épargner au Canada plusieurs millions de piastres et de terres et mettre de côté ces monopoles que ces honorables messieurs voudraient créer. Est-ce un crime ? Considérerait-on comme un crime, dans le pays, le fait que plusieurs capitalistes canadiens viennent de l'avant et disent : "Vous avez fait un mauvais marché; nous entreprendrons de construire ce chemin à un prix bien moins élevé que celui spécifié dans le contrat qui a été soumis. Nous vous délivrerons de nombre de ces clauses et de ces restrictions embarrassantes que vous avez malheureusement placées dans votre contrat." L'honorable monsieur a osé insinuer que ce contrat était une tromperie, un programme basé sur l'hypocrisie, une ruse politique. Tout ce que je puis dire est ceci : Que lorsque nous considérons ces deux offres, lorsque nous considérons comment les négociations premières ont été conduites, lorsque nous entrevoyons le secret extraordinaire qui, du commencement à la fin, a été observé dans toute cette affaire, nous disons que si tout a été honnêtement et franchement fait, relativement au premier contrat, toutes les circonstances qui l'accompagnent ont été des plus heureuses.

"With every feature of a knave complete,
If it be honest 'tis a devilish cheat."

Quelle est la conduite des honorables messieurs, envers leurs amis dans cette affaire ? Je ne pense pas qu'un parti ait jamais été conduit comme l'ont été ces messieurs on cette occasion. Toute discussion a été empêchée et toute remontrance défendue. Le gouvernement a eu recours à sa majorité de 70, au dernier et triste argument auquel a recours un gouvernement poussé au pied du mur. Les ministres ont dit à leurs amis que s'ils osaient prêter l'oreille à de meilleures offres ou les sanctionner lorsqu'elles seraient présentées, ils auraient à choisir entre le renversement du gouvernement ou une dissolution probable, et l'acceptation du contrat. Je ne me rappelle pas qu'un seul député ministériel, même parmi les ministres ait osé dire que ce contrat était tout à fait de son goût. Est-ce que ces

honorables messieurs prétendent délibérément qu'un monopole est une bonne chose, les exemptions de taxes des choses désirables, qu'il est bien de priver le gouverneur en conseil du droit de réduire les taxes de temps en temps, lorsque nous savons tous que la question des tarifs de chemin de fer change d'heure en heure et de jour en jour et qu'elle a changé énormément depuis les dernières quatre ou cinq années, question qui peut affecter toutes nos relations commerciales, tout notre système de transport par eau, qui peut de cent manières affecter notre commerce? Songent-ils qu'il est tout probable que nous serons forcés de reprendre ce chemin afin d'empêcher notre population d'être opprimée et écrasée par la tyrannie terrible que ces messieurs se proposent d'exercer. Le parti ministériel va-t-il dire que c'est une bonne et sage chose en elle-même de dépenser \$25,000,000, quand nous n'aurions besoin d'en dépenser que \$22,000,000, de donner 25,000,000 d'acres, quand des hommes d'égal position et de même respectabilité sont prêts à faire l'ouvrage pour 22,000,000? Si ces honorables messieurs ont la moindre confiance en leur cause, s'ils croient que le pays pense comme eux sur cette question, quand pourraient-ils avoir une meilleure occasion de le mettre à l'épreuve? Qu'avec leur énergie, leur sagesse et leur grande force numérique ils fassent comme je leur conseille. Je dis que, dans un cas comme celui-là, ils sont tenus de s'en remettre à l'opinion du peuple sur cette question, et alors je dis que quand le peuple l'aura décidé, nous serons disposés à l'aider le mieux que nous pourrons à rendre cette mesure plus parfaite qu'à présent.

M. KIRKPATRICK propose l'ajournement du débat.
Motion adoptée; et la Chambre s'ajourne à 1.30 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 19 janvier, 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILL PRÉSENTÉ.

Le bill suivant subit sa première lecture:—

Bill (No. 33) à l'effet d'amender la Loi en ce qui concerne la preuve par documents en certains cas.—M. McDonald. (Pictou.)

CANAL DE WILLIAMSBURGH.

M. ROSS (Dundas). Le gouvernement se propose-t-il, pendant cette session, d'ouvrir un crédit applicable à l'amélioration de la navigation dans la section du rapide du Plat, canal de Williamsburgh, et pour autres fins?

M. LANGÉVIN. Cette question est sous la considération du gouvernement, ainsi que d'autres affaires qui seront examinées lorsque les estimés seront soumis au conseil.

PORT DE SHELBURNE.

M. ROBERTSON (Shelburne). Le gouvernement se propose-t-il d'ouvrir un crédit applicable à la construction d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E., et si le ministère de la marine et des pêcheries a l'intention de placer, cette année, une bouée automatique à l'entrée du port de Lockport, comté de Shelburne?

M. POPE (Queen). Je ne puis faire connaître à présent les intentions du gouvernement au sujet de cette proposition.

ORDRE DES AFFAIRES PUBLIQUES.

M. BLAKE. Avant de passer à l'ordre du jour, je désirerais appeler l'attention de l'honorable premier ministre
Sir R. J. CARMWRIGHT

sur le fait que lorsque l'on s'est entendu pour que la question du chemin de fer du Pacifique eût la priorité sur les autres affaires, il a été convenu que l'on s'arrangerait de manière à permettre l'appel des avis de motions qui ne donneraient pas matière à débats; et je demanderai à l'honorable monsieur de vouloir bien fixer un jour pour faire cet appel. Il serait utile de fixer une date, afin que les honorables députés puissent être présents.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois me rappeler la question à laquelle l'honorable monsieur fait allusion, mais il sait que nous discutons depuis longtemps en comité la question du chemin de fer du Pacifique. M. l'Orateur occupe maintenant le fauteuil, et la discussion s'est engagée vigoureusement, et se poursuivra plus vigoureusement encore, je l'espère. Je crois qu'il serait plus à l'avantage de la Chambre, et plus conforme aux désirs de la majorité, d'en finir, d'une manière ou d'une autre, avec la question de concours. Aussitôt que cette question sera décidée,—et je crois qu'elle sera adoptée—je serai tout disposé, en m'entendant peut-être à ce sujet avec l'honorable chef de l'opposition, à prendre tous les arrangements possibles pour expédier promptement les affaires de la Chambre.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de Sir Charles Tupper, à l'effet que les résolutions rapportées du comité général, le 13 courant, octroyant certains deniers et certaines étendues de terre pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, soient maintenant lues la seconde fois,—et sur l'amendement de M. Blake à la dite motion.

M. KIRKPATRICK. M. l'Orateur, voilà maintenant près de six semaines que se continue la discussion sur les conditions du contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique, tel que déposé sur le bureau de la Chambre des Communes, le 11 de décembre dernier. J'ai été placé, par les circonstances, en état d'avoir la meilleure opportunité d'entendre les discours qui ont été prononcés tant en faveur de que contre cette mesure, et je crois que si le fait d'avoir écouté des discours tantôt éloquentes et longs, élaborés, spirituels ou ennuyeux, peut mettre un homme en état de juger sainement du mérite d'une question, je suis dans une position aussi avantageuse sur ce point-là que n'importe quel autre membre de cette assemblée; mais avant de donner mon vote, je désire faire connaître ma manière de voir, sur certains points de cette importante discussion.

La première chose qui appelle notre attention, M. l'Orateur, est le fait que les membres de l'opposition ont essayé de préjuger l'opinion publique contre ce contrat. Quelle a été leur première manœuvre? Ils ont commencé par faire des harangues à sensation dans cette Chambre et ensuite ils ont tenu des assemblées d'un bout du pays à l'autre. Lorsque la discussion était libre, ces messieurs trouvaient que ces assemblées leur étaient défavorables et lorsque la discussion n'avait pas l'avantage d'être libre, ces messieurs s'apercevaient dès le lendemain ou peu de jours après, que d'autres assemblées étaient venues applaudir le programme du gouvernement.

Il est évident que ces messieurs n'ont pas réussi dans leur tentative de soulever l'indignation du peuple, par leurs mémorables assemblées.

Qu'ont-ils fait? Ils ont inventé le système des pétitions et ils les ont mises en circulation, pour demander au parlement de ne pas légaliser le contrat du chemin de fer du Pacifique. M. l'Orateur, nous savons parfaitement que ces pétitions ont été préparées à Ottawa, elles ont été ensuite envoyées partout le pays et l'honorable député de Durham-Ouest, et aucun autre de ses amis affirmera-t-il que ces pétitions sont vraiment ce pourquoi on nous les donne et que dix pour cent des signatures qui y sont apposées sont les signatures véritables des prétendus signa-

taires dont nous y lisons les noms, et que dix pour cent de ces signataires ont lu, avec effroi ou étonnement, les conditions du contrat. Je demande aux honorables messieurs de la gauche de dire si tel n'est pas le cas.

Sir JOHN A. MACDONALD. Quelques hommes marquants seuls ont lu ce contrat.

M. KIRKPATRICK. Oui, en effet, ce contrat n'a été lu que par quelques hommes marquants. Je crois que le nombre est petit de ceux qui ont lu ce contrat et se sont prononcés contre, et que ceux qui l'ont lu et ont su en comprendre les termes avantageux en sont arrivés à la conclusion qu'il valait mieux les accepter que de les rejeter. Puis enfin quel a été le dernier moyen tenté par ces messieurs ? Ils nous sont arrivés avec la proposition de ces riches capitalistes. Lorsque le député de Durham-Ouest, ne sentait que ces riches capitalistes appartenaient à son parti ; cet honorable monsieur a déclaré que le parti libéral comptait avec lui tous les capitalistes et les hommes riches—qui travaillent invariablement contre les intérêts du peuple—c'est là ce dont se vante l'honorable député, et lorsqu'il lui fut observé que nous devons être les représentants du pauvre, ce monsieur répliqua en nous disant que nous devons être de pauvres représentants.

M. BLAKE. J'ai dit que vous étiez de pauvres représentants.

M. KIRKPATRICK. C'est justement parce que nous sommes les représentants de la grande masse du peuple que nous sommes de pauvres représentants et c'est parce que ces nouveaux grands capitalistes sont seuls intelligents qu'ils pourraient être de bons représentants. Ceci, dans tous les cas, est loin d'être d'accord avec l'opinion des chefs libéraux en Angleterre et même dans notre pays avant aujourd'hui. Tous les efforts de nos adversaires, se sont réunis dans ce nouveau marché qui a été déposé sur le bureau de cette Chambre. Quel a été le résultat ? L'honorable député de Durham-Ouest s'est levé à son siège en Chambre, et a déclaré qu'il ne pourrait pas recommander ce marché au parlement ; qu'il ne pourrait pas en recommander les conditions, mais il n'en a agi ainsi qu'après que le premier-ministre eut fait ressortir tous les défauts de ce nouveau contrat. Avant cela, ce monsieur et ceux qui l'entourent avaient accueilli avec enthousiasme la nouvelle que ce nouveau contrat devait être déposé sur la table de cette Chambre.

Ces messieurs connaissaient parfaitement les conditions de ce nouveau contrat qu'ils avaient eux-mêmes préparé, et je dois leur dire que la préparation d'un semblable document ne leur fait que peu d'honneur—c'est un pauvre plagiat d'un bout à l'autre.

Si j'avais eu des doutes sur la conduite que je dois tenir, la lecture seule de ce second contrat suffirait pour les dissiper et m'engager plus que jamais à défendre le programme du gouvernement.

Le député de Durham-Ouest a entrepris hier de nous enseigner le droit constitutionnel et les lois parlementaires, puis il nous a annoncé que nous étions libres de rejeter ou de légaliser le contrat tel que proposé par le gouvernement. Nous n'avions pas besoin d'un homme de génie pour nous apprendre cette nouvelle. Pourquoi sommes-nous ici ? Prenez l'amendement et vous verrez qu'il y est dit que nous devons légaliser le contrat, s'il est dans l'intérêt du peuple que ce contrat devienne loi. Nous savons cela. Les honorables membres sont ici, pour légaliser, rejeter ou amender le contrat. Certainement que si nous amendons ce contrat sans le consentement des autres parties contractantes, cet amendement équivaudra à un rejet, car alors les autres parties ne seraient plus liées par cet amendement ; mais il n'en est pas moins vrai que nous pouvons légaliser, rejeter ou amender ce contrat, selon les désirs de ce parlement.

Mais, M. l'Orateur, le député de Durham-Ouest ne s'est pas contenté de nous donner ces explications, mais il a fait un chaleureux appel à notre patriotisme et nous a priés de

juger du mérite de cette question au point de vue des intérêts du pays, avant de nous occuper des intérêts de parti politique. J'avoue que cette observation a lieu de surprendre quand elle vient de la part du chef de l'opposition.

Cet honorable monsieur aperçoit une paille dans l'œil de son voisin, afin de ne pas voir la poutre qui est dans le sien. Quel est l'homme qui a été le plus supplié par les jeunes et brillants politiciens de la province d'Ontario de vouloir bien oublier les intérêts de parti, si ce n'est le député de Durham-Ouest lui-même ? Ce monsieur ne s'est-il pas trouvé presque en dissidence ouverte avec son parti et cependant n'a pas eu le courage de l'abandonner ? Qui est-ce donc qui a tenu aux liens de parti politique en acceptant un portefeuille dans le gouvernement en 1875—car je ne ferai pas à ce monsieur l'injure de dire que ce n'est que l'ambition d'être au pouvoir qui l'a fait entrer dans un gouvernement à la chute duquel il avait travaillé à une session précédente—qui donc a fait cela si ce n'est le membre de Durham-Ouest, et c'est de ce même monsieur que nous recevons le conseil de ne plus nous occuper des partis politiques.

Nous avons aussi reçu un autre appel à nos sentiments de la part du membre pour Durham-Ouest, soutenu cette fois par le membre pour Huron-Centre, et il ne s'agissait de rien moins que de dissoudre les Chambres.

C'est là enfin le dernier effort de ces messieurs. Eh ! bien, je ne crois pas qu'ils réussissent plus avec ce projet qu'avec les autres. On a présenté à cette Chambre des requêtes signées par 15,000 personnes représentant à peu près deux pour cent des voteurs de ce pays, et c'est là-dessus que ces messieurs se fondent pour demander une dissolution.

Hier soir, le membre pour Huron-Centre a parlé chaleureusement en faveur d'une dissolution des Chambres. Mais j'ai eu le plaisir de rencontrer cet honorable monsieur à une assemblée de l'association libérale de Kingston. Cette assemblée avait été convoquée sur un ordre venant d'Ottawa. Nous avons discuté librement cette question et j'en appellerai à ce monsieur de nous dire s'il n'est pas vrai que cette assemblée s'est prononcée en faveur de la politique du gouvernement.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Pas du tout ; au contraire, cette assemblée s'est prononcée contre.

M. KIRKPATRICK. Ce monsieur nie le fait—mais à cette assemblée il a aussi promis au peuple qu'il y reviendrait pour y terminer son discours.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je n'ai jamais rien dit de la sorte.

M. KIRKPATRICK. Maintenant en présence de cette Chambre et du pays, je défie cet honorable monsieur, de retourner à Kingston et d'y discuter cette question devant le peuple. J'irai plus loin encore. La ville de Kingston est représentée en cette Chambre par un libéral ; eh ! bien, je défie le membre de Huron-Centre, de demander à son ami de Kingston de résigner son siège.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Nous le ferons.

M. KIRKPATRICK. Si donc le député de Kingston résigne, que le membre pour Huron-Centre en fasse autant, et moi je m'engage à résigner de suite mon siège pour Frontenac et je me présenterai contre ce noble chevalier, dans Kingston même, et là nous demanderons l'opinion du peuple sur cette question. J'irai trouver cet honorable monsieur dans la ville même de Kingston, où il a passé toute sa vie et où il est mieux connu que moi, et c'est aux électeurs de Kingston même que je demanderai si nous ne devons pas légaliser le contrat du gouvernement.

Si le député de Huron-Centre n'accepte pas ce défi, il aura mauvaise grâce à affirmer que la ville de Kingston est opposée au contrat. Pas plus tard qu'hier soir encore, une assemblée de libéraux a eu lieu à Port Hope, et le peuple s'est prononcé en faveur du gouvernement à une majorité de trois contre un.

Examinons maintenant les objections de ces messieurs à la légalisation, par le parlement, du contrat tel que soumis par le gouvernement. On a prétendu que ce contrat était contraire aux dispositions de l'Acte de 1874, qu'aucunes soumissions n'avaient été demandées au public, de sorte que toute la transaction était nulle et nous passions ici notre temps à discuter inutilement. Si le parlement avait le droit de passer l'Acte de 1874, il a également le droit de passer l'Acte dont la légalisation nous occupe en ce moment.

On nous parle de soumissions pour les contrats et d'autorisation du parlement; j'aimerais à savoir en vertu de quelle autorisation a été passé un certain jour, un certain contrat, pour 50,000 tonnes de rails d'acier, et un autre contrat pour la continuation d'une ligne télégraphique, alors même qu'il n'était pas connu quelle ligne suivrait le chemin de fer?

Le député de Durham-Ouest a-t-il oublié que cette question a déjà été soulevée en Chambre; qu'on a mis en doute la légalité de la conduite du député de Lambton, en passant de tels contrats? Lui-même, le député de Durham-Ouest, a laissé son siège en cette Chambre, et s'est absenté afin de ne pas avoir à enregistrer son vote sur cette question. Ces différents contrats avaient été passés en vertu de l'Acte de 1874 et avons-nous jamais entendu nos adversaires mettre leur légalité en doute? Au contraire, nos adversaires demeurèrent aussi muets que des carpes et votèrent pour les mesures présentées par le gouvernement.

Mais aujourd'hui qu'il s'agit de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, il plaît à ces messieurs de se lever et de nous dire que tous les procédés pris jusqu'à ce jour ne forment qu'aucune illégalité parce qu'une soumission n'a été demandée pour l'adjudication des différents contrats. Mais le pays tout entier savait que le gouvernement était prêt à prendre en considération des offres venant de n'importe quelle partie du monde pour assurer l'accomplissement du contrat; les journaux, organes de ces honorables messieurs nous ont appris que des capitalistes avaient fait des offres pour l'entreprise de la construction du chemin, mais qu'en voyant les conditions, ils s'étaient retirés.

Les membres de l'opposition nous disent que l'Acte de 1874 était préférable à celui du gouvernement d'aujourd'hui, et cela, pour deux raisons: premièrement, parce que l'octroi en espèce était moindre que l'octroi accordé par le présent contrat, et secondement parce que l'octroi des terrains nous serait plus avantageux en autant que la compagnie n'aurait pas le choix des terrains et qu'elle serait tenue d'accepter les terrains bons et mauvais, depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique. Eh! bien, M. l'Orateur, nous savons tous que les limites de la province d'Ontario s'étendent jusqu'à la rivière Winnipeg et plusieurs personnes prétendent que ces limites vont même jusqu'au delà, en sorte qu'il ne pourrait y avoir aucuns terrains accordés aux entrepreneurs, en vertu de l'Acte de 1874, entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique. Et cependant, le député de Norfolk-Nord, (M. Charlton), n'a pas craint de nous dire qu'en vertu de l'Acte de 1874, les entrepreneurs du chemin étaient tenus de choisir leurs terrains bons ou mauvais sur le parcours entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique. Mais ce monsieur parle-t-il, oui ou non, avec connaissance de cause? Aura-t-il voulu tromper cette Chambre? Quel que soit le dilemme que choisisse cet honorable monsieur, il se retournera contre lui.

L'Acte de 1874 déclare que nous accorderons une subvention en espèce de \$10,000 par mille et une garantie de quatre pour cent d'intérêt sur tout le montant, mais maintenant nous voyons par les résolutions qui ont été placées dans nos mains, que l'octroi en argent accordé aux contracteurs sera de \$10,000 par mille, c'est-à-dire de \$27,000,000 pour toute la ligne, à part des frais d'arpentage, qui pourraient, oui ou non, y être inclus. Eh! bien, M. l'Orateur, ce document contient la vérité, toute la vérité et rien que la vérité. Je me demande où peut s'y trouver l'allusion aux 4 pour cent comme garantie mentionnée dans l'Acte de 1874. Est-ce que

M. KIRKPATRICK

nous ne savons pas que cette garantie signifie une autre somme de \$8,000 par mille, au moins?

M. Foster entreprit un jour, de construire une portion de ce chemin, avec une garantie de 4 par cent, sur une somme de \$12,500 par mille, mais un M. Munson offrit de continuer le même chemin, avec une garantie de 4 pour cent sur une somme de \$7,500 par mille. Ce contrat fut néanmoins accordé à M. Foster qui ne put l'exécuter et le montant de son dépôt lui fut remis. De sorte que nous sommes justifiables, je crois, de présumer que le plus bas, pour lequel les entrepreneurs peuvent accomplir leur ouvrage, serait de 4 pour cent, sur une garantie de \$12,500 par mille, ce qui est l'équivalent de \$8,000, en espèces. Et cependant il n'est pas dit un mot de tout cela dans le document dont parle l'honorable monsieur. On nous dit qu'en vertu de cette résolution, le gouvernement aurait le contrôle sur la vente des deux tiers de cet octroi de terres et que les terres cédées à la compagnie pourraient être assujéties à des taxes.

Je proteste contre ces deux assertions. La vente de ces terres n'était pas soumise au contrôle du gouvernement. Ces terres ne pouvaient être vendues que sur un prix convenu entre le gouvernement et les entrepreneurs—les deux parties contractantes devaient s'entendre à ce sujet.

Quant aux autres terres qui sont encore actuellement entre les mains du gouvernement, nos adversaires prétendent-ils qu'elles sont sujettes aux taxes? Mais dans tous les cas, un tiers seulement des terres ainsi octroyées peut-être chargé de taxes, de sorte que l'Acte maintenant soumis à la considération de cette Chambre et l'Acte de 1874, pour ce qui est des taxes, est absolument le même. L'honorable député de Durham-Ouest, a voulu faire du capital avec une clause qui n'est pas insérée dans le contrat, mais que le nouveau syndicat met généreusement à notre disposition, à savoir, d'acheter le chemin de fer, lors qu'il sera construit.

Eh! bien, j'attire l'attention de cette Chambre sur cette clause, qui se lit comme suit:

“En n'importe quel temps après l'achèvement du chemin de fer du Pacifique canadien, ou de n'importe quelle portion de ce chemin, le gouvernement aura le droit d'acheter ce chemin ainsi que les autres propriétés de la compagnie en en payant le prix qui aura été convenu; et à défaut d'une entente à l'amiable, ce prix sera déterminé par trois arbitres, dont l'un choisi par le gouvernement, l'autre, par la compagnie, et le troisième par les deux autres arbitres.”

Dans le fond, qu'est-ce que tout cela signifie, si ce n'est, tout simplement, que nous pourrions reprendre le chemin après son achèvement. Voici maintenant une autre clause de cet acte:

“Après l'achèvement des sections de l'Est et du Centre, le gouvernement donnera à la compagnie un nombre convenable de bâtiments pour les débarcadères ainsi que la quantité d'eau nécessaire au service “mais sans autre équipement” et alors ces portions du chemin de fer du Pacifique canadien seront considérées comme terminées.”

De sorte que tous les travaux faits par le gouvernement seront transmis à cette compagnie et deviendront sa propriété avec 22,000,000 d'acres de terre et \$22,000,000, et le gouvernement du Canada aura le droit de racheter tout cela de cette compagnie en lui en payant la valeur. En vérité, c'est là une jolie clause.

Prenant le terrain à \$3.00 l'acre, nous devons racheter nos terrains pour \$66,000,000 et une portion du chemin construit par le gouvernement pour un montant de \$28,000,000, et les ouvrages représentant le bonus en argent de \$22,000,000, en tout une somme de \$116,000,000 que le Canada aura le privilège de payer à ses messieurs, s'il veut un jour racheter le chemin. Eh! bien, M. l'Orateur, soumise à de telles conditions, je préfère que cette clause n'existe pas. Le parlement du Canada, comme celui de la Grande-Bretagne, est suprême, et si l'intérêt public le demande, ce parlement peut décider et faire un choix dans l'intérêt des personnes intéressées.

Est-ce que nous ne savons pas que le parlement de la Grande-Bretagne a enlevé leurs noirs aux propriétaires

d'esclaves et leur a pour cela accordé une indemnité. Ne connaissons-nous donc pas la ligne de conduite adoptée par le gouvernement anglais, en enlevant ses droits et propriétés à l'église d'Irlande et en lui payant une indemnité pour cela ? Ne savons-nous pas que le Parlement de la Grande-Bretagne s'occupe en ce moment de la question d'enlever une partie de leurs propriétés foncières aux seigneurs d'Irlande ? Ne savons-nous pas que ce même parlement a pris possession de toutes les lignes télégraphiques, en remboursant aux différents actionnaires le montant de leur capital souscrit ? Que pouvait-il faire de plus que d'offrir une juste compensation pour le capital et les intérêts ? M. l'Orateur, cette clause avec laquelle on a voulu faire du capital, n'est qu'un non-sens, et le peuple proposera que le contrat soit légalisé sans qu'on y insère cette clause facilitant le rachat du chemin de la compagnie, par le gouvernement.

Mais, M. l'Orateur, comment se fait-il donc qu'un jour, grâce à une prétendue indiscretion, on avait appris que le gouvernement voulait se réserver le privilège de racheter le chemin au bout de vingt ans, le journal *The Globe*, de Toronto, publiait un article intitulé : *Un marché impossible*, qui ridiculisait ce projet et disait que même un gouvernement conduit par sir John A. Macdonald ne pourrait jamais se rendre coupable d'un aussi grand crime que serait celui d'insérer, dans ce contrat, une clause qui permettrait au gouvernement d'effectuer le rachat d'un chemin dont l'exploitation serait ruineuse pour le pays.

M. WHITE (Cardwell). C'était dans le but d'en obtenir le rachat pour rien.

M. KIRKPATRICK. Oui; le but était de le ruiner d'abord, afin de pouvoir le racheter pour rien et de faire une spéculation. Nous connaissons l'opinion de ces messieurs de l'autre côté de la Chambre sur le coût de l'exploitation d'un chemin de fer. En 1879, il n'y a encore à peine que dix-huit mois, une discussion s'éleva en cette Chambre sur le projet de réserver 100,000,000 d'acres de terres pour la construction de ce chemin. Nos honorables adversaires ont tourné en ridicule ce projet et ont ri à l'idée de penser qu'une telle quantité de terrains accordée pût aider à la construction de ce chemin.

Le député de Lambton disait alors :

" Si mon honorable ami pense qu'il pourra voir se réaliser cette espérance d'obtenir \$2 par acre pour ces 100,000,000 d'acres de terres, je lui avouerai franchement que je me suis toujours trompé sur mes appréciations, à ce sujet, jusqu'à ce jour."

Ceci se passait en 1879. Mais nous avons de plus l'opinion d'un autre membre influent du parti libéral, sur cette même question du prix de l'exploitation du chemin de fer en 1879; M. Mills disait :

" M. Fleming a dit que, d'après lui, l'intérêt sur le capital nécessaire pour la construction du chemin et l'exploitation de ce même chemin, serait pendant plusieurs années de \$14,000,000 par année."

Il n'y a rien d'étonnant à ce que ces messieurs, laissant émettre de semblables opinions et les partageant peut-être eux-mêmes, se soient trouvés eux-mêmes étonnés à l'idée que le gouvernement permettrait à des entrepreneurs de construire ce chemin, avec une clause contenue dans le contrat, et permettant au gouvernement d'effectuer pour lui-même le rachat de ce même chemin, dans le but d'en soutenir lui-même les frais d'exploitation. Il n'y a rien d'étonnant dans le fait que ces messieurs auraient fait retentir, sous ces circonstances, un cri d'un bout à l'autre du pays en apprenant un tel projet; mais ces messieurs, avec la facilité qu'on leur connaît de changer leurs opinions et leurs manières de voir, se sont écriés : " Oh ! mais nous devrions pouvoir racheter ce chemin," dès qu'ils ont vu que les entrepreneurs faisaient avec le gouvernement un contrat qui ne serait pas rachetable.

M. MILLS. C'est précisément ce que disait M. Fleming.

Sir JOHN A. MACDONALD. M. Fleming est-il membre de l'opposition ?

Sir ALBERT SMITH. On prétend qu'il est l'ami du gouvernement.

M. KIRKPATRICK. Et le député de Bothwell, citait l'opinion de M. Fleming comme une autorité.

M. MILLS. Quel est, d'après vous, le prix de l'exploitation du chemin, et le montant de l'intérêt sur le capital ?

M. KIRKPATRICK. Je dis que le coût de l'exploitation de ce chemin sera de \$6,000,000 à \$3,000,000 par année, et que le montant d'intérêt que le syndicat aura à payer sur le capital emprunté sera de \$3,000,000, en plus, et j'ajoute que les recettes de la ligne ne seront pas suffisantes d'ici à plusieurs années pour couvrir les frais d'exploitation.

Autrefois le député de Gloucester (M. Anglin) exprima lui aussi son opinion sur ce sujet, mais il a eu le temps de changer d'opinion sur ce sujet; il est étonnant comme mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre profitent de la possibilité qu'il y a pour eux de changer d'opinion quand cette tactique convient aux intérêts de leur parti.

Tous ces messieurs ont changé d'opinion depuis un an, il en est même chez qui ce changement a été opéré depuis la dernière lune.

Si le gouvernement venait dire, d'ici à quelques jours, dire à cette honorable Chambre : " Nous ne pouvons plus approuver le contrat proposé," nous verrions alors, sans doute, ces mêmes messieurs se lever et s'écrier : " Oh ! mais il faut que ce chemin soit construit par une compagnie formée par un syndicat."

N'avons-nous pas entendu dire, au représentant du comté de Gloucester :

" Le coût tout entier serait de \$100,000,000. D'après les estimations les dépenses augmentaient de 50 à 70 par cent. Les premiers 500,000,000 d'acres, puis 625,000 et ensuite 750,000, devront être colonisés, rien que pour payer l'intérêt ! S'imaginerait-on que la colonisation de ce pays pourrait avancer plus rapidement ? Il y aurait, avec ce calcul, plus que le montant suffisant pour payer l'intérêt sur le capital, et, quand le chemin serait construit, une grande partie de ces terrains aurait déjà été vendue; ou ne pourrait pas s'imaginer alors qu'il y avait un moyen possible de retirer de la vente de ces terres assez pour payer même un quart du prix d'exploitation du chemin de fer."

Ceci se disait en 1879, il y a maintenant 18 mois. Quelle attaque n'a pas été dirigée contre nous, il y a à peine huit mois, attaque qui fut conduite par tout ce que l'opposition pouvait amener de redoutable contre nous, comme force d'éloquence ? Ces messieurs ont attaqué une phalange de notre parti en l'effrayant avec le coût élevé de la construction d'une partie du chemin, en dépréciant nos terres dans ces contrées et en dépréciant aussi les moyens que nous avons à notre disposition pour favoriser une immigration avantageuse en ce pays, et c'est avec ces moyens que nos adversaires ont réussi à effrayer certains de nos amis et en ont empêché un ou deux de voter en faveur de notre mesure à la dernière session. Mais ces messieurs ont su changer de tactique dès qu'ils se sont aperçus que nous étions décidés à faire construire ce chemin, en vertu d'un contrat, liant pour toujours les parties contractantes, et ils portent maintenant leurs coups vers une autre partie de notre armée et ils s'écrient : " Mais, ce chemin peut être construit avec facilité et avec économie et ces terres que vous donnez ainsi, ont une grande valeur; vous donnez trop pour la construction; " — bien que nous donnions moins que ce qu'ils calculaient l'année dernière. Mais je ne crois pas que leur attaque puisse leur assurer un résultat plus satisfaisant que celui qu'ils ont obtenu l'année dernière.

Je partage l'opinion émise par l'honorable ministre des Chemins de fer, lorsqu'il nous a dit que cette discussion aurait d'excellents résultats. Cette discussion a eu pour effets de donner de l'éloquence à nos honorables amis et de faire connaître que nous avons dans le Nord-Ouest des terrains d'une grande valeur. Que nous disaient-ils l'année der-

nière ? Ces messieurs nous reprochent maintenant de sacrifier 25,000,000 d'acres de terres et prétendent que ces terres valent de \$2 à \$5 par acre sur tout le parcours, mais ils s'accordent cependant assez bien, sur le moyen terme de la valeur de ces terres, \$3 par acre. Je crois moi-même que quand la colonisation de ces terres aura été avancée, ces terres en effet, auront obtenu une valeur de \$3 par acre, en moyenne. Combien de temps prendrons-nous, maintenant pour coloniser et vendre ces terres ?

Sir ALBERT SMITH. Vous disiez dans dix ans, la dernière session.

M. KIRKPATRICK. Si l'opinion de nos adversaires, à ce sujet, doit être prise en considération, demandons-nous ce qu'elle vaut réellement. Les députés de la gauche regardent comme une autorité toute opinion émise par le député de Norfolk-Nord, (M. Charlton) sur les questions de statistique. Ce monsieur est très fort en statistique; eh! bien, ce monsieur me permettra de le citer lui-même comme autorité et de lui demander s'il n'a pas annoncé lui-même que ces terrains du Nord-Ouest ne seraient pas colonisés d'ici à très longtemps.

Lorsque nous siégeons à la gauche nous disions que nous aurions une population de 550,000 avant dix ans, cet honorable monsieur nous répondait : " Il a fallu trente ans aux Etats-Unis pour amener une population de 550,000 dans les Etats du Nord-Ouest. Pensez-vous que vous pourrez avoir plus de population dans votre Nord-Ouest que les Américains en ont obtenu dans le leur ? Je ne crois pas que vous puissiez amener dans votre Nord-Ouest, une population de 350,000 dans dix ans." Je vais maintenant citer une partie du discours du député de Norfolk-Nord, prononcé pendant la dernière session, sur la valeur des terres au Nord-Ouest, et rapporté à la page 570 du *Hansard* :

" Mais même en supposant que la population tût moindre que de 350,000 d'ici à dix ans, si l'on arrivait à ce nombre, la colonisation dans ce pays aurait été plus rapide qu'au nord-ouest des Etats-Unis, et alors nous atteindrions à une moyenne de 1,470,000 acres, dont on aura disposé tant par les dons effectués pour les fins de colonisation que par la vente de ces terres appartenant aux compagnies de chemins de fer."

Si nous ne pouvons pas réussir à faire venir 350,000 colons, sur les terres du Nord-Ouest canadien, d'ici à dix ans, même en supposant que le syndicat ait 5,000,000 d'acres de terres à distribuer, combien faudrait-il donc de temps à ces messieurs pour coloniser ce pays et bénéficier de l'avantage qu'ils auraient de disposer de leur 25,000,000 d'acres de terres et se rembourser de leur \$3.00 par acre de terre, ainsi que valent ces terres, d'après l'appréciation de ces honorables messieurs ?

Si ces messieurs réussissaient aujourd'hui à négocier un emprunt sur le marché anglais et se procuraient un dollar par acre pour chacun de leurs terrains, ne savons-nous pas que, dans dix ans, ils auraient eu à payer, rien que pour l'intérêt sur leur \$1.00 ainsi emprunté, une somme de \$2.00 et qu'il faudrait qu'alors ces terres eussent produit au moins \$3.00 par acre, pour que ces messieurs aient pu réaliser le montant des obligations émises sur la vente de ces mêmes terrains. Je suis d'opinion qu'il faudra au moins une vingtaine d'années pour coloniser cette immense étendue de terrain et si, après ce nombre d'années, ces terres sont ainsi colonisées, j'en serai content, car ce résultat plaidera en faveur de l'énergie et de l'habileté déployées par ces messieurs pour la colonisation de cette partie du pays.

Sir ALBERT SMITH. Mais vous avez maintenu, pendant la dernière session, que ces terres valaient \$3 l'acre ?

M. KIRKPATRICK. Nous nous servons en ce moment de vos propres calculs et de vos propres arguments. Si vous êtes d'opinion qu'on ne doit pas se fier à ces calculs, je suis prêt à changer mon mode d'argumentation; mais je désire faire voir la futilité de vos propres arguments, en me fondant sur vos propres calculs.

M. KIRKPATRICK

Cependant, si ces messieurs désirent répudier la valeur de leurs propres calculs et accepter l'appréciation de nos amis siégeant du côté droit de cette Chambre, j'en serai parfaitement satisfait et dans ce cas-là, je n'en prouverai que mieux à ces messieurs que le contrat dont nous discutons la valeur ne peut que nous être avantageux. Mais je désire démontrer à nos adversaires, en me servant de leurs propres arguments, qu'on ne peut réaliser qu'un emprunt de \$1.00 par acre sur ces terres, car en nous parlant du coût de la construction de ce chemin, mes honorables amis de l'autre côté de cette Chambre ont toujours cru prudent de ne jamais nous parler du taux de l'intérêt d'un emprunt nécessaire pour la construction de ce chemin. Ils n'ont pas cru devoir nous parler un peu des dépenses qu'occasionnerait aux constructeurs du chemin de fer, la colonisation de cette partie du pays. Nous savons ce qu'il en a coûté aux compagnies des chemins de fer de l'ouest pour la colonisation de leurs terres. Je tiens de source certaine qu'il n'en a pas coûté moins, en moyenne, de quatre-vingt-huit centins par acre, à la compagnie "The Atchison Santa Fé and Topeka Railway Company" de déboursés, rien que pour annoncer la mise en vente de ses terres,

Les entrepreneurs canadiens commettront une grande de erreur, si, après avoir construit le chemin, ils se contentent rester oisifs et d'attendre que les colons viennent les trouver. Il leur faut faire une rude compétition à tous les agents des chemins de fer américains et même envoyer leurs propres agents, par toute l'Europe. Est-il un seul membre de cette honorable Chambre qui n'ait pas vu dans les différentes gares de chemins de fer, des caisses d'échantillons de blé, de maïs, d'avoine et autres produits des Etats de l'Ouest, mais ainsi sous les regards du voyageur, non par le gouvernement des Etats-Unis, mais bien par des agents intelligents et actifs des différentes compagnies de chemins de fer, dans l'intérêt des compagnies qu'ils représentaient ? Les membres du syndicat auront à suivre cet exemple, et il leur faudra employer des agents dont la mission sera de faire connaître au monde entier les ressources du pays que traverse leur chemin de fer. Nos adversaires n'ont pas cru devoir s'occuper de cet important détail.

Combien de millions le syndicat aura-t-il à dépenser d'ici à vingt ans, rien qu'en frais d'annonces et d'agences avant d'avoir vendu ses terres et rencontré ses dépenses de l'exploitation de ce chemin ? Je n'exagère pas en émettant l'opinion qu'une somme de neuf à dix millions de dollars, capital et intérêts, sera déboursée de toute nécessité pour en arriver à ce résultat.

Lorsque nous nous demandons si cette longue voie ferrée doit être construite par le gouvernement ou par une compagnie privée, nous ne devons pas perdre de vue ce fait que la construction de ce chemin de fer par une compagnie privée épargnera une dépense considérable à notre département de l'immigration. Ces dépenses retomberont, en grande partie, sur la compagnie et le gouvernement en bénéficiera *pro tanto*.

Ce contrat contient aussi certaines clauses que les membres de l'opposition nous représentent comme devant être très onéreuses. Mais le seul fait que l'acceptation de l'offre qui nous est faite par le nouveau syndicat n'aurait d'autre effet que d'opérer une réduction de 3,000,000 d'acres de terres et de \$3,000,000 sur le montant accordé, est, suivant moi, une preuve que nous ne nous rendons pas coupables d'extravagance en accordant à notre syndicat 25,000,000 d'acres de terres et \$25,000,000 en espèces. Si, dans ces circonstances, une compagnie de chemins de fer exerçait un monopole, mais alors que ne ferait pas une autre compagnie ayant les mêmes intérêts ? Si le fait d'accorder 25,000,000 d'acres de terres à une certaine compagnie lui met en mains le pouvoir d'exercer un certain monopole, est-ce que ce même pouvoir ne pourrait pas être exercé par une compagnie qui ne recevrait que 3,000,000 d'acres de terres de moins que l'autre ? Mais est-ce que le véritable résultat

ne serait plus le même? Mais est-ce que le seul fait de ce prétendu nouveau syndicat, ne demandant qu'une réduction aussi insignifiante, n'est pas la meilleure preuve qu'il n'a pas l'intention de remplir les conditions de ce contrat? Le pays tout entier reconnaît que les demandes du premier syndicat, en espèces et en terres, sont acceptables?

Tout le pays connaissait la demande à nous faite par ce syndicat et cependant aucune objection n'avait encore été présentée. La véritable opposition qui nous est faite, n'a donc pas trait à l'octroi des terres ou à la somme d'argent accordée au syndicat du gouvernement, mais est basée sur d'autres objections auxquelles je me fais fort de pouvoir répondre. Le plus fort argument du député de Durham-Ouest reposait sur les circonstances actuelles du pays. Ce monsieur nous a fait une triste peinture du chemin de fer du Pacifique du nord, construit dès l'abord sur des échasses, avec des barres de jonction en bois, et on nous a prêté tous les malheurs si le chemin de fer du Pacifique canadien était construit d'après le même système. Mais cette objection n'aurait plus sa raison d'être, car il est parfaitement entendu et compris que le chemin sera construit d'après les conditions du marché conclu pour la construction du chemin de fer "Union Pacific Railroad," en 1873. Certes, ces messieurs ne sauraient objecter à l'accomplissement de ces conditions qu'ils ont eux-mêmes insérées parmi les clauses du nouveau contrat.

Les honorables messieurs qui suivent le chef de l'opposition, ont voulu faire un épouvantail des profits que réaliserait le syndicat proposé. Le député de Huron-Centre a prétendu que leur nouveau syndicat offrirait au pays, une économie d'au moins \$10,000,000, ce qui serait une déduction d'autant sur les bénéfices des contracteurs.

Quant à la clause qui exempte de taxes le matériel employé par les entrepreneurs, il est évident qu'elle est une concession faite en faveur des contracteurs, et cela, pour une raison parfaitement claire. Le représentant du comté de Lambton a prétendu que cette concession nous coûterait de quatre à cinq millions de dollars; je dois dire, que j'ai, moi aussi, fait mes calculs à ce sujet et que je ne pense pas en arriver aux mêmes conclusions que cet honorable monsieur. Car si nous calculons que les droits imposés sur les boulons, les écrous et les éclisses soient de 30 pour cent et de 20 pour cent sur les carvelles, nous arriverons à une somme de \$93,000, comme montant de l'impôt sur la quantité de ces articles nécessaire à la construction de 2,000 milles de chemin de fer. Pour le moment, il n'y a pas de droit imposé sur les éclisses et il n'y en aura pas avant le premier janvier prochain. Il en est aussi ainsi des lisses d'acier. Je ne crois pas que cette Chambre demande à ces messieurs de construire ce chemin et qu'elle les informât ensuite que des droits seraient imposés sur des articles nécessaires à cette construction et qui sont actuellement admis en franchise. Je crois que nous devons discuter cette question en prenant pour base le présent tarif.

Et même si nous nous occupons de l'exemption de taxes sur le fil de laiton, le montant n'en serait toujours que \$120,000, et certes une pareille somme ne mérite pas que les messieurs de l'opposition jettent ainsi les hauts cris. Mais ces messieurs nous disent que si nous acceptons le nouveau marché, nous n'aurons pas de ces exemptions de taxes. Cependant il y a une singulière clause d'exemption dans ce nouveau contrat; il y est stipulé que le gouvernement aura à payer 75 pour cent pour l'achat des lisses d'acier, dès que ces lisses seront arrivées dans le pays, de sorte que le syndicat n'aurait qu'à acheter tout le montant nécessaire à la construction du chemin, cette année, les faire venir de suite dans le pays et alors le gouvernement aura à payer 75 pour cent sur le prix de cet achat. De sorte que ces lisses non seulement seraient admis ici en franchise, mais ce serait le pays et non le syndicat qui paierait l'intérêt. Et plus encore, ces entrepreneurs savent fort bien que si leur offre était

acceptée, leurs amis qui siègent sur les bancs de l'opposition auraient le contrôle du gouvernement et comme leur politique est une politique de libre échange, il n'y aurait donc alors besoin d'aucune clause spécifiant une exemption de taxes.

Il est évident que si le syndicat était tenu de construire des ponts en fer, le montant des droits que l'on aurait à imposer serait plus considérable. Mais nous ne pourrions pas forcer les entrepreneurs à construire des ponts en fer. Ils ne sont tenus que de construire un chemin de première classe sur le modèle du chemin de la baie du Tonnerre, tel que construit par l'ex-ministre des Travaux Publics, et conséquemment nous ne pourrions pas exiger la construction de ponts en fer sur le parcours de ce chemin. Mais aussi ne serait-il pas à désirer que nous favorisions la construction de ponts de fer sur ce chemin en amenant le coût du matériel nécessaire à ces constructions, au plus bas prix possible? Je suis convaincu que la raison de l'insertion de cette cause paraîtra évidente à tout homme qui voudra demeurer sans préjugés sur cette question.

De plus, on dit que cette clause de l'exemption des taxes, n'existe pas dans le nouveau contrat, mais cependant le *Globe* de samedi dernier ne s'exprimait-il pas ainsi sur cette question :

"Le syndicat canadien ne demande pour lui aucune de ces franchises consentant à laisser la population du Nord-Ouest libre de décider cette question de l'impôt sur le matériel du chemin, comme il a été décidé ailleurs."

C'est-à-dire que ces messieurs veulent porter la question sur un autre terrain et voilà tout. N'est-ce pas là un subterfuge?

N'est-il pas évident que cette compagnie, aura toute l'influence que possède une compagnie de chemin de fer, et qu'alors elle pourra dire à n'importe quelle municipalité : "Vous aurez à nous exempter de toutes taxes, sinon, vous n'obtiendrez pas de nous que nous fixions nos débarcadères ou nos ateliers en dedans des limites de vos villages ou de vos municipalités. Nous irons nous placer un mille ou deux plus loin. Cette clause de l'exemption de taxes ne s'applique que pour la section du chemin qui traverse la prairie, depuis les lignes bornant la province de Manitoba jusqu'aux Montagnes Rocheuses, elle ne s'applique nullement aux terrains en deçà de la ligne, à l'ouest du lac Supérieur, où le système des impôts pourra être mis en opération."

Sir ALBERT SMITH: Cette clause de l'exemption des taxes devra être en vigueur pour tous les chemins qui traverseront le territoire.

M. KIRKPATRICK. Oui, pour les terrains de l'Ouest; mais ceci ne s'applique nullement à Ontario, Manitoba, ou à la Colombie anglaise. Les habitants de ces provinces pourront imposer à ce chemin de fer toutes taxes qu'ils désirent imposer. Mais le feront-ils? Lorsqu'il a été annoncé que ce chemin devait être construit par un syndicat, une députation fut envoyée de la cité de Winnipeg, auprès de M. Angus et de M. Hill, à Saint-Paul, et là il fut fait à ces deux messieurs l'offre d'une exemption perpétuelle de taxes et un terrain *gratis*, si la compagnie voulait placer à Winnipeg le site de ses ateliers.

Quant à l'exemption de taxes sur les terres ainsi accordées aux contracteurs, je suis d'autant plus d'opinion que cette mesure est juste que je crois qu'il serait injuste pour nous d'accorder à ces messieurs un octroi de terres de 20,000,000 d'acres et de leur imposer ensuite le paiement d'impôts sur ces mêmes terres. Comment pourrait-on espérer que ces messieurs réussiraient à vendre ces terres en Angleterre ou ailleurs, si leur vente était assujétie à de telles conditions? Mais, M. l'Orateur nous pourrions payer toutes les dépenses de ce gouvernement, rien qu'avec les taxes imposées sur ces terres, mais il ne serait pas juste de le faire.

Sir ALBERT SMITH. Cependant, c'était en 1872.

M. KIRKPATRICK. Non, parce qu'en vertu de l'Acte de 1874, les terres restaient aux mains du gouvernement. Quelles seraient les conséquences de notre refus de légaliser ce contrat ? Ce serait que ces terres redeviendraient la propriété du gouvernement ;—seraient-elles alors assujéties à aucune taxe ? Retirerons-nous plus d'avantage du produit de ces terres si nous refusons de les donner aux conditions demandées ?

Ferions-nous un contrat plus avantageux pour nous, en entreprenant de construire le chemin nous-mêmes, et pourrions nous imposer des taxes sur nos propres terrains ?

Sir ALBERT SMITH. Sir Hugh Allan n'avait pas imposé de taxes, sur ces terres.

M. KIRKPATRICK. Je ne parle pas de cela. Je ne m'occupe que du présent contrat. Il importe peu de savoir, pour le moment, ce qui était ou n'était pas inséré dans le contrat de sir Hugh Allan, dans le mode d'argumentation que je veux suivre.

Dans notre contrat avec sir Hugh Allan, nous donnions \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres, et nous stipulions que des taxes pourraient être imposées sur ces terres. Mais sir Hugh Allan ne pas réaliser des fonds, dans ces conditions et c'est peut-être l'insertion de cette clause qui a été la cause de son insuccès. Nous devons réussir dans cette entreprise, aussi devons-nous bien nous garder d'insérer dans notre contrat aucune clause qui pourrait empêcher les entrepreneurs de compléter en Angleterre ou ailleurs les négociations nécessaires à l'exécution de ce contrat. Une autre des objections de nos adversaires se trouverait dans la prétention émise que le syndicat exercerait un contrôle absolu sur le territoire du Nord-Ouest. Je cherche vainement à entrevoir même le monopole que ces messieurs semblent tant redouter.

En 1878, l'honorable député de Bothwell (M. Mills), alors membre du Cabinet, présenta un bill concernant les chemins de fer de colonisation dans le Nord-Ouest et que trouvons-nous dans ce bill, si ce n'est l'avantage accordé à toute association de cinq ou dix personnes qui voudraient former une compagnie de s'incorporer et de construire un chemin de fer, en choisissant eux-mêmes le tracé, et leur accordant dix sections par mille pour tout ce qui se trouve à l'est du 102^e degré méridien, et douze sections à l'ouest de ce point et même vingt sections dans le district de la rivière "la Paix", ce qui prouve que ces messieurs étaient alors non seulement disposés à donner des millions pour la construction du chemin de fer du Pacifique, mais qu'ils étaient prêts à disposer d'autres millions pour la construction d'un chemin de fer, dans cette fertile contrée qui sera ainsi traversée par le chemin de fer projeté.

M. MILLS. Comment le savez-vous ?

M. KIRKPATRICK. Parce que ces terres ne leur seraient d'aucune valeur sans cela, et que les journaux des honorables députés de l'opposition déclarent que c'est là le programme qu'il faut suivre. Le *Globe*, de Toronto, a déclaré ce programme aurait pour effet d'assurer la construction d'un chemin de fer, par la compagnie, à travers le territoire du Nord-Ouest, sans nouvelles impositions de taxes ou sans octroi de bonus, de sorte que nous aurons, non seulement 2,700 de chemin de fer, mais aussi des lignes d'embranchement qui parcourront le territoire et qui se relieront à la ligne principale.

Sir ALBERT SMITH. Mais les entrepreneurs ne sont pas tenus de construire ces lignes.

M. KIRKPATRICK. Non, ils ne sont pas tenus, en effet, à la construction de ces différentes lignes d'embranchement, mais ces entrepreneurs sont des hommes de bon sens, et ils comprendront facilement que leur vaste étendue de terrains, dans cette partie du pays, leur sera tout aussi inutile qu'elle

M. KIRKPATRICK

l'est à nous-mêmes, s'ils n'y construisent pas des lignes de chemins de fer qui puissent aider à sa colonisation. Ces messieurs verront qu'il y va de leur intérêt de construire ces différentes lignes et ils les construiront.

Le *Globe* nous assurait qu'en mettant à exécution cette faculté de construire ainsi des lignes d'embranchement avec le privilège de prendre une section de terrains de chaque côté de la ligne du chemin, même sur un parcours de 6 miles, nous n'aurions pas moins de 3,640 lignes d'embranchement à la ligne principale. J'espère que les calculs du *Globe* sont bien fondés, et que nous aurons le bonheur de les voir se réaliser un jour. Consultez maintenant les statistiques de ces Etats de l'Ouest qui ont le plus fait pour le progrès rapide et la richesse de leur population.

Permettez-moi de lire une liste indiquant le nombre de milles de chemins de fer qui furent construits dans les Etats de l'Ouest, en 1878 : Ohio, 6,233 milles ; Indiana, 4,066 milles ; Illinois, 8,624 milles ; Michigan, 3,338 milles ; Wisconsin, 2,963 milles ; Iowa, 3,038 milles ; Missouri, 4,426 milles ; Pennsylvanie, 5,682 milles ; soit un total de 38,422 milles. On estime que 7,000 milles au moins ont été construits dans ces Etats depuis la fin de l'année 1878. Ainsi cela démontre qu'il faut construire des chemins de fer pour coloniser et développer ce pays. Nous n'entreprenons rien de nouveau. Nous avons vu les résultats de du programme que nous suivons, dans ces Etats situés au sud de notre ligne. Nous avons des terres aussi fertiles que celles des Etats de l'Ouest, un climat aussi salubre, et beaucoup de gens croient que nous avons de meilleures terres et un meilleur climat. Tout ce qu'il nous faut, c'est la même énergie, les mêmes efforts, la même détermination—pour développer notre Nord-Ouest,—qui ont été déployés au sud de la ligne.

Il y a une différence entre nos hommes publics et ceux de la grande république, et la voici : allez dans n'importe quelle partie des Etats-Unis qu'il vous plaira, et vous ne verrez jamais des hommes publics décrier leur pays, et faire valoir les droits d'un autre pays ; vous ne les entendez jamais faire des jérémiades sur la future ruine du pays, sur une augmentation de la dette ou un immense monopole qui devra ronger les entrailles de leur pays.

Je crois que cette compagnie de chemin de fer ne constituera pas un monopole, et voici pourquoi.

M. MILLS. Estimera-t-elle ses terres à \$5,50 l'acre ?

M. KIRKPATRICK. Ce sont les chemins de fer qui donnent de la valeur aux terres. Que nous rapportent ces terres aujourd'hui ? Quand la compagnie en aura une étendue valant \$5 l'acre, nous en aurons, à côté, une étendue qui aura la même valeur. Devrons-nous trouver à redire si ces messieurs font des améliorations sur leurs terres, quand ces améliorations devront également bénéficier au gouvernement ? Si les terres de la compagnie doivent valoir \$5 l'acre, les habitants du Canada ont grandement raison de se réjouir de ce que le résultat immédiat de la construction de ce chemin sera d'augmenter à ce point la valeur des terres du Nord-Ouest. Et cependant les honorables messieurs de la gauche voulaient retarder l'exécution de cette entreprise ; et l'an dernier ils disaient qu'il fallait mieux ne construire que 100 milles de chemin, à l'ouest, jusqu'aux prairies. Pendant les cinq années que ces messieurs ont passées sur les banquettes ministérielles, ils n'ont pas fait construire un seul mille de ce chemin à l'ouest de la rivière Rouge.

Sir ALBERT J. SMITH. Ce serait mieux si vous n'aviez pas fait exécuter de travaux à l'ouest de la Rivière Rouge.

M. KIRKPATRICK. Nous allons faire construire le chemin. Ce contrat sera approuvé par le parlement et par le peuple ; la ligne sera construite ; et ce parlement aura la glorieuse satisfaction de dire qu'il aura voté pour un contrat qui va permettre à ce pays d'exécuter les termes de la convention faite avec lord Carnarvon par les honorables dépu-

tés de la gauche. Quelle chance y aurait-il eu d'accomplir ces choses si l'amendement de l'an dernier eût été adopté? Ces honorables messieurs devraient se rappeler la déclaration faite par lord Dufferin au sujet de quiconque serait assez indigne et assez traître pour briser la convention. Voici les conditions dont on était convenu avec lord Carnarvon :

Premièrement, on construirait une section s'étendant d'Esquimault à Nanaïmo; deuxièmement, on ne dépenserait pas moins de \$2,000,000 annuellement pour la construction de chemins de fer à la Colombie anglaise, sur la terre ferme; troisièmement, le chemin devait être terminé à partir de l'extrémité occidentale, du lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, 31 décembre 1890. Il n'y avait aucune clause, comme l'a prétendu l'honorable député de Huron-Centre (Sir Richard Cartwright), déclarant que les impôts ne seraient pas augmentés, et l'on signa solennellement ce contrat, sans s'occuper de l'augmentation de taxes.

QUELQUES DEPUTES. Non, Non.

M. KIRKPATRICK. Oui; sans s'occuper de l'augmentation des impôts. Je prie les honorables messieurs qui disent "Non" d'indiquer la clause des conventions de lord Carnarvon qui a trait à l'augmentation des impôts.

M. ANGLIN. Je dis que le gouvernement n'avait pas à cette époque et qu'il n'a pas aujourd'hui le droit de lier ce pays par aucune déclaration.

M. KIRKPATRICK. Je prie l'honorable monsieur d'indiquer la clause de la convention Carnarvon qui limite l'engagement.

M. MILLS. Les conditions furent arrêtées conformément à la résolution limitant le tarif, et à l'Acte de 1874.

M. KIRKPATRICK. Non, monsieur, elles ne le furent pas, et l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) ne s'est pas objecté à ces conditions; il ne s'est opposé qu'à celle qui concernait la construction du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, laquelle il n'a pas voulu approuver. Lorsque le bill au sujet de ce chemin fut rejeté, l'honorable chef du gouvernement offrit à l'honorable député de Durham-Ouest d'entrer dans le ministère, et à la session suivante il déclara que cette clause serait omise, mais que toutes les autres demeureraient intactes; et l'honorable député de Durham-Ouest devint alors également lié par ces clauses. Je vais lire les déclarations faites par lord Dufferin, à la Colombie anglaise, lorsqu'on lui apprit que son premier ministre avait intrigué pour faire rejeter ces conditions. Il a dit :

"Si M. Mackenzie eût agi aussi perfidement avec lord Carnarvon, avec le représentant de Sa Souveraine dans ce pays, ou avec vous-mêmes, il se serait rendu coupable d'un acte des plus odieux, et dont, j'en suis persuadé, aucun homme public du Canada ou de n'importe quelle autre colonie anglaise n'aurait été capable. Je vous déclare de la manière la plus formelle, et j'engage mon honneur sur ce point, que M. Mackenzie ne s'est pas rendu coupable d'une conduite aussi indigne et aussi décevante; l'eussé-je cru coupable d'une pareille conduite, il aurait cessé d'être premier-ministre ou bien j'aurais quitté le pays."

Voilà le langage dont Lord Dufferin s'est servi à l'adresse de quiconque essaierait de briser la convention Carnarvon. L'administration dont l'honorable député de Durham-Ouest faisait partie, était tenue d'exécuter cette convention; mais elle a prouvé, par sa résolution de la dernière session, que les paroles de lord Dufferin pouvaient lui être appliquées. Le pays verra avec satisfaction que cette Chambre s'efforce de remplir cet engagement; et lorsque le gouvernement nous assure qu'il sera exécuté à la lettre, sans occasionner une augmentation de taxes, je dis que cela accroîtra le mérite des honorables messieurs qui auront pris part aux négociations à cet effet, et que ce sera un acte dont ils pourront à bon droit se glorifier plus tard.

Au moment où l'honorable monsieur m'a interrompu, je démontrerais que cette compagnie allait construire les embranchements de chemins de fer, dans le Nord-Ouest, sans

recevoir de nous une piastre ou un acre de terre de plus; de sorte que pour une concession de 25,000,000 d'acres de terres et une subvention de \$25,000,000 nous aurons non-seulement le chemin de fer du Pacifique canadien, mais de plus 2,000 milles d'embranchements qui sillonneront le Nord-Ouest et ouvriront ce pays à la colonisation. Mais, disent ces honorables messieurs, "il est vrai que vous allez ouvrir ce pays, mais il n'y a qu'un débouché." Cependant, l'honorable député de Bothwell (M. Mills), alors qu'il était ministre de l'Intérieur, tint le langage suivant, qui démontre clairement que le gouvernement avait l'intention de faire construire ce chemin par une compagnie, et de donner à cette compagnie le seul débouché que nous ayons. Il savait, disait-il, qu'il était important d'éviter des communications par voie ferrée avec la république voisine, et je suppose que mon honorable ami qui fait partie du ministère a, après avoir lu le discours de l'honorable monsieur, inséré au contrat cette clause dans laquelle il est dit que nul autre chemin de fer ne pourra être construit à une distance moindre que quinze milles de la frontière. Voici ce qu'a dit l'honorable monsieur en 1875 :

"Plus le Nord-Ouest se développe rapidement, plus augmentera le trafic provenant de ce pays et du voisinage de Winnipeg, lequel trafic sera dirigé sur les bords du lac Supérieur; on diminuera ainsi d'autant plus les frais d'entretien de ce tronçon du chemin de fer et l'on offrira dans la même proportion des avantages à une compagnie qui se chargerait de la construction du chemin de fer du Pacifique, si elle voit que tout le trafic du Nord-Ouest doit être desservi par cette ligne."

Ainsi nous n'avons fait qu'adopter le programme des honorables députés de la gauche, en décidant que la ligne n'aurait qu'un débouché. Nous éprouvons des difficultés au sujet de tout ce que nous avons emprunté aux honorables députés de la gauche, qui se font un devoir de s'opposer à tout ce qu'ils défendaient autrefois.

Je ne crois pas que le monopole que pourra exercer cette compagnie soit d'aucune conséquence. Ce chemin de fer n'aura-t-il pas de concurrence? Qu'est-ce que cette ligne 49? N'est-ce pas une ligne imaginaire? N'y a-t-il pas de terres à coloniser au sud de cette ligne; etsi ce chemin doit exercer un monopole, s'il fait payer un tarif onéreux, qui ne permette pas aux colons de vivre dans cette région, qu'arrivera-t-il? Les colons iront-ils dans cette contrée, et s'ils y vont y resteront-ils? Ne se porteront-ils pas au sud de la ligne, où il existe des lignes rivales de chemins de fer?

Sir ALBERT J. SMITH. Sans doute.

M. KIRKPATRICK. Est-il vraisemblable que ces hommes d'affaires agiront de la sorte? Est-il vraisemblable qu'ils tueront la poule aux œufs d'or? qu'ils chasseront les colons dont ils espèrent tirer profit et par qui seuls ils pourront être remboursés de leurs placements? Les arguments des honorables messieurs de la gauche sont tout-à-fait illogiques. Vous entendez d'abord un honorable député affirmer, comme l'a fait hier soir l'honorable député de Huron-Centre ou celui de Durham-Ouest, que le syndicat recevra une subvention si considérable pour construire la section des prairies, qu'il n'aura qu'à prendre les profits et à abandonner l'entreprise. Un autre monsieur se lève et nous dit que nous allons voir le plus grand monopole possible, par lequel l'exploitation du chemin rapportera des millions. Si la compagnie doit gagner des millions par l'exploitation du chemin, il n'y a pas de danger qu'elle abandonne les travaux après avoir construit la section des prairies. S'il y a un monopole, il n'y a pas à craindre qu'elle ne finisse pas le chemin. Ce contrat a été fait de manière que chaque tronçon du chemin pourra être aisément raccordé aux autres; et si l'on accorde une subvention plus considérable pour la section des prairies, que ne le désirent les honorables députés de la gauche, c'est afin que les entrepreneurs aient les moyens de construire rapidement cette partie de la ligne, et les embranchements au nord de la ligne-mère, et afin de leur aider à faire face aux frais de construction des sections les plus difficiles, et à payer les frais d'exploitation dans les premiers temps.

Ces honorables messieurs disent qu'il y a dans ce contrat des clauses que nous devrions rejeter. Mais ce sont là des détails sans importance. Ils nous disent qu'en présence d'un projet comme celui-là, entraînant une dépense de millions de piastres et des conséquences de la plus grande importance pour ce pays, nous devrions nous arrêter à ces détails. Voyons quelle est l'opinion des honorables messieurs de la gauche sur ce sujet. Il nous est impossible à nous, députés de la droite, de régler notre conduite sur les opinions de ces honorables messieurs. Lorsqu'à une session nous lisons leurs discours, que nous les étudions et que nous essayons de nous rapprocher de la politique qu'ils prêchent, ils nous disent, à la session suivante, qu'ils n'ont aucunement voulu dire ce que nous avions cru comprendre. Ils tournent casaque si rapidement et si lestement qu'il est impossible de suivre leurs changements. Je vais vous citer ce que l'honorable député de Norfolk-Nord, cette lumière brillante, a dit au sujet de ces détails sans importance. Parlant des grands progrès que les États de l'Ouest ont faits depuis que Stephen A. Douglass eut, en 1850, par son énergie, ses efforts et sa détermination, mis à exécution cette politique que nous tâchons aujourd'hui d'inaugurer, en donnant des concessions de terres aux compagnies de chemins de fer et en faisant sillonner la contrée par des voies ferrées; politique qui a fait de ces prairies inhabitées une contrée émaillée en tous sens de villes florissantes, de villages et de hameaux, il dit:—

“On a peut-être accordé à quelques compagnies de chemin de fer plus de terres qu'il n'était nécessaire; mais les capitalistes ne voulaient pas engager leurs capitaux sans la perspective de faire de jolis profits; et c'eût été une folie que de marchandier avec eux au sujet de différences sans importance, quand il s'agissait de différences importantes.”

S'il en était ainsi il y a deux ans, où en sont les choses aujourd'hui? N'y a-t-il pas d'important intérêts en jeu? N'est-il pas important que nous colonisions cette vaste contrée, et que nous remplissions l'engagement qu'a contracté le pays? Si la réponse affirmative est vraie, pourquoi marchandions-nous sur ces détails sans importance? Serait-ce pour permettre aux honorables députés de la gauche de reprendre les sièges qu'ils occupaient autrefois?

Je regrette de ne point voir l'honorable député de Huron-Centre à son siège, parce qu'en parlant du retour de ses amis sur les banquettes ministérielles, cela me rappelle ses expressions d'hier soir, au sujet du scandale du Pacifique. On dirait qu'il ne peut jamais faire un discours à cette Chambre ou ailleurs sans parler de ce prétendu scandale du Pacifique. Que devrait faire cet honorable monsieur? Il me semble que s'il était sage et prudent, il ne mentionnerait plus jamais le scandale du Pacifique. Nous savons tous qu'il n'y a pas en ce pays une estrade ni un husting où ces accusations n'aient été lancées avec toute la force que pouvait donner l'éloquence et avec tout le venin que pouvaient suggérer la malice et la haine. Il n'y a pas un village, ni un hameau, ni une maison, depuis Victoria jusqu'au Cap-Breton, où l'on n'ait entendu parler de ces accusations, où l'on ne les ait discutées. Mais qu'y a répondu le peuple? Il a répondu aux honorables députés de la gauche: “Nous ne vous croyons pas, ou nous aimons mieux, que ces accusations soient ou non fondées, garder sir John A. Macdonald et ses collègues avec toutes ces accusations, que de voir se renouveler les actes d'incapacité, d'extravagance et de corruption qui ont été une honte pour votre administration et un désastre pour le pays.” Voilà ce qu'il a répondu à ces accusations; et si les députés de la gauche avaient quelque souci de leur propre réputation et de leur crédit comme hommes d'État, ils ne feraient plus jamais allusion à cette affaire. Le population du Canada a étudié ces accusations à fond; il les a entendu discuter à satiété, et s'est prononcé sur leur mérite, et son verdict n'a pas été dans tous les cas flatteur pour ces honorables députés de la gauche.

Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre; car je comprends que cette question a été discutée *ad nauseam*:

M. KIRKPATRICK

Je ne désire pas faire un discours long de tant de milliers de verges. J'ai dû écouter des discours de ce genre-là, et je sais que nous avons discuté la question assez longuement pour qu'il soit nécessaire d'abréger nos discours et, s'il est possible, d'en venir à un vote. Je dois remercier les honorables députés des deux côtés de la Chambre de l'attention soutenue qu'il m'ont prêtée, espérant avoir démontré que j'ai raison de croire qu'il vaut mieux, dans l'intérêt du pays, approuver le contrat que le rejeter.

M. GUTHRIE. L'honorable préopinant a repassé presque tous les arguments qui ont été exposés devant la Chambre pendant la discussion de cette question par les honorables messieurs de la droite, et a tenté de répondre aux objections qui ont été soulevées par la gauche, ou qui sont venues du dehors. Mais un point singulier de son discours c'est qu'il a oublié que tous ses arguments à l'appui de ce contrat, s'appliquent avec encore plus de force à l'offre déposée sur le bureau de la Chambre. Voyons quelques-uns de ces arguments. On nous dit que la ratification de ce contrat nous permettra de remplir nos engagements envers la Colombie anglaise. L'acceptation de l'offre de sir William Howland et de ses associés ne produirait-elle pas les mêmes résultats? Quelle est cette offre? Les honorables messieurs de la droite n'ont pas cru qu'il était de leur intérêt de la définir avec exactitude. C'est une offre positive, absolue et sans condition, de construire tout le chemin.

Il n'y a absolument rien, si le gouvernement juge à propos de l'accepter, qui puisse permettre à ces messieurs de retirer leur offre. Tout ce que le gouvernement aura à faire pour assurer la construction de ce chemin, aussi complètement, et sur la même longueur que l'offre qu'il a acceptée, c'est de la faire ratifier par la Chambre; et sous tous rapports, relativement aux garanties offertes au sujet de l'entreprise à exécuter, au sujet du délai dans lequel les travaux doivent être terminés, quant à la solidité des travaux, et tout ce qui les concerne, cette nouvelle offre est en substance semblable à l'autre, tellement semblable que l'honorable monsieur qui vient de prendre son siège a dit qu'elle a l'air d'un plagiat. Maintenant, voyons si elle contient quelque chose qui puisse justifier les honorables députés de la droite lorsqu'ils disent que les messieurs qui l'ont signée n'ont pas l'intention d'exécuter les travaux. Ils disent, dans la 3ème clause, qu'ils établiront, construiront et équiperont la section est, c'est-à-dire tout le chemin du lac Nipissingue à l'ouest jusqu'à la rivière Rouge, et la section centrale de ce même longueur et du même type que l'autre, avec cette exception que la dernière est plus définie, vu qu'elle oblige la compagnie à adopter le type de “l'Union Pacific” tel qu'il était en 1873; et sous ce rapport elle est supérieure à l'offre recommandée par le gouvernement.

L'on nous dit que le contrat fait avec Stephen et Cie, est interprété par la lettre. Mais cette lettre n'est signée que par quelques-uns des messieurs qui s'engagent en vertu de la convention. Il est parfaitement reconnu qu'à moins d'avoir été autorisés par d'autres, cette lettre ne serait pas obligatoire. Ces messieurs doivent être constitués en société et quelle sera la position de la compagnie une fois légalement constituée. Toutes les obligations contenues dans ce contrat doivent être assumées par la corporation, non les obligations contenues dans le contrat et la lettre, mais les obligations contenues dans le contrat. Je ne dis pas que cela ne peut être accordé, mais jusqu'ici il n'a pas été amendé. A quoi s'engagent encore les auteurs de la nouvelle offre? A commencer les travaux au même endroit, à les continuer de la même manière et à les compléter dans le même délai, sur tout le parcours depuis le lac Nipissingue, en allant vers l'ouest. La nouvelle offre déclare en outre que le gouvernement construira le chemin depuis Yale jusqu'à Port Moody, qu'il finira l'embranchement de la baie du Tonnerre, tout comme le premier contrat. De fait, si le contrat est obligatoire pour Stephen et les autres, cette offre est obli-

gatoire pour sir William Howland et ses associés ; de sorte que la tentative faite pour tromper la Chambre et le pays au sujet de l'offre, n'a aucune raison d'être. Quelles sont les clauses qui pourraient permettre aux entrepreneurs d'échapper à leurs engagements ainsi que les honorables messieurs de la droite le prétendent ? Les clauses sont les dernières en commençant à la clause 19. Il est stipulé que : "La compagnie offre, en outre, par la présente, dans le cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction projetée, certaines réductions, etc.," et il en est ainsi dans tout le contrat, mais c'est là une alternative laissée absolument au gouvernement. Il peut s'en prévaloir ou le laisser lettre morte et si son programme est de construire tout le chemin, comme ce l'est sans aucun doute maintenant, bien que ce ne le fût pas il y a une année à peine, ces messieurs offrent de le construire aussi complètement, aussi bien et aussi promptement que Stephen et compagnie.

Maintenant, que deviennent les arguments et les assertions que nous avons entendus de la part des députés ministériels pendant toute la durée de ce débat ? Que devient la question de l'exécution de nos engagements vis-à-vis de la Colombie anglaise et de l'observation des conditions Carnarvon ? Que devient l'argument allant à dire qu'une compagnie privée offre plus d'avantages pour favoriser l'immigration ? Que devient la question d'avoir un chemin à parcourir total sur le territoire canadien, un chemin anglais au lieu d'un chemin américain ? Que devient la question d'épargner au pays le soin et quelquefois les exigences inavouables qui résultent de la construction d'un chemin de fer par le gouvernement ? Ceci, naturellement, n'était pas un argument bien fondé. Nous savons tous que ni contrat, ni offre ne dispensera le gouvernement de sa responsabilité ni des embarras que peut lui causer la construction d'un chemin de fer. Mais l'offre produirait ce résultat tout aussi bien que le contrat. Et que devient l'argument que ce contrat limite les impôts et les obligations du Canada ? Est-ce que le second ne les limite pas aussi bien que le premier ? Que devient la déclaration que l'exploitation de ce chemin qui doit coûter si cher est assurée au pays en même temps en même temps que sa construction ? La seconde proposition n'assure-t-elle pas ce point aussi complètement que la première ? L'exploitation du chemin est garantie en retenant en cinquième de la concession des terres. Dans le cas actuel, la réserve est la même, de plus l'on nous a dit que si nous adoptions ce contrat, nous vendrions plus avantageusement nos terres, parce qu'une compagnie privée remplira le pays d'immigrants. Cet argument s'applique avec autant de force à la nouvelle compagnie. Il n'y a pas un seul argument que les honorables messieurs aient employé pour nous engager ou engager le pays à accepter le premier contrat, qui ne s'applique, et avec plus de force, au nouveau.

Mais il y a plus, l'un de leurs arguments les plus forts en faveur du contrat, c'est qu'il offre les conditions les plus avantageuses et les plus faciles qui aient jamais été offertes. On s'est plu à insister sur ce point, à commencer par le ministre des Chemins de fer lorsqu'il a présenté ces résolutions. Nous avons entendu de la bouche de chacun des orateurs et nous avons lu dans les colonnes de tous les journaux que le contrat accepté par le gouvernement était le moins dispendieux et le meilleur pour le pays. Où en est maintenant la question ? Ces honorables messieurs n'ont pas osé dire que la dernière offre n'est pas la moins dispendieuse ; ce serait insulter à notre sens commun que de le dire. Elle est de \$3,000,000, en espèces, moins élevée, que l'autre ; et elle épargne 3,000,000 d'acres de terres estimées à divers prix, mais à quelque prix qu'elles soient calculées, soit à \$1 ou à \$5, ceci constitue un énorme avantage pour le pays, en comparaison de l'autre contrat. Ses autres dispositions sont indubitablement plus avantageuses au pays que celles de l'autre syndicat. Elle offre aux colons des territoires du Nord-Ouest un chemin de fer rival ; elle offre au gouvernement et au parlement un contrôle plus complet sur les tarifs ;

elle fait disparaître ces odieuses exemptions de l'impôt et ces autres immunités qui sont incorporées dans le contrat ; elle n'abroge pas les lois du revenu du pays en faveur de la compagnie, comme l'autre offre propose de le faire. Maintenant sous tous ces rapports, la dernière offre est infiniment meilleur que l'autre, et elle est également bonne sous tous les rapports au sujet desquels les honorables messieurs de la droite prétendent que la première offre est avantageuse au pays et sur lesquels ils s'appuient pour dire que cette première offre devrait être acceptée.

Voyons quelles réponses ont été faites aux arguments qui ont été employés—et employés avec beaucoup de force de l'aveu de nos adversaires—afin de démontrer pourquoi, nous devrions accepter la dernière offre si nous acceptons l'une des deux. Nous ne disons pas que la seconde proposition est tout à fait exempte de défauts ; nous ne prétendons pas qu'elle supplée exactement à tous les besoins du pays ; nous ne disons pas qu'elle ne contient aucune disposition que nous rejeterions si nous avions à négocier un contrat. Mais nous disons à nos adversaires, en les rencontrant sur leur propre terrain, en examinant les deux offres telles qu'elles sont, que nul homme ne peut sincèrement soutenir, qu'il n'est pas de notre devoir à nous, qui sommes tout simplement les serviteurs du public, d'accepter la seconde offre.

Il y a eu quelque discussion sur la question de savoir sur quelle autorité s'appuyait le gouvernement pour conclure le contrat et il a été démontré hors de tout doute que l'honorable ministre des Chemins de fer et ses collègues ont—je ne dis pas que ce soit intentionnellement excédé leurs pouvoirs. Ce qu'ils ont fait est *ultra vires*—cela semble aujourd'hui être admis par tout le monde. L'Acte de 1874 est un acte donnant au gouvernement le pouvoir de construire le chemin de faire du Pacifique canadien sous la surveillance du département des Travaux Public, mais elle contient une disposition alternative qui permet au gouverneur en conseil de donner à une compagnie privée l'entreprise de la construction du chemin. Il est expressément décrété cependant que ce dernier pouvoir du gouverneur en conseil, doit être sujet à certaines conditions. Cet acte est encore la loi du pays, excepté en tant qu'il a été amendé depuis par la législation. Cet acte remplace toute législation antérieure ; il abroge expressément l'Acte de 1872, et, si nous ne nous contentons pas de découvrir en vertu de quelle autorité les honorables messieurs de la droite ont agi, mais si nous voulons rechercher dans les archives où le programme de la nation est enregistré, il nous faut citer cet acte et les actes subséquents ou les résolutions subséquentes de cette Chambre, à ce sujet. L'Acte de 1874 semble avoir été passé avec l'assentiment presque unanime de la Chambre, car les discussions qui ont eu lieu à ce sujet n'ont aucun rapport avec les questions maintenant à l'étude. Ce statut n'a pas été modifié ni abrogé par les honorables messieurs de la droite, bien qu'ils aient été au pouvoir depuis deux ou trois ans, et il a été virtuellement approuvé par le fait qu'ils l'ont amendé sous deux rapports en 1879.

Maintenant, en confiant une telle entreprise à une compagnie privée, il est tout à fait clair qu'il serait du devoir du parlement d'établir des sauvegardes pour protéger les intérêts publics. Le sens commun exige que le parlement y pourvoie. Notre connaissance des conditions jugées nécessaires dans les contrats ordinaires le requiert ; mais par dessus tout, notre connaissance des difficultés qui se sont élevées au sujet des inconvénients résultant des tarifs différentiels, des prix exorbitants et du favoritisme exercé par les compagnies de chemins de fer demandent que nous fassions quelque chose pour sauvegarder les intérêts du peuple. On a beaucoup parlé pendant ce débat, du degré jusqu'auquel nous pouvons compter sur les intérêts personnels des membres du syndicat pour protéger l'intérêt public. L'on nous dit que leur intérêt personnel les engagera à administrer le chemin et les terres dans l'intérêt du public. Cette

assertion porte en elle-même sa propre réfutation, parce que les intérêts de ce chemin de fer, de même que ceux de plusieurs autres ne sont pas liés avec l'intérêt public, mais lui sont diamétralement opposés. Lorsque la question de l'achat des chemins de fer par l'État était à l'étude en Angleterre, sir Rowland Hill, l'un des commissaires nommés pour examiner la question, disait que les chemins de fer étaient administrés au point de vue exclusif de leurs propres intérêts, et qu'ils devraient être entre les mains de ceux qui contrôlèrent leur administration de façon à favoriser les intérêts du pays en général, c'est-à-dire entre les mains du gouvernement. Qu'a dit dernièrement sir Henry Tyler, président du chemin de fer le Grand-Tronc ? Ses paroles ont été citées dans une discussion semblable à celle-ci dans la Chambre des Communes d'Angleterre. Il a dit :

« Si le gouvernement n'administre pas les chemins de fer, les chemins de fer administreront bientôt le gouvernement. »

Nous avons vu par ce qui a eu lieu au commencement de ce débat, jusqu'à quel point l'on s'intéresse à cette question aux États-Unis. Quels efforts n'ont pas été faits dans la république voisine pour mettre les compagnies de chemin de fer sous quelque contrôle raisonnable ? Maintenant dans quel but, et quel contrôle raisonnable ? Le contrôle nécessaire pour que les intérêts du public en général soient protégés contre les intérêts personnels des membres des compagnies de chemin de fer. Un tel contrôle était nécessaire afin de guérir les maux qui résultent des monopoles des compagnies de chemin de fer, et qui découlent des pouvoirs de ces derniers d'exiger des prix exorbitants, d'établir des tarifs différentiels, de favoriser les uns au détriment des autres. Le parlement n'oubliait pas ces faits, lorsqu'il prescrivait les conditions auxquelles cette grande entreprise devait être donnée à une compagnie privée. J'ai entendu répéter souvent pendant ce débat que la politique du pays consiste à construire ce chemin de fer par le moyen d'une compagnie privée plutôt que comme entreprise publique. Cela est vrai jusqu'à un certain point, mais, exposée d'une manière absolue comme elle l'a été, cette assertion n'est pas véridique. La politique de ce pays est plutôt de construire ce chemin comme entreprise publique, à moins que l'on ne puisse organiser une compagnie, qui l'entreprendrait aux conditions que le parlement jugerait nécessaires pour protéger les droits du public, c'est bien là évidemment la politique du parlement canadien.

Voici ce que nous disons : Non-seulement le contrat que le ministre des Chemins de fer a tenté de faire est contraire à la lettre de l'acte du parlement, mais il est de plus absolument opposé à l'esprit de cet acte, et opposé aux intérêts du pays. Maintenant, qu'exige l'acte et que pouvons-nous espérer qu'il exige ? Cet acte exige que certaines choses soient faites dans le but d'assurer les meilleures conditions possibles pour le pays. Il exige aussi que le paiement du prix de la construction soit réglé de façon à protéger les intérêts du pays. Il prescrit de plus, relativement à la concession des terres, que les deux tiers de l'octroi restent entre les mains du gouvernement et que le prix auquel elles doivent être vendues soit fixé par le gouvernement. Il décrète encore que le gouvernement aura un contrôle absolu sur la question des taxes de transport pour les marchandises et les voyageurs, et sur les facilités qui devront être offertes au public relativement à la circulation des convois. Et enfin il décrète—et c'est là la clause qui établit, hors de doute, que ce contrat n'est pas conforme à l'acte—il décrète, (section 10), que :

« Dans tout contrat passé pour la construction du dit chemin de fer ou d'aucune de ces sections ou sous-sections, le gouvernement du Canada se réservera le droit d'acheter sous l'autorité du parlement, le dit chemin de fer ou telle section ou sous-section, sur paiement d'une somme égale au coût réel des dits chemins de fer, section, ou sous-section, et dix pour cent en sus ; les subventions en terres et en argent données ou payées par le gouvernement pour la construction du dit chemin de fer étaient préalablement remises ou déduites de la somme à payer. »

M. GUTHRIE

De sorte que cette section décrète expressément, que le droit de rachat devra être réservé dans tout contrat qui sera fait en vertu de cet acte. Maintenant, l'on nous a dit tant et plus, que le prix qui doit être payé en vertu de ce contrat est moins élevé que le prix fixé par l'Acte Mackenzie, et l'honorable monsieur qui a parlé en dernier lieu, a dit qu'il y avait dans l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest, un exposé qui était incorrect parce qu'il a omis de dire que l'intérêt au taux de 4 pour cent par année, pour 25 ans, et pour chaque mille serait payable aux entrepreneurs. Ce que dit l'amendement c'est que le capital en espèces sera de \$10,000 par mille ; ce que dit le statut est exactement la même chose. Il n'y a pas de contradiction entre la résolution et le statut. Mais on nous dit que nous sommes forcés de prendre le montant que l'on était convenu de payer à M. Foster, au sujet du contrat pour l'embranchement de la baie Georgienne, comme base pour calculer ce que 4 pour cent aurait produit sur toute la ligne. Maintenant, je dis que c'est là un argument tout-à-fait dénué de fondement. Il y avait dans la construction de la baie Georgienne, des difficultés qui n'existaient pas dans d'autres parties. Nous ne savons pas quels montants les entrepreneurs auraient exigés, nous ne savons pas quel montant le gouvernement aurait été forcé de donner ou qu'il aurait consenti à donner ; tout ce que nous pouvons assurer, c'est que \$10,000 en espèces devaient être accordés, comme capital. Mais nous trouvons que l'on s'est éloigné de beaucoup des conditions de cet acte, au sujet du mode de paiement, en faisant ce contrat, et je puis dire que la même objection s'applique à l'offre, mais pas au même degré, ainsi que je vais le démontrer à l'instant. Le statut décrète que les paiements seront faits aux entrepreneurs au *pro rata* ; c'est-à-dire qu'à mesure que les travaux avanceront, les entrepreneurs recevront, d'après l'estimation de l'ingénieur du gouvernement une proportion du prix du contrat, cette proportion étant fixée en prenant la valeur des travaux exécutés et en la comparant avec la valeur totale des travaux à faire en vertu du contrat. C'est là une disposition qui est ordinairement insérée dans les contrats, la seule différence étant que le plein montant de l'ouvrage exécuté n'est pas payé d'ordinaire, mais qu'une somme moins considérable est ordinairement payée. C'est là une disposition très sage, et qui est de nature à éviter qu'un entrepreneur soit payé avant que les travaux soient faits, comme il le serait d'après le contrat et d'après l'offre qui nous sont soumis.

Quelle est la position de la proposition pour le paiement de la section des prairies comparée à ce qu'elle aurait été en vertu de l'Acte de 1874 ? Cette partie de la section centrale est longue de 900 milles, et la valeur par-mille est d'environ \$12,000 ; soit dix millions pour le tout. La valeur de toute l'entreprise qui doit être exécutée par le syndicat en vertu du contrat, est d'environ \$50,000,000, la proportion étant un cinquième. Maintenant un cinquième de toute la subvention en argent serait de \$5,000,000. Le montant qu'il a le droit de retirer en vertu du contrat est de \$10,000,000 en argent, précisément le double de ce que l'acte permet et de ce que la prudence requiert.

Maintenant, quelle est la position relativement à la concession de terres. Le chiffre total de l'octroi est de 25,000,000 d'acres ; retranchez un cinquième, qui doit être retenu par le gouvernement comme garantie, et il vous reste 20,000,000 d'acres, et la proportion serait un cinquième sur les 900 milles de la section centrale. Or le montant que le syndicat aura le droit de recevoir pour ces 900 milles d'après le contrat, sera de 8,640,000 acres. La proportion équitable, d'après le statut serait de 4,000,000 d'acres seulement. Il y a donc, pour ces 900 milles, un excédant en argent, sur ce que le programme du pays, tel que défini en 1874, allouait, et sur ce que la prudence conseille, de \$5,000,000 en argent, et de 4,640,000 acres de terres ; et si les terres sont calculées à l'estimation peu élevée de \$2 l'acre, nous arrivons à un excédant de paiement,

un paiement fait d'avance, ou tout ce qu'il vous plaira de le nommer, s'élevant à \$15,866 par mille, ou au delà de \$14,000,000 pour les 900 milles.

J'admets qu'il y a dans l'offre aussi bien que dans le contrat, un excédant de paiement pour cette partie du chemin, mais dans l'offre il est beaucoup moins élevé. En estimant les terres à la même valeur et en prenant les mêmes 900 milles, la Chambre verra que si l'entreprise était donnée au second syndicat, le pays retiendrait en sa possession \$5,640,000 de plus relativement à la section centrale que d'après le contrat approuvé par les ministres. L'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) a dit que le mode de paiement pour la section centrale avait, à son avis, besoin d'être expliqué. Je crois qu'il a dit qu'il aimerait à le voir modifier; il a admis que ce mode de paiement était en dehors de toute proportion; il a admis que jusqu'à présent, il n'avait entendu aucune explication satisfaisante à cet égard; et je crois qu'il admettrait maintenant qu'aucune raison suffisante n'a été donnée depuis.

L'honorable député de Frontenac nous dit que l'excédant énorme de paiement au sujet de ces 900 milles a été donné afin de permettre à la compagnie de construire des embranchements. Si c'est là la véritable raison, quelle n'a pas été la négligence du ministre des Chemins de fer puisqu'il n'a pas pourvu par le contrat à ce que l'argent fût dépensé de cette manière, et à ce que le syndicat fût forcé de faire ces travaux. Mais c'est là assurément une pensée venue après coup, car un autre honorable monsieur nous dit que le but de cette disproportion n'est pas de construire des embranchements, mais d'engager la compagnie à construire rapidement plusieurs sections afin de coloniser cette contrée. Nous aurons à payer d'avance quelque chose comme \$15,000,000, si nous acceptons la première offre, dans le but d'engager la compagnie à construire rapidement la première section.

Le simple énoncé de ce paiement considérable fait à l'avance démontre l'absurdité de cette raison. Le ministre des Finances, hier soir, sentant la difficulté de donner à la Chambre et au pays une explication satisfaisante sur cette partie extraordinaire du contrat, a fait un calcul à lui; et bien que le premier ministre nous eut dit que la section des prairies serait construite en trois ans, le ministre des Finances a basé son calcul sur l'achèvement en quatre ans, et il dit en substance :

" Il n'est pas vrai que les entrepreneurs puissent faire un profit, un profit énorme, en construisant la section centrale, et négliger ensuite ou abandonner le reste parce que je démontrerai qu'ils doivent pousser vigoureusement les travaux de la section est, et s'ils les exécutent en quatre ans, j'ose dire que ce sera à peu près tout ce qu'ils pourront faire."

Voyons où en sera la question si nous adoptons en principe le système du ministre des Finances, en calculant sur trois ans, d'après l'estimation du premier ministre, et non sur quatre ans. Voici quelle serait la position : La section des prairies devant être construite en trois ans, à raison d'environ \$12,000 par mille, ce qui est une estimation libérale, coûterait \$10,000,000. En supposant que le ministre des Finances soit dans le vrai, — ce que je ne crois pas, mais ce que j'admettrais pour les fins de la discussion — et que l'on construise chaque année 65 milles de la section est, en trois ans on aura construit environ 200 milles. Le coût de cette partie, soit \$30,000 par mille, ce que je crois être une estimation élevée, sera de \$6,000,000 faisant pour les 900 milles de la section des prairies, devant être construite en trois ans, et les 200 milles du tronçon de l'est, que la compagnie, nous dit-on, construira pendant la même période, une dépense totale de \$16,000,000 pour les entrepreneurs. Combien auraient-ils le droit de recevoir pendant ce temps et pour ces travaux ? Ils auraient droit à 11,666,568 acres de terres; ce serait à peu près tout ce qu'il y a dans la zone fertile le long des 900 milles de chemin de fer. Ils auraient droit à \$9,000,000 en argent pour la section centrale de 900

milles, et à \$3,076,800 pour les 200 milles du tronçon de l'est.

En calculant les terres au prix très réduit de \$2.00 l'acre, la position serait celle-ci : Ils recevraient des terres valant \$23,333,120, et \$12,076,800 en espèces, en tout \$35,409,920; et le total de leurs déboursés pour les travaux en prenant l'estimation la plus haute, n'excéderait pas \$16,000,000. De sorte qu'ils auraient un profit net, de \$9,409,920, après avoir laissé un cinquième des terres entre les mains du gouvernement, et après avoir pris trois ans à construire la section du centre et les 200 milles de la section de l'est. Les calculs du ministre des Finances étaient munis d'un " si " et toutes ses déductions tombent à plat du moment que nous disposons de son " si. " Il a dit, non en évaluant les terres à \$2 et \$3 l'acre, comme le premier ministre l'avait fait, mais en calculant que la compagnie émettra des bons garantis par la concession des terres, que la valeur des terres devrait être comptée à 80 centins l'acre et en ajoutant une année additionnelle, il n'a pas calculé que la compagnie ferait des profits excessifs. Mais qu'arrivera-t-il si la compagnie n'émet pas de bons garantis par la concession de terres ? Qu'arrivera-t-il si le prix des terres n'est pas de 80 centins l'acre ? Alors le calcul que j'ai fait ne peut être réfuté; et en évaluant les meilleures terres le long de la ligne du chemin de fer, sur un parcours de 900 milles, au prix ridiculement bas de \$2 l'acre, la compagnie pourra retirer environ \$20,000,000, en sus de ses déboursés pendant les trois premières années, ce qui sera pour elle une forte tentation d'abandonner le reste, la partie la plus difficile de l'entreprise.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. GUTHRIE. Le statut dont j'ai parlé règle la politique du pays. Il règle entre autres la question des rampes. Il décrète que les rampes et pontes seront déterminées par le gouverneur en conseil. L'importance d'avoir des rampes faciles, de façon à réduire les dépenses d'exploitation de chemin a déjà été démontrée, et ce contrat et cette offre sont tous deux semblables sous ce rapport, et sont contraires à l'acte lorsqu'ils décrètent que les pontes seront conformes au type du chemin de fer " Union Pacific. " De plus, en vertu de la loi, tout contrat devait être donné seulement après avoir demandé des soumissions, et l'honorable ministre des Chemins de fer dit qu'il s'est conformé à la loi sous ce rapport, parce qu'il n'est pas parlé de soumissions publiques, et qu'il doit avoir reçu des soumissions privées, et que ce contrat est une de ces soumissions. Je ne crois pas que cette explication soit acceptée. Elle est sujette à l'objection fatale que ces capitalistes qui devaient, en toute probabilité, accepter une entreprise, n'ont pas été informés que le gouvernement était prêt à recevoir des soumissions aux conditions maintenant soumises au parlement. Poussés au pied du mur sur cette question, le ministre des Chemins de fer, le premier ministre et l'honorable député de Frontenac disent tous qu'il a été prononcé à Bath, un discours qui était de nature à renseigner le public sur cette question. Quels étaient les renseignements fournis ? Que le gouvernement avait reçu des offres pour la construction du chemin, et que d'après ces offres, le chemin ne coûterait rien au public, mais qu'ils allaient en Angleterre dans le but d'obtenir de meilleures conditions si c'était possible. Maintenant quel avis comportait ce discours, même en supposant qu'il soit venu sous les yeux de riches capitalistes ou entrepreneurs qui auraient pu avoir l'intention de placer leurs capitaux dans une pareille entreprise ? Quel avis cela leur donnait-il que le gouvernement était sur le point de renverser toute la politique du pays relativement aux conditions auxquelles une compagnie privée pourrait avoir l'entreprise et qu'il devait établir des conditions tout-à-fait nou-

volles, des conditions qui seraient excessivement avantageuses pour les entrepreneurs ?

Mais l'honorable député de Frontenac dit qu'il a été communiqué au public avant la réunion du parlement que la concession de terres serait de 25,000,000. Mais l'on n'a rien dit de ce que le gouvernement ferait à part cela. Le public n'a pas été informé que le gouvernement donnerait en outre la construction à ses propres frais, du tronçon de Yale à Port Moody, qu'il dépenserait une somme énorme pour achever la ligne de Yale à Kamloops, et que le gouvernement accorderait les concessions inestimables dont on a parlé.

Lorsqu'il a été annoncé que le gouvernement avait conclu un contrat à ces conditions, il était trop tard pour que ceux qui auraient pu avoir l'intention de soumissionner pussent faire leurs offres. Mais on nous dit que le public a été informé que les ministres allaient en Angleterre dans le but de recevoir des offres et de conclure des arrangements pour la construction du chemin de fer. Oui; la nouvelle a été envoyée d'Angleterre qu'ils avaient conclu des arrangements, et, à leur retour chacun fut expressément notifié qu'il n'y avait aucune nécessité de considérer la question des soumissions parce que la transaction était faite. On alléguait qu'un contrat avait été conclu et le public fut induit en erreur. Maintenant quelqu'un dira-t-il que la loi que nous appuyons, non-seulement parce que c'est la loi, mais parce qu'elle est l'expression de la politique du pays — politique sage et judicieuse,—que la loi qui décrète qu'aucune entreprise de ce genre ne sera adjugée autrement que par soumission publique a été suivie dans ces circonstances ?

J'ai parlé de la nature exceptionnelle du marché quant au paiement des 900 milles de la section du centre. Je n'ai plus rien à dire, à ce sujet, excepté que j'attire de nouveau l'attention sur le fait qu'aucune explication n'a encore été donnée par aucun de ceux qui ont parlé, au sujet de l'effet extraordinaire du marché relativement aux premiers 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, comme l'a démontré l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake). S'il n'y avait rien d'autre chose qui pût faire ressortir l'imprudence de cette convention, à part le simple fait, que 100 milles de chemin de fer presque achevés doivent être cédés pour rien à la compagnie, et en récompense de ce qu'elle en débarrasse le gouvernement, elle doit recevoir \$200,000 ou \$300,000 en argent et 100,000 acres de terres cela suffirait. Le gouvernement est obligé d'exécuter les travaux et donner un montant énorme en argent et en terres, au syndicat, bien que ce dernier n'ait pas besoin de remuer une seule pelletée de terre—ne devrions-nous pas hésiter avant que de ratifier ce contrat ?

La question de la valeur des terres a été longuement discutée en cette Chambre, et aujourd'hui, l'honorable député de Frontenac, (M. Kirkpatrick), au lieu de traiter la question au point de vue convenable, c'est-à-dire en se basant sur les prix qui ont été reçus dans le passé pour des terres semblables, suit le système d'augmentation adopté par les honorables messieurs de la droite, et dit que dans des occasions préalables et dans diverses circonstances, quelques messieurs de la gauche ont attribué à ces terres une valeur différente. Cet honorable monsieur dit, avec raison, qu'il ne faut pas oublier de tenir compte du coût des annonces et des frais de vente, et il dit qu'il croit qu'au lieu de leur avoir coûté \$1 l'acre dans vingt ans, ce qu'il considère être la moyenne du temps dans lequel toutes les terres pourront être vendues, elles auront coûté en annonces, etc., \$3 l'acre.

Il est probable que cela n'est pas très éloigné de la vérité. Mais quels sont les faits ? Quelques-unes des terres aux Etats-Unis ont augmenté en valeur de 600 ou 700 pour cent dans l'espace de dix ans—des terres appartenant au chemin de fer "Central Pacific," qui, il y a dix ans valait \$2 l'acre ont été vendues pour \$6 et \$8 l'acre. Le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba a aussi obtenu un prix moyen de \$6.83 l'acre pour des terres qui ne valent pas mieux que les

M. GUTHRIE

terres dans la zone fertile. Si nous devons être guidés par l'expérience du chemin de fer Illinois Central, et du chemin de fer Chicago, Burlington et Quincy, tous deux en opération depuis vingt ans, nous avons toute raison de croire, de fait nous sommes certains, que les terres au lieu de valoir \$3 l'acre dans vingt ans vaudront \$11 à \$14 l'acre. Elles ne vaudront pas autant d'abord; mais si nous considérons les prix obtenus actuellement ailleurs pour des terres semblables, si nous considérons les prix auxquels l'honorable ministre de l'Intérieur lui-même a fait des ventes—chaque exemple pratique que nous ayons, démontrent que les terres valent actuellement en argent, au bas mot, de \$2 à \$3 l'acre.

Sous certains autres rapports, la politique du pays au sujet de la subvention accordée aux compagnies privées a été mis de côté. L'un de ces cas a rapport au contrôle que le gouvernement s'est réservé par le statut sur le prix de vente des deux tiers des terres. L'une des principales objections soulevées contre cette concession de terre, c'est que, quel que soit celui des deux syndicats qui aura la concession, il s'établira un monopole de terres considérable. La compagnie peut garder ces terres jusqu'à ce que, grâce à la colonisation du pays et aux travaux des autres, elle aient acquis une valeur énorme, et au lieu de les vendre à de véritable colons, qui ouvriraient le pays, elle pourrait être tentée, comme d'autres compagnies l'ont été, de retarder la colonisation en gardant ses terres jusqu'à ce que les prix soient plus élevés. Pour empêcher ce'a, le parlement avait adopté pour règle de donner au gouvernement le contrôle du prix de vente des deux tiers des terres.

D'après ce système, si les inconvénients dont on se plaint ne disparaissent pas tous, ils étaient, dans tous les cas, atténués de beaucoup quant aux deux tiers des terres.

Mais mon honorable ami le député de Frontenac dit avec un certain air de triomphe : " Vous allez créer un monopole de terres aussi considérable, en donnant 22,000,000 d'acres au nouveau syndicat qu'en donnant 25,000,000 à l'ancien syndicat." Eh ! bien, la seule différence c'est que le nouveau syndicat aura 3,000,000 d'acres en moins, et c'est là une des raisons pour le quel es je ne serais pas disposé à approuver la nouvelle offre si la question était tout à fait libre. Mais du moment que c'est une question de choix, lorsque nous sommes bornés aux choix entre les deux offres, je dis formellement que celle qui met 3,000,000 d'acres de moins à la disposition des monopoleurs doit être la meilleure pour nous.

Pas un seul député de la droite n'a osé répondre aux arguments exposés par la gauche quant à l'interprétation de l'Acte de 1874, au sujet de la concession des terres. C'était indubitablement le long du toute la ligne du chemin de fer que les terres devaient être prises en vertu de l'Acte, et cela devait inclure, dans tous les cas, les terres dans la région appelée la mer de montagnes dans la Colombie anglaise. Mais il y a encore un point d'une importance vitale, sur lequel les arrangements convenus antérieurement en cette Chambre diffèrent du contrat, savoir que le choix du complément des terres était autrefois entre les mains du gouverneur en conseil, tandis que d'après le contrat et l'offre, une latitude illimitée est laissée à la compagnie. L'honorable ministre des Finances nous a dit, hier soir, et l'honorable député de Frontenac (M. Kirkpatrick), nous a répété, qu'il y avait dans le bill présenté en 1878 par l'honorable député de Bothwell (M. Mills) alors qu'il était ministre de l'Intérieur, quelque chose ressemblant à un argument, en faveur de l'attitude prise par le gouvernement sur cette question. Je ne me rappelle pas exactement ce qu'était le bill, mais je me rappelle très bien qu'il n'aboutit à rien. La Chambre n'a jamais adopté cette politique, et nous ne sommes pas le moins du monde engagés à la soutenir. Peut-être aucune partie de cette question n'a-t-elle engagé l'attention sérieuse des deux côtés de la Chambre plus que la question des monopoles et des immunités que ce contrat semble accorder à la compagnie. Il n'y a aucun doute qu'un contrôle quelconque est absolument nécessaire pour protéger

l'intérêt public contre ces compagnies de chemin de fer. Bien loin de trouver dans leur intérêt propre une raison de confier sans restriction, le contrôle du commerce de transport dans cette vaste région et les relations que nous y avons, à des corporations gigantesques, c'est pour nous une raison des plus fortes de sauvegarder l'intérêt public par tous les moyens à notre disposition, pareils que l'intérêt égoïste, et l'intérêt égoïste seulement, animera cette compagnie dans ses rapports avec le public.

Ceux qui en forment partie peuvent être des hommes d'honneur, qui, privément ne voudraient peut-être pas profiter de l'avantage qu'ils pourraient avoir sur quelqu'un pour le traiter injustement, mais nous ne pouvons nous empêcher de constater que dans tous les pays où il existe des chemins de fer, on a trouvé absolument nécessaire pour le gouvernement et la législature de les tenir en échec. Il a été constaté que chaque fois qu'elles en ont eu l'occasion, elles ont été jusqu'à acheter les lignes rivales. Elles s'entendent pour élever les tarifs, de telle façon qu'en certains cas il a été impossible de les atteindre. Il est très difficile de les contrôler; et en faisant un arrangement de cette nature, bien loin de dévier de la ligne de conduite adoptée en 1874, nous devrions nous efforcer de l'accentuer et de lui donner plus de force en établissant des sauvegardes pour les intérêts de la population.

Maintenant voyons quel était le programme primitif, car on nous a dit que le contrat était d'accord avec ce programme; et voyons quelle protection offre le contrat et quelle protection la nouvelle proposition offre à l'intérêt public. En vertu de l'Acte 1874, ces intérêts étaient bien défendus. On avait pourvu à leur défense de quatre manières différentes. L'une résultait du fait qu'il était formellement décrété que le Gouverneur en conseil aurait non pas une loi, mais toujours un contrôle absolu sur les prix de transport des voyageurs et des marchandises; et en outre qu'il avait un contrôle absolu sur les facilités qui devaient être offertes au public relativement au nombre et à la nature des convois à mettre en circulation etc. De plus l'acte général des chemins de fer a été incorporé dans cet acte; et l'acte des chemins de fer donnait au Gouverneur en conseil en tout temps, le pouvoir de contrôler les prix et de protéger ainsi le public. Puis, il y avait ce pouvoir formel, dont j'ai déjà parlé, d'acheter à dix pour cent en sus du prix de revient, en déduisant les subsides. En conséquence s'il était arrivé que le parlement et les ministres ne pussent contrôler la compagnie du chemin de fer dans l'intérêt du public, nous pouvions avoir recours au droit de rachat. L'honorable député de Frontenac, (M. Kirkpatrick,) n'a guère admiré une certaine clause de la dernière offre au sujet du droit de rachat. Il prétend que les mots "compensation à payer" s'appliquent à la valeur complète du tout en l'estimant à environ \$116,000,000. Je considère que ce n'est pas là l'interprétation du mot, et que l'on devrait tenir compte des circonstances dans lesquelles le chemin de fer devra être racheté. Même au cas où l'interprétation de mon honorable ami serait exacte, cette clause serait très avantageuse, si, comme il le dit, le gouvernement possédait, en dernier ressort, le pouvoir d'obliger la compagnie à vendre le chemin sans cette clause.

L'on nous a dit que le parlement anglais, dans l'exercice de son pouvoir suprême a acheté les lignes télégraphiques. Je crois que cela a été fait de consentement mutuel. En outre une malheureuse série d'exemples démontrant qu'un tel pouvoir existe, ont été cités à la Chambre par l'honorable député de Frontenac. Il a dit que le gouvernement avait été obligé de s'emparer violemment de la propriété de l'Eglise d'Irlande—n'était-ce pas dans le but de soulager un peuple opprimé?—et ensuite il a dit que le parlement avait par la force et au prix d'une forte dépense d'argent, imposé l'émancipation des esclaves des Indes occidentales. Dieu veuille qu'il ne vienne pas un temps où ce parlement sera obligé d'émanciper les esclaves de ce monopole de chemin

de fer au Nord-Ouest. Ce que nous nous efforçons de faire c'est d'empêcher de s'établir ici cette servitude relevant des compagnies de chemin de fer, qui existe ailleurs, et dont ces messieurs sont activement occupés à forger les chaînes.

De plus l'acte offre une liberté entière pour la construction de lignes rivales soit par les colons soit par tout autre. Si le gouvernement ne possède pas le chemin de fer, il n'y a que deux manières de protéger l'intérêt public; l'une est la concurrence et l'autre est le contrôle du gouvernement. Ce contrat nous prive des deux. Le contrat signé par MM. Stephon & cie, d'un côté, prohibe la construction de lignes rivales et de l'autre côté empêche le parlement d'employer son pouvoir d'intervention. Que dit mon honorable ami de cette clause du monopole? Il dit: "La faculté de construire des embranchements reste absolument intacte." Le pouvoir de construire des tributaires de cette grande ligne-mère existe inluctablement, mais où est le pouvoir d'organiser la concurrence contre cette compagnie? Elle a le contrôle des barrières. Que feront les colons? L'on dit qu'ils peuvent, à leurs propres frais, je suppose, construire, au coût de \$30,000,000 ou \$40,000,000, une autre ligne au nord du lac Supérieur, où ils peuvent trouver une issue par la baie d'Hudson.

Maintenant comment la dernière offre peut elle être comparée à la première sous ces rapports. Elle ne contient aucune prohibition des entreprises publiques, et n'enlève pas aux hommes le pouvoir et le droit de faire redresser leurs griefs s'ils sont opprimés. Elle ne paralyse pas le bras du parlement. Elle n'empêche pas les compagnies d'aller aux Etats-Unis, si bon leur semble, ni les Américains de traverser la frontière pour venir en notre pays.

Les honorables messieurs de la droite prétendent qu'ils désirent empêcher le trafic du Nord Ouest de traverser les Etats-Unis, et cependant ils se jettent entre les bras d'une compagnie américaine de chemin de fer, dont les intérêts seront en grande partie de diriger le commerce en dehors du pays pendant dix ans au moins. L'on ne permet pas à cette région d'avoir d'autres débouchés, et le résultat sera, d'ici à ce que l'embranchement de la baie du Tonnerre soit construit, que le trafic ira aux Etats-Unis. Lorsque cet embranchement sera achevé, ce trafic ou au moins une partie considérable de ce trafic pourra passer par cette voie et descendre les lacs durant l'été. Mais pendant la saison d'hiver, jusqu'à la réouverture de la navigation, nous serons encore, pendant dix ans, sujets à ce que les honorables messieurs s'accordent tous à représenter comme un horrible état de choses, au contrôle des compagnies américaines de chemin de fer; de sorte qu'en adoptant le contrat, ils font naître l'inconvénient même qu'ils prétendent vouloir éviter.

Il y a ou l'année dernière, de la part du gouvernement, une appréciation de l'attitude prise aujourd'hui par l'opposition. Le gouvernement a reconnu l'an dernier que la meilleure ligne de conduite à suivre, n'était pas de construire un chemin de fer alors, ni même aujourd'hui, sur la rive nord du lac Supérieur, mais de finir l'embranchement de la baie du Tonnerre, et d'établir ensuite une issue par voie ferrée jusqu'au Sault Sainte-Marie. Pourquoi ce programme est-il devenu aujourd'hui anti-patriotique? Pourquoi le cri de loyauté est-il lancé par les honorables messieurs de la droite, parce que nous disons maintenant qu'il est préférable d'adopter la ligne de conduite qu'ils avaient proposée l'an dernier que de dépenser vingt millions pour la construction de leur chemin sur la rive nord du lac Supérieur.

Non-seulement la nouvelle offre ne demande pas de prohiber les entreprises publiques, ni de détruire la rivalité amenée par une saine concurrence, mais elle n'enlève pas au gouverneur en conseil, comme la première offre cherche à le faire, le pouvoir d'intervenir de temps à autres pour régler le tarif du transport. Il est vrai qu'en vertu de la première offre, le gouverneur en conseil, se réserve le pouvoir de régler les prix de transport en premier lieu; mais, ainsi qu'il a été prouvé d'une manière irréfutable, tant que

le chemin sera neuf et le trafic peu considérable, ces prix seront nécessairement élevés, et alors, vient la disposition décrétant qu'aucun pouvoir, ni le parlement, ni le gouverneur en conseil, n'aura le droit d'intervenir.

Maintenant pourquoi cela? S'il nous faut dépendre de l'intérêt personnel de ces messieurs pour obtenir justice, pourquoi prendraient-ils la peine de faire disparaître une disposition à laquelle tous les chemins de fer sont assujétis. C'est là un de ces points appelés détails de peu d'importance par les honorables messieurs de la droite; et mon honorable ami de Frontenac (M. Kirkpatrick) cite quelque chose que le député de Norfolk-Nord (M. Chariton) a dit autrefois, à l'effet que ces détails sont peu importants. Voici ce que nous disons: Nous avons les meilleures raisons du monde de croire qu'ils sont de la plus haute importance, parce que le syndicat a déclaré que sans ces détails il n'accepterait pas le contrat; et ses amis nous ont dit que le gouvernement est obligé de se soumettre à certaines choses qu'il n'aime pas parce que le syndicat insiste à les avoir, et que sans faire ces concessions, il n'aurait pu conclure le contrat. Si le syndicat y tient à ce point, cela ne doit-il pas mettre la Chambre sur ses gardes? De plus, la nouvelle offre laisse au gouvernement le plein contrôle, en vertu de l'acte général des chemins de fer, tel qu'il existe, et ne demande pas qu'on mette la population en son pouvoir, soit en détruisant la concurrence, soit en limitant ou en détruisant le pouvoir du parlement et du gouvernement. Ensuite, il y a une énorme différence entre les deux offres relativement aux pouvoirs des municipalités d'imposer des taxes. Le député de Frontenac dit que le *Globe* a publié un article qui nous porte à croire, que si le nouveau syndicat obtient le contrat, il se fera exempter des taxes municipales en s'entendant avec les municipalités. S'il y avait de bonnes raisons de croire qu'il jouira de cette exemption des taxes, nous ne verrions pas le syndicat exiger comme condition importante et indispensable de ce contrat, qu'on lui accorde cette immunité. Pourquoi chercherions-nous à priver les provinces non-organisées du droit dont jouissent toutes les provinces plus anciennes? Pourquoi agirions-nous ainsi? Est-ce parce que le député de Lincoln (M. Rykert) avec la plus grande ingénuité, juge à propos de faire une estimation partielle—de prendre un ou deux items qui forment partie du tout—et de dire que cela ne revient qu'à \$6,000 par année, une simple bagatelle, lorsque le syndicat y attache une aussi grande valeur.

M. RYKERT. Prouvez que j'ai tort si vous le pouvez.

M. GUTHRIE. L'honorable monsieur a admis que la compagnie du chemin de fer du Nord a payé \$7,000, je crois, pour taxes par année dans la ville de Toronto. Eh! bien, \$7,000 dans une seule ville c'est déjà une somme considérable. Nous voyons qu'il est dit que la ville de Toronto tire une grande partie de son revenu, \$25,000 par année, des taxes sur les propriétés appartenant aux compagnies de chemin de fer, qui se trouvent contenues dans les limites de cette municipalité; et j'ose dire que les taxes payées dans l'Ontario par les chemins de fer le Grand Tronc et le Grand Occidental dépassent de beaucoup le montant que l'on pourrait être porté à se figurer d'après ce qui a été dit en cette Chambre. Nous savons qu'aux Etats-Unis divers chemins de fer qui ne sont pas aussi longs que celui-ci le sera, ont payé de \$170,000 à \$500,000 de taxes par année. Quel qu'en soit le montant, je dis qu'il serait très injuste de la part de la Chambre que de chercher à insérer dans des chartes de chemin de fer une disposition qui priverait une province non encore organisée d'un droit que possèdent les provinces aujourd'hui organisées.

Il y a de plus les immunités contre les fardeaux ordinaires des propriétaires de terrains—cette disposition exceptionnelle met la compagnie en position de profiter des travaux et des améliorations faits par d'autres, la valeur des terres de la compagnie étant augmentée grâce aux déboursés

M. GUTHRIE

des propriétaires avoisinants, cette disposition met la compagnie à l'abri de toute contribution pour les améliorations publiques, et c'est cette disposition que l'on cherche à défendre par tous les moyens possibles! Mais on nous dit que la compagnie ne pourrait obtenir des fonds sur hypothèque si ses terres n'étaient pas exemptes de l'impôt. Nous savons qu'il est de fait, que tous les jours des prêts sur hypothèque sont effectués sur des propriétés connues d'une façon notoire comme étant exposées à être vendues pour taxes—c'est-à-dire des propriétés sujettes à l'impôt. Nous sommes fondés à dire que le défaut d'une telle clause d'exemption n'était pas considéré comme une difficulté par sir Hugh Allan. Tout ce qu'il demandait, comme il l'a dit lui-même, pour lui permettre de lancer ses bons sur le marché c'était une prolongation du délai et une autre disposition qui n'avait aucun rapport avec l'exemption de l'impôt sur les terres.

Mais l'on nous dit que l'intérêt personnel des membres de la compagnie les portera à vendre leurs terres, au plus tôt et, pour appuyer cet argument, j'ai entendu l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) dire que chaque acre de terre rompue valait \$4 par année à la compagnie de chemin de fer. Je suppose qu'il voulait dire qu'elle obtiendrait ce profit au moyen du transport des marchandises. Eh! bien, si le fait de rompre la terre rapporte un tel profit à une compagnie ordinaire de chemin de fer, je voudrais bien savoir quel sera le profit de la compagnie du chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, ou en d'autres termes du premier syndicat, lorsque l'on considère les tarifs exorbitants qu'elle a pu exiger jusqu'à présent? On a parlé de la nature de la garantie de l'exploitation du chemin de fer. L'honorable député de Frontenac, (M. Kirkpatrick), se conformant en cela à ce qui avait été déclaré par les autres honorables messieurs, nous a dit: que l'exploitation du chemin de fer entraînerait une dépense de six à sept millions de dollars par année, et que cela produira une perte sérieuse. Ce n'est pas ce que disait l'honorable ministre des Chemins de fer l'année dernière.

M. KIRKPATRICK. C'est ce que disait l'honorable député de Lambton.

M. GUTHRIE. Il n'a fait cette déclaration qu'en 1879, mais après cela nous avons plus d'expérience, lorsque le commerce du Nord-Ouest se fut développé; lorsque le ministre des Chemins de fer eut commencé à recevoir de l'embranchement de Pembina, un revenu net, par mois, de six, huit et dix mille piastres; nous nous appuyons sur la déclaration de cet honorable monsieur (sir Charles Tupper) pour croire que ce chemin, non-seulement paiera ses dépenses d'exploitation, mais rapportera un profit comme intérêt sur le capital. Mais nous pouvons nous demander, si la perte est aussi considérable que nos honorables adversaires semblent le croire,—car je suppose qu'ils ne citaient pas l'honorable député de Lambton sans vouloir nous faire croire qu'ils acceptent sa déclaration,—de combien la garantie qu'ils demandent aux entrepreneurs n'est-elle pas insuffisante? Tout ce que nous avons c'est \$5,000,000 de bons garantis par les terres concédées, ou 5,000,000 d'acres de terres, et vous n'avez qu'à dire que la perte sera de six à huit millions par année pour voir que nous sommes certains dans ce cas que le chemin de fer nous sera remis.

Il n'y a pas de disposition qui permette de retenir le million de dollars déposé comme garantie de l'exploitation du chemin. L'honorable député de Wellington-Centre (M. Orton) est si peu rassuré sur ce point qu'il a dit, si je l'ai bien compris, qu'il aimerait à voir cette disposition amendée; et je crois que s'il doit y avoir une perte aussi énorme que l'a dit l'honorable député de Frontenac (M. Kirkpatrick) nous aimerions tous à voir augmenter le montant de la garantie, quelle que soit l'offre acceptée par la Chambre.

Un défi a été lancé par l'honorable député de Frontenac. Ce n'est pas le premier défi que nous ayons entendu, ca

nous avons eu en outre un défi de chevaliers. Je crois que ces sortes de défis ne sont pas une preuve de courage ni d'un côté ni de l'autre. Ils viennent de la part de députés dont les comtés sont particulièrement sûrs.

M. KIRKPATRICK. J'abandonnerais un comté sûr.

M. CAMERON (Huron). Venez à Huron-Centre ou à Huron-Sud.

M. KIRKPATRICK. J'irai à Kingston.

M. GUTHRIE. Notre défi est d'essayer tous les comtés et n'en choisir un ça et là où l'un ou l'autre des parties est particulièrement fort. Ayons une lutte partout, une bataille générale. Que l'on nous renvoie tous à nos maîtres et que l'on nous force à consulter ceux que nous sommes censés représenter. Maintenant il ne sert à rien de trop se vanter. Je n'ai pas l'intention de me livrer à ces vantardises, bien que je ne crois pas avoir le moindre sujet de craindre. Mais ce n'est pas là la question. Ayons un appel au peuple. Je ne dis pas ceci dans le but de défier nos adversaires, mais je m'appuie sur la raison suivante: Je dis qu'il est faux que cette question de la construction du chemin par l'intermédiaire d'une compagnie privée, sans exiger les sauvegardes nécessaires pour la protection de l'intérêt public, ait jamais été soumise au peuple. Je dis que la proposition actuelle est sous une forme tout-à-fait différente, et que les collèges électoraux ne se sont jamais prononcés là-dessus.

Nous voyons que lorsque le parlement est revenu tout frais émoulu des élections générales en 1874, il adopta un programme qui, je dois le dire, obtint l'approbation de tous les partis. Lors des élections générales suivantes, ce programme ne fut pas mis en question, mais par cette mesure vous cherchez à renverser ce programme sans consulter le peuple. C'est là l'attitude que je prends, et je dis que la demande d'un appel au peuple ne devrait pas être faite pour faire un défi, mais avec le sincère désir de consulter son opinion au sujet d'une question sur laquelle il n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer. Nous n'avons pas maintenant à décider la question de savoir comment la ratification de ce contrat affectera les chances de l'un ou de l'autre des partis politiques. Il a été dit que si le contrat est ratifié cela fera tort au parti conservateur. Ce n'est pas du tout la question qui nous est soumise. La véritable question est de savoir, dans l'intérêt du public, laquelle de ces deux offres doit être ratifiée ou si nous devons ratifier l'une ou l'autre. Lorsqu'il est déposé sur le bureau une offre beaucoup plus avantageuse, qui épargnera au pays des millions de piastres et des millions d'acres de terres, qui contient moins de conditions reprochables, qui ne confère aucune indemnité exceptionnelle; qui tend à délivrer le commerce de transport de ce pays du moins de ceux qui voudraient l'accaparer pour leur avantage exclusif—lorsque nous sommes appelés à rejeter une telle offre et à lui préférer le contrat plus onéreux, nous avons bien le droit de demander pourquoi?

Est-ce parce que les messieurs qui ont signé l'offre sont moins capables ou moins désireux de construire le chemin que les autres? Est-ce parce que ces messieurs sont tous Canadiens. Le parti qui a obtenu le pouvoir au cri de "Le Canada aux Canadiens" doit-il dédaigner une offre signée par les Canadiens les plus éminents, pour en accepter une offre signée par des personnes résidant aux États-Unis, en Angleterre et en France? Un seul Canadien résidant au pays, M. Stephen, a signé le contrat; je crois. Les autres ont pu résider au Canada dans le passé, mais ils n'y demeurent plus. Je crois que nous avons démontré que leurs résidences et leurs intérêts sont en grande partie ailleurs. Est-ce parce que les profits, qui seraient réalisés par les entrepreneurs en vertu de la seconde soumission resteraient dans le pays tandis que dans le premier cas ces profits iront à l'étranger?

Les honorables messieurs disent que l'offre est arrivée trop tard. Pourquoi serait-elle arrivée trop tard puisqu'elle est soumise à notre décision? Puisque nous sommes les

juges et puisque nous avons le pouvoir de dire laquelle nous devons accepter, pourquoi est-il trop tard? A quelle époque aurait-elle pu venir plus tôt? Comment aurait-elle pu venir auparavant? Est-ce que cette offre, considérant l'importance des travaux, considérant la distance entre les résidences de chacun de ses signataires, considérant la difficulté naturelle qu'il y a à amener des hommes à étudier une entreprise aussi colossale, est-ce que cette offre ne nous a pas été présentée aussitôt qu'il a été possible de le faire? Comment, d'après la loi du pays et dans les circonstances, peut-il être dit avec sincérité que ces hommes sont venus trop tard? Ils sont venus aussitôt qu'il l'ont pu, dès qu'ils ont eu connaissance des conditions auxquelles le gouvernement se proposait de conclure un contrat.

L'on nous dit que l'offre n'est pas *bona fide*, que c'est un truc politique. Où est la preuve de cette assertion? Est-ce que la simple déclaration gratuite d'hommes qui n'ont aucune autre raison à donner peut suffire? Quelle raison ont-ils donnée pour appuyer leur assertion? Les ministres disent que l'offre contient une permission au gouvernement du jour d'abandonner la construction de certaines parties du chemin, et ils ajoutent que cela s'accorde avec le programme de l'opposition. Mais cela s'accorde aussi avec le programme des honorables messieurs tel qu'énoncé l'an dernier. Ce sont eux qui l'ont inauguré et qui ont dit que la ligne du Sault-Sainte-Marie, et non la ligne au nord du lac Supérieur devrait être construite. Je n'ai pas l'intention de répéter inutilement ce qui a été dit, mais les débats ont été lus et relus dans cette Chambre pendant cette discussion et l'on a démontré que le ministre des Chemins de fer a dit ici au mois d'avril dernier qu'il avait changé d'avis au sujet de la construction de la ligne du Sault-Sainte-Marie, et que lorsqu'il s'était opposé auparavant à cette mesure, les circonstances étaient tout-à-fait différentes, que c'était avant que nous eussions l'embranchement de la baie du Tonnerro, mais que maintenant il était en faveur de sa construction; et le chef du gouvernement au Sénat a dit que l'étude de la ligne du Sault serait faite et que les travaux seraient commencés et continués.

Comment cette offre n'est-elle pas *bona fide*? Quelle meilleure preuve de la sincérité, de la détermination de ces hommes à exécuter les travaux pouvez-vous avoir, que le paiement en espèces de \$1,500,000 déposé comme garantie—argent qui est venu de toutes les parties du pays, de Toronto, de Montréal, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau Brunswick? L'argent est venu à bref délai, et il en est venu plus qu'il n'était nécessaire afin qu'il y ait abondance. Est-il possible d'avoir une meilleure preuve de l'honnêteté de ces hommes que celle qui est offerte par le fait qu'ils ont instantanément réalisé et déposé une somme aussi énorme.

L'on nous dit que ces hommes savaient que le gouvernement n'accepterait pas leur offre. Qui savait que le gouvernement n'accepterait pas leur offre avant que le premier ministre nous l'eût dit dans la soirée d'avant hier? Ces hommes ont fait leur offre avant que rien de tel n'eût été annoncé. Quelle raison avaient-ils de supposer que les intérêts du pays seraient sacrifiés par cette Chambre? Quelle raison sir Wm. Howland et ses associés pouvaient-ils avoir de supposer que les honorables messieurs rejetteraient une offre qui devait épargner au pays des millions de piastres et des millions d'acres de terre? N'avaient-ils pas plutôt raison de croire que le patriotisme porterait chaque honorable membre de cette Chambre à dire: "Ceci est décidément une meilleure proposition que l'autre et nous devons la préférer à l'autre si nous sommes soucieux des intérêts de notre pays."

L'on prétend de plus que cette offre n'est pas admissible parce qu'elle ne pourvoit pas à la construction du chemin dans la Colombie anglaise. Il suffit d'énoncer cette objection et de lire les conditions de la proposition pour démontrer qu'elle est tout à fait dénuée de fondement et que la construction du chemin à travers la Colombie anglaise, es-

tout aussi obligatoire dans cette offre que dans l'autre. Seulement d'après la dernière proposition cette partie du chemin serait construite par des hommes qui sont des sujets britanniques, et qui, s'il y a quelque chose dans cet appel à la loyauté, tiendront plus à construire le chemin de fer sur notre propre territoire, que les Français, ou les Allemands, ou les Américains, ou les autres.

En dernier lieu, les ministres prétendent que l'acceptation de cette dernière offre nécessiterait l'abandon du pouvoir par l'administration actuelle. Le chef de l'opposition a déclaré qu'il n'envisage pas ainsi la question. Mais le gouvernement a déjà fait des changements dans son programme au sujet de la construction de cette voie ferrée. Pourquoi ne pourrait-il pas le modifier encore? En 1879, son programme était de le construire au moyen de l'aide du gouvernement impérial. Il n'a pas réussi à obtenir cette aide. L'an dernier son programme était de le construire comme entreprise du gouvernement, de payer sa construction au moyen de la vente des terres, et 100,000,000 d'acres furent mis de côté dans ce but. Il a modifié ce programme, et il n'a pas abandonné le pouvoir, mais conserve encore la confiance d'une énorme majorité des membres de cette Chambre, et j'ose dire que si, dans l'intérêt public il acceptait maintenant l'offre la plus basse, il jouirait encore de cette confiance. Je dirai plus: Rien n'augmenterait la confiance de ses partisans en cette Chambre et au dehors, à un plus haut degré, que s'il disait: Nous avons supposé que la première offre était la meilleure que nous pouvions avoir, mais nous constatons que ce n'est pas la meilleure; ce que nous avons fait, nous l'avons fait avec le désir sincère de favoriser les intérêts du pays, mais nous constatons que nous nous étions trompés, et nous croyons qu'il est de notre devoir d'imposer silence à toute prédilection personnelle que quelques-uns de nous peuvent avoir, et de dire que dans l'intérêt du pays nous acceptons l'offre la plus basse.

Avant aujourd'hui, les gouvernements ont retiré des mesures très importantes sans abandonner le pouvoir. Nous nous rappelons le fait de la présentation d'un bill de réforme par lord John Russell en 1854, je crois. Ce bill fut sévèrement critiqué et fut si bien combattu par l'opposition qu'il fut obligé de le retirer, et il en fut tellement ému, je crois, qu'il versa des larmes. Mais il ne résigna pas. Plus tard, nous avons un précédent que les honorables messieurs de la droite sauront apprécier. Nous nous rappelons tous le dernier bill de réforme en Angleterre, présenté en 1867, par lord Beaconsfield, alors M. Disraeli, le bill fut tellement critiqué et modifié dans ses diverses phases, devant la Chambre qu'il devint une mesure tout-à-fait nouvelle et tel qu'adopté en définitive par la Chambre, il renversait tout-à-fait le programme du gouvernement; cependant, les conservateurs d'Angleterre ne jugèrent pas qu'il fût nécessaire pour M. Disraeli de se retirer.

Il n'y a pas de doute que la présentation de cette mesure et son retrait subséquent ferait un certain tort au gouvernement; mais cela ne l'empêche pas de dire que contrairement à ses prévisions, il a trouvé des capitalistes canadiens prêts à se charger de l'entreprise à bien meilleur marché et à des conditions plus avantageuses au pays que ceux avec lesquels il avait fait ce contrat, et qu'il est en conséquence obligé d'abandonner le contrat et peut-être d'accepter l'autre.

Les honorables ministres nous disent que nous sommes libres de rejeter cette mesure, mais ils parlent en même temps des liens de parti et font appel à leurs partisans. Alors comment les membres de cette Chambre sont-ils libres?

Les partisans du gouvernement n'étaient-ils pas engagés à ratifier ce marché dès le lendemain du jour où il fut déposé sur le bureau de la Chambre et avant qu'ils eussent entendu la discussion sur les mérites de ce contrat? N'a-t-on pas tenu des caucuses depuis la dernière offre, dans des circonstances propres à indiquer que ces messieurs de la droite n'avaient pas toutes les occasions nécessaires pour entendre

M. GUTHRIE

les deux côtés de la question? Des rumeurs circulent à cet effet. Je ne sais si elles sont fondées ou non. Mais quoi qu'il en soit, il est indéniable que des hommes qui sont tout simplement les agents des autres, se montrent résolus à mettre en oubli les droits de leurs électeurs, à voter une énorme somme d'argent, à octroyer d'énormes privilèges exclusifs, contrairement aux intérêts de ceux qu'ils représentent, qui auront à payer l'argent et qui souffriront en conséquence de l'octroi de ces privilèges.

Y a-t-il un seul député qui puisse donner une bonne raison, une raison valable, pour rejeter la nouvelle offre, excepté la raison que le gouvernement a jugé à propos d'engager— non pas la Chambre ni le pays, mais de s'engager lui-même relativement à une convention qui sera plus onéreuse et plus dispendieuse que celle qui a été soumise en dernier lieu? Je demande à la Chambre de considérer que pas un des avantages réclamés en faveur de la première offre ne manque à la seconde. Je dis de plus que sous quelque rapport que vous puissiez comparer les deux offres, il est de l'avantage du pays d'accepter la dernière.

Sera-t-il dit, comme je l'ai entendu dire dans les corridors, que \$3,000,000 n'est toujours pas grand-chose. \$3,000,000 est une somme énorme dont bien peu d'entre nous peuvent se faire une idée. C'est un montant énorme, et c'est notre devoir de l'épargner, et d'épargner au moins le double de cette somme en sus, dans l'intérêt du pays et dans celui de nos commettants, si nous pouvons le faire. C'est notre devoir sacré de ne pas mettre d'entraves au commerce dans le Nord-Ouest et avec le Nord-Ouest. C'est notre devoir sacré de profiter des avantages que toute proposition pourrait nous offrir.

La corporation que nous sommes en train de créer, si nous acceptons l'une ou l'autre de ces offres, sera un état dans l'état. Elle sera propriétaire de 3,000 milles de grande ligne de chemin de fer et l'on dit qu'elle aura un grand nombre d'embranchements. Ses membres seront non-seulement des princes de chemin de fer et des propriétaires immonsièrement riches, mais la compagnie sera une grande corporation de terres possédant un vaste territoire immobilier dont on ne saurait estimer la valeur.

Elle a aussi le pouvoir de devenir une grande compagnie télégraphique. Elle a non-seulement le droit d'établir une ligne télégraphique à elle, comme compagnie de chemin de fer, mais elle a le pouvoir de percevoir des droits et d'expédier des messages. Elle a aussi le pouvoir de devenir propriétaire de bateaux à vapeur, et de faire un commerce important de transport sur les rivières et les lacs de cette région. Elle deviendra, quelle que soit la compagnie qui sera constituée légalement, une puissance extraordinaire dans l'état, une puissance que nous serons peut-être incapables de contrôler; et il est de notre devoir, avant de nous engager dans cette transaction, de voir à ce que nous exercions la plus grande vigilance, pour protéger nos commettants et le peuple relativement aux tarifs, et pour empêcher la législation d'un système puissant résultant de cette partialité, de cette injustice et de cette extorsion, si nuisible non-seulement aux colons du Nord-Ouest mais aux intérêts commerciaux, manufacturiers et autres dans tout le pays en général.

M. SHAW. Cette question est tellement importante, elle implique de si grands intérêts, que je ne puis voter sans exprimer ici mon opinion. Je suis fort heureux qu'elle ait été discutée d'une manière si complète des deux côtés de la Chambre, et que l'attitude des partis en ce qui regarde cette mesure ait été si bien définie, que les plus jeunes députés eux-mêmes doivent la comprendre parfaitement. Comme jeune député moi-même, j'ai tenu à exprimer ma satisfaction. On compte plusieurs jeunes députés dans cette Chambre et la question est tellement importante que, sans une discussion complète, ils auraient pu être appelés à voter sur une question qu'ils ne comprenaient pas parfaitement. Ils la comprennent maintenant.

Le pays s'occupe de cette question depuis dix ans; et maintenant qu'elle est soumise à la Chambre sous une forme définie, chacun doit être satisfait qu'elle ait été discutée d'une manière si complète.

D'après les débats qui ont eu lieu, il est évident que depuis l'avènement de la Confédération, toutes les administrations ont inséré, dans leur programme, la question de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Mais il est également vrai que sous l'administration de l'honorable député de Lambton, un certain nombre de ses partisans ne semblaient pas aussi désireux que lui-même de construire la ligne. Non-seulement les réformistes avaient constaté cette tendance, mais nombre de conservateurs s'en étaient aperçus, entr'autres les députés de la Colombie anglaise et ceux du Nord-Ouest. Les représentants de ces deux sections du pays étaient d'opinion que toute une faction du parti de la réforme ne désirait pas voir construire la ligne; on tout cas, s'ils avaient ce désir, il n'était pas bien vif. Or, nous constatons aujourd'hui que cette faction du parti de la réforme que l'on regardait, pendant la dernière session, et surtout pendant celle-ci, comme hostile à la construction de la ligne, domine maintenant dans le parti, et les tendances que nous soupçonnions depuis nombre d'années, se sont aujourd'hui manifestées complètement. Elles ont maintenant une signification. La faction avancée de ce parti ne dissimule aucunement ses opinions à cet égard, et l'autre faction qui favorisait autrefois le projet, garde maintenant le silence. On peut donc dire, jusqu'à un certain point, que le parti de la réforme a complètement abandonné la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, d'un océan à l'autre. Je crois qu'il ne peut exister de doutes à cet égard.

On dira qu'il n'en est pas ainsi. J'ai entendu l'honorable chef de l'opposition—quo je regrette de ne pas voir à son siège—dire qu'il voulait seulement différer la construction; mais nous pouvons constater par la motion qui vient d'être remise entre vos mains, M. l'Orateur, que le contrat soumis à la Chambre par la société qu'on appelle le nouveau syndicat.....

UNE VOIX. Ce n'est pas un contrat.

M. SHAW. Ce n'est pas un contrat, je l'admets; mais l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) semble croire que nous sommes également libre de l'adopter ou de voter la résolution soumise à la Chambre. Si nous avons tort d'appeler la seconde proposition un contrat, je suppose que les honorables députés de la gauche diront que nous avons également tort de désigner ainsi la première proposition.

Je vais examiner les clauses 20, 21 et 22 de cette seconde offre. Je voudrais signaler aussi ce qu'en apparence, les députés de la gauche pensent de la construction de la ligne. La 21^{ème} clause est ainsi conçue :

" Dans le cas où le gouvernement désirerait différer ou abandonner la section de l'ouest du dit chemin de fer, s'étendant de Kamloops à Port Moody, il lui sera loisible de le faire."

La 20^{ème} section contient une disposition analogue relative à la section de l'est; mais on n'y emploie que le mot "abandonner." Si l'intention est de différer la construction de cette partie de la ligne, on admettra qu'il n'est aucunement désirable d'en commencer immédiatement les travaux. S'il est désirable de la construire, pas à présent; mais à une époque subséquente, les auteurs de la seconde offre ne nous disent pas comment ils se proposent de la construire. La ligne du Sault Sainte-Marie une fois construite et de nombreux immigrants établis à la baie du Tonnerre et au Sault Sainte-Marie, le nouveau syndicat aura un certain intérêt à empêcher la construction de la ligne au nord du lac Supérieur. Mais on ouvrira d'autres lignes au trafic. Le commerce prendra une direction particulière et il faudra du temps pour l'amener vers une autre. Mais quand le Nord-Ouest sera colonisé, quand les terres y seront vendues,—si c'est encore l'intention du parti de la réforme de construire la section au nord du lac Supérieur,—rien ne nous dit quel

plan il adoptera. Mais supposant qu'ils aient l'intention de la construire à l'aide du fonds des chemins de fer, produit de la vente des terres du Nord-Ouest,—chose fort douteuse, je crois, si les honorables députés de la gauche ont une opinion exacte relativement à la valeur de ces terres,—il se passera bien des années avant qu'ils puissent accumuler les fonds suffisants pour l'exécution de cette entreprise. Mais supposons que les terres se vendent bien et que cette vente produise une somme suffisante pour construire la ligne au nord du lac Supérieur, supposons que motion soit faite d'affecter le fonds de cette manière, supposons qu'il existe alors, au Nord-Ouest, trois ou quatre provinces ayant une population nombreuse et qu'il en soit de même à la baie du Tonnerre et au Sault Sainte-Marie, ne sommes-nous pas exposés à voir ici une scène pareille à celle qui eut lieu dans la législature d'Ontario, lorsque motion fut faite de répartir le fonds des chemins de fer? Quelques députés proposeraient sans doute, que le fonds des chemins de fer soit réparti entre les diverses provinces, au *pro rata* de la population de chacune d'elles, ou que l'on fasse une répartition générale. Pas un député ne pourrait deviner les intentions de son voisin de gauche ou de son voisin de droite et nous assisterions à une bataille générale à propos de cette répartition. Il me semble que si nous n'utilisons pas maintenant ces terres, pour la construction de la ligne, nous aurons, dans l'avenir, bien peu de chances d'en tirer parti.

La gauche prétend que ce n'est pas ici une question politique, mais que nous devrions la traiter comme une opération commerciale. J'ai des doutes à cet égard, je partagerais plus volontiers l'opinion du député de Glengarry (M. McLennan) qui a dit que ce n'était point ici un contrat ordinaire, comme ceux que l'on passe pour la construction d'une maison ou d'un petit embranchement de chemin de fer. Nul doute que cette entreprise aura de grandes conséquences politiques et qu'on doit l'envisager, en même temps, sous son aspect politique et son aspect commercial; et si cela veut dire que nous ne devons pas l'envisager seulement au point de vue politique, que nous ne devons point en faire une question de parti et chercher à en tirer des avantages pour l'un ou autre des partis politiques, je suis de cet avis. Mais si l'on veut entendre par là que nous ne devons pas envisager l'aspect politique, aussi bien que l'aspect commercial de la situation, je nie cette proposition. Selon moi, tant que les provinces ne seront pas reliées par une grande voie ferrée, l'objet que l'on s'est proposé en établissant la Confédération, ne sera pas accompli. Il faut que ces provinces soient ainsi reliées pour assurer leur union durable, et tant qu'elles ne seront pas reliées par un chemin de fer, comme par une bonne entente, nous ne jouirons pas de tous les avantages de la protection récemment inaugurée, pas plus que de tous les avantages de la Confédération. Tel était certainement l'objet des éminents patriotes qui ont réalisé l'union des provinces. Je ne crois pas qu'on ait jamais autrement présenté la question au peuple; et je suis parfaitement sûr que pareille tentative mériterait la réprobation générale.

Nous devons donc essayer d'exécuter le projet, et si nous ne construisons pas le chemin du Pacifique actuellement, nous le construirons plus tard. On nous a dit que le commerce n'admet pas de barrières; que nous ne devons pas envisager la question au point de vue politique et que la ligne ne sera établie que pour les besoins du commerce. Mais si, nous arrêtant à la question commerciale, nous construisons la ligne jusqu'au Sault, pour la faire passer ensuite sur le territoire des États-Unis, je crois que les auteurs de cette combinaison pourraient bien pu faire un pas de plus, et supprimer les barreaux de douane le long de la frontière. Cela me paraît être une conséquence nécessaire et le mode de procéder que ces messieurs devraient, en bonne logique, recommander. Si nous voulions maintenant construire la ligne du Sault Sainte-Marie, seulement pour des fins commerciales, nous aurions donc commis une erreur de dépenser

tant d'argent pour construire la section de la baie du Tonnerre à Selkirk,—section dont les pentes et les courbes sont difficiles,—avec l'intention d'en faire la grande voie de communication avec le Nord-Ouest. Si nous abandonnions maintenant la construction du chemin de fer du Pacifique, et si nous dépensions \$3,000,000 pour l'embranchement du Sault Sainte-Marie, nous aurions commis une grande erreur en nous préoccupant des étendues navigables, de l'embranchement de la baie Georgienne, ainsi que des grandes et dispendieuses études que nous faisons faire depuis des années. A ce point de vue, le parlement a toujours été dans l'erreur depuis dix ou douze ans, et nous n'avons découvert cette erreur qu'après avoir dépensé \$14,000,000 pour la section de la baie du Tonnerre et \$3,000,000 en explorations et études.

On pourra prétendre, on a même prétendu que cette ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk permettrait aux immigrants de pénétrer dans cette contrée, sans passer sur le territoire américain. Est-ce bien l'objet que nous avons en vue? Cette section ne doit-elle être qu'un chemin pour les immigrants et pas autre chose? Non; elle formera un chaînon du chemin de fer du Pacifique; telle était l'intention première, et le parti conservateur persiste dans cette intention. Les réformistes auront beau dire que nous ne devons nous guider que sur les circonstances du moment—que nous ne devons point revenir sur le passé—qu'il est inutile de rester conséquents avec nous-mêmes, et que la question est celle-ci: "Quel est aujourd'hui le plan le moins coûteux et le meilleur pour le pays?"

Voilà un point de vue; mais il est une autre opinion à laquelle, dans tous les cas, les conservateurs s'arrêteront probablement. C'est celle du pays depuis nombre d'années, celle des hommes les plus éminents et les plus sages, celle des hommes les plus instruits, celle de nos meilleurs patriotes, et, à ces titres, nous devons la respecter. Les députés de la gauche ont professé, dans le temps, cette opinion. Les conservateurs ont toujours été et sont encore d'avis qu'il nous faut un chemin de fer du Pacifique canadien. Nous avons le respect des opinions, des vues et des jugements de nos prédécesseurs. Nous croyons qu'un pays doit avoir une histoire, que ses lois doivent former un ensemble logique, qu'aucun pays n'a jamais acquis d'importance, s'il n'avait pas en vue quelque objet spécial, un but qu'il peut offrir à l'énergie, à l'intelligence de sa population, un but qu'elle doit atteindre un jour. Telle est l'opinion que nous avons, nous, conservateurs, au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien, et nous sommes obligés de réaliser notre projet, de construire, s'il est possible, cette ligne, d'un océan à l'autre. Nous réussirons, sans aucun doute, et le projet déposé sur le bureau de la Chambre, sera finalement exécuté.

Mais il y a un amendement à cette proposition. Je n'ai point l'expérience de la pratique parlementaire, mais en examinant cet amendement, je me suis demandé s'il était bien régulier. Je ne comprenais pas bien que ce fût un amendement à la proposition déposée sur le bureau de la Chambre, mais personne n'ayant signalé d'irrégularité à cet égard, je n'ai pas cru devoir soulever cette question. Le député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a prétendu que nous étions libres d'accepter la première proposition ou celle qui a été déposée depuis, mais l'amendement ne nous invite point à accepter cette dernière. Le chef de l'opposition ne semble pas avoir lui-même grande confiance dans l'offre du nouveau syndicat, puisqu'il ne propose point de la substituer à la première, et, à coup sûr, il devrait avoir quelque confiance dans la seconde proposition, puisqu'elle émane de ses amis politiques. Si l'honorable monsieur n'eût pas craint de "mettre les pieds dans le plat," il aurait demandé à la Chambre d'accepter la seconde offre, au lieu de se borner à déclarer, par son amendement, qu'on ne devait pas légaliser le premier contrat.

M. SHAW

Quant à la seconde proposition, l'honorable député nous dit qu'elle est infiniment préférable à la première. C'est ce que je n'admets pas, car si la seconde proposition est infiniment préférable à la première, elle est infiniment préférable pour les entrepreneurs, mais non pour le pays. Le second syndicat peut abandonner trois sections de cette ligne avec l'approbation du gouvernement. Il me semble que le désir des députés de la gauche est qu'on abandonne la section de l'est; mais ils ne disent point comment on la construira plus tard. En calculant la valeur des octrois de terres et le chiffre de la subvention en espèces, les députés de la gauche semblent avoir tenu compte des frais d'exploitation d'un chemin de fer traversant une région qu'ils disent être un désert, mais qui est certainement une contrée pauvre et stérile, nous le savons tous; l'exploitation de cette partie de la ligne ne sera pas profitable d'ici à des années. Nous savons, il est vrai, ce que le pays donne pour cette ligne, mais les entrepreneurs sont dans une grande incertitude au sujet de ce qu'ils recevront pour la construire. Ils savent qu'ils recevront \$25,000,000 en espèces et 25,000,000 d'acres de terres; mais on ne peut évaluer ces terres à \$1, \$2 ou même \$5, comme l'ont dit les députés de la gauche. Nous ne connaissons pas la valeur de ces terres. Elle peut être considérable, mais il faut en déduire les frais nécessaires pour attirer l'immigration, l'intérêt de l'argent dépensé dans ce but, les frais d'exploitation de la ligne dans l'intervalle, l'intérêt sur le prix du matériel,—tout cela est à déduire du prix des terres, en sorte que la compagnie ne peut savoir ce qu'elle recevra. Mais on peut fort bien dire que le contrat ne laisse aucune incertitude, si la section de l'Est est abandonnée et la construction de celle de Yale-Kamloops différée. Il y a des chances de profits à ces conditions. Si les députés de la gauche croient qu'ils faut abandonner ces sections, ne pas les construire pour le moment, la seconde compagnie ferait un excellent marché. Je n'entrerai pas dans des détails de calcul, parce que cette partie du sujet est épuisée.

Mais j'en reviens au contrat même. Qu'il soit avantageux ou désavantageux pour le pays, personne ne niera que si nous voulons faire construire le chemin de fer du Pacifique, il faut nous préparer, comme peuple, à faire certains sacrifices. Nous ne devons pas la considérer uniquement comme une opération commerciale, mais envisager la nécessité politique de relier ensemble les provinces de la Confédération.

Les objections que l'on fait au contrat me semblent fort précieuses. Je les comprends parfaitement, si les députés de la gauche continuent à prétendre que la construction d'un chemin de fer au Pacifique n'est aucunement désirable, s'ils croient qu'en continuant les travaux de la section de l'est ou ceux de la section de l'ouest, nous exposerions le pays à la ruine, je ne suis pas surpris qu'ils fassent une opposition factieuse à ce projet. Les opinions exprimées par plusieurs d'entre eux, au sujet des diverses sections de la ligne, semblent indiquer cela.

L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Ross) a fait une objection qui m'a frappé à la première lecture du contrat; c'est celle-ci: Lorsque de nouvelles provinces seront formées au Nord-Ouest, la compagnie n'ayant pas de taxes à payer, ni pour la ligne, ni pour son matériel, ces provinces demanderont de nouvelles subventions. Or, il a été clairement démontré que les taxes sur la ligne et le matériel de la compagnie ne s'élèveront qu'à un chiffre très-faible. Mais quand même il serait plus considérable, l'imposition de ces taxes se réduirait, en fin de compte, à un transfert de taxes des anciennes provinces aux nouvelles. Ce serait simplement exiger du Nord-Ouest ce que les députés de la gauche voudraient exiger des provinces plus anciennes. Puisque nous sommes obligés de payer de si fortes sommes pour doter cette contrée d'un chemin de fer, je ne vois pas pourquoi le Nord-Ouest ne prendrait pas sa part du fardeau. Si c'est là un argument contre les taxes, il est facile d'y répondre en étendant les limites des nouvelles provinces, en augmentant leur

territoire et leur donnant ainsi plus de propriétés sujettes aux taxes. Je ne vois pas de difficultés à cela. C'est un fardeau dont elles devraient se charger.

L'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) semble croire que le syndicat empêchera l'établissement de lignes se dirigeant vers le sud. Je ne vois pas ce qu'il trouve à redire sur ce point. Il s'agit tout simplement de relier la ligne au Sault Sainte-Marie, et s'il n'est pas dans l'intérêt du pays de construire la ligne au nord du lac Supérieur, mais d'en remettre la construction indéfiniment, je ne vois pas pourquoi l'on ne ferait pas dévier la voie principale vers le sud.

L'honorable député de Huron-Sud, (M. Cameron), trouve aussi certaines objections à ce contrat, et lorsque le député de Richmond et Wolfe, (M. Ives), a comparé le contrat Allan, avec le présent contrat, et déclaré ce dernier le plus avantageux, le député de Huron-Sud, s'est plaint de ce qu'il n'avait pas poussé la comparaison jusqu'aux détails. Cela est vrai. Le député de Richmond et Wolfe n'a comparé que les subventions en espèces et en terres. Il n'avait pas s'occuper des détails, dans le moment, et cette objection du député de Huron-Sud, (M. Cameron), me semble terriblement spécieuse. Le député de Richmond et Wolfe comparait les deux projets à un autre point de vue, et cette comparaison m'a semblé donner l'avantage au projet actuel sur le projet Allan.

Le député de Huron-Sud, trouve également mauvais que le contrat désigne pour type de notre chemin de fer, celui de l'"Union Pacific." Ce point a donné lieu à de longs débats, et je m'aperçois que le nouveau syndicat spécifie l'année 1873, époque à laquelle l'"Union Pacific" était en parfait état. La gauche prétend que les mots "tel qu'originellement construit" peuvent avoir trait à une période antérieure à celle-là. Je ne crois pas qu'aucune personne impartiale puisse interpréter ainsi cette clause. Nul doute qu'elle offre matière à discussion. Mais prenons un exemple: supposons qu'un immigrant se rende au Nord-Ouest, construise les murs d'une maison et la couverture, y amène sa famille et, après un certain temps, achève la construction. Dira-t-on que la maison était construite, lorsque sa famille y est entrée? Non; elle sera construite quand tous les travaux seront finis.

Je crois que le gouvernement a l'avantage dans sa convention avec le syndicat. D'après sa convention avec le gouvernement, le syndicat est obligé de construire la ligne consciencieusement. D'ailleurs, ce sera son propre intérêt. Le syndicat n'a aucun intérêt à déclarer la guerre au gouvernement du pays.

Quelques députés ont mentionné la décision d'un tribunal des Etats-Unis, relativement à l'époque où la ligne de l'"Union Pacific" devait être regardée comme construite, c'est-à-dire en 1869. Mais en examinant les détails de ce procès, on s'aperçoit qu'à cette époque la compagnie avait reçu des octrois de terre sur le parcours de la ligne, que le gouvernement des Etats-Unis avait expédié des troupes par cette voie et qu'aucune des deux parties n'était en position de dire que la ligne n'était pas construite, puisque toutes les deux en avait fait usage, comme d'une ligne achevée.

L'honorable préopinait a prétendu que la formation du syndicat équivalait à la création d'un grand monopole dans le pays. Cette assertion n'est pas facile à comprendre. Toute compagnie de chemin de fer constitue, en réalité, un monopole, et partout où des capitaux considérables sont engagés dans une entreprise, il y a un monopole, jusqu'à un certain point. Il existe des monopoles dans les provinces de l'Ontario et de Québec. Prenez, par exemple, la ligne qui traverse ma division électorale. Je me rappelle le fait suivant: Un imprimeur avait commandé une presse à Liverpool. Or il paya autant, pour la faire transporter de Guelph à Walkerton, — distance d'environ soixante-et-dix milles — qu'il avait payé pour la faire venir de Liverpool à Guelph. Parler de monopoles au Nord-Ouest quand nous avons

des monopoles sur tout les points du pays, me paraît simplement absurde. Le monopole des chemins de fer existe partout, excepté où il y a concurrence, et, dans l'Ontario, dix-neuf localités sur vingt sont affectées par un monopole. Les députés de la gauche voudraient-ils prétendre que nous devons encourager la concurrence, dans la construction des chemins de fer? A mon avis, nous avons déjà beaucoup trop de cette concurrence dans l'Ontario, et il en est résulté des pertes d'argent considérables. C'est peut-être dans le moment le seul moyen d'empêcher un monopole; mais c'est à coût sûr, un moyen banal, maladroit et dispendieux, et j'espère que, dans quelques années, on trouvera une meilleure méthode. Nul doute qu'en fin de compte, les chemins de fer passeront sous le contrôle du gouvernement; mais un seul député de la gauche prétendrait-il que le Canada est actuellement dans une position à prendre ce contrôle? Nous ferions mieux d'abolir les monopoles dans l'Ontario et Québec, avant de nous occuper de ceux du Nord-Ouest. Nous devrions cesser de subventionner les lignes rivales et adopter un plan général. Le Canada, selon moi, n'est point en position de prendre un pareil contrôle. Nous ne sommes pas assez riches pour cela; et quand même nous aurions les ressources nécessaires, je croirais encore que nous ne pouvons agir ainsi. Mais supposant que le gouvernement tenterait l'expérience au Nord-Ouest, devrait-il restreindre la compagnie de manière à la rendre aussi pauvre et aussi faible que possible, en sorte qu'elle ne pourrait lutter contre les monopoles des Etats-Unis? Je prétends que non. Il serait imprudent d'agir ainsi. Nous devons accorder à la compagnie les pouvoirs qu'elle sera à même d'utiliser honnêtement dans les intérêts du pays; et je crois que la compagnie aura fort à faire, même avec l'appui du gouvernement fédéral, pour résister à la concurrence des lignes des Etats-Unis. Cette contrée n'est pas riche en argent. On y trouvera une immense étendue de terres fertiles et de beaux avantages. C'est l'intérêt du Canada de traiter la compagnie avec toute la libéralité possibles, dans les circonstances.

J'en reviens à cette question des taxes, parce qu'on a cru pouvoir en tirer un grand parti. On dit qu'aux Etats-Unis, les terres nouvelles se vendent \$6 l'acre. Nous savons que cela est dû à la construction de chemins de fer, à la concession de grandes étendues de terres pour aider les compagnies de chemins de fer à ouvrir de nouveaux établissements, et l'on nous demande de donner à nos terres la même valeur qu'aux terres américaines dont l'accès a été rendu facile et qui ont ainsi augmenté de valeur. Les Etats-Unis ont exécuté ce que nous allons tenter, et l'on nous demande non pas de les imiter, mais d'agir tout au contraire; on nous demande de prendre le contrôle des chemins de fer, ce qui est impossible, et de laisser nos terres à l'état inculte. A mon avis, il n'y a pas d'autre moyen d'ouvrir le Nord-Ouest à la colonisation, que celui qui est indiqué dans la convention déposée sur le bureau de la Chambre. En essayer un autre serait simplement abandonner, pour toujours, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. L'adoption de ce projet assurera la construction de la ligne, dans le délai spécifié ou à peu près je l'espère. Tous les conservateurs du pays qui désirent voir cette contrée parvenir à se suffire à elle-même, doivent aussi désirer la construction de la ligne. Nul doute qu'il n'y aura pas la moindre scission dans le parti conservateur, à propos de cette question; nul doute que, dans tout le pays l'opinion publique se prononcera en faveur du projet. Je sais que, pendant les vacances, on a voulu influencer l'opinion publique et certains orateurs ont voulu la faire condamner la construction de la ligne. Mais ils ont complètement échoué. Ils sont revenus, animés de sentiments tout autres que ceux qu'ils avaient au départ. Ils sont partis pleins d'enthousiasme, l'imagination exaltée. Ils pensaient qu'à leur voix, le pays entier se prononcerait contre le projet.

Leur tournée leur a fait beaucoup de bien. Elle a singulièrement calmé leur ardeur et, au retour, au lieu de s'opposer, comme auparavant, à différents détails du contrat,—puisqu'il y a plusieurs députés de la gauche ont déclaré qu'ils verraient volontiers la ratification du contrat,—voyant le changement qui s'est manifesté dans l'opinion publique, ils ont soumis une proposition mal conçue, beaucoup plus avantageuse pour les entrepreneurs, bien plus préjudiciable au pays que celle du premier syndicat, une proposition aux termes de laquelle le chemin de fer du Pacifique canadien ne serait jamais construit. Nous croyons que le gouvernement peut servir les intérêts du pays,—que le gouvernement actuel a servi les intérêts du pays en établissant la protection,—et nous voulons encore travailler à la prospérité du pays en développant les ressources de cette nouvelle contrée. Pendant la crise que nous avons traversée, les chefs de la gauche déclaraient solennellement leur impuissance, qu'ils ne pouvaient améliorer la position, qu'ils jouaient le rôle de la mouche du coche, et qu'advenant des temps meilleurs, notre situation générale l'améliorerait. Ce n'était pas là un moyen de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Le gouvernement devait intervenir et il est intervenu en soumettant ce contrat. On peut désirer certaines modifications; mais il en serait de même de tout autre contrat,

Il n'existe pas d'homme qui ait passé un contrat, sans désirer, plus tard, y faire quelques changements; nul doute que, dans le cas actuel, nos intérêts nous feront découvrir les améliorations possibles à ce contrat. Nous croyons que le parti conservateur mènera cette entreprise à bonne fin, que le pays le secondera et qu'il n'est point dans l'intérêt du pays de substituer à la convention actuelle un contrat analogue, mais mal agencé et de mettre ainsi les chefs de la gauche à même de remettre indéfiniment les travaux de l'une quelconque des sections. Si l'événement de 1873 venait à se répéter,—ces mouches du coche s'abattraient sur les roues du char politique qui resterait embourbé pendant les dix années prochaines. Or, nous voulons que le char de l'Etat marche rondement, quand même nous devrions prendre un peu la peine de chasser l'essaim de mouches. Nous voulons construire cette ligne et, avec un pareil objet en vue, je crois que les conservateurs voteront tous, en phalange solide, pour la motion que le gouvernement nous a soumise.

M. BÉCHARD. Une indisposition qui dure depuis le commencement de la session, m'a empêché de prendre part à ce long débat que toute la population du Canada suit avec une attention inquiète. Bien que j'hésite à aborder cette question presque épuisée et au risque de répéter beaucoup de choses déjà dites, j'essaierai d'exposer brièvement devant le pays, mes opinions relativement à ce projet.

M. l'Orateur, j'approuve cordialement la motion que l'honorable député de Durham-Ouest vous a remise hier. Je suis même prêt à aller plus loin que le propose cette motion; non-seulement je crois qu'il est contraire aux intérêts du pays d'adopter les résolutions soumises à la Chambre, mais, dans mon humble opinion, toute la question devrait être immédiatement soumise au peuple. Je me rappelle qu'au début de la session, le très honorable chef du gouvernement a déclaré que, si intelligent que puisse être le peuple, il n'est point compétent pour juger de l'importance et apprécier la portée d'une question aussi vaste. Malgré tout le respect que je professe pour une autorité aussi imposante que celle du très honorable chef de la droite, je demeure convaincu qu'après tout, le peuple constitue le tribunal suprême qui rend le jugement final sur toutes les grandes questions politiques.

Aucun député n'ignore, je suppose, qu'après la session, chacun de nous devra soumettre au jugement du peuple sa conduite dans cette affaire, comme dans bien d'autres dont le parlement s'occupe aujourd'hui. Alors le peuple, sans

M. SHAW

égard pour ce que l'on aura pu dire dans cette Chambre, pour prouver son incompétence, affirmera sa compétence et prononcera un verdict auquel chacun de nous devra se soumettre.

Dans le cours de ce débat, des membres des deux partis ont suggéré que nous ne devrions pas faire de cette question une question de parti,—que les grands intérêts qui dépendent de sa solution, la mettent au-dessus des intérêts de parti. Je partage volontiers ces sentiments patriotiques, mais je dois ajouter que, selon moi, le meilleur moyen d'arriver à cette entente est d'en appeler au peuple. En effet, du moment où le peuple connaîtra nos opinions et se sera prononcé à leur égard, notre ligne de conduite sera tracée par lui, l'esprit de parti se calmera et la question sera finalement réglée.

Il est vrai que le peuple est saisi de cette question depuis nombre d'années; depuis 1872; mais chacun se rappelle que, depuis lors, elle a subi de grands changements et modifications. Elle a pris différentes formes, on a mis en avant divers projets sur lesquels le peuple n'a pas eu l'occasion de se prononcer. Durant cette période, non moins de cinq ou six projets différents ont été soumis au parlement, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Nous avons eu d'abord le projet de 1872 qui spécifiait que la ligne serait construite par une compagnie devant recevoir une subvention de \$30,000,000 en espèces, et un octroi de 50,000,000 d'acres de terres.

Ensuite, nous avons eu le projet de 1874 et l'Acte de 1874 où l'on retrouve les principales clauses de l'Acte de 1872, avec des dispositions qui n'existaient pas dans ce dernier.

En 1879, on nous donna à entendre que le gouvernement construirait la ligne, avec l'aide du gouvernement impérial qui fournirait une garantie, etc., etc.

En 1880, ce plan était quelque peu modifié. On ne nous parlait plus de l'aide impériale; on construirait la ligne avec le produit de la vente de 100,000,000 d'acres de terres et, quoique le parlement ait ratifié ce projet, quelques mois plus tard, le parlement est convoqué, avant l'époque ordinaire, pour ratifier un autre projet tout différent.

En mentionnant ces divers projets, je me rappelle que dans le cours de ce débat, quelques-uns de mes amis de la province de Québec,—le député de Rouville (M. Gigault) et le député de Portneuf (M. Vallée), si je ne me trompe pas,—ont accusé le parti libéral de n'être point conséquent avec lui-même. A coup sûr, en formulant cette accusation, mes honorables amis oublièrent que leurs amis politiques ont souvent changé d'opinion depuis quelques années. Je ne blâme point les honorables députés de la droite pour cela, car il n'est que raisonnable, selon moi, de supposer qu'en traitant une question aussi vaste et au sujet de laquelle nous avons longtemps été sans les informations nécessaires, les hommes publics doivent nécessairement modifier leurs opinions de temps à autre. Mais je prierai ceux de mes amis de Québec qui nous ont taxés d'inconséquence, de ne point oublier la sage leçon que donne Molière dans les lignes suivantes:—

“ Il faut s'examiner soi-même un fort long temps
Avant que de songer à condamner les gens;
Il faut mettre le poids d'une vie exemplaire
Dans les corrections qu'aux autres on veut faire.”

Il est de la plus haute importance que le projet déposé, en dernier lieu, sur le bureau de la Chambre, soit soumis au peuple et, selon moi, il est également important que le peuple ait l'occasion de se prononcer sur le programme suggéré, pendant la dernière session, par mon honorable ami de Durham-Ouest. Quel est le membre de cette assemblée qui puisse affirmer, avec certitude, que le peuple n'accepterait pas ce programme s'il lui était soumis?

Mais on me répondra que la Colombie anglaise s'impatiente, que nous avons conclu un pacte avec cette province, et que nous devons nous y tenir, quel qu'on éteuses qu'en soient les conditions. Or, je ne vois pas comment le peuple

est obligé de s'imposer des dépenses ruineuses pour rester fidèle à un marché ruineux. Je prétends que le peuple a le pouvoir de mitiger les conditions de ce pacte, et qu'après avoir fait des propositions raisonnables à la Colombie anglaise, si elle devient tapageuse, turbulente et menace de se séparer,—menace qu'elle a déjà faite,—le peuple canadien est autorisé à lui dire qu'elle peut se retirer de l'Union si tel est son désir.

Mais cette question doit être soumise au peuple pour une autre raison, c'est que le contrat a été adjugé sans qu'on ait, au préalable, demandé des soumissions. On nous a redit à satiété, dans le cours de ce débat, que mon honorable ami de Lambton, alors qu'il était ministre des Travaux publics, demanda des soumissions et n'en reçut aucune, et si je ne me trompe pas, M. l'Orateur, un député aurait dit que cet échec prouvait que les libéraux, lorsqu'ils sont au pouvoir, ne peuvent accomplir rien de grand, rien qui leur mérite la considération du peuple. Je pourrais lui rappeler que ses propres amis n'ont pas été plus heureux. Je pourrais lui rappeler que la compagnie Allan, n'a pu trouver, en Angleterre, l'argent qu'il lui fallait pour construire cette ligne, bien qu'elle ait fait cette tentative à une époque où l'argent abondait. Mais quand mon honorable ami de Lambton demanda des soumissions, les circonstances avaient complètement changé. Les temps étaient durs; nous traversons une crise commerciale qui s'est fait sentir dans le monde entier. Les grandes maisons de banque, les grandes maisons commerciales étaient partout ébranlées, d'autres étaient tombées et les fragments de leurs capitaux avaient été dispersés par le vent. La construction des chemins de fer était suspendue, partout les capitaux dormaient, sans placement, et je crois qu'aucun homme raisonnable ne s'étonnera qu'en pareilles conjonctures mon honorable ami n'ait pas trouvé de soumissionnaires—et qu'aucun capitaliste n'ait voulu placer des fonds dans la construction du chemin de fer du Pacifique.

Aujourd'hui, les choses ont changé de nouveau. Les circonstances sont plus favorables, les temps meilleurs; la prospérité renaît dans le monde entier, le capital abonde et cherche des placements. En pareilles circonstances, le gouvernement avait à peine le droit de prétendre,—au début de la session,—avoir fait le meilleur marché possible et, dans tous les cas, je soutiens qu'il doit entièrement renoncer à cette prétention, puisqu'une autre offre nous est faite de construire la ligne à des conditions qui, bien que prêtant à certaines objections, sont certainement préférables, comme ensemble, à la convention déjà soumise à la Chambre.

Dans le cours de ce débat, on s'est efforcé de démontrer que, de tous les projets soumis au parlement pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, le projet actuel est de beaucoup le meilleur, qu'il vaut mieux que le contrat de 1872 et que le projet de 1874. Au premier abord, il est vrai, nous voyons qu'aux termes du projet actuel, la subvention en espèces est de \$5,000,000 moindre qu'aux termes du projet de 1872. Il est également vrai aussi que l'octroi de terres est moitié moindre, sous le rapport du nombre d'acres. Mais on découvre bientôt que ces avantages ne sont qu'apparents et sont plus que contrebalancés par les autres concessions faites à la compagnie. Outre la subvention en espèces, nous cédon pour une valeur de \$28,000,000 de sections achevées ou que nous devrons compléter, outre \$3,000,000 que nous avons dépensés en études et explorations. D'après ce contrat, nous ne cédon que 25,000,000 d'acres de terres, mais il y a une grande différence, avec les contrats antérieurs, dans la manière dont les terres seront choisies. Nous savons qu'aux termes des contrats précédents, les terres devaient être choisies à partir de la limite ouest de l'Ontario, en suivant le parcours de la ligne sur toute sa longueur, tandis que, d'après la nouvelle proposition, les terres ne seront choisies que dans la zone fertile, au Nord-Ouest, qui offre plus d'attrait et plus d'avantages immédiats aux colons, et où les terres auront cinq ou

six fois la valeur qu'elles pourront atteindre d'ici à long-temps, dans d'autres parties de la région que traverse la ligne.

Mais je ne fatiguerai pas la Chambre en discutant les autres concessions faites à la compagnie. Je ne parlerai donc point du transfert à la compagnie de 5,000 tonnes de lisses d'acier, à un prix moindre que leur valeur dans le commerce; je ne parlerai pas de la concession qui lui permet d'importer tout son matériel franc de droit; ni de cette autre concession d'après laquelle ses terres seront exemptes de taxes pendant vingt ans.

Pourtant je ne saurais conclure mes observations sans dire un mot de la clause que je trouve surtout inadmissible dans ce contrat. Je veux parler du pouvoir presque exclusif donné à la compagnie, pour vingt ans, de construire des chemins de fer dans cette région. Dans mon humble opinion, cette concession créera un monopole dont aucun membre de cette assemblée ne peut espérer voir la fin de son vivant. En effet, après avoir fait usage de ses pouvoirs pendant vingt ans, la compagnie deviendra tellement puissante qu'elle défera toute concurrence. Si cette concession est faite et devient loi, nous verrons, dans tout le territoire du Nord-Ouest, l'état de choses dont les Etats de l'Ouest de l'Amérique ont été les témoins. Mais, M. l'Orateur, il ne s'agit pas ici de l'intérêt des colons seulement; ce monopole affectera les intérêts commerciaux du Canada. L'intérêt de la compagnie sera en jeu, d'une part, et l'intérêt du peuple, d'autre part. Nous donnons à la compagnie le contrôle absolu de tout le commerce de transport, et cette concession aura nécessairement les résultats les plus préjudiciables aux intérêts généraux du commerce, dans le pays. Toute loi qui protège un grand monopole, en écartant la concurrence, est naturellement préjudiciable. La concurrence libre est partout, selon moi, un élément essentiel du progrès; supprimer la concurrence c'est amener la stagnation ou l'oppression. Concurrence implique liberté; monopole signifie oppression, dans le monde entier. Je suis bien prêt à admettre que cette partie du programme ministériel est d'accord avec le principe d'exclusion commerciale adopté il y a deux ans. Pour ma part, je n'hésite pas à me déclarer franchement hostile à pareille loi, et je resterai fidèle à ces grands principes de concurrence libre enseignés au monde, depuis un demi-siècle, par l'Angleterre intelligente, ces principes qui, j'en ai l'espoir, prévaudront dans le monde entier, avant qu'un autre demi-siècle soit écoulé et qui, dans tous les cas, devraient prévaloir sur le territoire canadien et partout où le drapeau anglais flotte sur les possessions britanniques.

Maintenant, M. l'Orateur, l'on s'est fortement opposé dans le cours du débat, à la route du Sault Sainte-Marie, et quelques-uns de mes amis de la province de Québec ont fortement recommandé la route du lac Supérieur, comme offrant des avantages particuliers à notre province. J'avoue que je ne vois point ces avantages. Que demandent les chemins de fer de la province de Québec et des autres provinces? Ils demandent du trafic. Je considère que la route du Sault Sainte-Marie, tout en donnant à ces chemins de fer le commerce de transport de nos territoires du Nord-Ouest, leur assurera également le commerce de transport d'une grande partie du territoire américain comprenant les sections du nord des Etats du Michigan, du Wisconsin, du Minnesota et du Dakota. On nous dit que nous nous livrerons ainsi aux Américains, que les chemins de fer américains obtiendront le commerce de transport de notre Nord-Ouest. Or, M. l'Orateur, s'il est vrai, comme je le crois, que la ligne du Pacifique canadien est la plus courte que l'on puisse suivre pour expédier les produits de l'ouest sur les marchés européens, je ne puis voir comment la ligne passant au nord peut offrir des avantages supérieurs pour ce trafic. Mais admettant un instant que les chemins de fer américains offrent les mêmes avantages que les nôtres, je verrais, dans ce fait, la protection et la seule protection qui nous reste, contre les exactions de ce syndicat qui se trouvera ainsi obligé de main-

tenir son tarif à des chiffres raisonnables. Tandis que la section passant au nord du lac Supérieur assurerait encore mieux le monopole de la compagnie en la mettant à l'abri de toute concurrence.

Je terminerai comme j'ai commencé, en maintenant que toute cette question devrait être déférée au peuple. Les assemblées tenues sur divers points du pays, ont démontré, qu'il y a conflit d'opinions à ce sujet. On nous a dit que certaines assemblées avaient manifesté un grand enthousiasme en faveur du contrat et que d'autres se sont prononcées contre avec la même énergie. Depuis les vacances, la Chambre a reçu nombre de pétitions demandant que ce contrat ne devienne pas loi; elle a reçu également des pétitions demandant le contraire. Dans cette incertitude, il faut que la voix du peuple se fasse entendre aux polls, et elle devra nous servir de guide.

M. BOLDUC. M. l'Orateur, lorsqu'au commencement de la session les résolutions pour la construction du chemin de fer du Pacifique nous ont été soumises, les conditions du contrat ont paru tellement avantageuses aux honorables membres de la gauche, que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) s'est empressé de demander l'ajournement du débat, afin de pouvoir formuler quelques objections contre sa ratification. On devait s'attendre à ce qu'un contrat qui est aussi avantageux, surtout pour la province de Québec, fût appuyé par tous les honorables membres de la gauche et notamment par les membres de la gauche de la province de Québec. Mais, M. l'Orateur, après la réunion des amis de l'autre côté de la Chambre, après s'être réunis en caucus il a été décidé qu'il vaudrait mieux faire de l'opposition. On a oublié les intérêts du pays pour s'occuper de l'intérêt du parti; et quoique le gouvernement n'eût pas accordé l'ajournement qui avait été demandé, il a permis une longue discussion; il a permis que chaque député eût l'occasion de dire ce qu'il pensait du contrat, afin qu'on ne pût pas l'accuser d'avoir cherché à empêcher la discussion. Aussi, M. l'Orateur, nous avons vu pendant la vacance de Noël les honorables membres de la gauche parcourir la Puissance pour faire de l'agitation, et, afin d'être plus certains de n'avoir que des amis à ces réunions, on n'a admis que des personnes qui étaient dignes de recevoir un billet; qui étaient dignes de venir applaudir aux orateurs libéraux. On savait d'avance que si on permettait la discussion libre; si on permettait aux orateurs conservateurs de rencontrer ces messieurs, on était certain que le peuple se déclarerait favorable à la ratification du contrat. De plus, on a fait circuler dans toutes les parties de la Puissance, des pétitions, demandant que ce contrat soit rejeté, mais, M. l'Orateur, même dans les fortresses libérales, c'est à peine si on a pu recueillir quelques signatures en faveur de ces pétitions. L'honorable député de Gloucester (M. Anglin), qui s'est fait aider de tous les vaillants défenseurs du parti libéral dans les provinces maritimes, a réussi à faire signer une pétition; mais on devait s'attendre à plus, après tout le trouble qu'il s'est donné, si, comme les honorables membres de l'opposition le disent, le peuple est indigné des termes du contrat et s'il est décidé de ne réélire que les députés qui sont opposés à son adoption. Cependant, dans toutes les provinces maritimes, l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) a réussi, après un travail d'au-delà d'un mois, à présenter une pétition signée par 4,400 électeurs seulement. Eh! bien, M. l'Orateur, il faut avouer que ce n'est pas extraordinaire; il faut avouer qu'après tout le travail que ces messieurs ont fait, on devait s'attendre à ce qu'ils présenteraient des pétitions signées par un plus grand nombre d'électeurs.

Je dis de plus, M. l'Orateur, que nous, les députés de la province de Québec, nous avons raison d'être surpris de la conduite tenue par les honorables membres de la gauche de la province de Québec; parce que s'il y a un tracé à adopter, s'il y a un chemin de fer qui puisse être favorable à la province

M. BÉCHARD

de Québec, c'est certainement le tracé mentionné dans le contrat passé entre le gouvernement et le syndicat; s'il y a un tracé qui puisse être favorable à la province de Québec, c'est certainement le tracé au nord du lac Supérieur; ce tracé est plus favorable à nos intérêts que le tracé du Sault Sainte-Marie.

Mais, M. l'Orateur, on ignore encore si l'opposition est réellement décidée à construire le chemin de fer ou si elle veut s'opposer à ce que le chemin de fer soit construit, car dans l'amendement qui a été proposé par l'honorable représentant de Durham-Ouest (M. Blake), il n'est pas dit—dans le cas où l'opposition arriverait au pouvoir—si elle construirait le chemin de fer, ou si elle s'opposerait à sa construction. Je n'infligerai pas à cette honorable Chambre la lecture de l'amendement du député de Durham-Ouest (M. Blake), car il faudrait une demi-heure pour le lire. Je me contenterai de lire la conclusion de cet amendement qui est comme suit :

“ Qu'il n'est pas dans l'intérêt public de ratifier le contrat par lequel on propose de donner \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre.”

Est-ce que les honorables membres de la gauche s'opposent à la ratification du contrat parce que le nombre d'acres de terre accordé au syndicat est excessif et parce que le montant en argent est excessif? L'amendement de l'honorable député pour Durham-Ouest (M. Blake) paraîtrait le faire croire; tandis que les honorables membres de la gauche pour la province de Québec qui ont parlé, se sont prononcés fortement contre le contrat parce que, suivant eux, il était inutile de construire le chemin de fer de la Colombie anglaise et la partie au nord du lac Supérieur. Mais, M. l'Orateur, dès 1872, le parti qui est maintenant au pouvoir, avait passé un contrat avec sir Hugh Allan pour la construction du chemin de fer du Pacifique; et quel était le montant qui devait être payé à la compagnie Allan pour la construction de ce chemin de fer? Sir Hugh Allan devait recevoir un montant de \$30,000,000 en argent, et 54,500,000 acres de terre. Or, en évaluant les terres à une piastre l'acre, nous avons un montant total de \$84,500,000.

Plus tard, lorsque l'honorable représentant de Lambton (M. Mackenzie) est arrivé au pouvoir, au lieu de déclarer qu'il était contre la construction du chemin de fer du Pacifique, il a voulu changer le moyen de le construire seulement. Il a voulu que le gouvernement se chargeât de la construction du chemin, quoiqu'il soit démontré à l'évidence qu'il est préférable de faire construire un chemin de fer quelconque par une compagnie privée plutôt que de le construire par le gouvernement. De plus, M. l'Orateur, dans les élections de 1872, et dans celles qui ont suivi avant l'avènement de l'honorable représentant de Lambton (M. Mackenzie) au pouvoir, au lieu de se déclarer carrément en faveur de la construction du chemin de fer du Pacifique, tous les orateurs libéraux de la province de Québec ont toujours cherché à effrayer le peuple; ils soutenaient que si le chemin de fer était construit, c'était la ruine des anciennes provinces; que c'était la ruine de la province de Québec, de la province d'Ontario et des provinces maritimes; tous les orateurs libéraux se sont déclarés fortement opposés à la construction du chemin de fer du Pacifique. Mais aussitôt que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) fut arrivé au pouvoir, ils ont changé d'opinion; au lieu de s'opposer à la construction du chemin de fer, ils se sont soumis à l'ordre du chef qui disait dans son fameux discours prononcé à Aurora: “ la construction ne sera pas donnée à une compagnie privée, mais le gouvernement se chargera lui-même de la construction du chemin de fer du Pacifique.” Quelques jours plus tard, cependant, l'honorable député de Lambton, par l'acte qu'il a fait passer dans la session de 1874 offrait, si une compagnie privée voulait se charger de la construction du chemin de fer du Pacifique, 55,940,000 acres de terre, qui évalués à une

piastre l'acre forment une somme de \$55,940,000 ; il offrait de plus \$10,000 par mille, ce qui faisait un total de \$29,770,000 ; et en sus, il offrait quatre pour cent sur le surplus qui serait requis par chaque mille pour la construction du chemin de fer, ce qui formait une somme de \$20,977,500, formant en tout, une somme totale de \$105,687,500.

Eh ! bien, M. l'Orateur, pourquoi s'était-on opposé si fortement au contrat qui avait été passé avec sir Hugh Allan, qui offrait de construire le chemin pour \$84,500,000 et qu'en 1874, deux années plus tard seulement on offrait un surplus de \$22,187,500 ? Qu'est-il arrivé, M. l'Orateur ? On devait s'attendre naturellement à ce que les capitalistes qui étaient désireux d'engager leurs capitaux dans des entreprises fructueuses, dans des entreprises qui devaient leur rapporter de grands bénéfices, s'empressaient d'accepter les offres de l'honorable député pour Lambton. Mais, M. l'Orateur, qu'elle confiance pouvaient-ils reposer dans les honorables membres de la gauche quand, depuis l'achat des territoires du Nord-Ouest, ces messieurs n'avaient cessé de répéter, et de dire sur tous les tons que les terres du Nord-Ouest ne valaient rien ; qu'il était, impossible de coloniser le Nord-Ouest parce que lorsqu'on pouvait réussir à rencontrer quelques morceaux de terre propres à la culture, ces terres étaient continuellement ravagées par les sauterelles ? Il est arrivé ce qu'on devait prévoir : C'est que les capitalistes n'ayant aucune confiance dans les propositions de l'honorable député de Lambton ont refusé d'accepter ses offres.

Plus tard, M. l'Orateur, en 1879, il a été passé une loi octroyant un montant de 100,000,000 d'acres de terre pour la continuation de la construction du chemin de fer du Pacifique. Lorsque cette loi a été passée, il avait déjà été dépensé un montant considérable pour la construction de ce chemin. Or, en évaluant les 100,000,000 d'acres de terre à une piastre l'acre, tel que j'ai évalué les autres terres, nous arrivons avec un total de \$127,000,000 qui devait être dépensé pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Et maintenant, quel montant avons-nous à payer par le contrat actuel ? Les sections construites et à être parachevées coûteront \$28,000,000. Nous payons un montant de \$25,000,000 en argent et nous donnons 25,000,000 d'acres de terre qui, évalués à une piastre l'acre forment un montant de \$25,000,000, formant en tout une somme totale de \$78,000,000.

Eh ! bien, M. l'Orateur, ce contrat étant le plus avantageux, je crois qu'aucun des honorables membres de cette Chambre ne doit hésiter à se déclarer formellement en faveur de son adoption. Et avec un système d'octroi de terres alternatif, au lieu de faire une dépense considérable, je considère que le gouvernement réussira à payer la construction du chemin de fer du Pacifique, sans faire payer un seul sou aux anciennes provinces, car, M. l'Orateur, si du montant de 250,000,000 d'acres de terres d'excellente qualité que nous possédons dans le Nord-Ouest, nous déduisons le montant accordé au syndicat, il reste 225,000,000 d'acres de terre. Or, est-il possible de vendre un seul acre de ces terres sans la construction du chemin de fer du Pacifique ? et la construction de ce chemin ne donne-t-elle pas une valeur dix fois plus considérable à ces terres. Je dis donc que le contrat est très-avantageux, et que je suis surpris qu'il y ait des honorables membres dans cette Chambre qui puissent s'y opposer.

M. l'Orateur, on dit maintenant : Nous avons un nouveau contrat ; un nouveau syndicat s'est formé et nous avons maintenant devant la Chambre des offres qui sont infiniment plus avantageuse que celles du premier syndicat. Mais comment se fait-il que ces capitalistes dévoués, que ces hommes patriotes qui sont effrayés du montant qui est donné au premier syndicat ; comment se fait-il que ces hommes qui étaient dans la Puissance du Canada en 1874, lorsque l'honorable député de Lambton a fait passer sa loi pour octroyer un montant plus considérable, comment se fait-il, dis-je, que ces mêmes hommes n'ait pas

alors offert de construire le chemin de fer du Pacifique lorsqu'il était offert un montant d'au moins \$26,000,000 plus considérable que celui qu'ils sont prêts à accepter ? Je crois qu'un journal indépendant, publié dans cette ville, nous donne la raison de ce beau zèle. Voici ce qu'il disait ce matin en expliquant le beau zèle des membres du syndicat. En parcourant la liste des membres du nouveau syndicat, nous sommes surpris de voir que la plus part sont des candidats malheureux aux dernières élections.

" H. H. Cook, candidat grit, défait dans North-Simcoe.

" John Stuart, candidat grit, défait dans North-Norfolk.

" John Walker, candidat grit, d fait dans London.

" D. Macfie, candidat grit, défait dans East-Middlesex.

" H. Chisholm, candidat grit, défait dans Halton pour la législature d'Ontario.

" A. T. Wood, candidat grit, défait dans Hamilton.

" C. A. Cox, candidat grit, défait dans Peterborough.

" John Carruthers, candidat grit, défait dans Kingston."

Il n'est pas surprenant, M. l'Orateur, que tous les candidats qui ont été battus dans leurs comtés aux dernières élections aient de la rancune contre le parti conservateur et qu'ils se soient dit : nous allons chercher à tromper le peuple ; nous sommes certains que le gouvernement ne peut pas adopter les soumissions que nous allons faire ; nous sommes certains que le gouvernement ne peut pas résilier le contrat qui a été signé avec le syndicat pour accepter de nouvelles soumissions, mais pour faire croire que le gouvernement n'a pas voulu accepter les plus basses soumissions, nous allons en présenter qui seront plus avantageuses et nous réussirons à faire tort au parti conservateur dans les prochaines élections. Eh ! bien, M. l'Orateur, je crois que ces messieurs croient le peuple plus naïf qu'il n'est réellement, car les électeurs comprennent parfaitement, que lorsqu'un contrat aussi avantageux que celui qui est passé entre le gouvernement et le syndicat est signé, il ne reste plus autre chose à faire que de le ratifier.

Les honorables membres de la gauche ont parlé du monopole que devra exercer cette compagnie à qui il est fait un octroi de 25,000,000 d'acres de terre. Comment se fait-il que ces honorables membres soient décidés à accepter les propositions du nouveau syndicat qui devrait aussi exercer un monopole parce que la seule différence qu'il y a entre les deux propositions est de 3,000,000 d'acres de terre, et je ne sache pas que ces 3,000,000 d'acres de terre puisse faire une grande différence dans le monopole. Je considère que de toutes les propositions qui ont été faites à venir jusqu'à aujourd'hui, le contrat qui est maintenant devant nous est le contrat le plus avantageux qu'il était possible de faire dans la circonstance. Pour ma part, je crois que le peuple de la province de Québec trouve ce contrat avantageux et qu'il sera prêt à féliciter, aux prochaines élections, tous les députés qui auront voté en faveur de sa ratification. Je ne veux pas abuser du temps de cette honorable Chambre, et je finirai en disant que je donnerai mon appui le plus cordial au gouvernement parce que je considère qu'il était impossible de faire un arrangement plus satisfaisant.

M. KAULBACH. Le sujet qui nous occupe en ce moment en est un d'une importance plus qu'ordinaire, et qui mérite toute notre attention et une calme et sérieuse délibération. Faisant de cette question une question nationale, j'espère pouvoir la traiter à un point de vue plus élevé que celui d'un simple intérêt de parti et pouvoir m'occuper du projet de loi qui nous est soumis en ne prenant en considération que les intérêts de mes commettants et de notre grande et puissante Confédération. La première question que je me pose est celle-ci : sommes-nous tenus d'accomplir cet e gigantesque entreprise, de construire le chemin de fer du Pacifique canadien ? Et je trouve une réponse affirmative dans le fait que lorsque le gouvernement actuel est monté au pouvoir il était lié par les actes du ministre Mackenzie nous lequels engagements avaient été pris, pour l'achèvement de la construction de ce chemin avant 1890. De plus nous avons les grandes sommes d'argent dépensées en explorations et

en différents travaux qui seraient entièrement perdus si de nouvelles sommes n'étaient déboursées maintenant pour continuer cette entreprise. Les deux partis politiques se sont engagés à la réalisation de cette œuvre gigantesque, et il ne nous reste plus qu'à nous demander quels sont les meilleurs moyens à prendre pour arriver à cette fin.

Dès le commencement, le sentiment général était que cette entreprise devait être mise à exécution par une compagnie ou un syndicat plutôt que par le gouvernement, en sorte que les plus anciennes provinces de la Confédération ne seraient pas taxées pour le coût de la construction de ce chemin.

L'expérience nous a démontré que les lignes de chemin de fer pouvaient être construites à des conditions plus avantageuses par une compagnie privée que par un gouvernement, et c'est avec chagrin que je constate que ce fait a été prouvé dans ma province.

On se rappellera qu'on avait d'abord évalué à \$20,000,000 la construction du chemin de fer Intercolonial. Maintenant n'avons-nous pas la parole du ministre des Chemins de fer qui nous apprend que cette entreprise a coûté \$15,526,000. Eh bien ! qu'un gouvernement construise et exploite le chemin de fer du Pacifique et nous aurons, chaque année, des déficits de quelques millions d'ici à vingt ans. Maintenant avec la conviction qu'un chemin de fer pourrait être construit à meilleur marché par une compagnie que par un gouvernement, l'administration s'est arrangée avec le syndicat pour la construction de ces gigantesques travaux du lac Nipissingue à l'est, à Burrard Inlet ou Port-Moody sur le littoral du Pacifique. Qu'en principe, le contrat entre le gouvernement et le syndicat soit bon, je ne le nie pas, au contraire, mais il y a certaines clauses auxquelles je m'oppose et je vais les citer de suite afin d'être parfaitement compris.

Une partie de la clause 10 se lit ainsi :

"Et le gouvernement admettra aussi en franchise toutes les lisses d'acier, les attaches, les carvelles, les boulons et les noix, fil de laiton, le bois et autres matériaux nécessaires à la construction des ponts et aussi tout le matériel nécessaire à l'établissement d'une ligne télégraphique le long du parcours de ce chemin.

Je sais qu'il n'y a pas à présent d'impôts sur les lisses d'acier. Mais permettre au syndicat d'importer ici tout son matériel nécessaire, est vraiment contraire à la politique du gouvernement, qui est une politique protectionniste et est aussi contraire aux intérêts de la Nouvelle-Ecosse où le charbon et le fer sont en quantité inépuisable et où l'on peut construire des lisses d'acier en quantité suffisante pour les besoins de tous les chemins de fer du Canada. Je me déclarerais satisfait si cette clause était amendée de manière à se lire ainsi :

"Le gouvernement admettra en franchise les lisses d'acier, les boulons, les carvelles, les attaches, etc., etc., tant qu'il n'y aura pas de ces effets manufacturés dans la Puissance du Canada."

Ce qui donnerait l'avantage à la Nouvelle-Ecosse ou à toute autre province du Canada, de pouvoir manufacturer tout le matériel nécessaire à cette grande entreprise. On me dit cependant que nos manufactures auront l'avantage d'une réduction de 17½ pour cent sur tout le fer importé et qu'une prime sera allouée quand on se servira du fer canadien. Cela est excellent, mais j'aurais préféré que cette clause de l'exemption de taxes n'eût pas été insérée, afin que nous puissions nous-mêmes fournir tout le matériel nécessaire et ainsi donner de l'emploi à nos ouvriers.

Je trouve aussi une objection sérieuse dans le fait que nous abandonnons l'embranchement de Pembina, ou la ligne qui conduit de Winnipeg aux limites du territoire américain, à Emerson. Je maintiens qu'on aurait dû conserver cet embranchement afin de conserver le pouvoir d'empêcher le trafic du grand Pacifique canadien de dévier de la voie proposée et se diriger vers les États-Unis et les provinces maritimes ont le plus grand intérêt à ce que le trafic du

Pacifique Canadien vienne se joindre au trafic de l'Intercolonial.

Le fleuve Saint-Laurent, l'artère principale du Canada, en poursuivant sa course en ligne presque parallèle avec les côtes de l'Atlantique, fait, par sa position géographique, que les grands ports américains de New-York, Boston et Baltimore (aujourd'hui les trois principaux ports de chargement d'Amérique) sont plus accessibles pour l'exportation des grains du Nord-Ouest que les ports des provinces maritimes. C'est autant pour le présent que pour l'avenir que je demande que toutes les précautions soient prises. Je crois sincèrement qu'une clause devrait être insérée, dans ce contrat, réservant au gouvernement le droit de racheter ce chemin au prix coûtant, au bout de vingt années ; mais en même temps, je suis d'opinion que sous les circonstances nous devons aider le gouvernement à se débarrasser de tous les ennuis que lui causeront la responsabilité de la construction et de l'exploitation des différentes lignes de chemin de fer.

Je voyais une autre objection dans cette clause qui exemptait de taxes toutes les terres accordées au syndicat, mais, après mûre réflexion, je reviens sur cette opinion, en présence du fait que ces terres seront sujettes aux impôts ordinaires dès qu'elles seront colonisées. Je regrette que l'honorable député de Lambton, l'ex-chef de l'opposition ne soit pas à son siège, car c'est en sa présence que j'aurais aimé à citer quelques opinions émises par lui-même, sur ce sujet. Je dois dire que c'est avec peine que j'ai appris ce matin, par les journaux, que c'était la maladie qui retenait ce monsieur loin de nous.

Cet honorable monsieur a, dans son malheur, toutes les sympathies de cette Chambre, et a aussi tous nos souhaits pour son prompt rétablissement, et nous faisons tous des vœux pour le revoir bientôt à son siège. Quant à la question des taxes et du tarif de transport, je puis dire que je n'ai aucune crainte à ce sujet puisqu'en vertu de l'Acte consolidé des chemins de fer le gouverneur en conseil peut réduire ce tarif à un profit minimum de dix pour cent.

Les honorables membres de l'opposition ont parlé longuement du monopole qui pouvait être exorcé par le syndicat, sur les terres qui lui seront accordées ; mais je réponds à cette objection en disant que je trouve admirable le mode de répartition, le gouvernement se réservant chaque section alternative d'un mille carré, nous n'avons rien à craindre, car les terres du syndicat ne pourront augmenter de valeur sans que les nôtres ne bénéficient aussi de ces avantages. Maintenant, M. l'Orateur, après avoir donné ma manière d'apprécier certaines clauses de ce contrat, on me permettra de dire un mot, de l'admirable manière de discuter de mes amis de l'autre côté de la Chambre. Il est un fait connu de tous le pays, que ces messieurs se sont prononcés en faveur d'un projet de loi, autorisant la construction de ce chemin par une compagnie privée, et, pour me servir de leurs propres expressions "de l'accomplissement de cette grande nécessité nationale" et de cette entreprise à l'exécution de laquelle l'honneur du Canada était engagé.

L'honorable député de Lambton ne nous disait-il pas lui-même que nous étions liés moralement tout aussi bien que légalement à l'accomplissement de ce projet de la construction de ce chemin, qui devenait pour nous une entreprise nationale, et que nous devons supporter tout gouvernement dont la politique serait d'assurer la prospérité du pays, par la mise à exécution de cette grande entreprise.

En 1874, à la demande de l'ex-Premier, on décida de donner \$30,000,000 et 56,000,000 d'acres de terres pour assurer la construction de ce chemin.

D'après les conditions imposées par lord Carnarvon l'ex-premier, avait consenti à déboursier une somme de \$2,000,000 par année, dans la Colombie anglaise, en sus des autres dépenses sur le parcours du chemin et de construire ce chemin de Nanaïmo jusqu'à Esquimaut, sur l'île de Vancouver. L'honorable député de Durham Ouest, mainte-

nant chef de l'opposition, maintenait alors que pour ce chemin à travers la Colombie anglaise seule, il nous faudrait déboursier une somme de \$36,000,000. Nous croyons qu'en 1876 l'ex-premier et le parti auquel il commandait faisait l'offre de \$10,000 et 20,000 acres par mille, c'est-à-dire \$27,000,000 et 54,000,000 d'acres de terres pour la construction de tout le chemin, et ce, remarquons-le bien, en offrant aussi quatre pour cent, pendant 25 ans sur l'excédant du coût de \$10,000 par mille : Cette entreprise devait être exécutée par un syndicat ou une compagnie. Cet honorable monsieur, n'estimait alors, ces mêmes terres qu'à \$1 l'acre, mais aujourd'hui ces terres ont obtenu une plus grande valeur dans l'estime de ces mêmes députés. Si ces terres ont une plus grande valeur aujourd'hui, ce progrès ne peut être attribué qu'au projet de la construction d'un chemin de fer. Et dans un cas comme dans l'autre, la plus-value acquise par ces terres ne peut devenir qu'un argument contre le programme Mackenzie, si nous établissons une comparaison entre l'Acte des chemins de fer de 1874, et le syndicat proposé en 1880.

Je ne puis pas comprendre comment nos amis du côté de l'opposition peuvent nous combattre à propos du principe de ce contrat, s'ils prennent eux-mêmes le soin d'examiner leur ligne de conduite à propos de cette même question, même jusqu'en 1878. M. l'Orateur, je dois dire que si le gouvernement Mackenzie ne s'était pas engagé à construire ce chemin jusqu'à l'Océan Pacifique, à travers les Montagnes-Rocheuses, et de faire terminer ce chemin en 1890, et que si ce contrat n'avait pas été signé avec le syndicat, je crois qu'en examinant l'état du chemin projeté et trouvant que l'une des sections les plus coûteuses et difficiles de ce chemin "la section entre Selkirk et la baie du Tonnerre," sur une distance de 410 milles est à peu près complétée, et que le chemin depuis Burrard Inlet jusqu'à Yale, sur un parcours de 90 milles, et de Yale à Kamloops, sur un parcours de 127 milles, est donné à l'entreprise et doit être terminé par le gouvernement avant d'être transféré au syndicat, il aurait été aussi avantageux pour le ministère de conserver la haute main sur cette entreprise et de construire lui-même les 1,000 milles de chemin, par contrat à travers les prairies, depuis Selkirk à Jasper Valley, au pied des Montagnes-Rocheuses, avec le prix de la vente de ces terres, qui en peu de temps, nous aurait rapporté un montant suffisant pour nous rembourser du prix de la construction.

En nous servant de nos rivières depuis la Baie Georgienne jusqu'à la Baie du Tonnerre ou le Fort William, et traversant le lac Supérieur nous pourrions communiquer avec le Nord-Ouest, pendant au moins cinq mois de l'année, et nous aurions pu attendre pour la construction du reste du chemin entre Jasper Valley et Kamloops, une distance de 350 milles, et depuis le lac Nipissingue jusqu'à la Baie du Tonnerre, une distance de 650 milles, que les besoins de ces contrées eussent exigé la construction de ce chemin, et que nous fussions plus en état de le faire. Je ne puis pas accepter l'offre qui nous est proposée par le nouveau syndicat, parce que cette offre n'est pas sincère et qu'on a agi que dans le seul but d'embarasser le gouvernement. Nous avons dépensé de fortes sommes d'argent pour nos agents d'émigration afin de coloniser nos immenses territoires du Nord-Ouest; eh bien! M. l'Orateur, si nous nous demandons par qui est composé le syndicat proposé par le gouvernement, nous trouvons qu'il est composé d'anglais, d'écosseis, d'allemands, de français et d'hommes appartenant à d'autres nationalités. Mais messieurs, ces hommes seront autant d'agents d'émigration que nous n'aurons pas à payer.

Quels sont les membres du second syndicat? Mais ces messieurs sont des canadiens ou des américains qui ne sauraient avoir, à l'étranger, aucune influence qui puisse aider à la colonisation de notre Nord-Ouest.

Si nous comparons les deux syndicats, la comparaison est certainement tout à l'avantage du premier—le premier

syndicat a pour but de continuer, tandis que le second semble ne vouloir que détruire tout ce qui a été fait.

Le premier-syndicat pourra construire le chemin aux conditions mentionnées dans le contrat et avoir encore de l'argent de reste; mais quand j'en viens à penser aux obligations qu'ils ont à remplir pour construire ce chemin, le maintenir et l'exploiter j'en arrive à la conclusion, qu'ils auront à constater plusieurs millions de déficit et ce, pendant au moins vingt ans, et même peut-être pendant plus longtemps. Le second syndicat répudierait le contrat après avoir construit la section du Centre, et ensuite au lieu de remplir ses engagements et construire les sections les plus difficiles, il conduirait le chemin à travers le territoire américain et le rendrait ainsi tributaire des compagnies américaines et surtout du Pacifique du Nord. Quand nous considérons tout l'intérêt que les membres du premier syndicat devront attacher au succès de leur entreprise et de l'immense influence qu'ils auront à exercer pour la colonisation de notre Nord-Ouest, nous concluons que nous aurons en eux autant d'agents influents d'émigration, pour les services desquels nous n'aurons rien à payer. Maintenant M. l'Orateur, j'espère que le gouvernement saura introduire certains changements dans certaines clauses de ce contrat qui pourraient sembler sujettes à objection à plusieurs membres de cette Chambre, et qu'en agissant ainsi le gouvernement contentera tous ceux qui ne cherchent pas à lui fuire de l'opposition et quant à ces derniers, nous savons qu'ils ne se déclareraient jamais satisfaits.

M. KING. J'ai suivi avec attention le discours du député de Lunenburg (M. Kaulbach), qui vient de reprendre son siège, et je suis heureux de pouvoir constater que parmi les amis du gouvernement il y a au moins un membre qui ait compris l'importance des discours prononcés de ce côté de la Chambre. Ce monsieur trouve autant d'objections à ce contrat que j'en trouverais moi-même, et cependant il votera en faveur de la ratification de ce même contrat.

J'ai écouté attentivement le discours prononcé par le ministre des Chemins de fer, à l'ouverture de ce débat et je suis convaincu que ses amis en parlement comme au dehors en ont reconnu toute l'habileté. Cependant le seul argument que ce monsieur a pu trouver en faveur de l'adoption de ses résolutions a été de nous dire que les clauses du contrat valaient bien celles du contrat de sir Hugh Allan, et les offres faites par le député de Lambton, offres qui cependant n'ont jamais fait la base d'un contrat. J'ai aussi écouté les autres discours du ministre des Chemins de fer, essayant de défendre sa politique et celle du gouvernement en voulant nous forcer à ratifier ce contrat sans avoir donné à la Chambre et au pays le temps d'en prendre connaissance. Si cet honorable monsieur était à son siège, je lui demanderais de vouloir bien envoyer dans mon comté autant de copies de son dernier discours qu'il en a envoyé de son premier. Je ne doute pas que l'envoi de ce second discours serait un antidote puissant au premier. Je n'ai pas été surpris de voir le ministre des Chemins de fer défendre la politique du premier ministre, afin de hâter la passation de cette mesure et permettre aux entrepreneurs de faire une provision de traverses. Nous nous rappelons qu'un plaidoyer semblable a aussi été fait en faveur d'un contrat, qui nous a coûté \$214,000 sur ce même chemin du Pacifique.

Je n'abuserai pas du temps de la Chambre en faisant des comparaisons entre les premiers contrats et celui qui nous occupe aujourd'hui, ces premiers contrats sont tombés dans le domaine du passé et ce parlement ne doit plus s'en occuper. Mais nous avons maintenant à choisir entre deux propositions nouvelles, et puisqu'il nous faut choisir entre deux maux il nous faudrait choisir le moindre.

Il doit être évident à tout membre de cette Chambre que le contrat proposé a en lui-même quelque chose d'extraordinaire. Jusqu'à présent lorsque le gouvernement voulait faire un contrat il demandait des soumissions et le public

était averti, mais aujourd'hui on a fait un marché clandestinement et chacun de nos départements a été mis à contribution pour donner son contingent au syndicat, d'un côté c'est le ministre des Finances qui s'en vient avec \$25,000,000 de l'argent public et puis c'est le ministre de l'Intérieur qui donne 25,000,000 d'acres de nos terres les plus fertiles, et de plus avec l'exemption de taxes sur ces terres tant qu'elles ne seront pas vendues, et encore avec la même exemption de taxes pour le matériel nécessaire à la construction de ce chemin. Ensuite nous avons le ministre des Douanes qui consent à admettre en franchise les attaches, boulons, carvelles, écrous, etc., etc., et tout le matériel nécessaire à la construction des ponts, contribuant lui aussi pour son \$1,000,000, si même pas plus.

Nous arrivons au ministre de l'Agriculture qui est chargé de s'occuper de l'émigration et qui a oublié de faire insérer une clause prescrivant que les colons pourront être conduits dans le Nord-Ouest, à un prix raisonnable, de sorte que nous serons à ce sujet, entièrement à la merci du syndicat.

De plus, il n'y a pas d'arrangements faits pour le transport des malles, et cette importante question devra être discutée entre le syndicat et le maître général des postes. De plus, on nous parle de cette route comme devant être un chemin militaire, et cependant il n'y a aucun arrangement de fait pour le transport des troupes et des munitions. C'est là un grave oubli de la part du ministre de la Milice. Je sais bien que par l'acte consolidé des Chemins de fer le gouverneur-général en conseil a le droit de régler cette question, mais, M. l'Orateur, lorsqu'il s'agit d'une entreprise de cette importance, entreprise qui va nous coûter des millions, on aurait dû s'occuper de tous les détails et statuer sur toutes les clauses nécessaires.

De plus, la section 26 du contrat, se lit comme suit :

« La compagnie aura le droit d'ériger et de maintenir des bassins, quais, ponts, piles de ponts, sur n'importe quel point se joignant au chemin du Pacifique, et sur tous les terminus arrivant aux rivières navigables pour l'usage des vaisseaux et des ascenseurs; de pouvoir construire des ascenseurs, de posséder et d'acquiescer et de faire le service de vaisseaux pour le transport des passagers et du fret, pour le service du chemin de fer du Pacifique canadien. »

Il me semble que cette clause pourrait parfaitement donner aux membres du syndicat l'occasion d'exercer un monopole sur le commerce de transport sur nos rivières, et ainsi le ministre de la Marine aura eu, lui aussi, le plaisir de contribuer à l'accomplissement de cette œuvre.

Je conseillerais à ceux qui sont intéressés dans le transport par eau, de s'occuper un peu des conséquences que peut avoir l'exécution de cette clause, et d'en estimer la valeur pour l'avenir, si cela est possible.

Maintenant, en outre de tout cela, le ministre de la Justice, dont le devoir consiste à s'occuper de la rédaction claire et précise de nos lois, a laissé insérer des clauses d'une ambiguïté telle que les avocats eux-mêmes ne sont pas capables de les expliquer.

Je fais allusion à la clause qui a rapport à la qualité des ouvrages et au montant des profits que le syndicat pourra réaliser avant que le gouvernement puisse intervenir dans le tarif de ses prix pour le transport du fret. Mais il n'y a pas de doute que cette clause, à elle seule, vaut des millions pour le syndicat si elle est adoptée sans amendement.

Enfin, M. l'Orateur, le ministre des Chemins de fer va procéder à la construction de chemins de fer pour d'ici à dix ans, au coût, pour le peuple, de \$28,000,000, comprenant des portions maintenant à l'entreprise et devra ensuite les transmettre au syndicat comme sa propriété pour toujours. 706 milles de chemin, au prix, comme je l'ai fait remarquer, de \$28,000,000, sans parler de 3 ou 4 millions déjà dépensés en explorations ou autrement, et l'intérêt sur cette somme immense qui s'élève aussi à des millions. De plus le département auquel préside cet honorable monsieur, devra être maintenu en pleine opération d'ici à dix ans, avec une dépense d'au moins \$40,000 par année ce qui donne

M. KING

\$400,000, département dont nous pourrions facilement nous passer.

Mais on nous présente ce chemin comme étant une entreprise impériale, alors comment se fait-il que le quatorzième membre du cabinet actuel, notre plénipotentiaire en Angleterre, n'ait pas pu faire améliorer pour nous les conditions de notre contrat avec le syndicat. Aurait-il failli dans sa mission? Si tel en est le cas, sa mission n'a plus sa raison d'être, et alors il nous vaudrait mieux le rappeler ici de suite et nous exempter les dépenses de le maintenir inutilement là-bas.

J'ai démontré que ce contrat déviait des contrats ordinaires?

Ce que l'exécution nous en coûtera, je l'ignore, l'avenir seul nous l'apprendra. Le nouveau marché tel que proposé peut prêter à bien des objections. Je l'admets, mais certes, il méritait d'être mieux accueilli par le gouvernement. Il est un fait certain, qu'un grand nombre des contribuables de cette Puissance n'ont aucun intérêt dans le Nord-Ouest, et si d'un côté ces hommes sont prêts à accepter ce qui est raisonnable, d'un autre côté ils ne peuvent laisser passer sous silence l'adoption d'une loi qui leur jetterait sur les épaules des impôts déraisonnables.

Ces contribuables ont aussi leur mot à dire, quant à la parole donnée à la Colombie anglaise et dans le développement du Nord-Ouest. Le gouvernement n'a pas le droit de traiter ainsi avec mépris une proposition qui lui est ainsi faite de construire ce chemin à des conditions plus avantageuses pour le pays. Ceux qui nous font cette offre, reçoivent pour réponse, que ce n'est là qu'une affaire montée. Eh! bien, dans tous les cas, \$1,400,000 ont été déposés, et c'est plus qu'on en pourrait dire en faveur de l'autre syndicat.

M. l'Orateur, je rappellerai le souvenir du temps où le gouvernement d'aujourd'hui, étant alors aussi au pouvoir, et où une province fut engagée à entrer dans la confédération, avec l'entente qu'un chemin de fer serait construit sur son territoire, alors comme aujourd'hui le gouvernement a refusé d'écouter les offres qui lui étaient faites par des compagnies qui nous auraient assuré, à meilleur marché, la construction d'une voie ferrée commerciale. Mais on nous a dit alors, qu'il nous fallait faire de cette route une route militaire afin de s'assurer une garantie du cabinet Impérial; et l'on sait le montant du déficit qui s'est trouvé annuellement sur le chemin de fer Intercolonial, auquel je fais allusion en ce moment. On fait la même chose aujourd'hui, et même sans cause aucune, on veut construire 650 milles de chemin à travers un pays stérile, rocailleux, inhabité et inhabitable. On nous dit que la construction de ce chemin est indispensable à la conservation des institutions britanniques sur ce continent.

Ceux que je représente, comme moi-même, ne le cèdent à personne quant il s'agit d'une question de loyauté; mais cette ruse est éventée, on nous a trompés une fois par ce moyen, et on n'y réussira pas une seconde fois. Nous espérons pour ces institutions une plus longue existence que celle que pourrait leur assurer l'exécution de ce contrat.

Mais que nous donne donc ce contrat? Une route impériale? Une route pour le trafic trans-continental? Non, rien de tout cela. Ce contrat nous donnera un chemin de dernier ordre, avec des ponts en bois des rampes fortes et des courbes de petits rayons. Et de plus il n'y a rien qui garantisse que ce chemin sera exploité pour plus que dix ans après son achèvement. Et aussi le gouvernement n'a aucun pouvoir de racheter ce chemin, s'il n'est pas exploité d'une manière avantageuse pour ceux qui sont taxés pour cette construction. Est-ce en agissant ainsi que l'on perpétuera les institutions britanniques sur ce continent?

Dans mon opinion les institutions britanniques seront mieux sauvegardées si nous adoptons un système qui diminuerait le nombre des impôts auxquels le peuple est assujéti. On ne gagnera rien en essayant de créer de nou-

velles provinces dans l'Ouest, si on ruine pour cela les provinces de l'Est. On pourra imposer des taxes mais on ne pourra pas obliger les gens à demeurer dans le pays. L'émigration continuera à augmenter considérablement, si le peuple doit être taxé davantage pour payer le coût de travaux publics qui ne lui rapporteront rien. L'autre soir, l'honorable ministre des Finances que je regrette de ne pas voir à son siège, a fait allusion à une assemblée tenu dans mon comté pendant la vacance. Il a cru devoir me reprocher d'avoir voulu soulever l'opinion publique. Je demande pardon à ce monsieur et je l'informerai que dans mon comté comme dans le sien, l'opinion publique était déjà soulevée. La manière clandestine dont ces arrangements avaient été faits, les efforts faits pour en cacher tous les défauts et le désir exprimé de les faire ratifier sans même donner au peuple le temps de les examiner et d'en connaître la valeur, tout cela, était bien de nature à soulever l'opinion publique. J'ai eu la bonne fortune d'être invité par mes électeurs à assister à une assemblée, où devait se discuter la valeur de ce contrat important. J'étais anxieux de connaître leur opinion sur cette question qui nous occupe, et je puis dire au ministre des Finances que bien que cette assemblée fut composée de ses anciens amis et partisans, nous nous sommes parfaitement accordés sur le mérite de cette question. L'honorable ministre m'a reproché d'avoir dit à mes électeurs que la construction de ce chemin coûterait une somme de cinq millions de dollars, à la Province du Nouveau-Brunswick—est-ce que le ministre a osé nier ce fait—puisqu'il ne l'a pas nié, je n'ai donc pas besoin de m'occuper plus longtemps de cette question. Mais ce monsieur m'a dit que je n'avais pas expliqué que nous avions 120,000,000 d'acres de terres dans le Nord-Ouest et qu'avec le prix de vente de ces terres on pourrait payer toute notre dette. Non, en effet je n'en ai pas parlé, parce que je ne le crois pas. Je traitais la question au point de vue des affaires et je n'avais pas à faire d'efforts d'imagination. Le jour où je voudrai remplir le rôle de prophète j'espère que je serai plus heureux que mon honorable ami.

M. l'Orateur, j'ai écouté attentivement les discours qui ont été prononcés ici ce soir par les représentants des différentes provinces. J'avais l'espérance d'entendre le ministre des Finances nous donner quelques explications satisfaisantes sur ce contrat, mais malheureusement j'ai été déçu dans cette espérance.

Il est vrai, M. l'Orateur, qu'il a dit que nous devons tenir nos engagements avec la Colombie anglaise. Mais nous a-t-il fait voir comment les engagements pris avec sa propre province avaient été violés, lorsque la Colombie anglaise fut admise dans l'Union. Nous a-t-il fait voir comment les engagements pris avec le Nouveau-Brunswick, avaient été mis de côté, en réduisant, de deux membres à un seul, la représentation de cette province dans le cabinet. Nous a-t-il démontré comment on avait violé les engagements, pris avec les provinces maritimes, en leur faisant subir de force, un tarif protecteur contrairement aux promesses faites, lorsque ces provinces entrèrent dans la Confédération. Et encore, M. l'Orateur, pour parler d'événements plus récents, quoique je ne croie nullement à la politique nationale de l'honorable ministre, j'aimerais à savoir pour quelles raisons, il n'a pas tenu ses engagements avec les manufacturiers. Il y a deux ans, on nous disait que le fer requis pour la construction de cette grande voie publique, causerait dans la demande de cet article, une augmentation de deux à trois cent mille tonneaux. On nous disait aussi que les provinces maritimes abondaient en fer et en charbon, et que la construction du chemin de fer du Pacifique canadien donnerait un tel élan à ces branches d'industrie, et les établirait si solidement qu'elles pourraient, à l'avenir, lutter contre la concurrence étrangère. Et maintenant, nous voyons, qu'on a enlevé à cette industrie, la protection qu'on lui avait promise, tandis qu'elle souffre encore sous les efforts du tarif protecteur. Non, monsieur, on n'a pas tenu les engagements pris avec les provinces mari-

times. A leur entrée dans la Confédération, ces provinces ont été leurrées et trompées par des personnes qui jouissaient alors de leur confiance. On leur prédisait un bel avenir; au lieu d'augmenter leurs taxes, on devait les réduire. Elles se trouvent maintenant sans force contre l'imposition de taxes qu'elles trouvent odieuses et difficiles à supporter. On leur dit, M. l'Orateur, qu'elles reçoivent piastre pour piastre un montant égal à celui qu'elles contribuent au revenu. Mais à quoi cela sert-il, lorsque cet argent est follement dépensé, lorsque, au lieu de prospérer, ces provinces marchent vers la ruine; lorsque, la dette de cette Puissance, pour laquelle les habitants de ces provinces et leurs descendants, seront tenus responsables, s'accroît rapidement. Faut-il s'étonner maintenant, M. le Président, que le mécontentement et le découragement règnent dans cette province? Faut-il s'étonner qu'un grand nombre la quittent, tous les jours? Les députés qui les représentent dans cette Chambre et dont les intérêts n'ont rien de commun avec ceux du peuple, peuvent se permettre de traiter à la légère un sujet aussi important. Mais, je les avertis, que ceux qui ont mis leurs intérêts sous leur sauvegarde, sauront les en tenir responsables en temps et lieu.

M. BERGIN. Avant d'entamer la discussion sur le sujet qui nous occupe, je dois vous féliciter, M. le Président, et cette Chambre, ainsi que tous le pays, d'avoir, à votre gauche, un parti aussi distingué par sa modestie, son honnêteté, sa prudence, son désintéressement et son patriotisme. Et, parmi tous ces messieurs, le chef de l'opposition réunit en lui la plus grande somme de toutes ces qualités,

Lorsque je lui attribue le mérite de toutes ces qualités, je voudrais aussi, M. le Président, pouvoir le complimenter sur le ton et la manière dont il a conduit ce débat. Mais je regrette de ne pouvoir le faire; je le regrette, non pas, à cause de l'impression qui en est résultée, de ce côté-ci de la Chambre, mais je le regrette, dans l'intérêt de cette Chambre et du pays. Il ne sied pas au chef de l'opposition de donner à ses partisans, l'exemple qu'il leur a donné. Il a ouvert le débat, hier, en adressant, aux députés de ce côté-ci de la Chambre, les insultes les plus préméditées. Il nous a dit qu'il y avait, parmi nous, des députés assez vils pour voter en faveur de ce contrat. Je crois qu'il n'était pas convenable, à un homme de sa position, de lancer une pareille injure, à la face de certains députés de ce côté-ci de la Chambre, dont l'opinion pouvait différer de la sienne. Remarquez, en passant, que les messieurs de la gauche, ne forment qu'une bien faible minorité; et qu'il y a de ce côté-ci de la Chambre, des hommes qui sont, au moins, leurs égaux; égaux, sous tous les rapports, au chef de l'opposition, moins son immense vanité et ses grandes ressources, que, en commun avec lui, nous admirons tous. Lorsque nous avons osé différer d'opinion avec lui, il nous a comparés à des chiens qui aboyaient sur son passage. Est-ce là le langage convenable au chef d'un grand parti? Je n'abuserai pas de l'attention de cette Chambre, en répétant les paroles dont il s'est servi hier. Mais j'aurai occasion, dans la suite de mon discours, de considérer la position qu'il occupe, vis-à-vis de cette assemblée et de tout le pays, et de démontrer que, malgré son patriotisme tant vanté, sa conduite fait preuve du plus grand égoïsme, et tend plus que celle d'aucun honorable monsieur de cette Chambre, à faire tort au pays. Je regrette excessivement que l'honorable député de Lambton n'occupe pas son siège. Ce n'est pas ma faute, ni la faute d'aucun des honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre s'il n'est pas à son poste; et je désirerais qu'il fût ici, parce que je serai obligé, dans le cours de mon discours, de rappeler l'attention de cette Chambre sur certaines choses qu'il a dites, depuis huit ou dix ans.

L'honorable député de Lambton a dit, l'autre jour, en discutant sur ce sujet, que nous n'avions rien du tout à faire avec le contrat Allan, ni avec le nouveau projet, devant cette Chambre, que les honorables messieurs du côté opposé,

élèvent aux nues. Ce que nous devons considérer, dit-il, c'était le contrat actuel, soumis par l'honorable ministre des Chemins de fer.

L'honorable député de Lambton était bien celui à qui il convenait le mieux de s'exprimer ainsi. Il lui appartenait aussi bien qu'à aucun autre député de la gauche de détourner, s'il était possible, l'attention de cette Chambre, des contrats précédents, et de la manière dont son administration avait agi sur cette question. N'oublions pas qu'en toute occasion, depuis l'admission de la Colombie anglaise dans la Confédération, certains honorables messieurs du côté opposé, ont réglé leur conduite au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien, selon qu'ils étaient au pouvoir ou dans l'opposition. Lorsqu'ils étaient au pouvoir, ils ne craignaient pas d'affirmer que le pays était en état d'exécuter les travaux tels qu'il le proposaient, sans augmenter les taxes. Lorsque d'années en années, ils nous ont répété, avec le sans-gêne d'avocats sans cause, qu'ils étaient prêts à construire ce chemin de fer du Pacifique, pourvu que cela pût se faire, sans augmenter les taxes, ils savaient qu'ils trompaient le public, ils sentaient qu'il était impossible d'exécuter cette entreprise gigantesque, comme l'appelle l'honorable chef de l'opposition, sans augmenter la taxation. Quand ces messieurs étaient au pouvoir, ont-ils continué les opérations sur une seule partie du chemin, sans augmenter les taxes? Au contraire l'ex-ministre des Finances—un monsieur qui n'a pas hésité à se servir d'expressions dont un homme bien né ne se servirait ni dans cette Chambre ni ailleurs—n'eut rien de plus pressé que de demander une augmentation de taxes au montant de \$3,000,000. Pourquoi? Pour construire ce chemin de fer du Pacifique? Rien que pour cela. Il prétendait, que, si on lui accordait ces \$3,000,000, le pays se débarrasserait de certaines obligations, et pourrait consacrer ces \$3,000,000 à la construction du grand chemin de fer du Pacifique. Je crois qu'il est ici à propos de dire quelques mots sur l'obligation imposée à ce pays de construire le chemin de fer du Pacifique. La construction de ce chemin était une des conditions de l'entrée de la Colombie anglaise dans l'Union. J'irai même plus loin, et je dirai que ceux qui ont mené à bonne fin la confédération de ces grandes provinces, rêvaient non-seulement la construction de ce chemin de fer inter-océanique, inter-provincial et trans-continental, mais croyaient aussi qu'il se formerait sur ce continent, une puissante nation de langue anglaise, reposant sur des principes monarchiques qui dureraient pour toujours, et qui dépasserait en grandeur la République voisine. Voilà, M. l'Orateur, le rêve qu'avaient fait les auteurs de la Confédération. J'entends d'ici le rire moqueur de l'honorable député de Gloucester (M. Anglin).

A dire le vrai, M. le président, ses antécédents ne nous permettent pas d'attendre autre chose de sa part. Qui lui supposerait le désir ou même l'idée de fonder sur ce continent une grande nation monarchique? Nous sommes obligés de construire ce chemin en vertu de l'union avec la Colombie anglaise, et parce que c'était le désir des auteurs de la Confédération de former une grande nation, comme j'ai essayé de vous le dire. Je vais citer quelques extraits des discours prononcés par les honorables députés du côté opposé, et il serait à propos que certains honorables messieurs se rappelaient les discours qu'ils ont faits alors et qu'ils les missent en pratique, comme le disait le chef de l'opposition, il y a un an ou deux, en parlant de cette question importante, sans aucune considération de parti et sans égard pour les graves difficultés qui l'entourent, parce qu'ils se sont engagés, sur l'honneur, à construire le chemin. Un des premiers discours qui a attiré mon attention, en feuilletant le compte-rendu des débats de 1872, fut celui de sir A. T. Galt, dans lequel il disait que, quoiqu'il désapprouvât, jusqu'à un certain point, les conditions et qu'il considérait le contrat comme très difficile à remplir et très onéreux pour le pays, cependant, puisque nous l'avions accepté, nous devons l'exécuter, et il croyait, après tout,

M. BERGIN

que le pays pouvait entreprendre ces travaux. D'après lui, il était essentiel que le gouvernement exploitât cette ligne et la gardât, jusqu'à un certain point, sous son contrôle. Le chef actuel de l'opposition (M. Blako), parlant sur cette question, a dit, au sujet de la première résolution qui affirmait seulement la nécessité de construire le chemin selon les termes de la convention avec la Colombie anglaise :—

“Ceux qui tiennent à ce que le pays conserve intacte sa bonne foi, ne doivent pas s'opposer à la construction du chemin. Toutes les clauses de ce contrat s'accordent à stipuler la nécessité absolue de pousser les travaux avec toute la vigueur que permettra la prospérité du pays dont nous conserverons ainsi l'honneur et la bonne foi.”

Je ne sache pas, M. le président, qu'il me soit possible, à moi ou à un autre député de ce côté-ci de la Chambre, de choisir un langage plus propre à démontrer que la bonne foi et l'honneur de notre pays sont engagés à la construction de ce chemin. Des députés de la gauche peuvent me dire qu'ils sont disposés et se préparent à construire ce chemin; mais, lorsque je me rappelle leur conduite, leurs discours durant les cinq dernières semaines, les difficultés auxquelles ils se sont plus à nous soumettre, les obstacles qu'ils se préparent encore à jeter sur nos pas, je ne puis m'empêcher de croire et de dire qu'ils ne désirent nullement construire ce chemin, à moins de ne le construire que lorsqu'ils seront au pouvoir.

Dans une autre circonstance, il a dit :

“Que le caractère général de cette politique, comme il l'avait démontré, était antérieur aux dernières élections générales qu'il avait été proposé au verdict du pays et que ce verdict avait été favorable. Il dit que nous ne pouvions pas le renverser, que nous n'avions pas de mandat à cette fin, et qu'il ne croyait qu'il fût sage de considérer, pour un instant, une telle proposition.”

Et cependant, cet homme qui s'est mis à la tête de ce parti de monopoleurs, du côté opposé—car ils monopolisent entr'eux, s'il faut les en croire, toutes les qualités dont j'ai fait mention, ce soir—nous prie de lui prêter main-forte pour entasser des obstacles sur la voie que se propose de suivre le gouvernement, afin d'empêcher, si c'est possible, cette administration, d'exécuter ces travaux importants. Comment! Si on suspendait les travaux aujourd'hui—si le parlement refusait de ratifier ce contrat—si nous voulions traiter le chef de ce parlement, et du gouvernement, comme des hommes dépourvus d'honneur et de bonne foi pourraient le faire, nous n'aurions qu'à prendre l'avis des honorables députés de la gauche et à voter contre son contrat. Mais parce que nous avons confiance en l'honneur de nos chefs, et que nous croyons qu'il y va, non seulement de leur honneur, mais de celui du parlement et du Canada, nous refusons de suivre le député de Durham dans la boue; nous refusons de nous souiller et d'accepter la doctrine du député de Bothwell (M. Mills) “que de trahir n'est pas un crime.” Il a avoué qu'il avait lui-même trahi son pays et qu'il n'avait pas, pour cela, perdu la confiance de son parti. Mais le *Globe* n'était plus de la même opinion, car le jour suivant, il lui appliquait dans ses colonnes, le stigmate des trufistes. De quelle infamie aurions-nous été marqués en suivant son avis? Je ne demande pas ce qu'aurait pu en dire les journaux du pays—car tout honnête homme se souciera peu de leur opinion, pourvu qu'il serve son pays fidèlement. Mais de quelle infamie aurions-nous été marqués, par tous les capitalistes du monde? N'auraient-ils point dit que le parti conservateur était dépourvu de droiture et d'honnêteté! Je vais citer un seul extrait du discours du député de Lambton, quant au devoir et à l'obligation où nous sommes de construire le chemin. Il a dit, un jour, dans cette Chambre :

“Que lors du contrat qui faisait entrer la Colombie anglaise dans la Confédération, la dernière administration s'était engagée, expressément, à construire un chemin de fer, à travers le continent, du lac Nipissingue au Pacifique, dans un nombre d'années limité; et que, lorsque la présente administration, alors au pouvoir, arriva au pouvoir, elle crut que cette obligation, comme toute autre, imposait à ceux qui en faisaient partie, certains devoirs qu'ils n'avaient pas le droit de négliger, qu'ils étaient tenus de la mettre à exécution, dans le sens qu'il avait indiqué.”

Je ne crois pas, quoique l'honorable leader de l'opposition, qui supportait son chef d'une manière si servile, remie ce qu'il a dit, je ne crois pas qu'aucun des honorables messieurs de ce côté-ci prétende le contraire.

Ils avaient si bien compris la force de cette obligation qu'en 1874, l'honorable M. Mackenzie présenta un acte dans le but de construire le chemin de fer du Pacifique canadien; et il soumit au pays deux plans qui sont incorporés dans cet acte. L'un de ces projets proposait que l'ouvrage fût exécuté sous le contrôle du gouvernement pourvu qu'il fût déclaré impossible de trouver une compagnie privée qui en fit l'entreprise. Il fit alors construire, sous le contrôle du gouvernement, une partie du chemin, en vertu de cet acte que je crois être une autorité suffisante, et qui, selon moi, est l'autorité sur laquelle le gouvernement s'est appuyé pour conclure le contrat actuel.

Des députés, de l'autre côté de cette Chambre, nous ont dit qu'ils ne construiraient pas un mille de ce chemin, ni n'en donneraient un pouce à l'entreprise, avant que les explorations les plus complètes aient été faites. Cette question a été soumise à la considération des comités de cette Chambre, et il a été prouvé, d'une manière indubitable, que les entrepreneurs étaient rendus sur le terrain presque avant l'arrivée des ingénieurs, avant qu'on eût encore fait le premier pas pour connaître d'où l'on devait partir et où on devait aller.

Le gouvernement d'alors dépensa, en pure perte, dans la tentative qu'il fit de construire ce chemin de fer, des milliers de piastres, je pourrais presque dire des millions. Je suis d'opinion que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) a fait tout en son pouvoir pour conduire ces travaux avec économie. Je crois que, quelle qu'ait été la mauvaise foi de ses partisans, lui, du moins, s'est efforcé de remplir son devoir vis-à-vis de son pays. Je ne dis pas qu'il l'a toujours rempli avec prudence, ni que ses efforts ont été couronnés de succès. Il n'est pas facile à un homme de faire ce qu'il désire faire, lorsque la tâche qui lui est imposée est peut-être au-dessus des forces de trois ou quatre hommes, et particulièrement lorsqu'il est entouré de gens qui le poursuivent sans cesse de leurs réclamations en faveur de partisans. Mais je dis, qu'en considérant le gaspillage et l'extravagance qui eurent lieu alors, en considérant la manière dont il fut gêné par ses partisans—je ne dirai pas ses collègues—avec un tel exemple sous les yeux, et connaissant qu'il était presque impossible d'empêcher les folles dépenses, l'extravagance et la corruption dans un ouvrage sous le contrôle du gouvernement—je crois que l'on devrait féliciter le gouvernement de ce pays d'avoir eu la sagesse et le courage de conclure ce contrat et de le soumettre à la sanction de ce parlement. C'est pour quoi je lui rends honneur, parce que je sais qu'on va renouveler au sujet de ce contrat la même tentative qui fut faite il y a plusieurs années, pour embarrasser et empêcher la construction du chemin de fer du Grand-Tronc. Je me rappelle qu'alors on convoqua des assemblées par tout le pays, on fit entendre le même cri que ces honorables messieurs du côté opposé ont toujours fait entendre lorsqu'il s'est agi de faire quelque chose qu'ils n'ont pas le pouvoir de faire comme gouvernement, lorsqu'ils sont relégués dans l'opposition—on fit entendre le cri de ruine! ruine! Et, M. l'Orateur, ils ont si souvent crié ruine! ruine! que je ne crois pas qu'ils puissent jamais être heureux, à moins d'y être plongés tout à fait. Il n'est pas étonnant qu'un honorable député de ce côté-ci de la Chambre leur ait donné l'autre jour le nom du parti de la ruine et de la décadence. Ruinés ou non, ils n'auront certainement pas, durant ce Parlement, l'occasion de ruiner le brillant avenir de notre jeune nationalité, en détruisant ce contrat.

L'honorable chef de l'opposition a présenté, hier, son amendement. Et quoique je ne sois pas avocat et que je n'aie pas comme lui toujours à ma disposition, du liège et un rasoir pour fendre des cheyeux, je suis en état de dire que je considère que cet amendement n'est pas dans l'ordre. Un

amendement doit affirmer quelque chose, mais celui-là n'affirme rien. C'est la simple négation d'une proposition soumise à cette Chambre. Je crois pas que la question d'ordre soit d'urgence, parce que les honorables messieurs du côté opposé ont déjà assez embarrassé la discussion, sans que j'occupe davantage l'attention de cette Chambre, pour prouver que, sur ce point comme sur tous les autres points de loi qu'il traite devant cette Chambre, l'honorable monsieur a certainement tort. Nous en avons eu un exemple, l'autre jour, lorsqu'il a dit que, les cours ne pouvaient pas forcer l'exécution de ce contrat. Je crois que l'honorable monsieur avait complètement tort, et que les cours pourront faire exécuter le contrat.

M. BLAKE. Je n'ai point dit cela.

M. BERGIN. J'ai répété, en substance, ce que vous avez dit.

M. BLAKE. Non.

M. BERGIN. Je ne me rappelle pas qu'aucun député, de ce côté-ci de la Chambre, ait jamais cité une déclaration de cet honorable monsieur, sans que celui-ci ne se soit levé immédiatement pour dire "je n'ai point dit cela," et puis il changeait sa déclaration. Naturellement, je dois le croire sur parole. J'ai lieu de penser que l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) se lèvera bientôt pour discuter les opinions de l'honorable monsieur, et prouvera que, sur ce point, comme sur beaucoup d'autres questions, par exemple sur l'acte concernant les serments, il a fait fausse route; et qu'il n'est pas une aussi grande autorité en loi, qu'il voudrait nous le faire croire. J'ai dit que l'honorable député de Lambton a profité de l'avantage que lui donnait l'Acte de 1874, pour commencer la construction de ce chemin, comme entreprise du gouvernement. Ce mode de construction nous a entraînés dans des conséquences que je vous ai fait entrevoir en peu de mots, mais d'une manière suffisante pour démontrer à cette Chambre que, si nous devons continuer la construction de ce chemin de fer, en suivant ce mode, et non en le donnant à une compagnie privée comme on se propose de le faire en vertu de ce contrat, les corridors seraient encombrés d'entrepreneurs et autres à la recherche d'ouvrage. Nous avons aujourd'hui une proposition d'exécuter ces travaux, un peu à meilleur marché qu'aux termes du contrat; il est vrai qu'on s'attend à recevoir certaines compensations si les honorables messieurs du côté opposé remonteraient au pouvoir. Mais ils n'arriveront pas au pouvoir assez tôt pour qu'ils puissent livrer à ces messieurs, ces 22,000,000 d'acres de terres et ces \$22,000,000, pour la construction de la section des prairies. Je crois que les cinq années d'expérience des honorables messieurs de l'autre côté, dans la construction du chemin, sous le contrôle du gouvernement, et l'expérience du ministre des Chemins de fer, avec son énergie, son habileté, sa détermination à empêcher les entrepreneurs d'obtenir un avantage sur lui au détriment du pays, prouvent qu'il nous serait plus avantageux de payer le double de la somme que nous avons consenti à payer que d'avoir nos corridors remplis de ces harpies qui ne cherchent qu'à s'enrichir aux dépens du pays. Je sais que cela ne fait pas l'affaire des messieurs du côté opposé. Malgré qu'ils professent le désir de voir ce chemin construit par une compagnie privée, je sais qu'ils désirent encore plus l'avoir sous leur propre contrôle. Et, M. le président, s'il leur était possible, par l'agitation qu'ils s'efforcent de produire, de pervertir l'esprit du peuple de ce pays au point de lui faire croire que ce contrat est malhonnête, qu'il a pour but de remplir les coffres du syndicat en vidant ceux du pays—si cela leur était possible, ils remplaceraient bientôt nos chefs sur les bancs ministériels et une fois là je suis certain qu'ils construiraient la section des prairies.

Mais, M. le président, ils mettraient aussi à exécution cette autre partie du contrat, qui non seulement empêcherait la construction d'un chemin de fer sur notre propre sol, au nord du lac Supérieur et du chemin de fer

à l'ouest des Montagnes Rocheuses, mais réaliserait leur programme qui tend à annexer notre pays aux États-Unis. A quel autre résultat pourrait-on s'attendre, si les propositions que ces honorables messieurs ont soumises à cette Chambre, étaient acceptées? Ils ne cessent de nous répéter que nous devrions construire seulement la section de la prairie, et qu'au lieu de construire le reste du chemin sur notre propre sol, nous devrions demander aux Américains d'établir un raccordement du Sault Sainte-Marie à Duluth sur le territoire américain, afin de faire écouler par les voies américaines tous les produits de notre Nord-Ouest destinés aux ports de mer, et ainsi détruire la prospérité de ce pays. Si je croyais, pour un instant, que le peuple de ce pays fût assez ennemi de ses propres intérêts pour prêter l'oreille aux conseils de certains honorables messieurs de la gauche, je craindrais pour son avenir. Mais je ne crois pas que le peuple du Canada sympathise avec les Américains. Nous voulons avoir un chemin de fer d'un océan à l'autre sur notre propre territoire, et nous ne sommes ni assez aveugles, ni assez ignorants pour ne pas voir que si on détournait le commerce du pays pendant quelque temps pour le faire passer par les voies américaines, un voisin hostile, comme le prédisait le *Globe*, il y a quelques années, supprimerait bientôt notre commerce de transit, et il n'y aurait plus de débouché pour les produits de notre Nord-Ouest, ni à l'est ni à l'ouest. On ne pourrait faire sortir ces produits, du Nord-Ouest. Nous ne pourrions les avoir ni à Ontario ni à Québec. Nous ne pourrions les transporter aux ports de mer de l'ouest, en passant par la Colombie anglaise. Nous ne pourrions les transporter aux ports de mer du sud en passant par le territoire américain. Quelles en seraient les conséquences? Le peuple du Nord-Ouest, pour se protéger, détruirait cette confédération, en ce qui le concerne. Ils demanderaient à s'unir aux États-Unis. Notre commerce de transit, et je dirai plus, les douanes même seraient anéanties complètement. Le Nord-Ouest ne tarderait pas à faire partie intégrante des États-Unis, et les millions que nous avons dépensés pour faire entrer ce territoire dans la Confédération et en faire le futur séjour d'une grande nation anglaise, libre, heureuse et florissante, auraient été dépensés inutilement. On se serait fait de notre nationalité dans ce territoire.

Pour se protéger, cette population se rangerait sous la nationalité qui nous avoisine au sud, et le rêve des auteurs de la Confédération, les vives espérances de ceux qui ne veulent avoir avec les États-Unis, d'autres relations que celles de l'amitié, seraient à jamais détruits; et nous, habitants d'Ontario, de Québec et des Provinces Maritimes, qui avons fondé de si belles espérances sur l'accroissement des richesses qui découleraient de ce grand Nord-Ouest, serions grandement déçus. Nos industries n'auraient pas, comme nous nous y attendions, un marché assuré dans le Nord-Ouest. Au contraire, elles seraient exposées à la plus dangereuse compétition de la part des États-Unis, parce que, sous l'influence de notre tarif protecteur, le nombre des manufactures s'est accru à un tel point, dans Ontario, et continuera à s'accroître, pour quelque temps, qu'elles ne pourront trouver un débouché suffisant dans Ontario et Québec et les Provinces Maritimes, et que, si elles étaient privées—comme elles le seraient, si la politique des messieurs de l'opposition était adoptée—de notre futur marché dans le Nord-Ouest, il leur faudrait entrer en compétition avec les marchés des États-Unis. Il n'est donc pas surprenant, qu'en face de telles conséquences, les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, soient unis comme un seul homme pour supporter le gouvernement, qu'ils n'écoutent ni les flatteries ni les menaces des honorables messieurs de la gauche, mais qu'ils remplissent leur devoir envers le pays même, quoique les honorables messieurs du côté opposé, possèdent comme ils le prétendent, tout le patriotisme dans cette enceinte. C'est un triste jour pour le Canada que celui qui voit cinquante députés avoir l'audace de se présenter à la face de tout

M. BERGIN

un peuple pour lui dire qu'ils possèdent tout le patriotisme du pays, et que les cent cinquante autres messieurs qui diffèrent d'opinion avec eux ne sont pas des patriotes mais des partisans. Si je voulais être sévère, et stigmatiser comme elle devrait l'être, cette injure adressée à des hommes, qui, devraient avoir, s'ils ne l'ont pas, autant d'amour du pays que leurs adversaires, je dirais que les messieurs du côté opposé représentent, non pas un parti, mais une faction. L'honorable député de Lambton, ayant demandé des soumissions pour la construction d'une certaine partie du chemin, en donna avis dans toute la Puissance et en Europe, et offrit à toute compagnie qui entreprendrait sa construction \$10,000 en argent et 20,000 acres de terre, par mille. Il fit, de plus, l'offre de quatre pour cent sur toute somme additionnelle qui serait requise pour sa construction.

Il désirait mettre ce chemin de fer, cette grande œuvre nationale, hors de la sphère des politiques, afin d'exécuter de bonne foi, j'en suis persuadé, le projet du très honorable monsieur, son prédécesseur comme chef du gouvernement. Mais malgré la bonne volonté et les tentatives répétées de ce monsieur, pendant deux ans je crois, pas une seule compagnie privée ne fit soumission pour la construction de ce grand chemin de fer du Pacifique canadien. Pourquoi? Les honorables messieurs de l'autre côté prétendent, peut-être, que cela est dû aux difficultés du marché monétaire qui était dans la gêne. Mais, je suis d'opinion que la véritable raison, est, que les honorables messieurs de l'autre côté, n'avaient pas la confiance des capitalistes. Lorsque nous nous rappelons que l'ex-ministre des Finances de ce pays, lors de son voyage en Angleterre, exposa, à la vue des capitalistes anglais, un écusson d'airain sur un côté et d'argent sur l'autre—que lorsqu'il revint dans ce pays, il eut l'audace et l'impudence de se vanter de la fraude qu'il avait commise vis-à-vis les capitalistes des divers marchés de l'Europe—je ne puis, et le pays ne doit pas s'étonner que personne n'ait voulu entrer en négociations avec la dernière administration, pour la construction de ces travaux importants. Je suis convaincu que c'est la véritable raison pour laquelle l'honorable monsieur, lorsqu'il était au pouvoir, ne put obtenir aucune soumission soit d'un syndicat ou d'une compagnie privée, pour la construction de ce chemin. Le peuple de la Colombie anglaise, mécontent de la lenteur avec laquelle on exécutait ces travaux, en appela au gouvernement de l'honorable député de Lambton. Il lui soumit ses griefs dans les termes les plus pressants; et, ne recevant pas, aussi promptement qu'il s'y attendait, la considération qu'ils croyaient avoir droit de recevoir, en sujets loyaux, ils s'adressèrent à la mère-patrie. J'espère qu'on ne m'accusera point de faire un coq-à-l'âne lorsque je dis que voulant s'adresser à la tête du pouvoir, ils allèrent aux pieds du trône; ils en appelèrent à Sa Majesté, et obtinrent, ce qu'on désigne ordinairement sous le nom des termes Carnarvon. Nous savons que le député de Lambton, désirant satisfaire, autant qu'il était en son pouvoir et que le lui permettait la bande de patriotes qui l'entourait, aux demandes de la Colombie anglaise, envoya un délégué dans cette province. Il est vrai que le chef actuel de l'opposition, si je dois prendre sa parole, avait donné instruction à ce délégué de ne pas menacer le peuple de la Colombie anglaise, mais de le persuader, s'il le pouvait, d'accepter les termes que l'honorable député de Lambton leur offrait. Il ne les accepta point. Sur ce, lord Carnarvon intervint et offrit ses bons offices.

Le gouvernement accepta l'avis de lord Carnarvon et s'engagea solennellement envers la Colombie anglaise à dépenser, pour la construction d'un chemin de fer, d'un océan à l'autre, à travers notre propre territoire, \$2,000,000 par année; en commençant aussitôt que les explorations pourraient être faites jusqu'à l'achèvement du chemin en 1891. Ces explorations ont été terminées, il y a longtemps, du moins d'une manière suffisante pour leur permettre de travailler à la construction des travaux dans la Colombie.

anglaise. L'honorable monsieur qui était alors à la tête du gouvernement, demanda, avant sa déchéance, des soumissions pour la construction du chemin de Yale à Kamloops. Bien plus même, il fit transporter dans cette province 5,000 tonneaux de rails d'acier, pour prévenir tout retard, et cela, dans le but, comme il l'a dit lui-même, de montrer qu'il était sincère et de bonne foi, dans le désir qu'il avait de remplir les conventions avec la Colombie anglaise. On nous a dit depuis qu'en agissant ainsi, il n'avait eu d'autres intentions que de tromper le peuple de la Colombie anglaise; mais, quant à moi, je ne le crois pas. Je méprise les calomnies qu'on leur a imputées à ce sujet, et je crois qu'il était sincère dans son désir d'exécuter le marché avec la Colombie anglaise et le gouvernement impérial. Le gouvernement actuel a exécuté le projet qui a été convenu alors. Le chemin de Yale à Kamloops est en voie de construction, et sera terminé, je crois, dans le période assignée dans le contrat. Mais si ce monsieur était sincère, qu'on a-t-il été des autres? Qu'en a-t-il été du chef actuel de l'opposition? Il s'opposa à la construction du chemin d'Esquimaux et de Nanaimo, mais il ne faisait pas, alors, partie du gouvernement. Peu de temps après, il arriva au pouvoir, et voici ce que le *Globe* disait :

« Mr. Blake peut avoir cru de son devoir de combattre le gouvernement, comme par exemple, sur la question du chemin de fer de Vancouver. C'était une de ces questions qu'un gouvernement se croit obligé d'exécuter, comme legs de ses prédécesseurs; une question que certains députés auraient désiré faire modifier dans quelques-uns de ses détails, mais sur laquelle, seulement un Ministre, possédant toutes les informations qui la concernent, pouvait être compétent à se prononcer. Nous nous réjouissons de croire que, sur cette question et sur bien d'autres, Mr. Blake a assumé la responsabilité, comme il en aura bientôt l'avantage, de prendre part dans les conseils de ses amis dans l'Administration, sans que nous craignons aucunement, que son avis, si précieux qu'il puisse être, porte à adopter des mesures tendant à porter atteinte à notre bonne foi envers le peuple de la Colombie anglaise, ou le gouvernement de la Grande-Bretagne. »

Malgré cela, le député de Vancouver (M. Bunster) a dit, l'autre jour, que le chef de l'opposition voulait se débarrasser de la Colombie anglaise. Cet honorable monsieur répondit à cette accusation en des termes qui voulaient dire la même chose et qui demandaient eux-mêmes une explication; mais le député de Vancouver l'accepta pour une rétractation.

M. McINNES: Il a dit que si la Colombie anglaise voulait se séparer, elle pouvait le faire.

M. BERGIN: Je suppose que cela veut dire, en un mot, qu'elle s'arrange. Maintenant, si quelqu'un formant ou non partie de cette Chambre a mis en doute la sincérité du député de Lambton, sur cette question, ce n'est certainement pas le chef actuel de l'opposition. En 1875, il se permit de dire que la Chambre ne devait pas oublier qu'elle n'avait pas liberté entière de déterminer si nous pouvions ou non encourir cette dépense. Ils devaient tenir leur engagement avec la Colombie anglaise, et il croyait, comme je le croyais aussi, que le Premier (M. Mackenzie) tiendrait l'engagement pris avec cette province, comme il tiendrait ses promesses dans toute autre convention qu'il pourrait faire. Il me semble que je trahirais mes commettants et mon pays, si je n'attirais pas encore votre attention sur la manière dont le Canada a été décrié par l'homme qui se croit, et qui a grande raison de se croire, un de ses enfants les plus capables. Dans une discussion qui eut lieu dans cette Chambre, il y a quelques mois, quant à la valeur des terres dans le Nord-Ouest, cet honorable monsieur nous fit entendre tout ce qu'il était possible à la langue humaine de prononcer, pour dépeindre ce territoire dont nous avons hérité. Et, M. le président, ce discours diffamatoire ne retentit pas seulement dans cette enceinte parlementaire. Il pénétra dans tous les coins et recoins de la Puissance, il se répandit par tout le monde, et il n'y eut pas un port de mer étranger, de l'autre côté de l'Atlantique, où le discours de cet honorable monsieur, décrivant son propre pays et élevant aux nues l'Etat du Kansas, ne fut distribué. Aucun émigrant ne

laissa ces rivages sans qu'on lui mît dans la main une copie de l'éloge du Kansas par cet honorable monsieur, et ainsi, des centaines et des milliers d'émigrants, qui venaient s'établir sur ce continent et désiraient s'abriter sous le pavillon britannique, tournèrent le dos au Canada pour se rendre aux Etats-Unis. Le Canada a raison de s'enorgueillir des grands talents de cet honorable monsieur, mais il aurait bien plus grande raison de s'en enorgueillir, si ce monsieur avait consacré ces talents au service de son pays et non au service de son parti. J'ai sous la main le pamphlet d'une agence d'émigration américaine où figure le portrait de l'honorable député de Durham-Ouest.

J'ai eu l'occasion de l'exhiber aux citoyens de Glengarry, à une assemblée composée de 2,500 à 3,000 des plus intelligents électeurs de cette vieille et loyale contrée, et il y eut des gens qui reconnurent ce portrait, mais je dois dire qu'il n'y eut pas un seul homme dans cette grande assemblée qui ne le regardât avec regret et qui ne baissât la tête de honte en songeant que le Canada avait un fils qui consentait à le décrier et à le déshonorer de cette sorte à la face de l'univers. Et moi, qui suis fils d'Irlandais, après l'avoir entendu, deux ou trois fois depuis deux ans, se vanter de son origine irlandaise, j'ai senti qu'il me faisait, à moi du moins, la plus grande insulte qu'il pût me faire, en parlant des Etats-Unis comme le seul champ convenable à l'immigration irlandaise, parce qu'il donnait à entendre qu'aucun cœur irlandais n'a d'amour pour les principes monarchiques. Il nous a dit que les institutions monarchiques ne conviennent pas au caractère du peuple irlandais, et que ce dernier n'aime d'autre forme de gouvernement que celle d'une république. Je lui renvoie cette assertion, et je dis que les irlandais catholiques surtout — mais les irlandais protestants, de même que les irlandais catholiques, ressentent l'injure — sont aussi loyaux qu'il l'est lui-même. Je ne sache pas que quand la patrie était en danger il ait jamais porté le mousquet, mais je sais que des milliers et des milliers d'Irlandais catholiques l'ont fait; et l'histoire de l'empire britannique démontre que dans les circonstances où le sang a coulé abondamment pour la défense du drapeau anglais, les Irlandais n'ont pas été les derniers à sacrifier leur. Ils en ont répandu des torrents pour la défense de l'empire et du drapeau, et si l'Irlande avait les mêmes institutions que nous, il coulerait tout aussi abondamment; et si l'empire était entraîné dans une guerre, l'Irlande oublierait tous ses maux, réels ou imaginaires, toutes les difficultés auxquelles elle est en butte, et ses enfants seraient les premiers à recevoir le choc de la bataille pour sa défense.

Le fait que les messieurs dont se compose le syndicat ne sont pas tous canadiens, n'est pas le moindre des grands avantages qu'offre le contrat que nous sommes à discuter. Nous voulons avoir un chemin de fer qui s'étende d'un océan à l'autre, en passant sur notre propre territoire, mais nous voulons aussi intéresser dans ce chemin des hommes appartenant aux pays de l'Europe qui ont un surplus de population, des hommes qui auront intérêt à attirer dans ce pays des Français, des Allemands, des Anglais, des Ecosais, des Irlandais, des Autrichiens, des Prussiens et des Russes. Nous voulons attirer ici des membres de toutes ces grandes nationalités, et peut-être pourrions-nous réaliser cette idée, qu'un ancien ministre d'Agriculture d'un gouvernement local a exprimée sans une grande délicatesse ni une grande élégance, que toutes ces races formeront dans cette contrée septentrionale la plus grande nation qui ait jamais existé, la nation la plus sage, la plus forte, la plus puissante, la meilleure. Je le crois; je crois que, dans ce climat du nord, lorsque le pays sera rempli d'habitants de diverses nationalités, lorsque l'immigration venant de l'autre côté de l'Atlantique aura considérablement diminué, et que les races se seront fondues ensemble, nous aurons une nation réunissant toutes les grandes qualités et les vertus de toutes ces autres nations. Et il ne peut manquer d'en être ainsi, car

nous sommes aujourd'hui, je le crois, un des peuples les plus dignes de la terre.

J'ai dit il y a un instant qu'à mon avis l'Acte de 1874 autorisait suffisamment le gouvernement à passer ce contrat; permettez-moi d'attirer ici votre attention sur ce qu'a dit, il n'y a pas vingt-quatre heures, le chef de l'opposition. Il a, durant trois mortelles heures, essayé de prouver que l'Acte ne s'applique pas à ce contrat, et ne pouvait pas l'autoriser. Mais, je croyais qu'ayant approuvé l'Acte—car s'il ne faisait pas partie de l'administration de mon honorable ami de Lambton, à cette époque, il était du moins un de ses partisans—il dût, dans tous les cas, en connaître la teneur. Pendant trois semaines il a discuté cette question, ignorant ou feignant d'ignorer les effets de cet acte, et ce n'est qu'hier qu'il a émis l'opinion qu'il ne nous autorisait aucunement à passer ce contrat. Je ne discuterai pas si nous avons, oui ou non, ce pouvoir, mais je puis lui dire, ainsi qu'à ses amis, que même si nous n'avons pas ce pouvoir, nous avons celui de sanctionner ce contrat et d'en faire une loi.

Parlant du chemin de fer de Nanaïmo et Esquimault en rapport avec cet acte, l'honorable député de Lambton a dit :

« Le bill tel que présenté n'exigeait pas que le contrat fût soumis au parlement. Ou le gouvernement devait s'abstenir de soumettre le contrat au parlement, ou il devait remettre les travaux à une autre année. Il était, à tort ou à raison, convenu avec la Colombie anglaise de construire le chemin immédiatement, et le bill fut présenté conformément à cet arrangement. »

Le chef de l'opposition était, à cette époque, partisan de l'honorable député de Lambton, et l'on serait porté à supposer que, s'il était satisfait d'avoir pour chef cet honorable monsieur, il n'aurait pas eu d'objections à ce qu'on procédât en vertu de cet Acte, sans autorité du parlement; mais il en a eu. Je ne puis dire comment il se fait que ce bill n'ait pas été adopté. Et quelle en fut la conséquence? Cet honorable monsieur, lui-même consentit à payer une somme d'argent considérable aux habitants de la Colombie anglaise, comme compensation, parce qu'on abandonnait la construction du chemin. C'était là une conséquence de son refus de suivre la politique de son chef.

J'ai dit, il y a quelques instants, que, l'année dernière, pendant qu'il dépréciait ce pays et vantait les Etats-Unis, l'honorable monsieur nous avait dit que nos terres du Nord-Ouest n'avaient aucune valeur. Il ne voulait pas dire qu'elles n'avaient aucune valeur pour nous, parce que nous ne pouvions les vendre, mais il disait qu'elles ne rapporteraient pas \$1 l'acre sur le marché; il ne croyait point qu'elles valussent ce prix. Je veux bien, pour les besoins de la cause, admettre qu'elles ne valent point maintenant \$1 l'acre pour nous, mais je crois qu'elles valent plus que ne l'a prétendu aucun de ces messieurs, pour ceux qui voudront aller dans cette contrée, et les coloniser. Je ne crois pas que ces terres aient aucune valeur tant que le chemin de fer du Pacifique ne sera pas construit, et cela de la manière proposée par le gouvernement. Et pourquoi ces terres auront-elles une aussi grande valeur, si le gouvernement construit ce chemin de cette manière? Qu'on me permette de demander à l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Il l'est quelquefois une autorité pour un côté d'une question; et il est quelquefois pour l'autre côté. Il Je ne demanderai pour le moment son autorité que pour un côté. Il a dit :—

« Le gouvernement, en construisant ce chemin en vertu de ce bill, pourvoyait au développement du Canada comme nation; il pourvoyait à la colonisation de cette vaste région qui est aujourd'hui inculte; et au développement de ses ressources. »

Au sujet de ce désert aride, dont ces messieurs parlaient en 1880, l'honorable député de Norfolk-Nord nous a dit :

« Il y a assez de terre pour pourvoir à la subsistance de 15,000,000 à 20,000,000 d'habitants. Qu'on y attire des colons le plus tôt possible. Si nous pouvons y diriger 50,000 c l'ons par année, ces derniers verseraient au trésor de ce pays, comme droits de douanes, \$250,000 par

M. BERGIN

année, et le gouvernement retirerait de cette manière un revenu beaucoup plus considérable que s'il vendait ces terres. »

Il soutenait :

« Que le seul moyen d'ouvrir et de développer ces grandes étendues de terres, c'était d'adopter une politique libérale au sujet des chemins de fer; et que, bien qu'il fut bon d'user d'une juste prévoyance, ce ne serait pas faire acte de bonne politique que de retarder la construction des chemins de fer, dans le but d'épargner quelques centaines d'acres par mille. »

Quelle métamorphose a subi le génie de son rêve. Si vous calculez combien de centaines d'acres par mille seront épargnés en acceptant la proposition de ce nouveau syndicat, vous arriverez au chiffre de 3,000,000 d'acres sur plus de 2,700 milles de chemin. C'est terrible à envisager. Songez à ce qui sera épargné d'après le député de Norfolk nord, et cependant il viendra nous dire demain que le pays marche vers la ruine; que nous dissipons notre patrimoine; que ceux qui vont au Nord-Ouest seront tellement écrasés sous le fardeau des taxes et opprimés par la législation de cette Chambre, qu'il leur sera impossible de vivre dans cette contrée. Bien plus, il dira aux habitants des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France et de tous les autres pays de l'Europe, qui désirent se porter dans cette contrée, qu'ils feraient mieux de n'y pas aller, vu que nous leur imposeront tant d'impôts qu'ils ne pourront y vivre convenablement, et ceux qui siègent à ses côtés l'applaudiront; et cependant, ceux qui agissent de cette manière nous accusent de nous montrer partisans.

M. RYKERT. N'avez-vous rien pour le député de Bothwell? Donnez une pilule à ce philosophe!

M. BERGIN. Je crois avoir vu quelque part un discours semblable de cet honorable monsieur. Il nous a dit un jour.....

UNE VOIX. Il faisait alors partie du gouvernement.

M. BERGIN. Oui, il était alors dans le ministère, débordant de patriotisme.

UNE VOIX. Recevant \$7,000 par année.

M. BERGIN. Oui, et une somme de \$7,000 par année influe beaucoup sur les opinions de quelques honorables députés de la gauche.

Le jour dont je veux parler, cet honorable monsieur s'entendait sur son thème favori—l'avenir glorieux, pour lui, des Etats du Minnesota de l'Iowa, du Missouri, de l'Arkansas, et l'honorable député de Durham-Ouest m'entend-il? ce nom va résonner harmonieusement à ses oreilles—l'Etat qu'il aime tant—le Kansas et l'Illinois. Il a dit :

« Ces honorables messieurs verraient par ces statistiques qu'il y a une relation intime entre l'avancement de la construction des chemins de fer et le développement progressif d'un pays. »

Il continua :

« Mais cet argent provenait de ceux qui s'étaient établis dans le voisinage immédiat des chemins de fer; il n'était pas fourni par le peuple en général, par ceux qui avaient pris possession des terres, lesquelles n'avaient aucune valeur, si ce n'est pour les fins de la colonisation. On donnait par là aux immigrants une occasion de donner du prix à ces terres, et en même temps on leur faisait supporter leur part des impôts. Si l'on pouvait construire des chemins de fer à l'aide de concessions de terres publiques, ou obtenir de l'argent par la vente de ces terres, le pays ne pourrait faire un meilleur usage des terres publiques que de les ouvrir ainsi à la colonisation, et d'offrir aux capitalistes l'occasion de placer leurs capitaux. C'est en grande partie par la construction de chemins de fer que les terres du Nord-Ouest acquerront de la valeur; cette valeur dépend des facilités qui seront offertes aux colons pour le transport de leurs produits. En construisant dans le Nord-Ouest des chemins de fer qui atteindraient tous les endroits fertiles où l'on pourrait fonder une colonie, nous contribuerions beaucoup à augmenter le mouvement du commerce et des voyageurs sur ce chemin, qui devra, pendant plusieurs années être une seule ligne de Winnipeg au lac Supérieur. »

Cependant lorsque nous disons aujourd'hui que nous sommes prêts à construire le chemin de fer du Pacifique canadien sur un plan plus avantageux qu'aucun de ceux qui ont été proposés jusqu'à ce jour et qui, j'ose le dire, s'il n'est pas exécuté maintenant, ne sera jamais offert au peuple—ils sèment notre chemin d'obstacles de tous genres, et

voudraient persuader aux populations des anciennes provinces qu'elles vont être ruinées par les impôts. Pour les honorables députés de la gauche, tout dépend de quel côté de la Chambre ils siègent. "Rappelez-vous," a-t-il dit, "que c'était de l'argent provenant de la vente des terres dans le voisinage immédiat du chemin de fer." *Credat Judæus!* "Cet argent n'était pas fourni par le peuple en général, mais par ceux qui avaient pris possession des terres lesquelles n'avaient aucune valeur, si ce n'est pour les fins de colonisation." L'honorable monsieur a fait ma preuve, en disant que les terres n'ont aucune valeur tant qu'elles ne sont pas colonisées; et en conséquence je soutiens que nous ne donnons au syndicat que \$25,000,000 pour la construction du chemin et \$28,000,000 que représentent les travaux déjà exécutés; ce qui forme en tout \$53,000,000. Que nous donne-t-il en retour? Je crois pouvoir démontrer qu'il nous donne presque un héritage en retour de ces \$53,000,000. Je prierai l'honorable ministre de l'Agriculture de me dire combien nous payons pour chaque immigrant arrivé à Winnipeg.

M. POPE. \$40.

M. BERGIN. L'ex-ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien, dont on a parlé avec beaucoup d'éloges—le député de Lambton et le ministre des Chemins de fer ont déclaré qu'il est l'homme le plus capable dans sa profession que nous ayons dans ce pays; en effet, il est si capable que le gouvernement impérial, lors de la construction du chemin de fer Intercolonial, approuva sans hésiter, bien plus, suggéra, je crois, sa nomination au poste de cette grande entreprise—M. Fleming a dit qu'il faudrait avoir dans ce pays une population de 3,000,000 d'habitants, pour que le chemin de fer pût être une affaire payante, et je crois que cette estimation est correcte. Maintenant, le syndicat verra qu'il est nécessaire, avant l'expiration des vingt années, d'amener trois millions d'habitants dans cette contrée, à une dépense de \$8 par tête, soit un total de \$25,000,000 ou \$120,000,000, qu'il nous donnera en échange des \$53,000,000 et du droit d'exploiter le chemin à perpétuité. Le gouvernement des Etats-Unis, qui a les moyens les plus sûrs pour s'assurer de ce que lui coûtent ses immigrants qui abordent sur les rivages de cette république, a établi que chacun d'eux lui coûte au moins \$1,000. Or, en prenant cette donnée pour base, nous voyons que nous aurons le bénéfice de 1,000 fois trois millions de piastres en retour des \$53,000,000 que nous donnons au syndicat. Ensuite, l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) nous a dit que 50,000 habitants foudraient au pays en droits de douanes, \$250,000, et, prenant son estimation de \$5 par tête, ses trois millions d'habitants nous rapporteraient \$15,000,000 par année. De plus, il doit paraître évident à quiconque apporte à cette question un moment d'attention qu'attirer cette immigration dans le pays, c'est forcer le syndicat à vendre ses terres, et s'il les vend il ne peut y avoir de monopole; le seul monopole que nous aurons sera le monopole de l'honnêteté, du patriotisme et de la sagesse, que posséderont les honorables députés de la gauche. Si le syndicat vend ses terres, comme il le fera, à \$3 ou \$4 l'acre, comme ont été vendues ces terres des Etats de l'ouest—et l'honorable chef de l'opposition a dit lui-même que si elles sont situées près du chemin, elles rapporteront pour le moins autant que celle du Kansas, savoir \$6 l'acre—la somme d'argent que nous retirerons de ces terres est incalculable; et nous ne sommes tenus de donner à la compagnie qu'un dixième des terres de moyenne qualité du Nord-Ouest. Je prédis que, même avant la fin de ma carrière—et je touche à l'automne de ma vie—nous retirerons suffisamment de cette transaction et de la vente de nos terres, non-seulement pour couvrir les frais de construction du chemin de fer, et l'intérêt sur le prix de sa construction, mais aussi pour payer toute notre dette jusqu'à ce jour. Et cependant avec un grand avenir comme celui-ci devant nous, les honorables messieurs de la gauche qui,

savent ces choses aussi bien que nous, mais qui ne sont pas—j'allais dire—aveugles, quoique l'esprit de parti extrême soit de nature à fermer les yeux, font des efforts, non pour courir à l'adoption de ce projet, mais pour le faire rejeter.

Le chef de l'opposition nous a dit l'autre jour qu'il y a des hommes qui ont des oreilles et n'entendent pas, qui ont des yeux et ne voient pas, et je puis ajouter qu'il y en a qui dorment même quand les plus grands intérêts de leur pays sont en jeu. Quoi qu'il en soit, je crois que nous voyons tous clairement de ce côté-ci de la Chambre la tentative peu honorable des honorables députés de la gauche de faire passer un simulacre de proposition pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Cette tentative est si peu honorable aux yeux des habitants de ce pays, que même le *Star* de Montréal, qui avait pendant des semaines, publié les articles les plus violents contre ce syndicat, dit qu'il ne peut y avoir aucun doute que cela sent le parti et la corruption de parti. Le *Witness* de Montréal lui-même nous dit que cette proposition renferme les dispositions les plus inacceptables du présent contrat, savoir la concession des terres de la même manière que celle proposée par ces résolutions. L'oreille de l'âne perce; tout le monde la voit et elle ne peut être cachée. Il est impossible de répéter deux fois dans une vie d'homme les actes de 1873. Le peuple ne saurait être ému une deuxième fois par rien de ce genre. Il est fatigué du chemin de fer du Pacifique, et de sa construction comme entreprise du gouvernement. Il n'aime pas à lire dans chaque journal sur lequel il jette les yeux, pendant une session du parlement, un avis demandant une enquête au sujet de quelque contrat véreux. Il ne désire pas voir les corridors de cette Chambre remplis de gens sollicitant des faveurs du gouvernement, sous forme de contrats. Il demande et prie que, pour l'honneur de son pays, il n'y ait plus de lettres comme celles à mon ami Moore. Il prie que tout ceci cesse, et que, pour assurer cette réforme, ce chemin soit construit par une compagnie privée, que le gouvernement n'ait rien à faire avec l'entreprise, si ce n'est pour percevoir les recettes qui proviennent légitimement de cette grande œuvre du chemin de fer du Pacifique canadien.

Je ne représente pas sous de fausses couleurs les sentiments des habitants de ce pays. Ceux qui insinuent que les députés de la droite troquent les libertés et les droits de ce pays, commettent eux-mêmes, je le déclare, un grand crime envers ce pays. Je crois que nous avons des yeux et que nous voyons, des oreilles et que nous entendons, aussi bien que les messieurs de la gauche. Je crois que nous sommes tout aussi compétents que les messieurs de la gauche pour juger si un contrat est avantageux ou s'il ne l'est pas, et que nous avons, outre des yeux et des oreilles, des organes aussi fins que les leurs pour flairer la corruption, quand il y en a; et je dirai que si nous sentions quelque chose de ce genre, chaque député de la droite voterait contre le gouvernement, parce que nous sommes ce que ces messieurs prétendent être, c'est-à-dire sincèrement désireux de faire entièrement notre devoir envers notre pays, et rien autre chose que notre devoir. Pour ma part je n'ai rien à gagner par l'adoption de ces résolutions, si ce n'est la satisfaction que doit éprouver tout Canadien qui a fait tout ce que lui commandait le devoir dans une occasion comme celle-ci.

J'attirerai l'attention de cette Chambre sur la tentative malhonnête qui a été faite dans le but de faire croire aux habitants de ce pays que nous gaspillons leur patrimoine en accordant à ce chemin de fer une exemption de taxes dans le Nord-Ouest. Mon honorable ami de Lincoln (M. Rykert) a fait de la chair à pâtée de la tentative faite par les honorables messieurs de la gauche pour tromper le peuple en lui disant que l'on allait donner à ce syndicat \$600,000 par année en exemptions de taxes. Il a démontré que ce chemin ne pouvait pas être exempté de l'impôt dans l'Ontario, le Manitoba ou la Colombie anglaise, et qu'il ne pouvait l'être par ce parlement que dans les territoires du Nord-Ouest. Il a aussi démontré que les exemptions ne

représentent pas au-delà de \$6,000 par année, en évaluant les terres à \$5 l'acre, ce qui est à peu près la valeur moyenne des terres d'après les taxes qu'elles paient, dans plusieurs comtés de l'Ontario. Demandez aux habitants de l'Ontario, s'ils étaient à même d'avoir le chemin de fer du Grand Tronc avec exemption de taxes, ou de ne pas l'avoir, combien de temps ils hésiteraient à se prononcer pour la construction du chemin. Nous l'exempterions de taxes, et, s'il était nécessaire, nous lui donnerions une somme considérable pour qu'il continue ses opérations. Ce pays ne saurait guère payer trop cher pour cette grande ligne, et l'on verra qu'il en sera ainsi dans le Nord-Ouest. Cette contrée ne peut pas exempter le chemin de la taxe, car cela est pour ainsi dire déjà fait, mais elle offrira à la compagnie des primes pour que celle-ci rapproche sa ligne des divers endroits habités, au moyen d'embranchements. La politique de chaque province de ce pays n'a-t-elle pas été d'exempter les chemins de fer de la taxe? Notre législature de l'Ontario et nos municipalités n'accordent-elles pas tous les ans des primes aux compagnies de chemin de fer? Mais, l'honorable monsieur était lui-même accusé, l'autre soir, d'avoir acheté tout le pays avec ses entreprises de chemins de fer.

Il est inutile de supposer que l'exemption de taxes puisse être en quoi que ce soit, préjudiciable aux habitants du Nord-Ouest. Elle ne saurait leur faire aucun tort. Mais je vous dirai qu'il pourrait en résulter des maux. Je ne crois pas que ce syndicat ni autre compagnie sérieuse voulût accepter un contrat sans exemption de taxes. Je sais par expérience ce que c'est que l'impôt. J'avais malheureusement une petite terre, d'environ 800 acres, dans un comté de l'ouest, et, après avoir payé les taxes de cette propriété pendant quelques années, je me suis aperçu que j'avais donné, pour les taxes, plus que le prix d'achat de cette terre. Je l'ai abandonnée il y a deux ans. Je n'ai pas été aussi sage qu'un de mes amis qui a fait racheter par un autre homme sa terre vendue pour taxes. Je n'étais pas assez habile pour cela; mais aussi je ne suis pas avocat. Si la compagnie du chemin de fer était livrée à la merci de ceux qui s'établiraient dans le Nord-Ouest, elle serait taxée à mort. Elle serait rançonnée comme le sont les compagnies des chemins de fer aux États-Unis; elle serait forcée de construire des maisons d'école là où il n'y aurait pas d'habitants, et assurément là où il n'y aurait pas d'enfants; elle serait obligée de construire des ponts là où ce ne serait pas nécessaire. Les exactions auxquelles elle serait forcée de se soumettre n'auraient pas de fin. Nulle compagnie de bonne foi et comprenant ce dont il s'agit, n'entreprendrait de construire ce chemin à moins d'être exemptée de la taxe.

On a fait d'autres objections à ce contrat. Il y a eu la question du monopole, que je crois avoir résolue. Il ne peut y avoir de monopole, pour la simple raison que, si le syndicat veut retirer quelque chose de ce contrat, il devra vendre ses terres; et si les terres sont vendues et qu'il ne les ait que par lots d'un mille carré, ce qui l'empêchera d'en posséder de grandes étendues en quelque lieu que ce soit, il ne peut y avoir rien de tel qu'un monopole. Mais on nous dit que le peuple sera dépouillé par le chemin de fer, au moyen des prix que celui-ci imposera pour le transport des produits que les colons enverront sur les marchés. Il ne peut y avoir de doute que si cette compagnie osait exiger des habitants de ce pays une taxe au-dessus de leurs moyens, il serait inutile à ces derniers d'envoyer leurs grains sur les marchés, car ces produits, une fois arrivés à destination, ne rapporteraient pas assez pour couvrir les frais de production et de transport. Le jour où il en sera ainsi, les habitants cesseront de cultiver le grain et d'élever le bétail; ils abandonneront leurs terres pour émigrer dans un autre pays, et le chemin de fer n'aura plus rien pour l'alimenter; le public ne voyagera plus sur cette ligne, et la compagnie n'aura plus de grain ni de bestiaux à transporter de ce vaste Nord-Ouest, aux divers ports de mer. Même si cet acte du par-

M. BERGIN

lement ne protégeait pas le colon, la compagnie devrait, dans son propre intérêt, n'exiger qu'une taxe raisonnable. Mais si, méconnaissant ses propres intérêts, et obliant ce qu'elle doit au peuple, elle allait imposer un tarif exorbitant, nous avons un gouvernement paternel qui voudra et qui pourra forcer la compagnie à transporter, à des prix raisonnables, les produits du Nord-Ouest à l'océan, sur notre sol du Canada, et sur le territoire américain.

Y a-t-il une autre objection valable à formuler contre ce contrat? J'ai lu ce document presque sans fin—j'allais dire le septième volume du discours du chef de l'opposition, je puis en cela faire une légère erreur, parce que son avant-dernier discours formait le sixième volume, et je suppose que ceci n'en est qu'un résumé sur cette question de chemin de fer. Je le traiterai, cependant, comme une proposition condensée et comme une récapitulation de tout ce qu'il a dit jusqu'à ce jour; et j'en prendrai congé en disant que, à mon avis, je n'ai rien entendu de la bouche des honorables messieurs de la gauche, depuis le commencement du débat jusqu'à ce moment, qui pût un seul instant me faire croire que les habitants de ce pays soient menacés de quelque danger, par suite du contrat passé entre le gouvernement et le syndicat. Loin de là, j'ai maintenant plus que jamais foi en l'avenir de mon pays; j'entrevois pour lui des jours glorieux. Je m'attends à voir dans ce vaste Nord-Ouest et dans la Colombie anglaise un peuple heureux, libre et puissant; et sans ce grand chemin de fer transcontinental, sans l'habileté et le courage qu'on a employés pour mener à bonne fin ce contrat, je crois qu'il se serait écoulé nombre d'années avant que nous eussions pu atteindre les rives du Pacifique. Je sais qu'il y a peu d'années, le chef du gouvernement d'alors nous disait qu'avant deux ans nous pourrions nous rendre en quatre ou cinq jours, de Toronto à Fort Garry. Ce n'était qu'un vain rêve. Il n'avait pas autour de lui les hommes qu'il fallait pour l'affermir dans sa politique, et il échoua parce qu'il n'était pas soutenu d'une manière honnête et efficace. J'espère vivre assez longtemps pour voir ce chemin terminé au temps désigné, en 1891; et s'il est complété à cette époque et qu'il plaise à Dieu de me donner la santé et les moyens de traverser le continent, j'irai voir le terminus sur le versant occidental des Montagnes-Rocheuses, et j'aurai la grande satisfaction d'avoir contribué selon mes forces au succès de cette grande entreprise et partant à la future grandeur de mon pays.

M. WHITE (Cardwell) propose l'ajournement du débat. La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 1.30 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 20 janvier 1881.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRES.

BILL PRÉSENTÉ.

Le bill suivant est présenté et lu pour la première fois:

Bill [No 22] à l'effet de constituer en corporation la compagnie de sauvetage et de naufrage du Canada (à responsabilité limitée).—M. Girouard (Jacques-Cartier).

TARIF DE PILOTAGE.

M. VALLÉE. La commission du havre de Montréal a-t-elle soumis à l'approbation du gouvernement un règlement dont le but serait de réduire le tarif du pilotage entre Québec et Montréal; et, si oui, le gouvernement approuvera-t-il ce règlement ayant d'avoir mis les pilotes en position de se faire entendre à ce sujet?

M. POPE (Queen). Les commissaires du havre de Montréal ont adressé au gouvernement une requête demandant que l'acte concernant le pilotage soit modifié. Cette requête n'a pas encore été prise en considération par le gouvernement, et par conséquent, il nous est impossible de dire, tant qu'elle ne l'aura pas été, quelle ligne de conduite sera suivie à ce sujet.

VERSION FRANÇAISE DE LA PROPOSITION DU SECOND SYNDICAT.

M. LANGEVIN. En réponse à l'honorable député de Saint-Jean (M. Bourassa), je dirai que le gouvernement n'a pas l'intention de refuser aux députés canadiens-français la version française de la proposition du nouveau syndicat; loin de là, nous donnerons la version française comme nous avons donné la version anglaise, et l'honorable monsieur peut être assuré que je donnerai toute mon attention à cette question.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper, pour la seconde lecture des résolutions rapportées du comité général le 14 janvier courant, octroyant une subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et sur l'amendement de M. Blake à la dite motion.

M. WHITE (Cardwell) M. l'Orateur, je comprends parfaitement combien il est difficile d'adresser la parole en cette Chambre sur un sujet de cette nature, qui a déjà occupé son attention depuis plus d'un mois, et qui a été traité bien mieux que je ne saurais prétendre de le faire, par un si grand nombre d'honorables messieurs. J'aurais été bien aise de m'abstenir de traiter cette question n'eût été la raison que je la crois d'une importance si grande, que chaque honorable député devrait être prêt à déclarer dans l'enceinte du parlement quelles sont les motifs qui l'engagent à suivre la ligne de conduite qu'il entend adopter. Jamais peut-être dans l'histoire du pays, il ne s'est présenté une question, dont la solution judicieuse fut plus nécessaire aux intérêts futurs du pays, et jamais peut-être, il n'y eut de question qui s'imposât plus fortement au sentiment de la responsabilité que chaque honorable député doit ressentir, quant à la manière dont il doit voter sur cette question.

Dès le début, je puis dire qu'il y a une grande distinction à faire entre les deux partis politiques et que, sous ce rapport, nous les membres de la droite, nous n'éprouvons aucune difficulté à nous ranger autour du programme qui a été formulé par l'administration du jour. Le parti conservateur du Canada, depuis la confédération, a toujours gardé constamment en vue le but de réunir toutes les provinces et toutes les parties des possessions anglaises de l'Amérique en une grande confédération, et il a, avec cet objet en vue, encouru dans le passé et il est encore prêt à encourir aujourd'hui des responsabilités très sérieuses, parce qu'il croit, que de l'accomplissement de ce projet doit dépendre en grande partie, la prospérité future de cette partie des possessions de Sa Majesté. Le parti conservateur relativement à la question qui nous occupe—si l'on peut me permettre pour un moment de parler en son nom, maintient que l'honneur du pays aussi bien que ses intérêts matériels, exigent la construction d'un chemin de fer transcontinental devant relier l'océan Pacifique avec les chemins de fer existants au Canada et sur le territoire canadien.

C'était là le programme de 1871. Cela a été le programme des deux partis politiques en ce pays jusqu'à la dernière session; et durant la dernière session, pour la première fois dans l'histoire du pays, nous avons eu la déclaration des honorables messieurs de la gauche, qu'ils n'étaient engagés, ni par les obligations que le pays avaient contractées, ni par les intérêts du pays, à construire

le chemin de fer Pacifique depuis l'océan Pacifique jusqu'au réseau des chemins de fer du Canada. Et cependant, si nous repassons les discussions qui ont eu lieu à l'époque où les honorables messieurs étaient au pouvoir, nous verrons combien fortes étaient leurs convictions à ce sujet. Ils ont continué à encourir de grandes responsabilités, ils ont continué à faire de fortes dépenses. Leur excuse auprès des électeurs lorsqu'ils les ont rencontrés, leur excuse auprès de cette Chambre, pour expliquer ces fortes dépenses étaient qu'ils avaient hérité des obligations que leur avaient laissées leur prédécesseurs, obligations auxquelles ils ne pouvaient échapper.

Si la déclaration qu'ils font maintenant, si l'attitude qu'ils prennent maintenant est sincère, cette prétention de leur part n'est pas justifiée par les faits. Si, aujourd'hui, nous pouvons abandonner l'idée de construire le chemin de fer du Pacifique; si aujourd'hui nous pouvons retarder indéfiniment la construction d'aucune partie de cette voie ferrée dans la Colombie anglaise; si aujourd'hui nous pouvons abandonner toute idée d'une voie ferrée non interrompue à travers le territoire britannique, reliant l'océan Pacifique à l'ancien Canada, nous aurions pu le faire en aucun temps durant les sept dernières années, et les honorables messieurs de la gauche doivent, en conséquence, prendre ce tranchant du dilemme que toutes les dépenses qu'ils ont faites lorsqu'ils étaient au pouvoir, n'avaient pas pour but de remplir les obligations que leur avaient léguées leurs prédécesseurs, mais qu'elles étaient le résultat d'un programme adopté par eux de propos délibéré, entrepris d'après leur libre volonté et de leur propre chef, et pour lequel ils sont complètement et entièrement responsables.

Le parlement a, l'année dernière, affirmé contrairement aux vues de ces honorables messieurs, le principe que le chemin de fer Pacifique devait être construit. Lors du vote qui a été pris en cette Chambre relativement à la section de la Colombie anglaise, cette affirmation a été distinctement faite. Le parlement, par son vote, a affirmé que l'honneur du pays, ainsi que ses intérêts matériels; demandent que le chemin de fer soit construit à travers la Colombie anglaise. Et quel a été le résultat depuis? Quelle a été la décision du peuple, le verdict du peuple, au sujet de cette question présentée en parlement pendant la dernière session par les honorables messieurs de la gauche, et acceptée par le parlement à une écrasante majorité? Nous avons eu neuf élections depuis; trois dans l'Ontario, cinq dans Québec et une au Manitoba, et quel a été le résultat? Dans toutes ces élections, il est à supposer que cette grande question, au sujet de laquelle les honorables messieurs avaient demandé le vote du parlement, l'an dernier, a été soumise aux électeurs dans ces divers collèges électoraux; et cependant nous ne trouvons pas un seul collège électoral qui auparavant était représenté par un ami du gouvernement, et qui soit passé à l'opposition, mais au contraire nous trouvons que, tandis que de ces neuf comtés quatre étaient l'an dernier représentés par des honorables messieurs de la gauche, il n'y en a plus que deux qui soient ainsi représentés aujourd'hui.

De sorte que nous pouvons dire sans crainte de nous tromper, que d'après les seules occasions que l'opinion du peuple ait eu de se révéler pendant la durée du parlement, d'après les élections partielles, le peuple a approuvé la décision prise par le parlement l'an dernier, de construire le Pacifique dans son entier. En conséquence, je me propose, dans les remarques que je vais adresser à la Chambre—j'espère que je ne serai pas long—de discuter la question à ce point de vue, c'est-à-dire au point de vue de l'obligation pour ce pays de construire un chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique, devant se relier au réseau des chemins de fer canadiens sur le territoire canadien.

Sans doute, il me faudra répéter une partie de ce qui a déjà été dit dans ce débat. Les deux partis au Canada avaient pris l'engagement de construire le chemin de fer et les deux partis s'étaient engagés à le construire au moyen d'une

compagnie privée. La résolution du parlement, en 1871, portait que le chemin de fer serait construit et exploité par l'initiative privée et non par le gouvernement fédéral, et que l'aide publique qui devait être accordée pour assurer cette entreprise publique, consisterait en des concessions libérales de terres et en des subventions en argent, ou autre secours, qui ne seraient pas de nature à augmenter la proportion actuelle de l'impôt, ainsi que le parlement du Canada pourrait le déterminer plus tard. Un amendement à cette résolution fut présenté par le chef de l'opposition, amendement qui acceptait en substance ce programme, mais qui avait pour but de faire ajouter aux mots, "et qu'il serait construit de cette manière" les mots, "et pas autrement." Chacun des membres de l'opposition siégeant alors au parlement vota pour cet amendement.

Lorsque le programme de 1871 fut présenté conformément à cette résolution, aucune opposition ne fut offerte à la subvention de 50,000,000 d'acres de terres et de \$30,000,000 en argent, à part certaines autres concessions de terres pour les embranchements. Il n'y a eu que trois amendements de proposés. L'un a été proposé par M. Macdonald qui représentait le comté de Glengarry, et il demandait que le tracé fut soumis au parlement avant que d'être définitivement adopté; un autre fut proposé par M. Mackenzie, demandant que le contrat à passer en vertu de l'acte fût soumis au parlement avant d'être conclu, et l'autre présenté par M. Young, qui représentait alors l'une des divisions de Waterloo, déclarant qu'on ne pourrait conclure aucun contrat qui fût de nature à empêcher le parlement de disposer des sections alternatives réservées par le gouvernement de la manière que le parlement pourrait de temps à autre considérer être dans l'intérêt du pays. C'était là les trois amendements proposés, et je félicite les honorables messieurs de la gauche de ce que, dans le contrat actuellement soumis, chacun de ces amendements est virtuellement mis en vigueur. La ligne est fixée quant à ses points généraux dans ce contrat; nous avons maintenant le contrat lui-même devant le parlement, prêt à être accepté ou rejeté selon que la volonté du parlement pourra le déterminer; et le gouvernement a lui-même réservé dans le contrat, le droit de disposer des sections alternatives de terres de telle manière qu'il jugera à propos, le droit de les donner ou de les vendre aux prix qui lui conviendront.

Il n'y a qu'un seul amendement au programme que le parlement a adopté à une unanimité relative. C'est l'amendement concernant la construction du chemin au moyen de 50,000,000 d'acres de terre et \$30,000,000, et demandant que la distribution de l'octroi fut laissée entre les mains du parlement et fut réglée par un vote annuel. Cet amendement fut proposé par M. Wood, maintenant juge en chef du Manitoba, mais il était si absurde à sa face même, qu'il n'y eut aucun vote de pris, les honorables messieurs de la gauche la laissant déclarer perdu sur division. C'était donc là le programme de 1871—d'octroyer 50,000,000 d'acres de terres, plus certaines étendues de terres pour les embranchements, formant en tout 54,574,000 acres et \$30,000,000. Ceci n'était pas considéré comme trop considérable pour la construction du chemin de fer de 1872. Comme question de fait, cela ne put engager les capitalistes à placer leur argent dans cette entreprise.

Sir Hugh Allan qui occupait certainement une position aussi élevée dans le monde financier qu'aucun homme au Canada; une position aussi élevée que celle de n'importe quel membre de l'un ou de l'autre syndicat, passa en Angleterre. Il était connu dans la mère-patrie; il était engagé dans de grandes entreprises comme armateur; il était engagé dans des affaires de l'autre côté de l'océan, et son nom était tout aussi connu en Angleterre qu'ici comme celui d'un homme d'affaires énergique et entreprenant qui avait l'habitude de transformer en or presque tout ce qu'il touchait; et cependant, malgré tout son prestige, malgré sa brillante réputation, et malgré ces subventions, il ne put

M. WHITE (Cardwell)

réussir à engager les capitalistes à placer leur argent dans cette entreprise et il fut obligé de s'en revenir et d'abandonner le contrat.

En 1874, les honorables messieurs de la gauche arrivèrent au pouvoir. Ils auraient pu alors et ils auraient certainement dû—d'après le principe qu'ils énoncent que nous pouvons sans déshonneur et sans nuire aux intérêts du pays, abandonner cette entreprise—déclarer immédiatement qu'elle était trop dispendieuse pour les ressources du pays. L'ont-ils fait? Non, monsieur. Ils ont présenté au parlement un acte accordant en substance, les mêmes subventions que l'Acte de 1872, et ajoutant que tout soumissionnaire pourrait déclarer jusqu'à concurrence de quel montant il voulait quatre pour cent, pendant 25 ans en sus de la subvention en terres et en argent. Quel que put être ce montant, qu'il fût considérable ou non, et je ne m'arrêterai pas à en faire le calcul, il excédait au moins les subventions générales, accordées par l'Acte de 1872; et cependant, il n'a pu réussir à engager les capitalistes à entreprendre la construction de ce chemin de fer. Le montant sur lequel quatre pour cent a été garanti pendant 25 ans d'après un arrangement semblable avec le chemin de fer Canada Central, était de \$7,500 par mille, et je crois que nous devons nous rappeler au moins que l'entrepreneur qui s'est chargé des travaux à ces conditions, a fait faillite et a été obligé d'abandonner le contrat. Cet acte est resté dans le statut jusqu'à ce que les honorables messieurs de la gauche eurent quitté le pouvoir. De fait il est encore dans le statut. Les honorables messieurs ont publié une annonce dans les journaux d'Angleterre, les journaux des États-Unis et les journaux du Canada, et ils n'ont pu engager personne à soumissionner la construction de ce chemin moyennant ces subventions considérables.

Maintenant quelle est la comparaison—et je vais tout simplement citer les chiffres généraux, sans traiter au long cette partie du sujet—quelle est la comparaison de ces subventions avec les subventions que l'on se propose maintenant de donner? Les honorables messieurs de la gauche ont fait tout ce qu'il leur était possible de faire pour exagérer la valeur des terres du Nord-Ouest. En comparant leurs discours de l'année dernière à leurs discours de cette année, l'on est tout étonné de voir que les honorables messieurs, qui ont déclaré à cette époque que ces terres ne valaient absolument rien comme actif pour les fins de construction du chemin, soient aujourd'hui si empressés de faire croire que ces mêmes terres sont d'une valeur inestimable. J'avoue que je ne puis comprendre pourquoi ils désirent augmenter la valeur des terres. Il me semble que plus le prix qu'ils leur attribueront sera élevé, plus grande sera la différence entre leur offre et l'offre qui est actuellement devant le parlement. Si vous les mettez à \$3.18 l'acre, ce qui est le prix qu'ils semblent maintenant vouloir adopter,—bien que l'an dernier ils ne pouvaient trouver de paroles assez énergiques pour exprimer l'opinion qu'il était impossible de retirer des terres rien qui pût approcher de cette somme—les subventions de 1872 s'élevaient à \$203,941,000, les subventions de 1875 à \$205,580,000, et cela sans compter les quatre pour cent en sus, pendant 25 ans, sur la somme qui aurait pu être demandée tandis que les subventions actuellement proposées s'élèvent à \$132,500,000 ou \$70,000,000 de moins que l'une ou l'autre des propositions précédentes. Mais les honorables messieurs de la gauche nous disent—et l'honorable député de Durham Ouest a fait des calculs élaborés à ce sujet—que 50,000,000 d'acres de terres ne valent pas autant par acre que 25,000,000 d'acres. L'on nous dit que la subvention de 25,000,000 d'acres entraînera le choix des terres dans la partie la plus fertile de la région; plus près du chemin de fer, des deux embranchements et de la ligne-mère, et qu'en conséquence, il n'est pas raisonnable de supposer que 50,000,000 valent autant par acre que 25,000,000 pourraient valoir. J'avoue de suite qu'il y a quelque chose de spécieux dans cet argument. Je suis bien aise d'accepter

ce point de vue et de voir où en est la question. Les honorables messieurs admettront, je crois, que pour 25,000,000, le prix doit être le même dans les deux cas.

M. BLAKE. C'est cela.

M. WHITE. Je comprends l'appréciation de l'honorable monsieur, et j'admets qu'il peut y avoir du vrai dans l'argument qu'il a l'intention de présenter à l'effet que les terres d'alors valaient moins que les terres d'aujourd'hui, vu que le Nord-Ouest est mieux connu et vu la construction de chemins de fer donnant accès à cette région.

M. BLAKE. Et aussi quant au choix.

M. WHITE. J'en arrive au choix à l'instant. Je n'en suis pas maintenant à traiter cette partie de la question. Mais il doit savoir que ce qui a causé l'augmentation dans la valeur des terres c'est le fait que des chemins de fer ont été construits, et que si ce chemin de fer eût été construit aux conditions du contrat de sir Hugh Allan, ces terres vaudraient infiniment plus qu'elles ne valent maintenant. De sorte qu'il n'y a absolument rien dans l'argument que l'honorable monsieur semble vouloir exposer. Mais si vous attribuez aux autres 25,000,000 d'acres, une valeur de \$1.50 l'acre, quelle est la position ? C'est qu'en 1872 les subventions s'élevaient à \$154,000,000, en 1874 à \$153,500,000, à part les quatre pour cent que je n'ai pas comptés dans aucun de mes calculs—et aujourd'hui, à 132,500,000. De sorte que, même en calculant de cette manière, en admettant l'argument de l'honorable monsieur, que vous ne pouvez considérer 50,000,000 d'acres comme ayant une valeur égale par acre à celle des 25,000,000 d'acres, je dis qu'en prenant l'un des 25,000,000 d'acres au prix fixé par l'honorable monsieur et l'autre 25,000,000 à la moitié du prix—ce que je crois être une manière équitable de poser la question, la subvention actuelle est plus de \$20,000,000 moindre que celle de la proposition de 1872, ou celle de 1874, sans tenir le moindre compte de la garantie de quatre pour cent. Je crois que nous pouvons supposer avec raison que toutes les discussions qui ont eu lieu pendant la dernière session relativement au nombre d'acres de terre et le montant en argent qui devait être payé à une compagnie pour la construction de ce chemin de fer, se rapportaient à l'Acte de 1874. Que voyons-nous ? L'honorable député de Durham-Ouest dans son discours, parlant de ce qui avait été fait par l'administration dont il était l'un des membres, disait :

« Dans l'intervalle, cependant, les travaux avaient progressé et, à une interpellation qui lui fut faite, le gouvernement répondit qu'il espérait pouvoir bientôt demander des soumissions pour tout l'ouvrage, d'après le mode de paiement en argent et en terres, sujet à la ratification du parlement. L'intention du gouvernement était de faire cette démarche dès que les travaux d'exploration l'auraient permis, et de faire l'essai de ce plan, le seul au moyen duquel on pût construire le chemin en peu de temps sans augmenter les taxes. »

C'est là la déclaration de l'honorable monsieur ; que l'octroi de 50,000,000 d'acres de terres, d'environ \$30,000,000, et de quatre pour cent sur toute somme qui pourrait être demandée en sus, n'augmenterait pas les impôts, et que le chemin pourrait être construit à l'aide des subventions sans augmenter la proportion des taxes. Mais il y a un autre point de vue. Le discours de l'honorable député de Durham-Ouest, prononcé avant hier soir, démontre ce qu'était l'opinion générale quant aux dépenses probables que le chemin de fer entraînerait. L'honorable monsieur disait en discutant la question de la demande des soumissions pour la construction de ce chemin de fer, se plaignait de ce que le gouvernement n'en avait pas demandé, et, parlant du discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, dans lequel cet honorable monsieur disait que si des soumissions eussent été demandées pour la section depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, des capitalistes auraient indubitablement pu être induits à se charger de l'entreprise :

« Ce projet était qu'il devait être construit comme entreprise du gouvernement, laissant de côté, pour le présent, la section est. Ils déclarèrent que c'était là leur opinion, la véritable politique. Ils la justifiaient par la

proposition que les circonstances étaient entièrement changées et qu'à l'avenir il était mieux de construire le chemin comme entreprise du gouvernement. Disaient-ils qu'il serait difficile de le faire construire par une compagnie ? Non. Ils déclarèrent que s'ils demandaient des soumissions, ils recevraient immédiatement des offres satisfaisantes, mais, bien que ce fût là leur opinion, ils étaient déterminés à procéder à la construction de la ligne comme entreprise du gouvernement. Afin de prouver à ces honorables messieurs que je dis la vérité, je vais lire un extrait du discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer lorsqu'il exposa à cette chambre la politique du gouvernement à la dernière session. »

« Les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas oublier, comme je l'ai déjà dit, que la condition entière des affaires a changé dans une courte période de temps, et que ce qui aurait pu être regardé naguère comme purement spéculatif au sujet du développement du Nord-Ouest canadien, peut maintenant être considéré d'une façon tout à fait différente. »

« Il suffit à mon honorable prédécesseur de se rappeler qu'il demanda des soumissions en 1876, offrant 10,000 par mille et 20 0/100 acres de terre pour la construction du chemin, et demandant quel serait le montant additionnel, sur lequel les soumissionnaires exigeraient à quatre pour cent pendant vingt-cinq ans pour les engager à entreprendre la construction de la route Et quelle fut sa réponse ? Pas une soumission ne fut reçue. Les honorables membres de la gauche avaient tellement bien réussi à faire perdre confiance aux capitalistes de ce pays et de l'étranger, que pas un de ceux-ci ne voulut entreprendre la chose comme une affaire commerciale. »

« Il continue au sujet d'une offre qui lui était faite dans le temps ; de sorte qu'il était persuadé qu'en annonçant pour obtenir des soumissions d'après les termes de l'Acte, il pourrait s'assurer l'exécution de l'entreprise, telle qu'il se proposait de l'exécuter, à des conditions plus avantageuses et que les premiers capitalistes du pays se présenteraient en réponse à cette annonce. »

Il est quelque peu regrettable que l'honorable monsieur se soit arrêté. Il est quelque peu à regretter que, lorsqu'il citait ce discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, il ne soit pas allé plus loin. S'il eût continué il aurait démontré à la Chambre et au pays combien le contrat maintenant soumis au parlement est infiniment meilleur, combien il est infiniment au-delà de tout ce que même un ministre aussi optimiste que le ministre des Chemins de fer, espérait l'année dernière, et au-delà de tout ce que la Chambre pouvait s'imaginer l'année dernière. Voici la phrase du discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, prononcé l'année dernière, qui suivait la citation faite par l'honorable monsieur.

« J'ai les meilleures raisons de croire qu'une pareille offre assurerait la construction et la mise en opération de tout le chemin, depuis la Rivière-Rouge jusqu'à Kamloops bien plus, jusqu'à l'Océan Pacifique, moyennant une dépense n'excéderait pas \$13,000 ou \$10,000 par mille de la Rivière-Rouge à Kamloops, et 26,000 000 d'acres de terre. »

C'était ce que même un ministre aussi optimiste que le ministre des Chemins de fer, osait espérer de mieux l'année dernière :

« De cette façon, nous n'aurions pas à faire une dépense d'un montant indéterminé, entraînant des charges qu'on ne saurait bien calculer, et nous serions en mesure de terminer cette grande entreprise nationale dans dix ans à des conditions qui entraîneraient une dépense comparative-ment faible de la part de notre population, et qui serait remboursée mille fois par le développement du Nord-Ouest. »

Maintenant quelle était cette proposition ? Le prix, d'après le contrat, en mettant ces terres à \$1 l'acre—et, ainsi que je l'ai déjà dit, si vous leur attribuez une valeur plus grande l'argument n'en est que plus fort—est de \$25,000 par mille depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops. Cependant l'estimation que l'honorable ministre des Chemins de fer a faite l'année dernière et qu'il considérait comme devant soulager complètement le peuple de ce pays du fardeau imposé par la construction de ce chemin de fer, était \$29,259 par mille, en calculant la concession des terres à \$1 l'acre et à \$10,000 par mille, et de \$32,259 par mille, en portant la subvention à \$13,000, de sorte que nous avons, déposé sur le bureau, un contrat qui offre une épargne de \$7,259 par mille, tel que comparé à la proposition faite l'année dernière par le ministre des Chemins de fer.

L'honorable monsieur, lorsqu'il a cité le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, aurait dû, en justice, lire le reste du discours pour démontrer les propositions contenues dans ce discours. Quelle était la proposition alors ? Si le but était de construire le chemin de fer à partir de la rivière Rouge en allant à l'ouest, ce serait une folie pour le pays que de le mettre entre les mains de la

compagnie. Quelle est la proposition aujourd'hui? C'est de compléter toute l'entreprise, y compris la partie au nord du lac Supérieur, aussi bien que la partie située à l'ouest de la rivière Rouge, et c'est parce qu'en accordant ces subventions à la compagnie, nous assurons la construction de toute la ligne à un prix moindre pour toute la longueur des 2,000 milles que le coût de la seule partie à l'ouest de la rivière Rouge,—représenté comme étant ce que l'on pouvait espérer de mieux l'année dernière, que ce parlement devrait accepter la proposition qui lui est soumise.

Maintenant, il y a deux questions qui se présentent naturellement d'elles-mêmes aux honorables députés. Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest, dans son discours prononcé à Montréal l'autre jour a posé ces deux questions et les a résolues suivant sa manière de voir. La première est : que recevrons-nous de la compagnie qui doit être constituée légalement? et la seconde : que devons-nous donner pour ce que nous recevrons? La compagnie entreprend de construire le chemin de fer depuis le lac Nipissingue jusqu'à Kamloops dans l'espace de dix ans, et de l'exploiter pour toujours, donnant des garanties pour son exploitation pendant 20 ans; c'est là la période critique, la période des difficultés pour une compagnie de chemin de fer. Le gouvernement de son côté s'engage à faire consentir le parlement à donner en retour les lignes de chemin de fer existantes, à parachever les entreprises commencées, excepté celles qui se trouvent immédiatement à l'ouest de la rivière Rouge, et le prolongement jusqu'à Fort Moody, le coût du tout étant estimé à \$28,000,000.

Le gouvernement promet ensuite de donner 25,000,000 d'acres de terres et \$25,000,000 en sus. Combien la compagnie devra-t-elle déboursier pour exécuter ce qu'elle entreprend de faire? D'après la déclaration faite par l'honorable député de Durham-Ouest—et je considère que sa déclaration devra être acceptée par les honorables messieurs de la gauche dans tous les cas—le coût estimé du chemin de fer qui doit être construit par la compagnie est de \$46,500,000, ou en prenant l'estimation plus élevée de l'année dernière, \$5,500,000 de plus. Je crains qu'à tout événement l'on peut supposer—et ce ne serait pas là une estimation exagérée parce qu'elle est plus basse que l'estimation du député de Durham-Ouest—que le montant d'argent que la compagnie aura à fournir sera d'au moins \$25,000,000.

Quel est le résultat? La vente immédiate de \$25,000,000 d'acres à \$1 l'acre, sans un seul sou de dépense pour le pays, pour l'administration ou les ventes de cette énorme étendue de terres. C'est la première chose que nous recevons. Mais nous recevons en sus la construction du chemin de fer, ce qui, sans aucun doute, augmentera considérablement—tout le monde l'admettra—la valeur des sections alternatives retenues par le gouvernement. Nous nous assurons la coopération active de la compagnie du chemin de fer, pour attirer l'immigration en ce pays, et ceux qui ont entendu les débats de cette Chambre pendant ces deux ou trois dernières sessions, savent que c'est un fait généralement admis que ces compagnies de chemins de fer sont des auxiliaires très-importants et très-précieux pour l'immigration. La colonisation de ces terres, que la construction du chemin de fer nous assure, procurera au revenu des sommes considérables, un avantage à mon avis, qui ne doit pas être et ne peut être perdu de vue en étudiant cette question; et nous aurons ce qui est encore plus important, si je puis m'exprimer ainsi, que tous les autres avantages une connaissance exacte, comparativement exacte de nos obligations relativement à cette entreprise.

Au cours de ce débat, les honorables messieurs de la gauche ont tenté de déprécier l'importance de ces obligations, et le député de Durham-Ouest dans son premier discours sur les résolutions du chemin de fer Pacifique canadien, a demandé quel était le point indéterminé de cette affaire? et il a répondu à la question en disant: "C'est que nous ne connaissons pas le coût du chemin de fer."

M. WHITE (Cardwell)

M. l'Orateur, c'est là une manière très-injuste d'exposer la question. L'an dernier l'honorable monsieur a dit:

"Les ingénieurs, en prenant l'Intercolonial comme base de leurs calculs, ont estimé que l'exploitation de ces 125 milles coûterait \$295,000. S'il n'y a qu'un trafic insignifiant, les dépenses ne seront point aussi fortes; cependant, nous ne pouvons pas nous attendre à éviter complètement les frais ordinaires, comprenant le remplacement et la réparation des objets détériorés; je ne crois pas, toutefois, qu'il nous en coûte beaucoup pour renouveler les rails.

"Les paiements annuels que nous aurons à faire pour ce chemin, après son achèvement, seront donc considérables. L'intérêt sur les \$10,000,000 que coûtera l'ouvrage, formera une charge annuelle de \$500,000, et de \$600,000 si le coût s'élève à \$12,000,000. A cela, il faudra ajouter peut-être \$150,000 par année, ou même plus, pour les frais d'exploitation, ce qui fera une dépense annuelle totale de \$750,000 à \$850,000.

"Mais ce n'est pas tout encore: car on ne se propose pas de construire cette voie comme une entreprise isolée, une chose complète par elle-même; ce ne sera pas une dépense faite une fois pour toutes dans la Colombie anglaise, ce n'en sera que le commencement. Ce ne sera qu'un gage, un dépôt en garantie des nombreux millions additionnels qui seront dépensés en cet endroit."

Cela ne s'appliquait qu'à la section de la Colombie anglaise. C'était là son idée du point indéterminé des obligations que le gouvernement acceptait l'an dernier, quant à la section de la Colombie anglaise seulement—qu'elles s'élèveraient de \$750,000 à \$850,000, par année, ou en laissant de côté l'intérêt sur le coût de la construction, de \$150,000 à \$250,000 par année pour les frais d'exploitation. Ensuite l'honorable monsieur continuant son discours a parlé de toute la ligne comme suit:

"Maintenant, en sus de cette dépense énorme à laquelle j'ai fait allusion, à part ce capital de je ne sais combien de millions dont l'intérêt, suivant l'ancienne estimation, sera de six millions par an, il faut considérer les frais d'exploitation. M. Fleming les a déjà estimés à \$8,000,000 par an; mais mon honorable ami de Lambton les estime à \$6,750,000 par année, en total, et à \$4,500,000 par année pour la partie qui s'étend entre le fort William et l'océan Pacifique. De cette somme, naturellement, il faut déduire les recettes qui seront considérables et qui, sur certaines divisions, couvriront peut-être les frais; mais dans la première période et pendant longtemps, je crois que le chemin, en prenant tout le parcours, sera exploité à perte. Ainsi, ce chemin de fer du Pacifique nous impose des intérêts et des frais qui, ajoutés aux intérêts déjà accrus pendant la construction, démontrent, de quelque manière que vous fassiez l'estimation, qu'il est impossible, avec les ressources du pays, d'exécuter un semblable ouvrage dans le temps et de la manière que l'honorable monsieur l'a proposé."

Il a dit l'an dernier que la construction du chemin de fer, de la rivière Rouge à l'océan Pacifique était une entreprise tellement onéreuse que les ressources du pays, y compris ses terres et son revenu,—n'y suffiraient pas. Mais j'aimerais à demander à l'honorable monsieur si, en vue de cette déclaration faite l'année dernière, il croit que c'est une manière juste, une manière impartiale de traiter une question publique de ce genre, que de venir maintenant nous dire que le caractère indéterminé de cette entreprise ne comporte rien de plus que la question du coût de sa construction. D'après son propre exposé, les frais d'exploitation seuls entraînent par année, une dépense plus forte que l'intérêt sur le coût du chemin de fer. Mais non-seulement la question des dépenses d'exploitation était un élément d'incertitude. L'honorable monsieur, l'année dernière, en faisant un exposé du coût du chemin de fer l'a fixé à au moins \$120,000,000. C'était là son estimation basée sur toutes les pièces et les renseignements qu'il avait en mains.

Naturellement je ne tiens pas l'honorable monsieur responsable de ces déclarations dans toute leur intégrité parce qu'il s'oppose à ce qu'on le tienne responsable pour les déclarations qu'il a faites dans le passé. Je ne désire pas, pour un seul instant, oublier l'explication qu'il a donnée en cette Chambre à ce sujet. Je ne veux en aucune manière mal représenter l'honorable monsieur. Je sais qu'il a déclaré qu'il désire échapper à la responsabilité pour ce qu'il a dit dans le passé, parce que les conditions ne sont plus les mêmes; mais si cette doctrine doit être admise, il est désormais impossible de discuter loyalement les questions publiques.

Les conditions sont changées sans aucun doute. Les honorables messieurs de la droite se proposaient de pou-

ser les travaux comme entreprise du gouvernement, et il était nécessaire d'adopter une méthode d'argumentation; cette année ils proposent d'exécuter l'entreprise en passant un contrat, et l'honorable monsieur dit que les conditions sont changées et qu'il ne doit pas être tenu responsable de ce qu'il a dit dans le passé. Mais non-seulement c'est le cas, selon l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blako), mais l'honorable député de Lambton, qui, je puis le dire sans déprécier le chef de l'opposition, est une autorité plus compétente que lui sur les questions de ce genre, a exposé la doctrine que le chemin de fer ne peut être construit à moins de \$120,000,000. Je ne fatiguerai pas la Chambre par une longue citation de son discours, mais je vais en lire un court extrait :

“Je suis certain que je suis dans les limites du vrai en exposant ces chiffres et qu'il sera impossible de rien construire qui puisse ressembler à un chemin de fer, rien moins qu'un simple tramway, pour le montant actuellement donné, comme l'honorable monsieur le dit, par l'ingénieur-en-chef.”

De sorte que le député de Lambton, avec toute son expérience et sa science pratique sur cette question, en est venu à la conclusion que le chemin de fer ne pouvait être construit pour moins de \$120,000,000. Maintenant, ces honorables messieurs ont pu être dans l'erreur l'année dernière, dans ces estimations, mais ils admettront certainement qu'ils ont pu être dans le vrai; et s'ils avaient raison, s'il existe un doute sur la question de savoir s'ils avaient tort ou raison, nous nous débarrassons du caractère indéterminé des obligations encourues pour la construction de cette voie ferrée, par l'arrangement qui vient d'être fait. Mais voici une autre autorité, quant à la perte possible dans les dépenses d'exploitation de cette voie ferrée, et en la citant je dois dire que c'est une preuve des variations extraordinaires dans les arguments que nous avons entendus au sujet de cette question depuis qu'il a d'abord été annoncé que le gouvernement s'était entendu avec une compagnie de capitalistes pour la construction de ce chemin de fer.

L'automne dernier, le correspondant du *World* de New York, on cette ville, qui, comme tous les correspondants, était désireux de recueillir des nouvelles, crut qu'il avait découvert tous les détails de ce projet, et il envoya un compte-rendu à son journal, donnant les détails de la proposition du gouvernement. Parmi les assertions faites par lui, il y en avait une à l'effet que des subventions considérables devaient être données pour la construction du chemin, et qu'après sa construction il devait être repris par le gouvernement. Le journal le *Globe*, dans l'article dont mon honorable ami le député de Frontenac (M. Kirkpatrick) a parlé hier, s'est servi du langage suivant :

“En estimant la valeur du chemin en voie de construction à \$30,000,000, et en calculant le prix pouvant être obtenu pour les terres à \$2 l'acre, la subvention totale s'élève à \$105,000,000 ou \$20,000,000 de plus que le coût de la construction de toute la ligne. En allouant un profit raisonnable, disons de \$10,000,000, la somme considérable de \$10,000,000 resterait au syndicat. L'engagement de payer autant, impliquait naturellement dans l'intention des parties contractantes que la compagnie prendrait sur elle le risque d'exploiter le chemin et de l'entretenir pour toujours. Dix ans après son achèvement, en 1891, le chemin pourra peut-être payer ses frais d'exploitation et la somme considérable en sus de son prix de revient sera donnée à la compagnie pour avoir couru les risques d'une perte en attendant.”

Plus loin l'écrivain ajoute :

“Le but avoué, en négociant avec une compagnie pour l'achèvement des travaux dans dix ans était pour le gouvernement du Canada, d'échapper à toute responsabilité pour l'entreprise en faisant un paiement définitif. Le peuple n'est peut-être pas opposé à l'action d'une subvention en sus de la somme pour laquelle la ligne peut être construite, si au moyen de cet octroi, l'on peut se débarrasser de la ligne. Mais il n'est jamais venu à l'idée des partisans du syndicat de payer \$20,000,000 en sus du coût estimé du chemin de fer, et après avoir payé cette somme, d'assumer l'énorme responsabilité de l'exploiter et de l'entretenir. Un tel plan unirait tous les inconvénients du système des contrats, à tous les inconvénients qui résultent de l'exécution beaucoup plus rapide des travaux que l'on ne pourrait le faire d'après ce système. L'on n'y gagnerait absolument rien excepté qu'un seul corps d'entrepreneurs au lieu de plusieurs entreprendrait la construction du chemin. Ajoutez aux \$20,000,000, la somme énorme qui sera perdue annuellement dans l'exploitation et l'entretien

d'une ligne de 2,500 milles de longueur durant les années qui devront s'écouler après 1891, avant qu'un trafic suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation puisse être créé, et vous aurez le montant que le pays sera appelé à payer en sus du coût de la construction du chemin de fer à mesure que le développement du Nord-Ouest pourrait l'exiger.”

Ceci, monsieur, est la déclaration faite par le journal libéral le plus important du pays, que le peuple n'aurait pas d'objection à donner \$20,000,000 pour se débarrasser des obligations indéterminées de l'exploitation future du chemin. Et cependant, en discutant la question ces honorables messieurs nous disent que le seul point indéterminé de cette affaire se réduit au coût de la construction. Mais les archives du parlement fournissent un autre exemple très remarquable de ce que l'on croit généralement être le coût de l'exploitation et de l'entretien de cette voie ferrée. Lorsque l'ancienne administration annonça qu'elle recevrait des soumissions pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, elle introduisit le plan de donner quatre pour cent sur telle somme qui pourrait être demandée en sus de la subvention régulière, pendant 25 ans. Un certain nombre de soumissions furent reçues, entr'autres, une de M. English, un monsieur qui passe pour avoir beaucoup de moyens et d'habileté, et qui savait ce qu'il faisait. Les soumissions demandées étaient pour deux classes de contrats: Il y avait d'abord un contrat pour construire le chemin de fer et le livrer au gouvernement, et en second lieu, un contrat, pour construire le chemin, l'exploiter et en devenir propriétaires.

À en juger, par les déclarations faites en cette Chambre, relativement au cadeau précieux que nous faisons au syndicat en lui donnant le chemin de fer lorsqu'il sera construit, l'on pourrait s'imaginer que le montant demandé d'après la seconde proposition serait infiniment plus réduit que d'après la première. La soumission de M. English, pour construire le chemin et le remettre au gouvernement une fois construit, était de quatre pour cent sur \$100,000 par mille pendant 25 ans; mais si on lui demandait d'exploiter le chemin, s'il devait avoir l'obligation indéterminée qui consiste à l'entretenir après sa construction, il exigerait l'intérêt sur \$110,000 par mille, une différence entre les deux projets équivalant à l'intérêt sur \$10,000 pendant 25 ans.

Il y a encore un autre doute à ce sujet qui est tout-à-fait étranger à la question du coût de la construction, et qui s'applique à la possibilité pour nos ressources financières de suffire à rencontrer les besoins de la construction de cette voie ferrée. Personnellement, je n'ai jamais eu le moindre doute, quant à la possibilité pour le pays de faire face à ces obligations. Il n'y a pas le moindre doute que le coût de l'exploitation et de l'entretien du chemin sera d'une importance sérieuse dans les commencements, mais je crois qu'avec le développement du pays, avec la vente des terres publiques, avec les revenus que nous rapporteront les colons, en payant les impôts ordinaires au gouvernement, avec tous ces moyens, je crois qu'il nous sera possible de mener l'entreprise à bonne fin. L'honorable député de Lambton a exprimé l'opinion suivante relativement à ce point :

“Je vais maintenant aborder la proposition de construire ce chemin à l'aide de la vente des terres. Si la Chambre donne son consentement à la proposition du gouvernement sur la foi que la vente des terres remboursera les frais de construction et beaucoup plus, elle se ménage une déception. Je pense que la chose est totalement impossible. J'ai toujours pensé que, quel que soit le revenu réalisé par les terres, il sera absorbé par l'établissement et les frais du gouvernement, et que l'argent nécessaire à la construction du chemin de fer devra être fourni par le peuple.”

C'était là l'opinion de l'honorable député de Lambton relativement à la construction du chemin de fer Pacifique canadien. Il peut avoir été dans l'erreur sur ce point, il est possible qu'il ait été dans l'erreur, mais les honorables messieurs de la gauche admettront qu'il peut avoir eu raison, et s'il a eu raison, alors nous nous débarrassons de cette sérieuse responsabilité, de cette responsabilité indéterminée, relativement à la construction de ce chemin de fer, en le transportant à une compagnie de la manière qu'on se pro-

pose ici de le faire. L'honorable député de Durham-Ouest a aussi traité ce côté de la question. J'ai ici une longue citation que je ne lirai pas en entier afin de ne pas fatiguer la Chambre, mais je me bornerai à citer les deux lignes suivantes, comme démontrant en peu de mots le caractère général de l'argumentation de l'honorable monsieur.

"Je dis que d'après l'expérience de tous les gouvernements, au sujet de la vente des terres publiques, le colon est lent à payer."

Ceci, monsieur, est une déclaration faite par lui après qu'il eût élaboré un argument pour démontrer que l'administration ne pouvait espérer retirer du produit de la vente des terres l'argent nécessaire pour lui permettre de construire ce chemin de fer.

Il y a encore un autre point indéterminé qui se rapporte au chiffre de la population que l'on pourra fixer dans cette région. Le succès du chemin de fer dépend absolument du succès de la compagnie dans l'envoi des immigrants pour coloniser cette contrée, et cependant l'honorable député de Durham-Ouest, l'an dernier, lorsqu'il s'efforçait de jeter l'alarme parmi la population, parce que le gouvernement se proposait de procéder lentement à la construction de tout le chemin de fer, et de remplir en même temps ses engagements vis-à-vis de la Colombie anglaise, disait en parlant des arguments qui avaient été tirés de l'expérience des Etats de l'Ouest.

"Comparons notre situation avec celle des Etats de l'Ouest sous ce rapport.

"D'abord, nous n'avons pas encore, dans le Nord-Ouest, de centres de population, dignes d'être mentionnés. Ce n'est que vers la fin de la période décennale qui fait l'objet de nos calculs, que ce facteur comme cela à exercer une influence appréciable. Ensuite, considérons les ressources qu'offre pour les émigrations intérieures la population des Etats Unis, cette population constamment croissante qui, de 20,000,000, s'est élevée à je ne sais combien de millions, et de laquelle les Etats de l'Ouest, ainsi que je l'ai montré, ont tiré leur plus important renfort.

"Quelle est notre position sous ce rapport? Nous sommes quatre millions contre trente ou quarante millions."

Et il disait encore :

"Je ne crois pas que la seule expérience que nous puissions signaler, eu égard aux différences qui existent entre les deux pays, nous autorise, quelque ardent que soit notre espoir, nous autorise à titre d'hommes d'affaires, faisant une opération financière et calculant les recettes en argent que pourront nous rapporter les terres du Nord-Ouest d'ici à quelques années, à conclure qu'il se portera vers ces endroits d'ici à onze ans, une population de 550,000 immigrants, et à encourir sur la foi de cet espoir, les énormes obligations auxquelles il nous faudra faire face par d'autres moyens si le produit de nos terres n'y pourvoit pas."

Ensuite nous avons la déclaration de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), à ce sujet. Cet honorable monsieur était la troisième personne dans cette trinité qui a été formée l'an dernier dans le but — ainsi que l'honorable député de Durham-Ouest nous l'a dit, — de présenter cette question à la Chambre. Qu'a dit l'honorable monsieur? Il a démontré à son point de vue "l'absurdité absolue des estimations du ministre de l'Intérieur quant à ce que les terres pouvaient rapporter." Après un exposé élaboré l'honorable monsieur a dit :

"Et que prouvent ces calculs relativement à l'accroissement de population? Ils prouvent, je crois, que les calculs des honorable ministres sont tout à fait extravagants. Que prouvent-ils relativement à la question des terres arables? Cela prouve que l'honorable ministre des Chemins de fer se trompe grandement lorsqu'il dit que nous avons 150,000,000 d'acres de terres arables au Nord-Ouest. Il s'illusionne lui-même et trompe le pays. Il se rend très coupable envers le pays s'il l'entraîne dans des dépenses considérables en lui faisant croire que le produit de la vente des terres couvrira ces dépenses. Que prouvent ces calculs relativement au revenu probable de ces terres? Ils prouvent qu'au lieu de recevoir une moyenne de \$7,000,000 par année de la vente de ces terres, pendant la prochaine décennie, il ne réalisera probablement pas un septième de ce montant."

Telle est la déclaration faite par l'honorable monsieur l'an dernier. Tout cela était de simples conjectures. L'honorable député de Norfolk-Nord peut avoir eu tort. J'en doute beaucoup. Il est difficile de croire qu'il a toujours tort, car, comme M. Vennor, le prophète de la température, s'il découvre qu'il a eu tort dans un discours, il peut toujours mettre le doigt sur un autre de ses discours, dans lequel il a

M. WHITE (Cardwell)

eu raison, et dire que c'est de cela qu'il voulait parler. Mais il peut avoir eu raison, et s'il a eu raison, alors nous nous débarrassons, au moyen de ce contrat de la responsabilité indéterminée relative à cette entreprise, en tant que la vente des terres, l'argent qui proviendra de cette vente, et la possibilité de fixer une population nombreuse dans cette région sont concernés. Et nous avons non-seulement réglé cette responsabilité mais nous l'avons réglée avec moins que le montant fixé par les honorables messieurs de la gauche, lorsqu'ils étaient au pouvoir, comme le montant qu'ils étaient disposés à donner annuellement pour la construction de ce chemin de fer.

En y arrivant, ils ont augmenté les impôts de \$3,000,000. S'ils avaient tout simplement augmenté les impôts du pays, ils auraient pu dire que c'était dû au creusement de nos canaux, à la construction de l'Intercolonial, et aux autres travaux publics, absolument nécessaires et qui entraînaient la nécessité d'augmenter la taxation. Mais il n'en était pas ainsi. La déclaration faite par le chef du gouvernement d'alors était à l'effet que ces \$3,000,000 de taxes additionnelles, avaient été prélevés pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Cette déclaration a été faite, non dans l'enceinte du parlement, non dans un discours prononcé sur le husing, mais elle a été faite dans un document officiel destiné à être soumis au gouvernement impérial, un document dans lequel, en ce pays surtout, un homme public devrait apporter un soin et une exactitude excessive dans les assertions qu'il juge à propos de faire. Cette assertion a été faite dans le but d'induire le gouvernement impérial à croire que le gouvernement fédéral faisait tout ce qu'il pouvait pour remplir ses engagements envers la Colombie anglaise. Voici l'une des déclarations faites dans le rapport du 23 juillet 1874. C'est une minute du conseil, préparée, je crois, par le premier ministre lui-même :

"Le gouvernement actuel était cependant si désireux de faire disparaître toute cause possible de plainte, qu'il a pris les moyens d'augmenter de beaucoup les impôts afin de se mettre en position de conclure des arrangements pour l'exécution des travaux des parties difficiles et coûteuses de la ligne dès qu'il sera possible de le faire."

Et ensuite, afin qu'il n'y eut aucun doute quant au montant précis qu'ils avaient ajouté aux impôts pour cette fin, une autre minute du conseil du 8 juillet 1874 contenait les mots suivants :

"Afin de mettre le gouvernement en état de mettre en exécution la proposition que l'on espérait devoir être acceptée par le gouvernement de la Colombie anglaise, la proportion moyenne de l'impôt fut élevée durant la dernière session d'environ quinze pour cent et les droits d'accise sur les spiritueux et le tabac furent aussi augmentés dans la même proportion, entraînant en tout, un impôt additionnel excédant trois millions de dollars sur les transactions de l'année."

Maintenant qu'elle est la responsabilité encourue en vertu de ce contrat? Quelle est l'obligation déterminée que l'on nous demande de contracter en vertu de cet arrangement? Toute la subvention en argent, y compris les sections qui doivent être données et la subvention en argent qui sera payée, s'élève à \$53,000,000. Nous pourrions, je n'en ai aucun doute, emprunter à quatre pour cent, mais mettons cinq pour cent afin qu'il n'y ait aucun doute, et toute la dépense annuelle de ce pays relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, d'une extrémité à l'autre, sera de \$2,660,000, ou \$350,000 de moins que le crédit affecté à cette fin par les honorables messieurs de la gauche en 1874.

Maintenant je vous demande si, en tenant compte du caractère général de ce marché, la proposition générale qui nous est soumise, ne nous relève pas de la responsabilité indéterminée dont les honorables messieurs ont tant parlé l'an dernier, et si elle ne limite pas d'une façon absolue, la responsabilité du pays relativement à cette grande entreprise, dont l'exécution nous permettra de faire honneur aux engagements de ce pays, et d'en favoriser la prospérité matérielle mieux que nous ne saurions le faire par tout autre moyen possible, lorsque nous pouvons réellement obtenir ce résultat moyennant \$350,000 de moins que

le montant affecté à cette fin par les honorables messieurs de la gauche en 1874 ?

C'est là notre responsabilité. J'ose espérer, j'ose croire, que le surplus de cette année pourrait rencontrer cette obligation en supposant que nous serions obligés de la remplir cette année.

Mais par ce marché, non-seulement nous assurons l'achèvement de cette grande entreprise en encourant des obligations moins onéreuses que celles qui avaient été fixées par les honorables messieurs de la gauche, il y a six ans, mais, par la construction de cette voie ferrée, nous procurons au pays des ressources, qui non-seulement feront disparaître complètement cette obligation comme taxe sur le pays, mais nous donneront réellement des revenus énormes qui nous permettront de mener à bonne fin l'exécution de nos travaux publics, ce que nous ne saurions espérer à l'aide d'autres moyens. Je m'aperçois que l'honorable et brave chevalier de Westmoreland sourit. Prétend-il que nous ne retirerons pas des terres publiques que nous nous réservons un montant d'argent très considérable ? Si c'est là ce qu'il veut dire, alors je lui demande, pourquoi tout ce bruit au sujet des énormes subventions qui doivent être données à cette compagnie ?

Toutes les objections des honorables messieurs de la gauche contre ce marché sont basées sur le fait que ces terres ont une valeur si grande que la compagnie réalisera d'énormes profits en les vendant. L'honorable monsieur voudrait-il nous dire que nous ne retirerons pas des revenus importants de la population que la construction du chemin de fer attirera dans cette région. Quels sont les faits aujourd'hui ? Les contributions des populations de cette région, en droit de douanes, s'élèvent à environ \$1.50 par tête. L'honorable député de Durham-Ouest a admis l'an dernier, dans un moment d'humeur mélancolique, que 550,000 colons, au moins, iraient se fixer dans cette région dans l'espace de dix ans. Je crois que 1,000,000 de colons s'y fixeront si ces travaux sont poussés énergiquement, comme je ne doute pas qu'ils le seront, d'ici à dix ans. Quel sera le résultat ? En calculant à \$1.50 par tête pour les subventions des nouvelles provinces qui doivent y être établies, nous aurons \$3 par tête, ou plus de \$3,000,000 de contribution au revenu public de la part de la population de cette contrée, en sus du revenu provenant de la vente des terres. De sorte qu'en admettant qu'un million de colons iront se fixer dans ces territoires du Nord-Ouest, nous recevrons de leur part, en conséquence de la construction du chemin de fer, une contribution suffisante pour rencontrer les obligations créées par cette entreprise.

Et, cependant, les membres de l'opposition nous disent que nous ruinons le pays, que nous lui imposons des obligations qu'il ne pourra rencontrer.

Voilà, pour ce qui concerne la proposition générale maintenant soumise à la Chambre ayant pour but de donner les subventions en terres et en argent à cette compagnie. J'en arrive maintenant à cette partie de la question que, dans l'opinion des honorables messieurs de la gauche, j'aurais dû traiter plus tôt; je veux parler des objections qui ont été soulevées contre le marché dont il s'agit. D'abord, l'on prétend que la tentative de construire tout le chemin de fer est une folie; en second lieu, que nous devrions pour toujours—car c'est là virtuellement ce que veut dire la proposition des honorables messieurs de la gauche de retarder la construction d'une partie du chemin—nous contenter d'une ligne de communication avec nos territoires du Nord-Ouest en passant à travers un pays étranger. C'est là la proposition qui nous est faite, et c'est un exemple merveilleux de la versatilité des honorables messieurs de la gauche. Nous avons eu des discussions au sujet de cette question du chemin de fer Pacifique depuis plusieurs années. Lorsque le contrat fut donné à sir Hugh Allan et à ses associés en 1872, ce monsieur tint une assemblée dans la ville de Peterborough, à laquelle j'eus le plaisir d'assister avec les amis au milieu des-

quels j'avais déjà résidé. Sir Hugh Allan cherchait alors une subvention pour le chemin de fer Ottawa et Toronto :

" J'ai aussi travaillé à faire construire un autre chemin de fer depuis Carleton, du côté sud d'Ottawa jusqu'au Sault-Sainte-Marie atteignant la baie Georgienne vers l'embouchure de la rivière des Français. Cette ligne est d'une grande importance, vu qu'elle transportera tout le commerce de l'ouest et du Nord-Ouest en se raccordant avec le chemin de fer Pacifique. Ceci constituerait presque une ligne à vol d'oiseau, et une partie très considérable du commerce de l'ouest devra passer par cette voie, car il n'y a aucun autre moyen d'atteindre aussi promptement les côtes maritimes."

C'était là la déclaration faite par Sir Hugh Allan. A cette époque, il n'était pas proposé que le gouvernement donnerait une subvention au Sault Sainte-Marie. Ce ne devait pas être un fardeau additionnel pour le peuple de ce pays au delà de la subvention donnée au chemin de fer Pacifique canadien. J'étais alors fortement en faveur de la construction de ce chemin de fer—non comme entreprise du gouvernement devant faire concurrence au chemin de fer Pacifique canadien proprement dit, mais comme entreprise commerciale d'une grande importance, qui, je le croyais, devait amener une partie considérable du commerce des États de l'ouest à Montréal et à Québec. C'était tout simplement une proposition à l'effet que sir Hugh Allan et sa compagnie, construiraient cette ligne avec leur propre argent et comme partie de leur entreprise générale du chemin de fer. Comment cette proposition fut-elle accueillie ? Le *Globe* de Toronto—et à cette époque le *Globe* de Toronto n'était pas un journal ordinaire, mais ses déclarations étaient les déclarations du chef reconnu du parti libéral—disait ce qui suit à propos de ce projet :

" C'était là le projet qui convenait exactement à sir Hugh Allan. Il devait obtenir, grâce à l'assistance du gouvernement canadien, l'accès aux terres des régions productrices attendant la colonisation dans le Nord-Ouest, et par ses raccordements avec le "Northern Pacific" il devait commander l'immigration et le commerce de l'ouest. Il est vrai que le chemin canadien ne serait qu'en voie de construction tandis que son rival serait déjà en opération; il est vrai que l'immigrant cherchant à s'établir sur le territoire britannique, serait obsédé à chaque station par des agents des terres du Minnesota et des employeurs de toute sorte, mais les Allan deviendraient plus riches et les navires Allan seraient chargés jusqu'à la ligne de flottaison."

D'autres déclarations ont été faites. Une polémique était engagée entre le *Globe* et le journal auquel j'étais attaché alors. J'ai défendu, à cette époque, la proposition de construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie, comme entreprise privée, et non comme entreprise subventionnée par le gouvernement, et je n'ai pas changé d'opinion depuis. Je serais heureux de le voir construit, et je crois qu'il serait d'un avantage énorme pour le pays, s'il était construit comme entreprise privée mais non comme partie ni pour remplacer une partie du chemin de fer Pacifique canadien. Le 27 décembre 1872 le *Globe* disait :

" De même que sir Hugh Allan, la *Gazette* montre une prédilection presque désordonnée pour le "Northern Pacific." Elle démontre que le Canada Central s'est fait autoriser à prolonger sa ligne jusqu'au Sault Sainte-Marie; qu'après avoir traversé le Sault au moyen d'un pont il devait ensuite, grâce à l'aide que le "Northern Pacific" est disposé à donner relié par une ligne à celle de Duluth; que le dit chemin de Duluth à Pembina sera bientôt achevé; qu'une charte a été accordée à la ligne du Pacifique central (canadienne) qui devra relier Pembina à Fort Garry; et que ce n'est plus alors qu'une question d'affaires que le chemin soit prolongé de Fort Garry jusqu'aux Montagnes Rocheuses."

Ensuite après la citation le journal continue.....

— UNE VOIX. Quelle citation ?

M. WHITE. C'est une citation fortement en faveur du chemin de fer comme entreprise privée, comme étant de nature à favoriser considérablement les intérêts du pays.

" C'est-à-dire que le commerce de notre propre Nord-Ouest, pour le transport duquel le chemin de fer Pacifique canadien est surtout construit, ainsi que le trafic des États traversés par le "Northern Pacific" devront être amenés au Sault et de là par les lignes canadiennes jusqu'à Montréal. Et cependant sir Hugh Allan est toujours l'homme de confiance pour la construction du chemin de fer Pacifique sur le territoire canadien."

De plus, le 1er mai 1873, le *Globe* disait :

" Naturellement, la *Gazette* n'admet pas franchement que tout le projet de John A. est tombé en ruine. Elle prétend, nonobstant ses admissions

antérieures, que les engagements pris envers la Colombie anglaise doivent être remplis et que le chemin de fer doit passer à travers le territoire britannique. Mais que dit-elle ensuite? Elle donne une description brillante—tout comme sir Hugh Allan l'a fait à Peterboro—d'un chemin de fer non à travers le territoire britannique, mais une ligne rivale américaine—en deux mots le chemin de fer Northern Pacific de Duluth à Pembina—comme pouvant convenablement remplacer la grande entreprise qui devrait relier le réseau de chemins de fer du Canada au Pacifique. La ligne de Duluth à Pembina, dit la *Gazette*, est maintenant construite, et un court embranchement de ce dernier point jusqu'au Fort Garry offrirait une communication directe par voie ferrée avec le Manitoba. De Duluth, personne ne peut dire au juste. Mais ceci est assez évident, John A. et ses organes ne construiront pas le chemin de fer Pacifique canadien."

Ce sont là les déclarations du *Globe* de Toronto pour prouver que la construction de cette voie ferrée signifiait l'abandon du chemin de fer du Pacifique canadien; que l'abandon du chemin de fer Pacifique canadien et la construction de cette autre voie ferrée, signifiait la cession pour toujours à une compagnie américaine des intérêts de ce pays; et que cela empêcherait les immigrants de venir se fixer dans notre Nord-Ouest, en conséquence de l'obligation où il seraient de passer par une ligne américaine.

"Et dans quelle position cette société avec le Northern Pacific nous place-t-elle? Ce n'est pas seulement le fait que cette ligne sera une rivale puissante. En aucune manière, mais en toute occasion, le chemin de fer Pacifique canadien sera contrecarré et embarrassé par des hommes qui ont de grands intérêts dans le Northern Pacific, et qui à tout hasard devront jouer leur partie.... Si ce projet est mis à exécution, notre entreprise nationale, au lieu de rivaliser avantageusement avec la compagnie américaine pour le commerce asiatique qui est maintenant dans son enfance, et de favoriser le développement des ressources du Canada, comme nulle autre entreprise ne saurait le faire, sera tout simplement un embranchement du chemin de fer Northern Pacific, entièrement sous son contrôle et sous sa dépendance."

C'étaient là les vues du *Globe* à cette époque. Maintenant j'ai dit que le *Globe* n'était pas un journal ordinaire. Il n'est peut-être pas convenable de citer les opinions d'un journal dans une discussion sérieuse comme celle-ci, mais cette citation n'est pas du *Globe* de Toronto comme journal, mais c'est une déclaration du chef reconnu du parti libéral à cette époque. Un banquet eut lieu à Toronto au commencement de 1873, à l'époque même où paraissaient ces articles du *Globe*, et ce banquet fut présidé par feu l'honorable George Brown. L'honorable député de Lambton, qui avait été appelé à répondre au toast de la Chambre des Communes fit la déclaration formelle qui suit et par laquelle il reconnaissait comme chef l'honorable monsieur qui rédigeait alors le *Globe* et qui était responsable des opinions que je viens de citer.

"En me levant pour répondre à l'appel du président de cette assemblée, et pour adresser la parole à l'auditoire, je dois déclarer que je ne parle pas ici comme un homme autorisé à exprimer les sentiments de la Chambre des Communes du Canada excepté comme simple député. Il est bien vrai que mon honorable ami, M. Blake et moi, nous avons été obligés en conséquence d'un léger accident, survenu dans Ontario-Sud en 1867 de prendre les premiers fauteuils, mais ce n'est pas autrement que comme simples membres du parti libéral que nous avons pris ces sièges et que nous nous sommes efforcés en l'absence de notre chef d'alors, de maintenir la position du parti, et de recueillir ses débris épars après les élections désastreuses de 1867."

De sorte que, à l'époque même où cette attitude a été prise relativement au Sault Sainte-Marie, comme substitut ou rival du chemin de fer Pacifique canadien, l'honorable député de Lambton, parlant en son propre nom et en celui du député actuel de Durham-Ouest, déclarait qu'ils siégeaient dans les premiers fauteuils, en conséquence d'un simple accident, et dans le but de tenir la place chaude pour celui qu'ils reconnaissaient comme chef à cette époque.

Mais cette mesure n'a pas été condamnée à cette époque seulement. Aussi récemment que l'année dernière nous avons eu de la part de l'honorable député de Durham-Ouest un appel aux députés de la province de Québec, relativement à cette même question, de l'abandon de la section du lac Supérieur. La citation serait longue et je ne retiendrai pas la Chambre pour la lire, car je veux terminer avant six heures. Mais la déclaration faite était à l'effet que le peuple de la province de Québec avait dépensé \$11,000,000 pour son chemin de fer, comme partie de chemin de fer du Pacifique.

M. WHITE (Cardwell)

fique, devant se relier à la section de l'est, sur la foi que cette section serait construite, et l'honorable monsieur demandait aux députés de la province de Québec, de se figurer quelle serait leur position s'ils permettaient que l'on fit des dépenses dans la Colombie anglaise au détriment de la section de l'est du chemin de fer Pacifique canadien, section dont la construction serait ainsi retardée. C'est seulement l'année dernière que cet appel a été fait, cependant l'honorable monsieur nous dit maintenant que nous devrions rejeter ce contrat parce qu'il pourvoit à la construction de cette même partie du chemin de fer.

Il n'y a pas de doute que la section des prairies, à partir de la rivière Rouge en allant à l'ouest pourrait être construite à un coût beaucoup plus réduit que le montant représenté par la subvention qui lui est affectée en vertu du contrat. Mais cette section n'est pas seule. Elle existe comme partie de toute l'entreprise, et les subventions accordées pour toute l'entreprise n'excèdent pas celle que, d'après les déclarations et les calculs des honorables messieurs de la gauche, l'année dernière, coûtera la construction de cette voie ferrée. Or, prétendez-vous dire que nous ne devrions pas construire ce chemin de fer à travers la Colombie anglaise ni au nord du lac Supérieur?

L'une des particularités les plus regrettables qui aient marqué les débuts de cette Chambre, c'est cette tendance à déprécier le pays; mais les choses ont quelque peu changé sous ce rapport en ce qui concerne l'une des parties du pays. Même l'année dernière, les champs fertiles du Nord-Ouest, étaient dépréciés quant à leur nature, dépréciés quant à leur valeur et à leur étendue, parce qu'à cette époque il était nécessaire d'en appeler aux craintes du peuple relativement au chemin de fer du Pacifique canadien. Cette année, nous avons des attaques portées contre les autres parties du pays traversées par le chemin de fer. Nous avons vu la même chose au sujet de presque toutes les entreprises publiques, au Canada, autant que je puisse me le rappeler. Je me rappelle qu'il y a des années, lorsque je demandais à Peterboro, feu le shérif Conger, organisa un projet ayant pour but d'ouvrir des chemins de colonisation à l'intérieur, y compris les chemins de Bobcaygeon, Opeongo, Victoria et Hastings, et autres chemins de ce genre. Je me rappelle aussi quelle opposition il eût à rencontrer et comment on affirmait que ce serait construire des chemins à travers une région inhospitalière, où il n'y avait que des rochers et des savannes et où personne ne pourrait vivre.

La discussion sur ce point se continua pendant un certain temps; il entra en parlement et je me souviens que ce fut avec beaucoup de difficulté qu'il put amener le gouvernement à faire voter un crédit à cet effet. Quel fut le résultat? Dans ces mêmes régions, en arrière d'Ontario, que l'on représentait alors comme tout à fait impropres à la colonisation, de nouveaux comtés sont maintenant établis, et le long du parcours du chemin de Bobcaygeon, où j'ai vu pénétrer le premier colon, une région où l'on aurait considéré comme une cruauté d'envoyer quelqu'un, il existe un nouveau comté. Je me rappelle, quant au chemin Hastings, en arrière du collège électoral de l'honorable ministre des Douanes, que déjà en 1863, il y avait un township nommé Tudor; il y eut alors une élection, et ce qu'il y eut de plus drôle c'est que nous n'avons pas de rapport de ce township où il y avait treize électeurs. Mais aujourd'hui plus de 500 électeurs demeurent en arrière de cette localité dans un endroit alors considéré comme tout à fait impropre à la colonisation.

Cette habitude de déprécier le pays distingue les discours des libéraux depuis des années. A en juger par leur ton, le but qu'ils ont suivi semble avoir été de s'adresser aux craintes du peuple plutôt qu'à son patriotisme. Ils aiment mieux s'appesantir sur le présent immédiat ou les possibilités d'un avenir prochain, plutôt que sur les probabilités et les brillantes perspectives d'un avenir plus éloigné. Ils paraissent résolus à empêcher le succès des grandes entreprises

parce qu'elles entraînent des dépenses et qu'elles mettent ceux qui les entreprennent dans la nécessité de se défendre. Les mêmes choses ont été dites ou la même ligne de conduite a été suivie relativement au chemin de fer "Central Pacific," lorsqu'il fut question de le construire; et cependant je vois que, dans la dernière édition de son ouvrage, Poor, se sert des paroles suivantes :

"Lorsque les chemins furent ouverts, toute l'étendue qu'ils traversent était une vaste étendue de terres incultes, et où il n'y avait guère de population ou d'industries. Il a été constaté depuis que la stérilité du sol est amplement compensée par la richesse des gisements de minerais que l'on découvre partout, et qui, bien que nous n'ayons guère remué que la surface, ont placé les Etats-Unis au premier rang parmi les pays producteurs de l'or et de l'argent. Il est maintenant reconnu que toute la chaîne des Montagnes Rocheuses est excessivement riche en métaux précieux, et l'on est à la sillonner partout d'embranchements construits pour la plupart avec les fonds fournis par les chemins de fer Pacifique."

C'est là l'expérience et le résultat de la construction d'un chemin de fer à travers une région qui, jugée au seul point de vue où les honorables messieurs de la gauche semblent disposés à se placer en jugeant un pays, c'est-à-dire au point de vue de la production des grains, était tout à fait dépourvue de valeur. Cependant elle a produit des revenus si considérables, une si grande augmentation de valeur et un tel accroissement de population, que des embranchements sillonnent aujourd'hui chaque partie de cette région et se rattachent à ce même chemin de fer du Pacifique qui a été construit au moyen des subventions affectées à cette fin.

Une autre objection soulevée contre ce projet, c'est la répartition de la subvention. L'on nous dit qu'il a été accordé trop d'argent à la section centrale, que cette section aurait pu être construite pour beaucoup moins. S'il n'était question que de construire cette section centrale, je dirais que la subvention est trop considérable. Mais par la nature même des choses, les honorables messieurs de la gauche devraient voir que le syndicat ne peut vendre ses terres immédiatement, ni peupler le pays immédiatement. Cela se fera graduellement, et le but, en donnant une subvention considérable à cette section, c'est de la développer le plus rapidement possible. Le chemin de fer qui doit la traverser pourra être construit plus rapidement et des colons devront y être envoyés afin que le revenu provenant de la vente des terres puisse servir à la construction des autres sections. La répartition des subventions est tout à fait indifférente pourvu qu'il y ait des garanties pour la construction du reste de la ligne. C'est là le point important. La subvention affectée à la section centrale, est tout simplement telle qu'elle doit l'être pour permettre au syndicat de construire cette partie du chemin et de retirer un revenu de son développement au moyen de ce chemin de fer, ce qui le mettra à même de continuer avec succès et avec une rapidité relative les travaux de construction des autres parties du chemin.

Il y a aussi une autre objection quant au type du chemin de fer. J'imagine que cette objection a été assez bien réfutée. Il est bien vrai que le député de Durham-Ouest a exprimé l'opinion l'autre soir que la lettre écrite au gouvernement ne peut en aucune façon modifier le contrat. Je dois dire qu'il n'y a pas un seul avocat dans tout le Canada dont la science légale inspire plus de confiance au public en général, et j'aurais moi-même le plus grand respect pour son opinion, s'il nous la donnait comme avocat et en retour pour ses honoraires sur toute question ordinaire.

Mais en cette Chambre nous en avons vu assez de la part de l'honorable monsieur pour savoir que son opinion comme homme politique, comme chef de l'opposition n'est pas d'un grand poids, et il en a été ainsi l'autre soir relativement à l'assertion de l'honorable député de Lincoln (M. Rykert). Quelqu'un prétendra-t-il nous dire que l'impression que l'honorable monsieur a laissée en cette Chambre que, dans son opinion, comme avocat, les cours ne pourraient déclarer que le contrat est obligatoire ?

QUELQUES VOIX. Oh! Oh!

M. WHITE. Je ne dis pas que ce sont là les propres paroles dont il s'est servi. Ce que je prétends dire, c'est que lorsqu'un homme occupant la position de l'honorable monsieur dans le barreau, se tient avec soin sur ces gardes et n'emploie que certaines formules d'expressions, afin de ne pas se compromettre en émettant des opinions qui pourraient tourner contre lui, et lorsque, pour qu'on ne lui reproche pas d'avoir donné certaines opinions professionnelles, il se sert de mots propres à créer une impression toute différente et qui peuvent être interprétées de diverses manières—cet homme n'a pas droit à la confiance de la Chambre relativement à toute opinion qu'il pourrait donner comme avocat. Les honorables messieurs de la gauche peuvent dire "Oh! oh!" c'est leur seul moyen de répondre à ne remarques. Mais j'ajouterai que nul homme, dans mon opinion, n'est descendu plus bas que l'honorable député de Durham-Ouest, par suite de la manière dont il a traîné sa grande réputation dans la boue pour servir l'intérêt de son parti, en donnant son opinion de façon à produire une impression tout-à-fait différente de ses convictions en cette circonstance.

Supposons que la lettre n'ait aucune valeur. Qu'en résulterait-il? Le syndicat est obligé de construire et d'exploiter ce chemin. Je suis porté à croire moi-même que l'expression "tel que construit en premier lieu" contenue dans le contrat, veut dire tel qu'achevé et non tel qu'en voie de construction, et que c'est ainsi que l'on doit l'interpréter. Mais que ce soit ou non le sens, la garantie qu'a le peuple du pays, c'est que le chemin doit être construit, exploité et entretenu par le syndicat. Quelle a été la ligne de conduite suivie pendant tout ce débat? Nous sommes retournés à l'estimation excessivement basse faite par le ministre des Chemins de fer, relativement au prix de revient de la construction du chemin de fer comme chemin de fer de colonisation. Qu'entend-on par chemin de fer de colonisation? Quelle a été l'histoire des chemins de fer dans toute l'étendue de l'Etat de l'ouest? Toute cette région a été peuplée au moyen de ce qu'on appelle des chemins de fer de colonisation—construits à bon marché d'abord, mais entraînant presque immédiatement des améliorations pour les rendre plus solides des améliorations constantes, jusqu'à ce qu'après six, huit ou dix ans d'existence, les chemins de fer sont aussi solides, aussi bien construits, aussi efficacement équipés sous tous les rapports que ceux qui ont coûté en premier lieu \$40,000 \$50,000 ou \$100,000 par mille dans d'autres parties du pays.

J'ai toujours été en faveur de la construction du chemin à travers les prairies comme chemin de fer de colonisation, d'une construction peu coûteuse, non parce que l'on épargnerait enfin de compte quelque chose dans le coût de la construction de la voie ferrée, mais parce qu'il ouvrirait une voie de communication pour amener des colons dans cette région, parce qu'il offrirait les moyens d'avoir du trafic pour le chemin de fer et les moyens d'améliorer et de construire la voie par le développement graduel des ressources du pays. Et chaque dollar dépensé pour améliorer le chemin après sa construction, est un dollar qui doit être ajouté au capital, et virtuellement au coût primitif de la construction. Et lorsque les honorables messieurs prennent les estimations peu élevées du ministre des Chemins de fer, quant à ce qui pourrait être fait si nous construisions le chemin comme chemin de fer de colonisation à travers les prairies, et les appliquent au syndicat, nous devons nous rappeler que, bien que ce dernier puisse construire la ligne à ce prix; avant qu'il puisse l'équiper convenablement et la mettre en bon état de service, comme résultat du fait que les colons s'y rendront, et procureront du trafic du chemin, le coût de la construction sera infiniment plus élevé; et j'ose dire qu'au bout de dix ans, lorsque l'on s'enquerra du montant du capital dépensé, de bonne foi par le syndicat, l'on pourra constater que, bien que la somme dépensée en premier lieu pour la construction du chemin de fer à travers les prairies, n'aura été que de \$10,000 par

mille, le coût définitif aura été de \$20,000 par mille ou plus.

Il n'y a personne qui connaisse les chemins de fer dans les Etats de l'ouest, personne qui ait jamais étudié leur histoire et qui ne sache pas qu'ils ont été construits de la manière que je viens d'indiquer. Ils ont été construits à bon marché, d'abord, et en conséquence de la modicité du prix de leur construction le pays et ses ressources ont été développées, le trafic des chemins de fer a été développé, et ces compagnies ont dépensé des sommes considérables à améliorer et à perfectionner leur chemin.

Une autre objection qui a été soulevée contre le contrat, c'est l'exemption des droits. L'exemption des droits quel qu'en soit le montant (et n'est pas nécessaire d'entrer ici dans des calculs élaborés qui ne peuvent être que des estimations après tout) et que nous admettions le chiffre de \$100,000, donné par l'honorable ministre des Chemins de fer sur le rapport d'experts de son département comme étant le montant de ces droits, ou le \$1,000,000 mentionné par le député de Durham-Ouest, à cause du surcroît de boulons et de carvelles employés dans la construction des ponts en bois—quel qu'en puisse être le montant—l'exemption n'est après tout qu'une concession à la compagnie, et en un sens un surcroît ajouté à la subvention, mais c'est un surcroît qui diminue de toute sa valeur, que cette valeur soit peu ou point considérable, le coût du chemin de fer, et la diminution pour le montant qui devra être gagné par la compagnie avant que les prix soient réduits sur ce montant. L'exemption des droits sur quelques articles qui seront employés dans la construction primitive, n'équivaut donc, en pratique, absolument à rien.

Sir ALBERT J. SMITH. Cela s'applique aux embranchements.

M. WHITE. A tous les embranchements du Nord-Ouest.

Sir ALBERT J. SMITH. Cela s'applique à ces lignes et pour toujours.

M. WHITE. L'honorable monsieur est dans l'erreur. Je n'abandonnerai pas mon argument pour lui répondre immédiatement sur ce point. Les honorables messieurs disent que le gouvernement devrait construire lui-même le chemin de fer. C'est leur dernière déclaration, bien que jusqu'à tout récemment ils prétendaient que le chemin devait être construit par une compagnie. Mais supposons qu'il soit construit par le gouvernement, y aurait-il quelques droits sur ces articles? S'il était construit par le gouvernement, chaque locomotive, chaque wagon, chaque partie de l'équipement, et pour toujours, entreraient dans le pays francs de droit; mais en accordant à cette compagnie cette exemption sur les quelques articles employés dans la construction première du chemin de fer, la compagnie devenant propriétaire du chemin, se trouvera plus tard obligée de payer des droits sur chaque article d'équipement, non seulement pour le chemin de fer qu'elle construit, mais encore sur les parties du chemin qui lui sont cédées par le gouvernement et qu'elle sera obligée d'équiper immédiatement.

Je sais que, lorsque le contrat a d'abord été publié, les journaux n'ont pas hésité à dire que cette exemption s'appliquait à tout, à l'équipement et à tout le reste, et il y avait sans aucun doute un mécontentement très sérieux au sujet de cette prétendue disposition; mais lorsqu'il fut compris que cette exemption ne s'appliquait qu'à un certain nombre limité d'articles—car les lisses d'acier ne peuvent être comprises, vu qu'il ne peut y avoir de possibilité pour nous d'avoir des usines pour la fabrication des lisses d'acier d'ici à quelque temps—je dis que lorsque ce fait fut connu, ce mécontentement disparut entièrement. Le gouvernement a annoncé que des mesures seraient présentées dans le but de protéger les manufacturiers contre tout dommage résultant de cette disposition, et je suis convaincu que lorsque l'entreprise sera adjugée, lorsque la compagnie commencera les travaux de construction, lorsque les manufactures, ne

M. WHITE (Cardwell)

vertu des mesures qui seront présentées par les honorables ministres, seront activement à l'œuvre, fournissant les boulons, carvelles, etc., l'on ne parlera plus de cette exemption de droits et chacun sera convaincu, qu'en conséquence de cet arrangement, en conséquence de la construction plus rapide du chemin de fer, et de la quantité plus considérable des objets requis pour sa construction, les conditions du contrat n'auront causé aucun tort, mais qu'au contraire elles auront procuré des avantages.

Mais on nous dit de plus que le chemin de fer doit être exempté de l'impôt. Cela est très vrai. Il doit être exempté dans toutes ces parties du pays où le gouvernement exerce le contrôle. Mais dans la province de l'Ontario qui, si les honorables messieurs ont raison dans leur opinion au sujet de la question des limites, s'étendra jusqu'à près de la province de Manitoba, il n'y aura pas d'exemption; elle ne s'appliquera pas dans la province du Manitoba et de la Colombie anglaise, mais seulement sur 1,000 milles dans la prairie où il n'y aura pas une seule gare extrême de quelque importance, ayant des élévateurs, des entrepôts ou toute autre chose de cette nature, nécessaire à l'exploitation du chemin de fer. Elle ne s'applique qu'à cette partie de la section des prairies où il n'y aura rien que les stations ordinaires le long de la ligne.

Maintenant, à quoi se réduit l'exemption? C'est une subvention—si vous le voulez—que la population de cette région donnera au chemin de fer en allant s'y établir. Et qu'elle est la comparaison entre cette subvention et celles qui ont été accordées dans d'autres parties de la Confédération? Chacun sait les subventions généreuses qui ont été accordées par les municipalités dans l'Ontario pour favoriser la construction des chemins de fer. On a d'abord essayé à démontrer que c'était là un état de choses exceptionnel. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en citant les lois des Etats-Unis, exemptant les chemins de fer d'une classe analogue des impôts dont nous exemptons les nôtres. Mais l'expérience pratique du peuple qui est peut-être le plus pratique de l'univers, prouve que ce n'est pas une chose déraisonnable de donner aux chemins de fer qui doivent ouvrir et peupler le pays, un petit avantage sous forme d'exemption de l'impôt.

On nous dit encore qu'il doit y avoir exemption de l'impôt sur les terres. Cela est très vrai, tant que les terres seront entre les mains de la compagnie pendant vingt ans. Mais quelle serait la position des honorables messieurs de l'opposition s'ils avaient pu agir à leur guise et adjudger l'entreprise en vertu de l'Acte de 1874? Mais sur les 54,000,000 d'acres qui auraient été données, nous aurions eu 36,000,000 d'acres retenus par le gouvernement pour être vendus par lui et le produit devait en être cédé à la compagnie sans que cette dernière eût eu à payer aucun frais d'administration. Les honorables messieurs de la gauche ont été jusqu'à proposer par l'Acte que quant à la subvention de 36,000,000, il devait y avoir exemption complète de l'impôt, non pour vingt ans, mais pour toujours, ou jusqu'à ce que les terres fussent vendues et que le produit de la vente eût été remis à la compagnie. Mais après tout à quoi se réduit cette exemption de l'impôt? Est-ce l'impôt sur les terres et l'impôt sur la voie? Si la compagnie avait été obligée de payer des sommes considérables d'argent—et plus le montant est considérable plus cela donne de force à l'argumentation—cela n'aurait été tout simplement qu'une augmentation d'autant sur les dépenses d'exploitation du chemin; et chacun comprend que les frais d'exploitation d'un chemin de fer sont payés par la population qui fournit le trafic à cette voie ferrée.

Dans ce cas, il y aurait eu tout simplement une somme d'argent plus considérable à être déduite comme frais d'exploitation avant qu'il eût pu être question d'une réduction de tarif en vertu des clauses de la charte qui pourvoient à cette réduction dans certaines circonstances. En lisant les débats qui ont eu lieu en cette Chambre au sujet de cette

question de l'impôt, l'on pourrait s'imaginer que c'était le syndicat qui aurait à payer cet impôt à même ses propres fonds. Il les paiera à même le revenu du chemin de fer, et ce revenu devra être tiré des paiements faits par le public aux chemins de fer, et en conséquence c'est tout simplement une autre manière pour le public de payer l'impôt, c'est là précisément toute la question d'exemption de l'impôt. Elle relève la compagnie de ce qui pourrait indubitablement être un embarras dans le placement de ses fonds. Si ses terres étaient sujettes à l'impôt, et que cet impôt serait assez considérable pour diminuer, au détriment de ceux qui auraient avancé l'argent, la valeur des obligations garanties par les terres, cela aurait pu affecter sérieusement le succès de toute l'entreprise, mais en réalité cela s'élève à si peu, ainsi que l'honorable député de Lincoln (M. Rykert) l'a fait voir l'autre jour, que la valeur de l'exemption est à peine appréciable. Quoi qu'il en soit, c'est tout simplement une question de réduction des frais d'exploitation du chemin de fer.

Une autre objection c'est qu'il y a monopole, quant aux embranchements. Eh ! bien, monsieur, en tant que le monopole des embranchements est concerné, je me figure que personne dans cette région ne s'objectera jamais à ce que la compagnie construise un embranchement à partir de la ligne-mère jusque dans l'intérieur du pays que le chemin de fer doit desservir. Plus elle construira d'embranchements, le mieux ce sera pour le pays. Mais il n'y a dans ce contrat aucune disposition à l'effet que le gouvernement accorde des subventions à ces embranchements. C'est tout simplement une permission accordée aux membres du syndicat de construire des embranchements qui amèneront le commerce de l'intérieur à la ligne principale, permettre au chemin de fer de donner des profits. C'est là toute la proposition. Cependant nous voyons les honorables messieurs essayer d'exciter l'alarme et l'indignation publique, parce que le parlement inclut une disposition, qui permettra au peuple, avec son propre argent, avec ses propres ressources de sillonner tout le Nord-Ouest d'un réseau de chemin de fer. Je dois dire que c'est là l'argument le plus extraordinaire que j'aie jamais entendu. Il n'y a pas de monopole d'embranchements. Il n'y a rien dans cet acte qui empêche le gouvernement d'accorder des chartes pour la construction d'embranchements dans toutes les parties du pays à une seule exception près. Il peut accorder des chartes pour la construction d'embranchements dans toutes les parties du pays qu'il lui plaît. Le parlement pourra, l'année prochaine, et peut dès maintenant, présenter de nouveau l'acte de l'honorable député de Bothwell, présenté en 1878, donnant à toute personne qui jugera à propos de venir déposer son plan, non-seulement le droit de construire un embranchement de chemin de fer, mais encore la faculté d'obtenir une subvention pour la construction de ce chemin. Le parlement ne s'est nullement révoqué par cette partie du contrat, et peut accorder des chartes pour la construction de ces embranchements.

M. MILLS. Vraiment.

M. WHITE. L'honorable monsieur prétend-il que nous sommes restreints ?

M. MILLS. Oui.

M. WHITE. La restriction s'applique à l'octroi de chartes pour des embranchements dans un rayon de 15 milles de la frontière au sud du chemin de fer—dans une direction particulière seulement. Mais le reproche que nous font les honorables messieurs, c'est que ce chemin doit aller trop vers le sud ; ils accusent la compagnie de vouloir faire dévier la ligne vers le sud, de sorte que la question des embranchements du sud n'est d'aucune conséquence. C'est la question des embranchements du nord qui est importante ; et le gouvernement sera libre de présenter cette année de l'année prochaine, le bill de l'honorable député de Bothwell, pour permettre à toute personne qui le jugera à propos de construire des embranchements dans cette région, et pour

lui accorder des subventions pour les construire s'il le juge à propos.

Mais quelqu'un prétendra-t-il qu'il n'est pas infiniment mieux que les embranchements, soient entre les mains du syndicat qu'entre les mains d'autres compagnies ? Chacun comprend que les arrangements de trafic, les facilités pour le transport des voyageurs, et tout ce qui concerne l'exploitation du chemin seront infiniment meilleurs si les embranchements sont entre les mains de la compagnie que s'ils sont constamment en conflit avec la ligne-mère. Nous savons tous que des difficultés s'élèvent constamment entre les chemins de fer soumis à des administrations différentes. Il n'y a pas de monopole d'embranchements, excepté quant à ce seul point. A quoi donc se réduit le monopole.

Quel était le programme de ce parlement, la dernière session ? Nous avons résolu dans le comité des chemins de fer—et le comité des chemins de fer peut être appelé le parlement vu qu'il contient dans tous les cas au moins la moitié des membres du parlement, et peut-être la moitié la plus influente, si une moitié peut être considérée comme étant plus influente que l'autre—dans le comité des chemins de fer, le ministre des Chemins de fer nous a annoncé que le programme du gouvernement n'était pas d'accorder des chartes pour des embranchements excepté si ces derniers se prolongeaient dans une direction particulière au sud de la ligne-mère. Ce programme a été adopté. Mais, disent les honorables messieurs, il n'y avait rien dans ce programme qui pût les empêcher de traverser la frontière. Cela est vrai. Mais le programme de ce contrat,—et c'est un programme sage ainsi que l'avenir le prouvera—c'est que la compagnie de chemin de fer qui traversera cette région, pourra, pendant vingt ans, dans le but d'améliorer sa propre ligne et d'ouvrir le pays, construire des embranchements qui lui permettent en même temps de subvenir efficacement aux besoins du public.

Un pays ne saurait subir un malheur plus grand que celui d'être traversé par un chemin de fer appartenant à une compagnie pauvre, misérable et impuissante. Quel a été le résultat relativement à ce chemin de fer dont on nous a tant parlé, le chemin de fer St-Paul et Manitoba ? Jusqu'à ce que ses propriétaires actuels en eussent pris possession, ce chemin de fer se détériorait d'année en année, à tel point qu'il était devenu incapable de suffire aux besoins de la région qu'il traversait. Dans le cours d'une autre année il est probable qu'il aurait été obligé de suspendre tout-à-fait ses opérations. Il était tout-à-fait incapable de rendre les services que l'on était en droit d'en attendre. Ces messieurs en ont pris possession il y a quatre ans, alors que ce n'était qu'un chemin délabré, de 400 milles de longueur. Qu'ont-ils fait depuis ? Ils ont construit 450 milles d'embranchement et de prolongement. Ils ont amélioré le chemin et l'ont rendu propre au service, et bien que les prix de transport sur cette ligne soient élevés—personne n'en a dit plus que moi au sujet des prix élevés exigés sur ce chemin,—cependant l'on peut dire qu'ils ont employé l'argent provenant de ces prix élevés à rendre le chemin propre au service, à lui donner de l'extension tant en construisant des embranchements qu'en prolongeant la ligne-mère et en développant considérablement la région traversée par cette voie.

C'est là l'histoire de cette compagnie de chemin de fer. Si vous accordez aujourd'hui une charte à une compagnie pour la construction d'une ligne à travers la section des prairies ayant pour mission de développer cette région et d'y créer un trafic, et si en même temps vous permettez à des lignes rivales, au sud, lesquelles auront leur propre trafic local et traverseront une région comparativement colonisée, de construire des embranchements dans le pays et de détruire le trafic de la section des prairies, le résultat sera tout simplement que vous aurez, par la nature même des choses, un chemin de fer pauvre et administré de manière à ne pas être utile au public, un chemin de fer de classe inférieure et mal équipé, qui ne causera

pas de dommage parce qu'aucun chemin de fer ne saurait faire du tort, mais qui sera très incommode pour le public qu'il sera appelé à desservir.

Mais l'on nous dit maintenant qu'à cause de la disposition relative aux quinze milles de distance de la frontière, il ne pourra jamais y avoir d'autres chemins de fer dans cette région. A quoi cette disposition s'applique-t-elle? Elle s'applique tout simplement aux territoires qui sont sous le contrôle du parlement fédéral. Il n'y a rien qui puisse empêcher la province du Manitoba d'accorder si elle le désire une charte pour un chemin de fer de Winnipeg à la frontière. Au moment actuel il y a une compagnie en voie de formation pour construire un chemin de fer de Winnipeg à West Lynn, sur la frontière. Et lorsque cet arrangement sera ratifié cette disposition n'enlèvera pas au Manitoba un seul des droits qu'il possède; de fait le parlement ne pourrait lui enlever ces droits. Cette province a les mêmes droits, que les autres provinces de constituer légalement des compagnies de chemins de fer dans ses propres limites, et il n'y a rien qui puisse empêcher la province du Manitoba d'accorder une charte à un chemin de fer de Winnipeg à la frontière pour se raccorder à n'importe quel chemin de fer du sud. La seule garantie que la compagnie ait d'après le contrat, c'est que son trafic ne sera pas détourné à l'ouest dans la section des prairies au profit d'une ligne étrangère, mais il n'y a rien qui empêche un chemin de fer d'être construit au Manitoba, dans les limites de la province, pour amener le trafic à n'importe quelle ligne de chemin de fer américain. C'est là la position au sujet de cette question. Mais quelle était la position des honorables messieurs de la gauche lors de la présentation du bill de l'honorable député de Bothwell, (M. Mills)? Quelle était la proposition de cet honorable monsieur? La voici: Lorsqu'il présenta un bill pour des embranchements—non pas des embranchements qui devaient être construits par la compagnie possédant la ligne-mère, car il se proposait, à l'époque même où le bill fut présenté, de subventionner une compagnie pour la ligne principale de la manière dont j'ai déjà parlé—lorsqu'il a proposé d'accorder des concessions considérables de terres aux embranchements, que fit-il? Il introduisit une clause dans ce bill à l'effet que nul chemin de fer se dirigeant parallèlement au chemin de fer Pacifique ne serait subventionné et n'aurait le droit d'obtenir une charte en vertu de ce bill, s'il s'approchait dans un rayon de quarante milles du chemin de fer, affirmant ainsi dans ce bill de chemin de fer la doctrine que la ligne-mère devait avoir au moins une assurance raisonnable que le trafic de la région qu'elle allait développer, lui appartiendrait pendant une certaine période de temps. Il est très intéressant de lire les débats qui ont eu lieu au sujet de ce bill des embranchements présenté par l'honorable député de Bothwell. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton), disait, par exemple:

"Il est inutile de songer à ouvrir et à coloniser cette région sans lui donner des chemins de fer."

Après avoir parlé des résultats merveilleux de l'Illinois Central et des chemins de fer de l'Iowa, il ajoutait:

"Quelques-uns des chemins de fer ont peut-être été subventionnés plus qu'il n'était nécessaire, peut-être a-t-on donné plus de terrain qu'il n'était opportun, mais les capitalistes n'auraient pas risqué leur argent sans avoir de bonnes perspectives de profits raisonnables, et c'est une folie de lésiner avec eux au sujet d'une différence peu importante lorsque des intérêts si importants sont en jeu."

C'était là l'opinion de l'honorable monsieur: c'était inutile, c'eût été folie de lésiner avec une compagnie au sujet du montant précis de la subvention qui devait lui être accordée lorsque des intérêts si importants étaient en jeu. Ensuite l'honorable monsieur, au sujet du même bill et relativement à l'importance des mêmes embranchements du chemin de fer, parlant de la valeur des terres, disait:

"Maintenant au Nord-Ouest, il y a d'innombrables millions d'acres de terres.... Mais dans son état actuel quelle valeur peut avoir pour nous cette grande solitude éloignée?"

M. WHITE (Cardwell)

Il disait de plus:

"Le gouvernement ne pourra jamais utiliser convenablement cette région ni recevoir en retour la valeur de l'argent qu'il a dépensé, sans adopter un programme de ce genre. Il s'est engagé à construire une grande ligne à travers cette région. Va-t-il la construire sans pourvoir à la construction de lignes tributaires qui amèneraient le trafic à cette ligne?"

L'honorable monsieur allait jusqu'à reprocher au gouvernement d'avoir proposé de construire une grande ligne, pour laquelle il offrait une subvention plus considérable que celle qui est proposée par le contrat actuel, et de laisser cette ligne sans tributaires. L'honorable député de Perth-Sud (M. Trow) dont l'opinion fait autorité relativement aux affaires du Nord-Ouest—et je dois le féliciter du patriotisme qui l'a engagé à braver les inconvénients d'un voyage qu'il a fait dans cette région afin d'étudier les questions qui s'y rapportent—a dit:

"Si l'honorable monsieur se donne la peine d'aller à l'édifice départemental de l'ouest, et de regarder la grande carte qui y est exposée, il y verra que les territoires du Nord-Ouest contiennent plus de 180,000,000 d'acres de terres arables. Les compagnies de chemins de fer ne prendraient pas plus de 12,000,000 ou 13,000,000 de ces 180,000,000 d'acres de terres arables."

"Je ne sais aucun pays qui ait plus besoin de communication par chemins de fer que le Manitoba et le Nord-Ouest. Ces terres arables ne demandent qu'à être sillonnées de voies ferrées dans tous les sens, et aussitôt que des compagnies auront entrepris de construire ces chemins de fer, l'immigration se jettera dans le pays."

"Les compagnies de ce genre ont fait plus pour les Etats-Unis de l'Ouest que tous les agents d'immigration n'auraient pu faire. Ces compagnies de chemins de fer ont aujourd'hui des milliers d'agents en Europe; et si le gouvernement veut attirer ici le courant d'immigration qui se porte en Australie, il doit profiter de l'occasion qui se présente. C'est aujourd'hui qu'il faut commencer à faire coloniser ces terres si faciles à cultiver."

Et plus loin:

"Nulle compagnie ni corporation n'entreprendra de construire un chemin de fer dans un pays sans avoir quelque encouragement, et il ne saurait être trouvé de meilleur encouragement que ces concessions de terres qui augmenteront de valeur dès que le chemin de fer sera en état de fonctionner."

L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) a eu son mot à dire sur la question. Qu'a-t-il dit:

"Si nous jetons un coup-d'œil sur ce qui s'est passé chez nos voisins, depuis 1852, nous verrons que depuis cette époque, 188,000,000 d'acres de terres ont été données par le gouvernement américain pour la construction des chemins de fer, et que cela a contribué peut-être plus que toute autre chose à développer et coloniser les Etats-Unis."

"Si nos voisins n'avaient pas adopté cette politique, au lieu de compter aujourd'hui 45,000,000, ils ne compteraient peut-être pas 30,000,000."

"Nous avons devant nous l'occasion qui s'est présentée aux Américains de disposer de nos terres pour l'encouragement de l'immigration, qui nous apportera une population qui non-seulement développera nos ressources, mais contribuera aux revenus du pays. Quel a été l'effet des chemins de fer dans l'Ontario et les Etats de l'Ouest? Les terres côtières de l'Indiana se vendent à \$13.98; sur le Burlington et Missouri, les terres se vendent à \$11.70; sur l'Union Central, \$11.40; sur le Chicago Rock Island et Pacifique, \$7.52. Dans les Etats de l'Ouest, les prix varient de \$4.15 à \$13.98, le prix moyen étant de \$7.04; pour toutes les terres appartenant aux compagnies de chemin de fer."

QUELQUES VOIX. Ecoutez, écoutez.

M. WHITE. Les honorables membres de la gauche disent: "Ecoutez, écoutez" au sujet de ces prix élevés, mais à l'époque même où l'honorable monsieur a fait ce discours, il y avait un acte dans le statut et une annonce dans les journaux demandant des soumissions et offrant, en vertu de l'Acte, 50,000,000 d'acres de terres pour la ligne-mère, et en vertu du bill du député de Bothwell (M. Mills), treize ou quatorze millions en sus. Disait-on alors que, parce que les terres aux Etats-Unis avaient rapporté autant d'argent, nous ne devions pas donner une aussi grande étendue de terres?

M. PATERSON (Brant). En quelle année était-ce?

M. WHITE. En 1878. Une autre objection a été soulevée contre ce contrat au sujet des prix qui peuvent être exigés par la compagnie. J'ai demandé à plusieurs personnes—j'ai demandé à des hommes engagés dans des entreprises de chemin de fer, qui doivent savoir à quoi s'en tenir sur cette question; s'ils pouvaient nous donner quelque

formule qui nous permit de réglementer les tarifs autrement qu'ils sont réglés dans ce contrat, et je n'ai pu en trouver un seul qui pût le faire. De fait le nouveau syndicat a adopté en substance le même formule relativement aux tarifs. Si nous mettions une clause dans le statut décrétant qu'il n'y aurait qu'un certain tarif d'exigé par tonneau et par mille, les honorables messieurs auraient dit immédiatement que ce tarif devait s'appliquer, par la nature même des choses, au transport sur un parcours de peu de longueur, et que dans le cas où il serait appliqué à un long parcours, ce tarif aurait été intolérable.

Il y a dans le contrat, trois manières de limiter les tarifs. Premièrement par un tarif fixé par le gouvernement avant qu'aucun péage n'ait pu être perçu, ensuite par une clause dans le statut, limitant les prix à un certain profit réalisé sur le capital placé; enfin, le moyen le plus efficace, c'est la certitude que doivent avoir les membres de la compagnie, qu'ils ne peuvent réussir dans leur entreprise s'ils oppriment le peuple en exigeant un tarif intolérable.

Ils construisent un chemin de fer à travers un pays où de grands intérêts sont en jeu; ils construisent un chemin de fer à travers un pays qui est aujourd'hui virtuellement inhabité. Ils construisent un chemin de fer dans le but d'amener des colons dans cette région, ce qu'il leur faudra faire en luttant contre les compagnies américaines qui ont des terres à coloniser de l'autre côté de la frontière. Ils seront obligés de le faire en présence de l'assertion des honorables messieurs de la gauche qui prétendent que le syndicat opprime le peuple de cette région et ce sera là l'obstacle le plus sérieux qu'ils auront à rencontrer. Mais quant à dire que ces gens imposeront de propos délibéré un tarif qui les mettra dans l'impossibilité complète de rivaliser avec les compagnies américaines ayant des terres à vendre, et qui rendront impossible pour les colons de s'y rendre, c'est, à mon avis, prétendre que ces hommes ne sont pas sains d'esprit. Ils ne peuvent développer le pays qu'en intéressant les colons à aller s'établir dans cette région, et ils n'arriveront à ce but qu'en arrangeant leurs tarifs de façon à ce qu'ils puissent être comparés raisonnablement avec ceux du réseau des chemins de fer des Etats-Unis. Dans ces circonstances, j'ose dire qu'il n'y a rien à craindre au sujet de cette question. L'intérêt de la compagnie est la meilleure garantie que ses tarifs ne seront pas exorbitants.

Maintenant nous avons devant nous un nouveau contrat. J'ai exprimé l'autre soir mon opinion à cet égard, et je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit alors. Je crois, à en juger par des lettres que j'ai reçues de toutes les parties du pays depuis, que ma déclaration reflète le sentiment populaire. Il est assez rare qu'il en soit ainsi, mais je crois que le peuple a compris que cette offre était une ruse politique. Je n'en parlerai que pour dire un mot de la déclaration que les auteurs de cette offre ont déposée \$1,400,000.

On m'a répété que deux membres du syndicat, tous deux membres très importants de cette association, tous deux possédant des fortunes très considérables, ont déclaré lundi dernier qu'ils avaient été poussés à faire ce dépôt par les quelques remarques que j'avais osé faire à la Chambre, et qu'après que j'eus osé dénoncer cette affaire comme une ruse politique, ils ont essayé à démontrer de cette manière qu'il n'en était pas ainsi. C'est là, je crois, ce qui a été dit par M. Gibson et par M. Maclaren; et je n'hésite pas à mentionner leurs noms. Le même soir, l'honorable député de Huron-Centre prit sur lui de dire que j'avais été chargé par le gouvernement de faire cette déclaration. Son assertion était inexacte. Bien qu'elle ne fût pas mensongère en ce sens qu'il la croyait vraie, elle était cependant fautive comme question de fait. S'il était vrai que le gouvernement s'était placé à ce point de vue, et je suis heureux de voir qu'il a depuis adopté cette manière de voir, il n'y avait aucune possibilité que ce contrat pût avoir quelque chance d'être adopté par le parlement, et du moment où cela devint apparent, ces messieurs coururent au bureau du télégraphe

et envoyèrent une dépêche à la Banque de l'Amérique Britannique du Nord pour effectuer leur dépôt, et tous deux disent que cela n'aurait pas été fait sans ce discours.

Mais un amendement nous est présenté, et je dois dire que jamais amendement plus extraordinaire ne fut soumis à cette Chambre ni à tout autre parlement. Si l'amendement était fondé en fait quant à quelques-unes de ses propositions, il ne serait pas aussi mauvais. Mais comment il se fait qu'un honorable député de cette Chambre puisse délibérément inscrire son nom au bas de quelques-unes des assertions contenues dans cet amendement, c'est ce qu'il m'est impossible de comprendre. En premier lieu, l'amendement est une histoire aussi bien qu'un amendement. Il contient vingt-six paragraphes pour prouver que ce contrat n'a pas été fait en vertu de l'Acte de 1874. Eh! bien, je ne sache pas qu'il ait été fait en vertu de l'Acte de 1874. S'il l'était, il deviendrait loi par le seul fait qu'il resterait déposé pendant un mois sur le bureau de la Chambre; mais nous le discutons dans le but de le faire devenir loi.

Sir ALBERT J. SMITH. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit qu'il était fait en vertu de l'Acte de 1874.

M. WHITE. Il a dit qu'il avait le droit de le faire en vertu de l'Acte de 1874. Mais s'il eût été fait en vertu de cet acte, il serait loi maintenant, et il n'y aurait nul besoin de le discuter. En premier lieu voici l'une des allégations:

"Aux termes du contrat, la dépense en argent, du gouvernement, comme partie du capital dont les entrepreneurs retirent tout le bénéfice doit être en argent et en travaux qui doivent être transportés aux entrepreneurs, d'au moins \$53,000,000, non compris, les frais d'exploration qui n'y sont pas inclus."

Maintenant l'honorable monsieur sait que les \$1,600,000, pour explorations en font partie.

M. BLAKE. Ce montant est pour les dépenses des ingénieurs, non pour les explorations.

M. WHITE. L'honorable monsieur prétendra-t-il qu'il a délibérément mis dans l'amendement soumis au parlement une assertion propre à l'induire en erreur comme celui-ci? S'il y a quelque chose qui puisse justifier les remarques que je viens de faire au sujet de cette allégation, c'est ceci: Je demande si aucun homme qui lit cette déclaration ne supposera pas qu'elle s'applique aux dépenses des travaux du génie relatifs à ce chemin.

M. BLAKE. Non.

M. WHITE. Il est certain qu'elle ne s'applique pas au coût des arpentages des terres, ce qu'elle veut dire c'est que \$1,600,000, dépense des travaux du génie ne sont pas inclus dans ce montant.

M. BLAKE. Non.

M. WHITE. Ensuite nous avons la déclaration au sujet de la concession des terres. L'amendement contient un bon nombre de déclarations de ce genre qui sont de nature à induire en erreur, si elles ne sont pas absolument fausses. Mais je m'aperçois, M. l'Orateur, qu'il est près de six heures, et je dois renoncer à critiquer l'amendement plus au long. La déclaration que je viens de relever, tous les honorables députés l'admettent, est, pour le moins, de nature à induire en erreur. L'intention est de lui faire dire une chose, mais comme j'ai dit, il y a un instant, au sujet des opinions légales données dans un but politique par l'honorable monsieur dans l'enceinte parlementaire, il est rédigé de manière à lui ménager une porte dérobée pour s'échapper, si cela devenait nécessaire.

Quelle est donc la position que nous occupons? Nous avons devant nous ce contrat qui nous donne l'occasion de mener à bonne fin la construction de cette voie ferrée. Le peuple attend sa construction depuis des années. Les honorables messieurs de la gauche, ont changé d'attitude sur cette question presque à chaque session, dans tous les cas, depuis qu'ils ont quitté le pouvoir, chaque fois que les exigences de la situation politique l'ont requis. Mais le peuple comprend

bien cela. Il sait très bien que c'est le dernier effort des honorables messieurs de la gauche pour reprendre le pouvoir. Il comprend qu'ayant dénoncé le gouvernement depuis trois ans, relativement à la politique nationale—dans les journaux seulement; il est vrai—et relativement à l'administration des affaires publiques, ils en sont maintenant arrivés à la conclusion qu'à moins qu'ils puissent trouver un autre levier, c'en est fait de leur chance de succès, et ils se sont rabattus sur ceci comme dernière ressource.

Ils seraient déçus en cela, comme ils ont été déçus sur toutes les autres questions. Quel a été l'effet du dernier appel au peuple? Quel a été le résultat des assemblées publiques? L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) fait présenter, lorsque les exigences politiques le requièrent, au gouvernement de 1873, un nombre de pétitions en faveur d'une loi du Maine sur les spiritueux infiniment plus considérables que celles qui ont été présentées contre ce contrat comme résultat des appels adressés au public par les honorables messieurs de la gauche. Et l'année suivante, pas une seule pétition ne fut présentée en faveur d'une loi du Maine concernant les spiritueux, parce que les exigences politiques n'existaient plus.

Presque chaque organe indépendant de l'opinion publique en ce pays—j'emploie le mot indépendant pour faire une distinction entre les journaux de parti et les autres,—s'est prononcé en faveur du contrat soumis par le gouvernement, et ces journaux ont été les fidèles interprètes du sentiment public sous ce rapport. Je sais par des lettres qui m'ont été adressées personnellement, que le sentiment populaire au Canada, est que ce serait un grand soulagement que de se débarrasser de toute l'affaire comme entreprise du gouvernement, et que le nouveau syndicat, ainsi qu'on le nomme, n'agit pas de bonne foi, dans le but de construire le chemin de fer, mais n'a été organisé que pour embarrasser et faire tomber le gouvernement.

Me rappelant ma responsabilité comme membre du parlement, je n'hésite pas à dire que je vais voter contre cet amendement. C'est une question de bien peu d'importance que le très honorable député de Victoria, ou l'honorable député de Durham-Ouest soient à la tête du gouvernement ou administrer les affaires ordinaires du pays. Mais les deux partis représentent des programmes séparés et distincts sur les deux grandes questions du jour. De ce côté nous représentons le programme d'un chemin de fer national et d'une politique nationale. De l'autre côté les honorables messieurs représentent le programme d'un chemin de fer à travers le territoire américain qui serait dépendant et tributaire de tous les chemins de fer américains, et qui mettrait nos communications entre les deux parties du Canada sujettes à être coupées par le simple acte d'une législature étrangère; et ils représentent le programme d'un libre-échange sans réciprocité qui sacrifierait les intérêts de notre pays en inondant nos marchés des produits manufacturés à l'étranger.

C'est là la distinction entre les deux partis, et je n'hésite pas à dire que je crois que le peuple comprendra à l'avenir, comme il a compris dans ces derniers temps aussi bien que lors des élections de 1878 que les véritables intérêts du pays seront sauvegardés en appuyant les honorables messieurs qui ont amené la prospérité en ce pays, qui ont mis en mouvement les rouages de ses industries, qui ont accompli les travaux contre lesquels s'étaient brisés les efforts des hommes publics dans le passé, et dont le résultat nous donnera une grande voie de communication d'une extrémité de la Confédération à l'autre et jettera les bases d'une grande nationalité anglaise sur ce continent de l'Amérique du Nord.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. CASEY. A cette phase avancée du débat, si je commence mes observations en suivant à peu près la voie tracée
M. WHITE (Cardwell)

par l'honorable préopinant, le député de Cardwell (M. White), ce n'est point que je donne à son discours une importance qu'il ne mérite pas, ou que je le considère comme un exposé semi-officiel du programme du gouvernement, mais seulement parce que j'y trouve un bon résumé de tout ce qu'ont dit les chefs de la droite, parce que le député de Cardwell a fait le résumé en journaliste habile; en insistant de préférence sur les points qui, selon lui, devront surtout gagner les sympathies populaires. Je n'ai pas entendu tout le discours, mais au moment où je prenais mon siège, le député de Cardwell reprochait au député de Durham-Ouest d'avoir, pendant la dernière session, fait une citation incomplète, de n'avoir pas cité les chiffres donnés par le ministre des Chemins de fer. Il s'agit des chiffres de la subvention, \$10,000 par mille, et 26,000,000 d'acres.

L'honorable monsieur a continué en disant que le présent contrat offrait des conditions meilleures que celles que le ministre actuel des Chemins de fer, —ou tout autre ministre, —ait jamais pu espérer; il a voulu faire croire à la Chambre que la construction de la ligne sera moins coûteuse, aux conditions du contrat, qu'à celles de tous les contrats antérieurement soumis.

Voyons si cette assertion se vérifie par un calcul exact. Une subvention de \$10,000 par mille, pour 1,350 milles, donne \$13,500,000, plus 26,000,000 d'acres à \$1 l'acre, valeur que les députés de la droite attribue à ces terres, donnent une subvention totale de \$39,500,000, en espèces et en terres, pour achever la ligne entre la rivière Rouge et les Montagnes-Rochouses et exploiter toute la ligne à l'ouest de la rivière Rouge. Supposons que le gouvernement ait complété toute la ligne, comme il se le propose aujourd'hui, d'après les évaluations faites, l'an dernier, par le ministre des Chemins de fer, il aurait fallu \$9,000,000 pour construire la section de Yale à Kamloops et \$3,500,000 pour celle de Yale à Port Moody, plus \$19,500,000 pour la section de l'est, soit un total de \$72,500,000. Or, d'après les conditions actuellement soumises à la Chambre, nous accordons \$25,000,000 en espèces et 25,000,000 d'acres évalués à \$1 l'acre, soit une subvention totale de \$50,000,000, en espèces et en terres; en outre, nous dédons les sections construites qui, l'an dernier, étaient évaluées à \$36,500,000. C'est donc \$14,000,000 de plus que ce que le chemin aurait coûté, si les espérances ministérielles de l'an dernier se fussent réalisées, et si le gouvernement eût pu construire la ligne; de Winnipeg à l'ouest, aux conditions qu'il espérait alors. Cet argument, le premier que j'aie entendu dans le discours du député de Cardwell, tombe donc de lui-même. Ainsi, le présent contrat n'est pas de beaucoup préférable à celui qu'on espérait obtenir l'an dernier, le plus confiant des ministres, mais il est plus désavantageux de \$14,000,000. Somme appréciable, on l'avouera, dans un pays comme le nôtre.

L'honorable monsieur nous dit que, d'après le calcul de l'honorable député de Durham-Ouest, la compagnie aurait à fournir \$2,000,000 de ses propres capitaux pour la construction de la ligne. Or, je ne trouve cela ni dans le discours du député de Durham-Ouest, ni dans le contrat. Le gouvernement et la compagnie s'attendent, je crois, à ce que les octrois en espèces et en terres couvriront entièrement les frais de construction de la ligne. Il est admis généralement que le prix des terres triplera ou quadruplera dans la section des prairies; et nul doute que la construction y sera poussée plus activement que sur les sections difficiles.

L'honorable député a fait ensuite une déclaration des plus importantes, si elle est vraie. D'après lui, nous avons maintenant la certitude que la ligne sera construite; nous devons bannir tout soupçon de corruption ou de tripotage; le ministre qui aura le contrôle de ces grands travaux, ne prête plus à aucune accusation de cette nature; plus d'incertitude; nous savons, de la manière la plus certaine, ce que coûteront et la construction et l'exploitation de la ligne. Cette déclaration est importante, si elle est vraie. Elle suffirait presque pour décider le pays en faveur du contrat,

car, dans toute cette affaire, la faiblesse du gouvernement fait sa force. Les transactions antérieures, concernant cette ligne, les révélations faites devant les commissaires du gouvernement actuel qui ont siégé quelque temps ici, ont laissé dans tout le Canada—et je crois même dans les deux partis—l'impression que les ministres actuels gèreraient la construction du chemin de fer du Pacifique d'une manière tant soit peu dispendieuse. Formulera-t-on contre eux des accusations plus graves que celle d'extravagance ? C'est ce qui dépendra des sympathies politiques de chacun. Mais l'opinion générale semble vouloir que, sous le contrôle des ministres, la ligne nous reviendra bien cher. Dans un discours prononcé pendant la dernière session, le député de Durham Ouest a signalé les extravagances déjà commises par le gouvernement en entreprenant, sans nécessité, des sections très coûteuses des travaux et dont nous pouvions nous passer. Ce discours n'a pas peu contribué, sans doute, à répandre cette opinion dans tout le pays. Sachant donc bien que ce serait commettre une dangereuse imprudence de confier l'entreprise à l'administration actuelle, les ministres ont entrepris d'induire le pays à accepter le contrat, sous prétexte—car ce n'est qu'un prétexte—que, par ce moyen, nous arriverons à savoir ce que coûteront définitivement les travaux. Mais avons-nous maintenant cette connaissance. Je crois qu'un simple coup-d'œil jeté sur le contrat fait clairement voir le contraire. D'abord, nous ne savons point définitivement ce que nous aurons à payer pour cette construction. Nous savons que nous payons nominellement la somme de \$25,000,000 en espèces ; mais nous ignorons même à quelle époque nous devons effectuer les versements successifs. Le contrat spécifie que du moment où les entrepreneurs auront construit vingt milles, ils recevront une subvention en espèces ; ensuite, lorsqu'ils voudront mettre en place une grande quantité de rails d'acier ou d'autres matériaux de construction, le gouvernement avancera aux entrepreneurs 75 pour cent du prix d'achat. Nous ne savons pas pour quelles sommes énormes on tirera sur le trésor public en pareil cas. À ce propos, il est bon de rappeler que le ministre des Chemins de fer répondit, un jour, à un entrepreneur qui demandait une avance sur semblables matériaux : "Je ne suis pas le banquier des entrepreneurs." Or, aux termes de cette convention, le gouvernement devient le banquier de cette puissante corporation d'entrepreneurs, qui va construire le chemin de fer du Pacifique canadien ; et il devient banquier à des conditions fort mal définies. Nous n'avons point à voir—à moins que la compagnie ne veuille bien nous en informer—à quelles époques elle pourra tirer à vue sur son banquier pour des sommes énormes. Il y a aussi un proviso, dans cette prodigieuse petite sous-section D de la neuvième clause, relativement à l'émission d'obligations sur lesquelles le gouvernement devra garantir l'intérêt, pour un temps non spécifié et à un taux que l'on n'indique pas. Aux termes de cette clause, nous devons ignorer le montant des traites que l'on pourra tirer sur nous et que nous aurons à payer en outre des \$25,000,000. Il paraît certain, dans tous les cas, que nous n'aurons pas seulement à payer les \$25,000,000, mais l'intérêt, comme s'il était complètement échu dès à présent. Selon moi, c'est la seule interprétation de la clause qui nous permette d'arriver à une évaluation raisonnée, comme cette clause l'exige. Ainsi donc, il paraîtrait que nous ignorons ce qu'il nous faudra payer en espèces, bien qu'aux termes du contrat, cette somme semble ne s'élever qu'à \$25,000,000.

Mais quand il s'agit de l'octroi de terres, l'incertitude devient simplement monstrueuse. Toute personne qui a connaissance des valeurs diverses attribuées aux terres, dans le cours de ce débat, doit tenir pour certain que les députés diffèrent sur la valeur de l'acre, que les terres elles-mêmes aient une valeur ou n'en aient pas. Cette évaluation varie de \$1 à \$3 l'acre. Mais nous voyons, par la clause qui laisse le choix à la compagnie, qu'elle pourra s'emparer non-seulement des terres arables, mais des terrains miniers,—des

terres contenant de l'argent et de l'or, s'il y en a de telles,—et qu'elle pourra les prendre en dehors de la zone fertile, si elle ne les trouve pas dans ses limites.

M. BOWELL. Le contrat ne spécifie rien de tel.

M. CASEY. Je vais lire la clause, et nous allons voir ce qu'elle dit :

"Mais si quelques-unes de ces sections comprennent une quantité considérable de terrains équitablement jugés impropres à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue de les accepter comme partie de la concession, et le déficit causé par la défalcation de ces terrains ou tout autre déficit qui pourrait survenir par suite d'une trop petite quantité de terrains le long de la dite partie du chemin de fer pour compléter les dits 25,000,000 d'acres, ou par suite du trop grand nombre de lacs et de nappes d'eau dans les sections concédées (lesquels lacs et nappes d'eau ne seront pas compris dans le mesurage de ces sections) seront comblés par des terres prises dans d'autres sections choisies par la compagnie dans la région connue sous le nom de zone fertile, c'est-à-dire, les terres comprises entre les degrés de 49 et 57 de latitude nord ou ailleurs, au choix de la compagnie, lesquelles terres seront concédées en sections alternatives semblables de 24 milles de profondeur, de chaque côté de toute ligne ou lignes d'embranchement qui devront être établies par la compagnie et seront indiquées sur une carte ou plan du dit embranchement ou embranchements déposé au ministère des Chemins de fer ; ou de chaque côté d'une ligne ou des lignes de front communes convenues entre le gouvernement et la compagnie, les conditions ci-dessus mentionnées relativement aux terrains jugés impropres à la colonisation devant être appliquées à ces concessions supplémentaires. Et la compagnie pourra, avec le consentement du gouvernement, choisir dans les territoires du Nord-Ouest, toute étendue ou étendues de terrain non encore occupées pour combler en tout ou en partie tel déficit. Mais ces concessions ne comprendront que des terres appartenant au gouvernement."

La seule restriction est donc qu'en dernier ressort, le gouvernement et la compagnie conviendront de certaine ligne (ou lignes) de front, et l'on admettra que cette clause laisse toute la latitude possible dans le choix des terres. Supposons que les mines d'or et d'argent sur lesquelles la compagnie pourrait jeter des yeux de convoitise, se trouvent en dehors de la zone fertile, tout ce qu'elle aura à faire sera de tracer une ligne—non pas de la construire—conduisant à ces terrains miniers, de déposer, au bureau du ministre des Chemins de fer, une carte de la localité et de choisir des blocs alternatifs de chaque côté du tracé ; de sorte qu'elle peut s'emparer absolument des plus précieux ressourcés de la région.

En outre, nous nous engageons à éteindre les titres des Sauvages sur toutes les terres que la compagnie pourra choisir, et c'est là encore une terrible incertitude, car nous ne savons aucunement ce que cela coûtera. Nous cédon gratuitement à la compagnie les terres requises pour la voie et le droit de passage, et nous ignorons aussi ce que cela coûtera, parce que la compagnie pourra s'assurer le droit de passage et faire passer ses lignes sur les terrains miniers de grande valeur dont j'ai parlé. Et il ne faut pas oublier qu'en cédant ces terres, nous donnons tout autant que si nous payions leur valeur en espèces sur les fonds publics. En calculant ce que coûtera la ligne, nous ne devrions pas calculer la valeur actuelle de ces terres, mais celle qu'elles atteindront lorsque la ligne sera construite, en déduisant simplement le montant des frais de construction. Je ne calculerai pas, en détail, la valeur des terres autres que celles déjà cédées, parce que je veux seulement démontrer que les frais de construction de la ligne restent dans le domaine du vague et de l'incertitude.

Mais ce n'est pas le détail le plus inacceptable du projet. Le gouvernement prend, en outre, la responsabilité de construire quelques-unes des parties les plus difficiles de la ligne ; et nous ne savons aucunement ce qu'elles coûteront. Le contrat prête, en outre, à une foule de contestations, entre le gouvernement et la compagnie, relativement à l'interprétation de certaines clauses, par exemple en ce qui regarde le "fonctionnement efficace" de la ligne. Le contrat n'indique point quel tribunal réglera pareilles questions, et nous ne savons point si le nombre de convois qu'expédiera la compagnie suffira pour réaliser ce que l'on désigne par "fonctionnement efficace." Nous sommes dans la même incertitude à l'égard du type de la ligne. L'honorable

monsieur qui m'a précédé, prétend que la question se trouve réglée par la lettre que certains membres du syndicat ont écrite. Il ajoute que la lettre se borne à expliquer les mots "originellement construit" et fait observer que la ligne de l'"Union Pacific" a été grandement améliorée depuis sa construction première et que ces termes obligent la compagnie à construire une ligne sous tous rapports semblable à celle de l'"Union Pacific," lorsqu'elle a été finalement achevée. Or, il est évident que tel n'est point l'avis du syndicat, parce qu'autrement on aurait inséré les mots "lorsque finalement achevée," ou "telle qu'elle est aujourd'hui," et il est clair qu'il veut établir une distinction entre les deux types. Avec tout le respect que je dois à l'opinion légale du député de Cardwell, (M. White,) je crois que celle du député de Durham-Ouest vaut bien la sienne; or, celui-ci déclare que cette lettre ne constitue pas une obligation et ne forme point partie du contrat. On peut raisonnablement supposer que la lettre ne forme point partie du marché, parce que le contrat déposé sur le bureau de la Chambre, ne doit pas être modifié. Pour que nous puissions regarder cette lettre comme formant partie du contrat, les deux parties devraient y consentir formellement et l'insérer dans le contrat même. Il est absurde de supposer qu'une lettre signée par deux ou trois membres du syndicat puisse engager la compagnie pour les amendements, que le gouvernement voudra bien faire à la charte. Je n'ai pas besoin de signaler toutes les clauses qui prêtent à interprétation douteuse dans cette convention. La clause a spécifié les conditions de certain arrangement entre le gouvernement et la compagnie; et dans la sous-section D, nous trouvons un autre arrangement entre les mêmes parties, et il en est ainsi de plusieurs autres choses. Le contrat laisse la porte ouverte à de nouveaux arrangements sans nombre entre le gouvernement et la compagnie. Et comment, je le demande, le gouvernement pourrait-il faire un marché équitable avec le syndicat? Le gouvernement a conféré au syndicat des pouvoirs tellement étendus qu'il ne peut avoir aucune indépendance dans ses relations avec lui. Le gouvernement se trouve plutôt dans la position d'une humble dépendance traitant avec la métropole que dans celle de l'administration d'un pays traitant avec une compagnie ordinaire de chemin de fer.

L'honorable député de Cardwell a cité ensuite le *Globe* comme reflétant bien l'opinion publique, relativement à la construction de la ligne, à une époque où on annonçait de New York des conditions imaginaires d'après lesquelles la compagnie n'aurait qu'à construire la ligne qu'elle transférerait ensuite au gouvernement qui se chargerait de l'exploiter et de l'entretenir. Il faisait observer que le *Globe* s'opposait à ce que le gouvernement se charge de l'entretien de la ligne parce que la compagnie avait été trop payée pour la construction, moyen qu'on avait pris pour l'induire à se charger de l'entretien. Il prétendait que nous n'étions pas logiques en condamnant le transfert de la ligne à la compagnie. Or, je trouve, M. l'Orateur, que les objections faites par le *Globe*, ont encore toute leur actualité. Il n'y a aucune divergence entre ces objections et celles qui nous font croire qu'on ne devrait point payer plus d'une fois la construction à la compagnie et lui en faire concession à perpétuité. Le rédacteur du *Globe* et le pays tout entier supposaient, à cette époque, que le marché spécifiait la construction de la ligne, puis l'exploitation pendant dix ans, car c'est ce que le chef de l'administration a fait comprendre dans le premier discours qu'il a prononcé après son retour au Canada. On croyait raisonnable de payer à la compagnie un peu plus que les frais de construction pour compenser les pertes qu'elle pourrait faire pendant les dix premiers années d'exploitation, à cause de l'insuffisance du trafic. Mais personne ne s'imaginait que la compagnie serait payée, d'abord pour construire la ligne, ensuite pour l'exploiter tant qu'elle ne donnerait pas de profits et que du moment où l'exploitation en deviendrait avantageuse, par suite de

M. CASEY

l'accroissement de la population de la contrée, elle serait transférée à la compagnie en pleine propriété. Après avoir ajouté que, selon lui, la ligne nous coûtait trop cher, que nous étions débarrassés d'une grande responsabilité, il a dit encore que nos dépenses seraient couvertes, en partie, par les droits de douane que paieraient les colons. Il a dit que la ligne nous amènerait 1,000,000 de colons dans une période assez courte—dix ans, je crois—chacun de ces colons représentant \$3 comme contribuable et que cela suffirait pour liquider toutes les obligations que nous avons contractées à compte de ce chemin de fer. Quelques instants auparavant, il nous avait dit que les frais d'exploitation dépasseraient les recettes de \$6,000,000 par année. Il basait ce calcul sur une évaluation faite par l'honorable député de Lambton, et probablement exacte à l'époque où celui-ci la fit. Mais supposons que telle soit la différence; si le gouvernement eût gardé la ligne, nous ne perdriens que \$3,000,000 par année, d'après les calculs de l'honorable monsieur lui-même, parce que le gouvernement retirerait \$3,000,000 par année des douanes qu'il faudrait déduire des \$6,000,000, de sorte que la raison que donne l'honorable monsieur, pour le transfert de la ligne, c'est-à-dire que nous aurions à payer \$6,000,000, perd la moitié de la valeur qu'il voulait lui donner; nous ne perdriens que la moitié de ce qu'il veut nous faire perdre.

Vient ensuite cette ennuyeuse question de l'embranchement du Sault, et l'honorable monsieur cite encore le *Globe*—car les députés de la droite s'appuient toujours sur quelque citation du *Globe*—pour prouver qu'en 1872, ce journal était opposé à ce que sir Hugh Allan construisit la ligne, en passant par le Sault Sainte-Marie. Si je comprends bien la citation, le *Globe* prétendait que sir Hugh Allan était engagé à construire la ligne sur le territoire canadien et, par suite, ne pourrait la faire passer par le Sault. Je crois que cette objection était bien fondée. A cette époque, sir Hugh Allan avait obtenu un contrat pour construire la ligne en suivant un tracé passant au nord du lac Supérieur, et on le soupçonnait de vouloir abandonner complètement le tracé indiqué pour passer par le Sault. Puisqu'on lui payait un certain prix pour construire la ligne en suivant un certain tracé, il eût été absurde de le dispenser d'une des conditions du marché. Mais mon honorable ami taxe le *Globe* et le parti réformiste d'inconséquence, parce qu'aujourd'hui, nous demandons l'embranchement du Sault, dont le *Globe* ne voulait point, et quelques instants après, il admet qu'à l'époque où le *Globe* s'opposait à l'embranchement du Sault, lui et son journal défendaient sir Hugh Allan contre les attaques du *Globe*. S'il y a inconséquence d'une part il y a eu certainement inconséquence de l'autre. Et l'honorable monsieur persiste dans son inconséquence, parce qu'on me dit que, depuis le commencement du mois, il demande la construction de l'embranchement du Sault, comme moyen d'obtenir accès à notre territoire. Il demandait alors que la construction de cet embranchement fût laissée à des particuliers et non point à une compagnie subventionnée par le gouvernement. Or, quelle différence cela peut-il faire dans l'utilité de cette ligne qu'elle soit construite par le gouvernement ou des particuliers? Dans les deux cas, elle donnera aux provinces de l'Est accès à notre Nord-Ouest, par une ligne tout chemin de fer, à faible parcours, sept ans plus tôt qu'en construisant la ligne au nord du lac Supérieur. Je crois que l'honorable monsieur sera obligé d'admettre cela. Il ne prétendra pas agir dans l'intérêt des électeurs de Cardwell, ses commettants en apparence, ou des électeurs de Montréal, ses commettants en réalité, lorsqu'il nous presse de rejeter tout projet qui assurerait la construction prochaine de cet embranchement. Mais il nous donne rechauffée cette bravade commune qui consiste à parler de la nécessité d'avoir une ligne indépendante des Etats-Unis, de l'hostilité de la république voisine, etc., des émigrants enjôlés par des embaucheurs en traversant l'Etat du Michigan. On s'imaginerait entendre l'éternelle rengaine d'après laquelle les honorables députés

de la gauche n'auraient jamais songé à construire immédiatement la ligne du Sault et à remettre indéfiniment la construction de la ligne au nord du lac Supérieur. Cela vaut réellement la peine de lire encore à la Chambre l'opinion officielle formulée ici, l'an dernier, par l'honorable ministre des Chemins de fer. L'honorable ministre admettait avoir été hostile à ce projet, mais ajoutait que, subréquemment, il avait entièrement modifié ses idées.

Après avoir parlé de la section au nord du lac Supérieur, il ajoutait :

« Il est évident maintenant que le pays tout entier veut surtout obtenir la ligne de communication la plus courte avec notre grand Nord-Ouest, par le Sault Ste-Marie. D'honorables membres de la gauche pourraient me rappeler que j'avais de sérieuses objections à ce que l'on allât au Sault Ste-Marie, mais le cas est bien différent aujourd'hui. Lorsque je m'opposai à la construction de la ligne jusqu'au Sault, c'était à une époque où il n'y avait aucune ligne en voie de construction depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la Rivière-Rouge; mais le gouvernement s'étant engagé à construire cette ligne, il est de notre devoir de chercher les moyens par lesquels nous pourrions la rendre fructueuse. Quels sont ces moyens? Je me suis convaincu que le chemin avec son nivellement facile, et le bas prix auquel il pourra transporter les produits du Nord-Ouest, ne saurait avoir de compétiteurs. Quel serait le résultat du prolongement de ce chemin du Nipissingue au Sault Ste-Marie? La distance de Montréal à Winnipeg, et à Chicago, est de 1,741 milles. Mais en supposant qu'un chemin serait construit jusqu'au Sault, et qu'on le souderait à Saint-Paul au moyen d'une ligne sur la rive sud du lac Supérieur, la distance par cette route serait de 1,563 milles. La ligne la plus courte que l'on pourrait construire aux Etats-Unis, par voie de Duluth, serait de 1,514 milles. De Montréal au Nipissingue, et de là à la baie du Tonnerre, et jusqu'à Winnipeg, la distance serait de 1,358 milles, tandis qu'elle serait seulement de 1,283 milles par le Sault Ste-Marie, et une communication par eau de la baie Goulais à la baie du Tonnerre. »

C'est là un exposé clair et concis de toute la question. Mais la position qu'il prenait alors semble fort étrange, quand on l'a entendu, cette année, déclarer officiellement qu'il ne veut point de cette ligne du Sault. Voici comment il explique son langage d'autrefois :

« Voici toute ma pensée à cet égard : s'il était nécessaire de faire passer la ligne par le Sault Sainte-Marie, si c'était le seul moyen, pendant les vingt années prochaines, de communiquer avec le Nord-Ouest, j'étais prêt à recommander la construction de cet embranchement; mais du moment où nous avons cru pouvoir assurer la construction de toute la ligne sur le territoire canadien, je me suis opposé à l'embranchement susdit, parce que je veux une ligne nationale. Quand arriva l'époque où, sous l'administration des honorables messieurs de la gauche, la position financière du pays devint telle que nous ne pouvions espérer être à même, pendant un grand nombre d'années, de tenter cette entreprise, plutôt que de rester sans communication, par chemin de fer, avec le Nord-Ouest, plutôt que de rester vingt ans, encore sans pouvoir diriger vers ces plaines fertiles une population nombreuse et active, nous voulions bien essayer de construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Mais aujourd'hui nous sommes à même de construire une ligne nationale à des conditions que le Canadien le plus confiant n'aurait pas rêvées, il y a quelques mois, et ce serait trahir notre pays que de ne pas construire cette ligne nationale devenue nécessaire, même si la ligne du Sault Sainte-Marie était aussi construite demain. »

Voilà comment il explique, cette année, les raisons pour lesquelles il favorisait la construction de la ligne du Sault Sainte-Marie, l'année dernière. A nos yeux, c'est presque un scandale d'entendre les honorables ministres et leurs partisans qui, l'an dernier recommandaient si chaleureusement la construction de la ligne du Sault, d'entendre ces honorables messieurs nous affirmer qu'il y a quelque chose de déloyal dans cette proposition. En nous accusant de manquer ainsi de loyauté au Canada et de favoriser les intérêts des Etats-Unis, ils s'avouent certainement coupables eux-mêmes.

En expliquant pourquoi nous allons payer si cher la construction de cette ligne, mon honorable ami de Cardwell a dit que le syndicat pourrait peut-être construire la ligne au prix réduit que nous voudrions lui fixer, c'est-à-dire au prix de la construction que l'honorable député de Lambton désignait, l'an dernier, par le mot "tramway," mais qu'il dépenserait une grande partie de ses profits pour la mettre en opération convenablement, et par suite, que nous ferions mieux de lui accorder de suite le prix d'une ligne de première classe, pour construire d'abord un tramway qu'il améliorerait ensuite en employant les profits de l'exploitation du tramway en question. Si nous voulons un tramway, payons le prix d'un tramway. Si nous voulons

une ligne de première classe, nous sommes prêts à payer le prix de construction d'une ligne de première classe. Mais si l'on ne nous donne qu'un tramway pour le prix d'une ligne de première classe, nous aurons le droit d'appliquer à pareille transaction une épithète qui n'est point reçue dans le langage parlementaire. Les améliorations du type de la ligne ne seraient point faites aux frais des capitalistes qui sont supposés construire la ligne, mais sur les profits de la ligne, sur les contributions de la population qui habitera le voisinage de la ligne. Ces capitalistes se trouveraient propriétaires d'une ligne construite aux frais du public, améliorée à l'aide des profits qu'elle leur aura donnés et il leur restera un large surplus de subventions en espèces et en terres.

Arrivons à la fatigante question des exemptions. L'honorable préopinant a voulu nous démontrer, au point de vue légal, et l'honorable premier ministre nous a exprimé, l'autre soir, l'opinion que les exemptions relatives à la ligne, les gares, etc., s'appliquaient uniquement à la ligne principale et non point aux embranchements. Nul doute que l'honorable premier ministre a été charmé d'entendre le député de Cardwell corroborer ses opinions légales au sujet de ces exemptions. Voyons ce que disent, à ce sujet, le contrat et la charte, car il faut toujours les considérer ensemble; puisque ces deux documents constituent un seul et même marché. Voici la clause des exemptions, clause 16 du contrat :

« Le chemin de fer du Pacifique canadien et toutes les gares et stations, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et dépendances nécessaires et servant à sa construction et à son exploitation, et le capital-actions de la compagnie, seront à perpétuité exempts des taxes imposées par le Canada ou par aucune province devant être établie ci-après, ou par aucune corporation municipale de telle province; et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, seront aussi exemptes de taxes pendant vingt ans après la concession faite par la Couronne. »

La section 15 de la charte définit ce qu'il faut entendre par les mots "chemin de fer du Pacifique canadien" :

« La compagnie pourra tracer, acquérir, entretenir et exploiter, une ligne continue de chemin de fer, d'une largeur de quatre pieds huit poüces et demi, lequel chemin de fer s'étendra depuis le terminus du chemin de fer du Canada Central, près le lac Nipissingue, connu sous le nom de Station de Callander, jusqu'à Port-Moody, dans la province de la Colombie anglaise, et aussi un embranchement depuis quelque point sur la ligne principale du chemin de fer jusqu'à Fort William, sur la baie du Tonnerre; et aussi l'embranchement actuel du chemin de fer depuis Selkirk, dans la province du Manitoba, jusqu'à Pembina, dans la dite province; et aussi d'autres embranchements qui seront ultérieurement établis par la compagnie de temps à autre, tel que stipulé au dit contrat, les dits embranchements devant être de la largeur susdite; et la dite ligne principale de chemin de fer sera commencée et achevée tel que stipulé au dit contrat; et avec les autres embranchements qui seront par la suite construits par la dite compagnie, et tout prolongement de la dite ligne principale de chemin de fer qui sera par la suite fait ou acquis par la compagnie, elle constituera la ligne de chemin de fer ci-après appelée "LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN." »

En sorte que la compagnie peut non-seulement construire des embranchements, mais tout prolongement de la ligne qu'elle pourra ultérieurement acquérir ou construire, sera censé former partie du chemin de fer du Pacifique canadien. En outre, la section 16 du contrat déclare que le chemin de fer du Pacifique canadien sera exempt de taxes pour toujours, excepté, naturellement, dans les provinces où nous n'avons pas le droit d'accorder cette exemption. Toute ligne de chemin de fer que cette compagnie pourra ultérieurement construire ou acquérir, formera partie du réseau de chemins de fer; en sorte que sur toute l'étendue du gigantesque "gril" de voies ferrées qui, comme nous l'a dit l'honorable préopinant, couvrira le Nord-Ouest, aucune ligne ne paiera de taxes.

L'honorable monsieur nous a ensuite parlé de l'exemption des droits sur les lisses d'acier et autres articles entrant dans la construction de la ligne. Il ne voit pas d'objection à admettre les rails d'acier en franchise; puis qu'on ne peut pas les fabriquer en Canada. D'abord, c'est admettre clairement que la grande politique nationale n'a pas encore rendu possible la construction des rails d'acier en Canada, où la construction de cette ligne va créer un

marché tellement énorme pour cet article. La protection est le *dada* de l'honorable monsieur. Il ne voit aucun mal à admettre un article quelconque franc de droits dans le pays, à moins que cette exemption ne nuise à quelque fabricant. Ne voit-il donc pas que l'admission en franchise équivalant à un don en espèces de la part du gouvernement, et qu'elle fait partie de la subvention en espèces. Il ajoute que le préjudice que l'admission en franchise des boulons et des fiches pourrait causer aux fabricants, serait compensé par la remise qui leur sera faite sur les matières premières.

Voici un autre argument tout officiel et qui fait bien voir comment l'adoption des idées protectionnistes peut absorber toute l'attention d'un homme. Il ne s'agit pas, dans le moment, des pertes individuelles occasionnées aux fabricants, mais de la perte ainsi occasionnée au pays. Or, l'honorable monsieur veut qu'après avoir subi la perte d'un item de notre revenu, par l'admission en franchise des boulons, fiches, écrous, etc., nous devons nous imposer une autre perte en remboursant à certains individus le montant des pertes qu'aura pu leur faire subir l'admission de ces articles en franchise.

Quant à l'exemption des terres, il dit que c'est simplement une subvention payée à la compagnie par la population de la contrée que la ligne traverse. Or, de quel droit forcerions-nous les nouveaux colons à payer une subvention au chemin de fer? Ne sommes-nous pas censés construire cette ligne aux frais du pays en général, pour l'avantage de ces colons? Pourquoi les obligerions-nous à payer une taxe aussi considérable que celle qui va leur être imposée sous forme de subvention à cette ligne? Naturellement, il est fort difficile de préciser le montant total que les colons auront à payer; mais un de mes amis conservateurs, qui possède une grande quantité de terres au Manitoba, dit que, cette année, il paie 7½ centins de taxes pour chaque arpent de terre qui lui appartient. Au même taux, les nouveaux colons paieraient \$7½ par année pour 100 acres, ou \$24 pour une concession ordinaire, au profit de cette ligne que devait construire le pays pour venir en aide aux colons. Il est simplement monstrueux d'exiger d'eux un surcroît de subvention, en outre de ce qu'ils paieront, comme nous tous, sous forme de droits de douane. Mais cette clause d'exemption contient des détails encore plus inadmissibles. Non-seulement elle sera préjudiciable au pays, en dépouillant les colons d'une partie de leur numéraire, mais elle créera une sorte de monopole des terres. Il en résultera que les divers établissements demeureront épars et que le colon sera forcé d'améliorer non-seulement ses terres, mais celles de la compagnie qui se trouvent contiguës.

Mais mon honorable collègue de Cardwell qui s'est montré si prodigue de ses opinions légales, cette après-midi, ajoute qu'il importe peu que le colon ait à payer des taxes sur les réserves des chemins de fer ou qu'il en soit exempt. Il prétend que si la compagnie avait à payer des taxes sur ses terres, ces taxes seraient portées au compte des frais d'exploitation de la ligne et que les colons paieraient, en frais de transport, le même montant que si leurs terres étaient taxées. Il pensait évidemment à cette clause de la charte d'après laquelle la compagnie a le droit d'exiger 10 pour cent de profit sur les frais de construction de la ligne, en outre de tous frais d'exploitation, et de l'autre clause d'après laquelle les taxes sont comprises dans les frais d'exploitation. Je crois que c'est la seule ligne sur laquelle les taxes sont portées au compte d'exploitation. Cet état de choses n'est donc point normal, mais créé spécialement en faveur de cette compagnie. Cette clause n'aurait aucun effet si les péages n'étaient pas réduits aux termes des deux autres clauses mentionnées. Ainsi, tant que les recettes de la ligne n'atteindront pas un chiffre donnant un profit net de 10 pour cent sur le total des frais de construction, la clause dont parle l'honorable monsieur n'aura aucun effet, et les personnes qui expédient des produits par le chemin de fer ne paieront point un montant équivalent aux taxes. Dans

M. CASEY

les deux cas, la compagnie, qu'on l'exempte d'impôt ou qu'on en exige d'elle, fera payer aussi cher que possible. Si la compagnie avait à payer des impôts, elle ne pourrait exiger des prix plus élevés que maintenant qu'elle n'en paie point.

Le député de Cardwell ne craint aucunement que la ligne accapare tout le trafic, parce que d'abord le Manitoba pourra octroyer une charte pour une ligne se dirigeant vers le sud à partir de Winnipeg et détourner le trafic à cet endroit. Mais je crois qu'une ligne se dirigeant vers le sud offrirait peu d'avantages, car elle ne se reliait, de l'autre côté de la frontière, qu'à des lignes appartenant au syndicat. Une ligne indépendante n'aurait aucune chance de détourner le trafic du Pacifique canadien, qui, si le point de raccordement se trouvait à une distance considérable à l'ouest, la ligne se dirigeant au sud ou à l'est pour se relia ensuite à quelque ligne ne subissant pas le contrôle du syndicat.

Mais je dois signaler ici l'admirable divergence d'opinion qui existe, à ce sujet, entre le député de Cardwell et son chef; son chef prétend, en effet, que les lignes américaines ne pourront pas détourner le trafic du Pacifique canadien, que le gouvernement aura bien soin de prévenir pareille combinaison et que la convention actuelle rend impossible toute concurrence de ce genre.

Le député de Cardwell nous a dit encore que d'après l'opinion de spécialistes, le seul moyen de régler le tarif du transport est celui que mentionne la charte, fixer une proposition que le syndicat ne pourra dépasser, et spécifier que le gouverneur en conseil devra donner son consentement avant que l'on puisse modifier le dit tarif, parce que l'exploitation de cette ligne ne pourra réussir, si les prix de transport sont trop élevés. Je conviens parfaitement, avec l'honorable monsieur, que le seul moyen par lequel la charte puisse contrôler le tarif, est de fixer une proposition. Mais il y aurait un excellent moyen de contrôler le tarif, sans en fixer aucunement le chiffre, ce serait d'établir la concurrence libre. Il est très certain que, dans cette contrée où la construction des chemins de fer sera si facile, on pourrait empêcher cette compagnie ou toute autre d'exiger des prix trop élevés, en autorisant la construction d'autres lignes dans tout le Nord-Ouest. Quand le député de Cardwell nous dit qu'on ne peut exploiter la ligne avec succès en exigeant des prix trop élevés, il formule tout simplement un non-sens. Il nous a dit lui-même que la compagnie de Saint-Paul et Manitoba a réussi dans l'exploitation de la ligne en exigeant des prix trop élevés. Une de ses assertions contredit l'autre. Non-seulement, cette compagnie a toujours exigé des prix trop élevés, mais elle continue le même système et arrive ainsi à payer des dividendes de seize et dix-huit pour cent à ses actionnaires; et elle continuera de même, non-seulement sur la ligne américaine, mais sur tout le "gril,"—pour parler comme le député de Cardwell,—à l'aide duquel on fera bientôt griller tout le pays.

J'ai un mot ou deux à dire relativement à son discours de cette après-midi et je regrette qu'il ne soit pas à son siège. Il pense évidemment que c'est un très bon plan de viser le grand gibier quand il veut produire de l'effet; cela explique son attaque contre le chef de l'opposition. En agissant ainsi il croit acquérir de l'importance. Il a dit que l'honorable député de Durham-Ouest a pour habitude de prostituer sa science légale dans l'intérêt de son parti,—d'accommoder ses opinions à ses intérêts politiques, d'affirmer ce qu'il sait être inexact, et d'arranger sa phrase de manière à pouvoir échapper à toute responsabilité en prétendant qu'il voulait dire tout autre chose que ce que la Chambre a compris.

Le député de Cardwell prétend avoir compris telle et telle chose dans les observations que le chef de l'opposition a faites relativement au pouvoir qu'ont les tribunaux de faire exécuter le contrat; il a compris que, d'après le député de Durham-Ouest, les tribunaux n'ont point juridiction pour le mettre à effet, et quand le député de Durham-Ouest vient déclarer que ses paroles ne comportent aucunement cette

interprétation, qu'il a dit simplement que la cour en chancellerie ne pouvait pas exiger l'exécution de ce contrat, le député de Cardwell l'accuse de vouloir donner un autre sens à ses paroles. Ni le chef de l'opposition, ni aucune autre personne ne peuvent être tenus responsables de l'impression créée par ses paroles dans une intelligence organisée comme celle du député de Cardwell. On ne doit pas attendre de lui des opinions bien claires sur des questions de droit.

Il se forme une opinion de ce qu'il a entendu et la stéréotype instantanément dans son esprit, persuadé que son interprétation est infailliblement fidèle, et du moment où ses adversaires cherchent à corriger son interprétation, il les accuse de recourir à des échappatoires et d'essayer à donner une fausse interprétation à leur langage. Il accuse l'honorable député de Durham-Ouest d'avoir traîné sa réputation dans la boue pour des fins politiques. Ces petites récriminations sont, pour le moins, déplacées. Les députés de la droite ont une mauvaise grâce à parler de réputations traînées dans la boue, d'engagements pris pour des fins politiques, d'assurances données sur la parole d'honneur d'un ministre, pour des fins politiques. Le député de Cardwell a doublement tort de se livrer à ces récriminations, car en sa double capacité de journaliste et de membre de cette assemblée, il est doublement vulnérable. Il n'y a pas bien longtemps, l'honorable monsieur affirmait qu'un journal de parti est souvent forcé, par les exigences politiques, non-seulement de cacher ou déguiser ses opinions, mais encore de déguiser ou cacher la vérité, et même de faire délibérément de fausses représentations, si cela était nécessaire pour atteindre un but politique. Depuis son entrée en Chambre, cet honorable monsieur s'est étudié à lancer des attaques personnelles et violentes contre les députés de la gauche. Pendant la première session qu'il a siégé ici, il a attaqué des hommes beaucoup plus âgés que lui et cela, avec une amertume due à d'autres causes que l'esprit de parti. Il continue ce système, espérant ainsi acquérir la notoriété à laquelle il aspire. Mais il s'apercevra que pareille tactique ne donnera pas une plus haute opinion de lui aux députés et aux personnes qui ne sont pas tout-à-fait endurcies par l'esprit de parti.

Mais je veux examiner un ou deux points soulevés par un homme encore plus important que le député de Cardwell, je veux parler du ministre des Chemins de fer. Au commencement de ce débat, il a exprimé un désir très louable. Il a dit que nous ne devons pas faire de cette entreprise un engin politique, mais faire construire la ligne, comme l'ont été les voies ferrées ordinaires, par des capitalistes qui réaliseront un profit raisonnable. Voilà précisément, M. l'Orateur, ce que les députés de la gauche seraient heureux de voir. Ils demandent que l'on ne fasse pas de cette entreprise un engin politique et que nous ne décidions pas, au point de vue de parti, quels seront les entrepreneurs. C'est, comme il l'a dit, une occasion de faire disparaître, pour un moment, les distinctions de parti. J'esais qu'il est dur pour un député partisan d'une administration, de voter contre cette administration même, surtout lorsque les ministres viennent lui dire que cette question est, pour eux, une question de vie ou de mort. Il est dur pour ce député de renier tous ses antécédents politiques, de rompre en visière aux chefs de son parti, de se tourner contre les hommes qu'il respecte, qu'il vénère. Nous n'aurions pas demandé pareil sacrifice aux députés de la droite sans la déclaration qu'a faite, l'autre soir, le premier ministre. Nous ne leur aurions demandé autre chose que ce que nous avons réclamé, avec succès, devant tout le pays; nous ne leur aurions point demandé d'abandonner le parti auquel ils appartiennent depuis si longtemps, mais nous aurions voulu qu'ils fissent sentir à leurs chefs qu'ils ne sont que leurs chefs, dans le sens qu'ils sont à la tête du parti et doivent faire ce que leurs partisans jugent convenable.

Je suis certain que lorsque ce contrat a été élaboré, la grande majorité du parti conservateur n'a eu qu'une voix pour demander qu'on ne l'imposât point à la Chambre, Je

suis sûr que les conditions de ce marché ont autant surpris les conservateurs que nous-mêmes; qu'ils ne s'attendaient aucunement à ce que le chef de l'administration leur proposât semblable marché, puisqu'ils sont formellement opposés à son programme de la dernière session. Au dehors et dans cette Chambre, les députés conservateurs n'ont point hésité, dans leurs conversations particulières, à exprimer leur surprise de ce que leur chef avait soumis de pareilles conditions. C'est à eux qu'il appartient d'épargner au pays les conséquences de ce marché; et s'ils avaient eu le courage de dire à leur chef: "Nous ne pouvons appuyer cette mesure, si vous insistiez à passer le vote", il eût été obligé, dans l'intérêt du parti et sans faire aucune injustice aux entrepreneurs, d'accéder à leurs désirs. Aux entrepreneurs il aurait pu dire que c'était chose impossible de faire adopter ce contrat par les chambres, dans sa forme actuelle, qu'ils devaient se soumettre à des modifications ou y renoncer entièrement. En agissant de la sorte, le parti conservateur aurait mérité l'éternelle gratitude du pays. Mais il a agi autrement, il est resté aveuglément fidèle à la discipline de parti, comme d'ailleurs, ce fut toujours sa coutume. La discipline du parti est une fort belle chose, mais elle a un but, maintenir le parti compact, toujours prêt au combat; pousser plus loin la discipline de parti, c'est commettre la plus grande erreur imaginable. Je comprends que le système de coercition appliqué à des députés indépendants, à propos de cette affaire, est une des plus grandes bévues que les ministres pouvaient commettre, parce qu'ils se sont préparés une défaite aux prochaines élections générales et resteront dès lors éloignés bien longtemps du pouvoir.

M. ROCHESTER. Nous ne vous demandons point votre opinion.

M. CASEY. Je sais que l'honorable député de Carleton n'a point d'opinion à lui, et quand je parle de députés indépendants, ce n'est point à lui que je fais allusion. Mais je dirai plus. C'est commettre une criante injustice envers les membres de la droite, plus jeunes que le chef de l'administration, qui peuvent avoir la légitime ambition de diriger la politique canadienne ou de devenir ministres eux-mêmes. En insistant à faire adopter, à tout hasard, un contrat qu'ils ont élaboré eux-mêmes, à l'encontre des opinions bien arrêtées d'un si grand nombre de leurs partisans, le chef de l'administration et son premier lieutenant commettent une injustice envers chaque membre du parti. Des hommes tels que l'honorable député de Frontenac (M. Kirkpatrick) et plusieurs autres que je pourrais nommer, des hommes marquants du parti, des hommes d'avenir, devraient combattre, à tous hasards, un programme qui écrasera le parti, nécessairement. Nul doute que chaque député de la droite a, naturellement, le plus grand respect pour l'éminent chef du parti, l'homme si heureux dans ses combinaisons politiques; mais on peut exagérer ce sentiment, et les honorables députés de la droite l'exagèrent dans le cas actuel. Ces deux membres du parti, le premier ministre et le ministre des Chemins de fer sont responsables de la manière dont les négociations ont été conduites en cette affaire qui constitue simplement l'énoncé d'un programme de la part du gouvernement.

On a longuement discuté la question de savoir s'il s'agit ici d'un contrat. On nous assure que le nouveau syndicat canadien—c'est ainsi qu'il faut que je le désigne pour le distinguer du syndicat de Saint-Paul—savait que son offre n'avait aucune chance d'être acceptée, parce que le contrat était définitif. Or, je prétends qu'il n'y avait pas de contrat définitivement conclu; que le document déposé sur le bureau de la Chambre, et que l'on intitule "contrat ou convention," n'est absolument qu'une convention entre les deux ministres qui l'ont rédigée et les autres parties contractantes pour servir de base à une demande qu'ils feraient au parlement de leur accorder un contrat.

Le ministre des Chemins de fer a voulu faire croire à la Chambre que ce contrat était adjugé aux termes de l'Acte

de 1874, mais le député de Durham-Ouest (M. Blake) a fait ample justice de cette prétention et je ne reviendrai pas sur ce point. En tout cas, ce ne peut être un contrat aux termes du dit acte. Ce n'est point non plus un contrat adjugé aux termes de l'« Acte concernant les travaux publics, » parce qu'aux termes de cet acte, le gouvernement ne peut adjuger un contrat, sans avoir, au préalable, demandé des soumissions par avis public. C'est donc une simple convention relative à certaines conditions auxquelles le gouvernement propose d'adjuger un contrat à ces particuliers et doit demander à la Chambre le pouvoir d'adjuger l'entreprise en se basant sur ces conditions. L'honorable député de Cardwell (M. White) a dit, je crois, que le contrat était adjugé aux termes de l'Acte de 1874, et, par suite, devenait loi du moment où il avait été déposé sur le bureau de la Chambre. Or, il ne peut devenir loi même dans ce cas, sans l'assentiment de la Chambre et il est encore bien moins obligatoire par le fait que le gouvernement n'avait aucune autorisation de le conclure. Le gouvernement peut, je l'admets, passer toutes les conventions qu'il voudra, et tout particulier peut en faire autant.

Le gouvernement a tout pouvoir de convenir avec certains entrepreneurs qu'il adjugera un contrat à certaines conditions et de demander à la Chambre—comme il le demande en ce moment—d'adopter un projet de loi l'autorisant à donner le contrat à ces conditions. Il peut faire toutes les conditions qu'il voudra ; mais supposer que pareille convention engage, d'une manière ou d'une autre, la bonne foi du pays qui devra souscrire à ces conditions, c'est arriver à une absurdité que personne n'avait jamais rêvée avant que la seconde offre eût été faite, et qu'il devait absolument nécessaire de trouver une excuse pour refuser de la prendre en considération. Je vais lire ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer quand il a voulu faire croire à la Chambre que ce document est en réalité un contrat. Il nous a dit que l'Acte de 1874, n'exigeait pas que l'on demandât des soumissions publiques, mais que l'on pouvait obtenir des offres sur demande particulière ou par tout autre moyen, pourvu qu'on en obtienne et, dans ce cas, on en a obtenu. Voici les paroles du ministre des Chemins de fer :—

“ L'honorable monsieur peut trouver commode d'oublier tout cela ; son chef peut faire le même oubli ; mais cette loi existant dans nos statuts, il ne peut faire croire au peuple que le gouvernement n'avait pas le pouvoir de passer ce contrat.”

Parlant de l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), le ministre des Chemins de fer disait :

“ L'honorable monsieur sait qu'à diverses reprises, en vertu de cet Acte l'ancienne administration et celle-ci ont accepté des soumissions privées. Il n'y a rien dans l'acte au sujet des soumissions publiques, et quand même il y aurait une disposition à ce sujet, je demande si un avis public dans les journaux d'Angleterre et du Canada pendant six mois, n'autorisait pas l'adjudication d'un contrat à toute personne qui offrirait de construire la ligne ? L'honorable chef de l'opposition remonte à quatre ans ; mais je ne lui permettrai pas de remonter à quatre ans pour trouver ce qu'il pensait alors de cette question.”

Nous ne pouvons non plus permettre au ministre des Chemins de fer de remonter à quatre ans pour retrouver ses annonces. Mais supposons que des soumissions privées puissent servir de base à ce contrat, le gouvernement a-t-il reçu des soumissions sur lesquelles il a basé le contrat ? Le contrat a-t-il été adjugé sur des soumissions reçues après avis public ou sur des soumissions privées ? Je crois pouvoir prouver, par des déclarations du premier ministre, que tel n'est point le cas, que le contrat n'est point basé sur une soumission ou vingt soumissions privées ou demandées par avis public, mais que c'est simplement une convention consentie, dans une entrevue particulière, par l'honorable monsieur et les entrepreneurs avec lesquels il avait à traiter. Je vais lire l'explication donnée à ce sujet par l'honorable monsieur, la voici :

“ Avant notre départ pour l'Angleterre, une proposition conditionnelle fut faite au gouvernement avec l'entente parfaite qu'elle n'était que conditionnelle.”

M. CASEY

C'est l'offre mentionnée dans son discours à Bath ? Mais était-ce une soumission ? Était-ce une offre privée que l'on devait regarder comme retirée, du moment où elle ne conviendrait pas sous tous les rapports. L'honorable monsieur continuait :

“ Le gouvernement reçut une seconde proposition, et il en vint à la conclusion que nous ne pouvions pas régler l'affaire en ce pays, surtout lorsque nous eûmes reçu un avis indirect, verbalement, qu'une proposition nous viendrait probablement de New-York ou de San Francisco. Il fut décidé qu'avis serait donné aux intéressés que nous recevions à Londres toutes les offres, propositions ou soumissions. Alors la première proposition—celle qui était conditionnelle fut retirée ; celui qui l'avait faite ne voulant plus s'y tenir. Celui qui avait fait la seconde proposition ne la retira pas d'abord, —celle-là venait d'Angleterre.— mais plus tard il l'abandonna. Les communications qu'ils nous firent en Angleterre étaient presque toutes, sinon toutes verbales. Des capitales vinrent souvent de Paris pour discuter et rediscuter l'affaire avec nous. La première proposition fut retirée. Il ne serait pas juste de faire connaître la seconde. Comme la gauche voudra bien le croire, elle venait de banquiers et autres personnes considérables dans le commerce. Ils s'aperçurent qu'ils n'étaient pas assez riches pour presser l'acceptation de leur proposition. Ils l'avaient faite, sans doute, dans l'espoir de participer à l'entreprise si cela était possible, et il ne serait guère équitable de faire connaître leurs noms et de déclarer que la raison qu'ils n'avaient pas réussi c'est parce qu'ils n'avaient pas de capitaux assez considérables. Cette indiscretion serait de nature à leur nuire, mais je puis dire que la proposition actuelle est la plus avantageuse que nous ayons reçue, et à l'égard de l'argent et des terres demandées. Des arrangements furent conclus ; et formés en petit comité, nous avons siégé de jour en jour, pour discuter avec différentes personnes pendant de nombreuses séances. Tous désiraient conclure le marché, l'argent était abondant et l'esprit d'entreprise en éveil en Europe, mais surtout en France et en Angleterre. Tous désiraient vivement participer à une si grande entreprise. Quelques-uns étaient étonnés par son immensité ; d'autres furent effrayés par les responsabilités qui pourraient surgir et l'un après l'autre, ils abandonnèrent toute tentative de faire partie de la compagnie. Venant à ce qui regarde le syndicat, nous en avons rencontré les membres tous les jours et les résultats de nos entrevues avec eux a été communiqué à la Chambre. Il m'est impossible de consentir à mettre devant elle les papiers demandés. Je pense que ce serait nuire aux personnes qui ont voulu nous aider en nous faisant des propositions.”

Ainsi, jusqu'au moment où le ministre quitta l'Angleterre, rien n'avait été fait pour demander des soumissions, par avis public ou privé, si ce n'est que le premier ministre avait eu quelques entrevues particulières avec divers capitalistes de Paris ou de Londres pour discuter ce qu'ils pouvaient et voulaient faire. Telle était l'explication donnée par le premier ministre le 13 décembre. Le 15 décembre, à propos d'une motion du député de Durham-ouest, (M. Blake), le premier ministre expliqua comment le contrat avait été dressé. Voici ses paroles :—

“ Nous avons commencé des négociations avec plusieurs maisons de commerce les unes après les autres, mais les uns après les autres nos efforts n'aboutirent à rien ; et ce n'a été qu'avec la plus grande difficulté que nous avons réussi en fin de compte. L'honorable monsieur cite un passage d'un discours que j'ai fait à Montréal. Eh ! bien, je ne puis garantir que le rapport en soit littéralement exact, mais il l'est en substance. Nous sommes tombés d'accord sur les principales conditions, en Angleterre, autant que nous le pouvions traitant d'homme à homme ; mais il a été naturellement entendu qu'elles étaient tout d'abord sujettes à la ratification du gouverneur-général en conseil. Les détails ont dû être mis par écrit, de jour en jour, et il est venu des personnes d'Angleterre et de New-York pour régler toutes ces conditions. Cela ne servirait aucun bon but, et cela amènerait même un mauvais résultat que de produire les discussions, les négociations faites jour par jour, les déclarations faites de côté et d'autre pendant que l'on discutait encore ces arrangements ; de plus, il est contre toute règle et tout précédent que tout autre chose que le résultat définitif des négociations soit produit. Nous avons, monsieur, réglé les chefs de l'arrangement en Angleterre, le montant que devra payer le Canada comme sa contribution à la construction du chemin de fer, argent et terrain ; mais naturellement, ces chefs étaient tous sujets au règlement des conditions auxquelles, comme compagnie de chemin de fer, les capitalistes pouvaient accepter en sûreté un acte de constitution. Je suis heureux de pouvoir le dire, et la Chambre le sait maintenant, que nous avons abouti à ces résultats. Nous les avons placés devant la Chambre et nous devons refuser de placer d'autres documents devant elle.”

Le contrat est le résultat des négociations. On a prétendu que la déclaration faite par le premier ministre à Bath, équivalait à un avis public demandant des soumissions, car il y est dit que le gouvernement examinait, en ce moment, la valeur de ces propositions. C'était plutôt un avis pour engager à se retirer les personnes qui auraient eu l'intention de faire des offres, puisque le premier ministre déclarait que le gouvernement avait reçu deux offres et s'occupait de les

examiner. Mais l'incident prouve qu'il ne s'agissait aucunement d'avis public. Telle n'était point l'intention. L'honorable monsieur se rendit à Londres et invita ces messieurs à s'y rendre pour terminer les négociations. On rapporte qu'ils se retirèrent tous et que les négociations des ministres se réduisirent à régler avec certains particuliers, après plusieurs entrevues, le chiffre des subventions en espèces et en terres, et que tous les détails ont été réglés ici, après le retour des deux ministres :

« Nous sommes tombés d'accord sur les principales conditions, en Angleterre, autant que nous le pouvions traitant d'homme à homme Les détails ont dû être réglés ensuite, et il est venu des personnes d'Angleterre et de New-York pour régler toutes ces conditions. »

Maintenant, l'honorable ministre prétend que cette convention est tout aussi obligatoire qu'un contrat. Je prétends que c'est une simple convention ébauchée en Angleterre, après nombre d'entrevues entre l'honorable chef de l'administration et le ministre des Chemins de fer, d'une part, et les parties contractantes, d'autre part, c'est un simple exposé des conditions auxquelles la compagnie était prête à accepter le contrat. Ce document n'a même pas la forme d'un contrat. On pourrait très bien y appliquer ce que l'honorable premier ministre a dit de l'offre du nouveau syndicat : « C'est un complot tramé à gauche du fauteuil de l'Orateur. » D'après ses propres déclarations, le premier syndicat a bien l'air d'un complot tramé à droite du fauteuil de l'Orateur, par le gouvernement et quelques particuliers désireux d'obtenir une bonne entreprise sans donner au monde aucun avis de leurs agissements. Je crois donc pouvoir le qualifier comme le premier ministre a qualifié la seconde offre. La déclaration du premier ministre m'autoriserait même à la qualification de « conspiration. » Qu'est-ce qu'une conspiration ? Une ligue formée par quelques hommes pour organiser quelque projet qui devra tourner à leur avantage et peut-être au désavantage d'autres hommes. Nous avons bien ici quelques hommes tenant une réunion secrète pour organiser un projet à leur avantage et au désavantage du pays. En tout cas, les parties à cette convention ont tenu leur conspiration aussi secrète que possible. Une fois convenus d'un plan, ils rendent toute l'affaire publique, et quand des assemblées sont convoquées, dans tout le pays, pour la condamner, on nous présente une résolution stéréotypée, affirmant que le marché est le meilleur que l'on pouvait faire et que nous devons l'accepter.

Quelques semaines après que ces conditions eurent été rendues publiques, un marché infiniment préférable est soumis à la Chambre et au pays. Si le premier marché est le meilleur que le chef de l'administration pouvait conclure après plusieurs semaines d'entrevues, ce document ne fait pas honneur à son habileté en affaires. Le nouveau marché a été soumis sans que le chef de l'administration ait eu aucune entrevue avec ceux qui l'ont proposé. Je ne saurais imaginer rien qui puisse probablement nuire davantage aux intérêts du pays, rien qui puisse occasionner au pays des pertes d'argent plus directes que la proposition qui nous est soumise par le gouvernement.

Le véritable objet du débat qui nous occupe aujourd'hui, est l'amendement proposé par le chef de l'opposition. Le député de Cardwell le qualifie d'« amendement très remarquable. » Il a parlé du premier et du nouveau contrat d'une manière si convaincante pour toute personne qui lira son discours qu'il a ébranlé non-seulement la confiance des députés de la droite, mais celle de centaines de mille de leurs partisans dans tout le pays. Plus le peuple étudiera ce discours, plus il demeurera unanimement convaincu que l'amendement était justifiable et que les ministres sacrifient clairement les intérêts du pays à leur prestige personnel, en refusant même de considérer la nouvelle offre. Nous savons tous quelles nombreuses défections eurent lieu dans les rangs conservateurs lors du dernier scandale du Pacifique. Nous savons qu'alors nombre des partisans du premier ministre l'abandonnèrent pour ne plus se rallier à lui. Nous savons

qu'il a pu se réhabiliter grâce à un bonheur extraordinaire rarement accordé aux grands pécheurs comme lui. Mais en commettant ce contrat à la Chambre, il a fait à ses intérêts politiques une blessure terrible que ne sauraient guérir les bienfaisants effets de la politique nationale. Mais quant il ose aller plus loin en refusant d'examiner une offre infiniment préférable, je ne puis m'empêcher de croire que non-seulement il perd tous les avantages que lui a valus la protection, mais qu'il se met dans une position infiniment pire que celle où il s'est trouvé après les révélations au sujet du contrat avec sir Hugh Allan. Bien que nous ne puissions commenter le contrat actuel dans une élection générale, je crois que l'opinion publique en fera justice et que le résultat sera fatal aux honorables membres de la droite.

L'honorable député de Cardwell m'a dit que si nous croyions réellement que l'adoption de ce contrat peut nuire au gouvernement, nous l'adopterions pour battre le gouvernement ensuite. Ce n'est ni notre intention, ni notre devoir. C'est notre devoir de nous opposer à cette mesure par tous les moyens que les usages parlementaires mettent à notre disposition. Mais le gouvernement ne semble pas croire que notre opposition lui fasse perdre bien des voix. Cela peut être vrai et je n'en suis réellement point fâché. Si les défections étaient assez nombreuses pour empêcher le gouvernement de faire adopter cette mesure, je suis naturellement persuadé que ce serait un grand bienfait pour le pays. Mais nous sommes parfaitement sûrs, en tout cas, que dans les divisions les plus influentes de l'Ontario, tant à l'est qu'à l'ouest, tout député qui votera en faveur de cette convention, quand la Chambre est saisie d'une proposition bien préférable, est un homme perdu aux prochaines élections générales. Au point de vue du parti, nous pouvons nous réjouir de nos défaites; car plus elles seront écumantes, plus éclatante sera notre victoire aux prochaines élections générales.

M. MUTTART. Au point où nous en sommes rendus de ce débat, il est inutile pour moi, M. l'Orateur, de vous prouver que je n'ai pas l'intention de faire un long discours. Cependant, je me crois tenu de fournir quelques explications sur le vote que je vais donner. Depuis deux années, nous entendons nos amis de l'opposition crier à la ruine et à la surcharge des impôts. Pendant deux sessions ce fut la politique d'un tarif protecteur, qui soulevait les hauts cris de ces messieurs, et cette année c'est la construction du Pacifique canadien qui leur fournit le thème de leur version favorite. S'il faut en croire le député de Shelburne, il s'est produit un soulèvement général dans les esprits contre la légalisation du contrat proposé par le gouvernement. Au commencement de cette session, on a voulu crier un peu en répétant à son de trompette que d'après un rapport que l'on attribuait au représentant du comté de Prince, toute la population de l'île du Prince-Edouard était indignée des termes et conditions du contrat qui nous est proposé par le gouvernement. Maintenant, je ne sais pas si l'honorable membre a oui ou non donné telle information, car je sais qu'il avait laissé son domicile avant que les termes de ce contrat fussent connus dans l'île du Prince-Edouard. Voilà pour cette prétendue exaspération. Quant à moi, j'ai reçu depuis quelques jours, un grand nombre de lettres de mes électeurs qui tous approuvent la ratification du contrat. Il ne serait peut-être pas déplacé de citer quelques extraits de ces lettres qui toutes ont été écrites par des hommes intelligents et influents dans la municipalité où ils résident. Un de ces électeurs dit :

« Le sénateur Haythorne nous est revenu dans l'île du Prince-Edouard avec des milliers de requêtes et autres manifestations contre le chemin de fer du Pacifique; le tout contenu dans un sac de voyage. »

« C'est un homme merveilleux que ce sénateur Haythorne lorsqu'il s'agit de constitution. Nous nous rappelons quand ce monsieur et M. Laird e-camèrent l'île du Prince-Edouard, au beau milieu de la nuit et prirent la route d'Ottawa, mais ce dernier tour surpassa le nôtre le premier de beaucoup. Je suppose que ces requêtes de l'île du Prince-Edouard, contre le Pacifique, sont déjà rendues à Ottawa. Quelques unes de ces

requêtes sont signées par tous les grits vivants et même par des *grits morts*.

"Tout ce que les langues anglaise, gaëlique et même latine, peuvent avoir de persuasif, a été mis vainement à contribution, pour assurer le succès du sénateur."

Un autre correspondant dit :

"J'espère que vous supporterez complètement le gouvernement sur sa politique du chemin de fer du Pacifique et, ce faisant, vous recevrez l'approbation de vos électeurs. Je serais bien surpris de voir le peuple du Dominion désireux de faire revenir les jours de ruine, du régime Mackenzie, Cartwright et Cie."

Un autre écrit dans le même sens :

"Nos amis les grits de l'Île du Prince-Edouard essaient tous les moyens en leur pouvoir pour soulever l'opinion publique ici, contre la politique du gouvernement pour la construction du chemin de fer. Je suppose qu'ils ont trouvé que leurs conspirations avaient déjà si bien réussi, qu'ils ont crû l'occasion favorable pour recommencer de nouveau leurs intrigues, mais il ne paraît pas qu'ils obtiendront du succès. Ils s'apercevront qu'un nombre même de leurs amis les plus dévoués et les plus aveugles ont ouvert les yeux, pendant les six dernières années, etc., etc."

Puis un autre électeur écrit :

"Les grits font circuler des requêtes condamnant la politique du gouvernement sur la question de la construction du Pacifique, et la font signer par leurs amis. Les assemblées qu'ils ont tenues ici n'ont pas eu pour résultat de soulever l'opinion publique. Les hommes instruits et tous les hommes bien pensant sont d'opinion que la politique du gouvernement est la meilleure à suivre pour la construction du chemin du Pacifique."

Voici un autre extrait de lettre qui dit :

"Les grits essaient de faire autant que possible du capital politique avec la politique du gouvernement sur la question du Pacifique. On a fait circuler des requêtes dans le vain espoir de dépopulariser cette mesure. Ces pétitions qui, sans doute, seront présentées au parlement, renfermeront un grand nombre de signatures, mais elles ne seront pas l'expression des sentiments de la majorité de notre population. Tous les hommes bien pensant, ne se laissant pas guider par le préjugé, qui ont suivi le débat sur cette question, déclarent qu'il leur importe fort peu que tout le Nord-Ouest soit accordé pour la construction du chemin, pourvu que les autres provinces ne soient pas mises à la peine de le construire elles mêmes. Je suis convaincu que si cette mesure est adoptée, vos électeurs seront plus que jamais en faveur du gouvernement."

Puis enfin, je trouve ce qui suit, dans une autre correspondance :

"Nos grits sont dans le chagrin parce qu'il leur est impossible de soulever l'opinion publique contre la politique du gouvernement sur la construction du chemin de fer. Tous leurs efforts pour en arriver à ce résultat n'ont servi à rien. Plusieurs pétitions ont été mises en circulation, mais je ne crois pas qu'une seule d'entre elles ait été signée par un respectable grit. Sur l'une de ces requêtes que j'ai vue moi-même se trouvaient les noms de jeunes enfants—des garçons ayant à peine atteint leur dixième année. On rit ici à l'idée d'hommes tels que D et C et K faisant circuler des pétitions demandant au Sénat et à la Chambre des Communes de cesser les travaux sur la ligne du chemin de fer du Pacifique."

On peut donc voir par ces différents extraits de lettres que la population de l'Île du Prince-Edouard est loin d'être ainsi "exaspérée" par les conditions du contrat, et que toute cette indignation de l'opinion publique n'a jamais existée ailleurs que dans l'imagination des membres de l'opposition.

J'ai donné publicité à ces quelques extraits de lettres afin de faire connaître l'opinion d'une grande majorité des électeurs intelligents de l'Île du Prince-Edouard sur cette question. Je puis dire que j'ai pris communication de cette pétition; elle ressemble à toutes les autres pétitions. Les signatures qui y sont apposées ne sont pas véritables, car on y trouve des douzaines de noms différents qui y ont pourtant été inscrits par la même main. On y trouve des pages complètes copiées par la même écriture, et je suis en état d'y trouver des noms qui ont été inscrits deux fois.

Pour ma part je déclare que j'ai suivi attentivement le débat sur ce te question, et que si j'avais eu des doutes sur la conduite que j'avais à tenir, ces doutes auraient été dissipés par les arguments que la discussion a fait valoir en faveur de cette mesure. J'en suis arrivé à la conclusion que la politique du gouvernement sur cette question était la meilleure à suivre, et je suis convaincu que ceux d'entre nous qui supporteront le ministère sur cette mesure rencontreront l'approbation de leurs électeurs.

Il est un point sur lequel les deux partis s'entendent—les deux partis admettent que ce chemin doit être construit. L'ex-ministre de l'Intérieur nous disait l'autre jour qu'il en

était encore à se demander qui s'opposerait à la construction de ce chemin, et qu'il ne connaissait pas le nom d'un seul membre de l'opposition qui se fût déclaré contre la construction de ce chemin. J'ai été heureux de cette déclaration de la part d'un membre aussi distingué de l'opposition; car je sais que dans certaines parties du pays, on a proclamé hautement que c'était nous les conservateurs seuls, qui demandions la construction de ce chemin, tandis que de fait, c'est le parti libéral qui seul est engagé à faire exécuter ces travaux comme entreprise du gouvernement. La province dont je représente un comté n'a rien eu à voir dans les conditions de l'entrée de la Colombie anglaise, dans la Confédération. Lorsque l'Île du Prince-Edouard a consenti à faire partie de la Confédération, la construction du chemin du Pacifique était parfaitement décidée, et on s'y était engagé en des termes précis formant un engagement pour n'importe quel parti qui arrivât au pouvoir. Et lorsque ma province est venue se joindre à ses provinces-sœurs, elle savait que la construction du Pacifique était un projet dont l'exécution avait été décidée. Les deux partis politiques de l'Île du Prince-Edouard connaissaient cela, et les deux partis ont accepté la Confédération avec ses avantages et ses désavantages, ses responsabilités et ses engagements. Etant donné que les deux partis politiques se sont entendus sur la nécessité de construire ce chemin, il ne nous reste plus qu'à chercher le moyen le plus économique de mettre ce projet à exécution.

Établissons pour un instant une comparaison entre le projet de sir Hugh Allan et le projet Mackenzie en 1874. Je sais que cette comparaison a déjà été faite, mais il ne serait peut-être pas inutile de la faire de nouveau, afin que tout le monde puisse la connaître. Nous savons que d'après le contrat Allan, nous donnions 50,000,000 d'acres de terre et un subside de \$30,000,000. Estimant la valeur de ces terres à \$2 l'acre, nous arrivions à ce montant :

50,000,000 d'acres de terre à \$2 par acre.....	\$100,000,000
Subside en argent.....	30,000,000
Total.....	\$130,000,000

D'après le projet Mackenzie en 1874, le Parlement consentait à donner 55,940,000 acres de terre avec un octroi de \$10,000 par mille, et l'intérêt à quatre pour cent pendant 25 ans sur tout ce qui aurait pu être dépensé excédant cette somme. Voici donc à présent l'état de l'offre telle que fait par le gouvernement Mackenzie en 1874, tel qu'approuvé alors par ces messieurs qui siègent aujourd'hui sur les bancs de l'opposition :

55,440,000 acres de terre à \$2 par acre.....	\$111,880,000
Subside en argent, \$10,000 par mille, pour 2,977 milles de chemin de fer.....	29,770,000
Garantie du gouvernement sur \$7,500 par mille, à 4 pour cent, pour 25 ans.....	20,977,599
Total.....	\$162,627,599

Voici maintenant l'état du projet tel que proposé par le gouvernement :

Chemins existant avec contrats exécutés.....	\$28,000,000
Octroi d'argent.....	25,000,000
25,000,000 d'acres de terre à \$2 par acre.....	50,000,000
Total.....	\$103,000,000

Il est donc clairement établi par ces calculs que le présent contrat est pour nous un bénéfice de \$36,000,000 sur le contrat Allan et nous offre un profit de \$59,627,500 sur le marché qui nous a été proposé par le gouvernement Mackenzie et ses amis. Quant aux lignes d'embranchement si la compagnie ou le syndicat veut en construire il devra les faire à ses propres frais; mais je sais que l'ex-gouvernement accordait à leur compagnie, un octroi de 6,400 acres par mille et on évaluait à 12,000,000 d'acres la quantité de terres qui seraient données à ces conditions, lesquelles terres estimées à \$2 par acre, équivalaient à la somme de \$24,000,000 accordé par l'ex-gouvernement en sus du prix mentionné dans le contrat.

L'une des objections de nos amis de l'opposition consiste dans la question de savoir qui sera propriétaire du chemin après son achèvement. Ces messieurs semblent être très énervés en pensant que ce chemin devra être transféré au syndicat pour toujours, *in secula seculorum, amen*, comme disait un orateur à l'Île du Prince-Edouard.

Pour se faire une idée de ce que peut coûter l'exploitation d'un chemin de fer, consultons les comptes du chemin de fer Intercolonial, pour les années 1874, 1875, 1876, 1877 et 1878. Dans son rapport du 18 août 1874, M. Brydges informait le gouvernement que les dépenses du chemin de fer, s'élevaient pour l'année, à la somme de \$1,301,055.08, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Dans son exposé du budget, l'honorable ministre des Finances de l'ex-gouvernement, ne nous disait-il pas en 1874, que le déficit du chemin de fer Intercolonial pour l'année 1873-74 s'élevait à \$1,250,000? Les comptes publics de 1875 nous donnent le résultat suivant : Dépenses \$1,485,055.08 ; recettes \$623,422.69.

Les dépenses totales de l'Intercolonial, pour cette année, d'après nos comptes publics, à la page 44, sont de \$20,593,914. L'intérêt à 5 pour cent sur cette somme, est de \$1,029,650, ce qui ajouté à la balance entre les revenus et les dépenses, fait constater un déficit de \$1,653,071.

Le déficit était pour 1874 de	\$1,250,000
“ “ “ “ 1875 “	1,653,071
“ “ “ “ 1876 “	1,478,229
“ “ “ “ 1877 “	1,736,240
“ “ “ “ 1878 “	1,582,079

Total \$7,699,619

Ou un déficit en moyenne de \$1,539,923. Il est donc facile de concevoir que l'une des clauses les plus avantageuses du projet actuel, pour le bénéfice des provinces anciennes, est de rejeter sur les épaules du syndicat la lourde charge de l'exploitation de ce chemin après qu'il aura été terminé.

M. Sandford Fleming estimait à \$8,000,000, le coût annuel de l'exploitation du Pacifique, après sa construction. En présence de ces chiffres ne devons-nous pas nous féliciter de ce que ce chemin, non-seulement ne sera pas construit par nous, mais qu'après son achèvement il sera mis en opération par le syndicat. Je crois agir en vue des intérêts de mes commettants en soutenant la mesure présentée par le gouvernement.

J'accepte en bloc le marché tel que conclu avec le syndicat—considérant que ces détails ne peuvent en aucune façon affecter les intérêts de la population de l'Île du Prince-Edouard.

Cependant il est un point dont nos adversaires, dans l'Île du Prince-Edouard, ont voulu se servir comme d'un levier pour soulever les préjugés populaires dans cette partie de la Puissance, c'est le cri que l'on a lancé contre ce que l'on appelait le monopole des terres. Je comprends que les habitants de l'Île du Prince-Edouard, qui pendant plus d'un siècle ont eu à subir les effets de la dure loi des seigneurs, auraient pu s'alarmer à ce cri de détresse, s'ils ne s'étaient pas ressouvenus à temps qu'ils avaient affaire au gouvernement d'Ottawa et non pas au bureau de Downing street ; et on a, dans cette province, compris que ce n'était là qu'un moyen d'en arriver à pousser l'opinion en soulevant les préjugés de la population.

Examinons la teneur même de cette clause de l'acte, et demandons-nous si nous trouvons un sujet de crainte qu'en vertu de cette clause, la compagnie puisse exercer un monopole sur ces terres.

La section 11 du contrat, se lit comme suit :

“ Les concessions de terres par le présent consenties seront faites en sections alternatives de 640 acres chacune, sur une profondeur de 24 milles de chaque côté du chemin de fer entre Winnipeg et Jasper House, en tant que ces terres seront la propriété du gouvernement, la compagnie recevant les sections portant les nombres impairs. Mais si quelques-unes de ces sections comprenaient une quantité notable de terrain qui ne serait pas raisonnablement propre à la colonisation, la compagnie ne sera pas

tenue de les accepter comme partie de la concession, et le déficit causé par la défalcation de ces terrains et tout autre déficit qui pourrait survenir par suite d'une quantité insuffisante de terrain le long de la dite partie du chemin de fer pour compléter les dits 25,000,000 d'acres, ou par suite du trop grand nombre de lacs et de nappes d'eau dans les sections concédées (lesquels lacs et nappes d'eau ne seront pas compris dans le mesurage de ces sections), seront comblés par des terres prises dans d'autres sections dans la région connue sous le nom de zone fertile, c'est-à-dire, les terres comprises entre les 49e et 57e degrés de latitude nord, ou ailleurs au choix de la compagnie, lesquelles terres seront concédées en sections alternatives semblables sur une profondeur de 24 milles de chaque côté de toutes lignes d'embranchement qui seront établies par la compagnie, et qui seront indiquées sur une carte ou un plan de l'embranchement ou des embranchements, déposé au ministère des chemins de fer ; ou de chaque côté d'une ligne ou de lignes de front communes, convenues entre le gouvernement et la compagnie, les conditions ci-dessus mentionnées relativement aux terrains jugés impropres à la colonisation devant être appliquées à ces concessions supplémentaires. Et la compagnie pourra, du consentement du gouvernement, choisir dans les territoires du Nord-Ouest toute étendue ou étendues de terrain non encore occupées pour combler en partie tel déficit. Mais ces concessions ne comprendront que des terres appartenant alors au gouvernement.”

Quelques-uns de nos adversaires prétendent que, en vertu de cette section, le gouvernement pourra donner à la compagnie la totalité des terres qui bordent le chemin de fer. Tout en faisant observer qu'il serait de l'intérêt de la compagnie de ne pas choisir les sections alternatives appartenant au gouvernement pour la simple raison que ces sections, une fois colonisées par les émigrants, augmentent considérablement la valeur de celles que possèdera la compagnie. Je dois avouer que je ne puis concevoir qu'on puisse rédiger la clause d'une façon plus claire et plus précise.

La compagnie possèdera chaque section alternative le long de la ligne du chemin de fer. Et si la zone fertile ne fournit pas assez de terres raisonnablement propres à la colonisation, la compagnie devra prendre ailleurs, par sections alternatives, la quantité de terres nécessaire pour compléter le chiffre de la subvention. Des avocats pourront peut-être ergoter au sujet de l'interprétation de cette clause, mais pour ma part je ne vois pas qu'on puisse l'interpréter autrement que je viens de le faire. Ce point étant établi, je ne vois pas comment pourrait surgir un monopole en fait de terres, puisque, après avoir livré à la compagnie 25,000,000 d'acres par sections alternatives, le gouvernement possèdera encore sept huitièmes des terres du Nord-Ouest.

L'honorable député de Richmond (M. Flynn), en faisant le calcul de ce que coûterait le chemin de fer du Pacifique, a essayé de montrer que les provinces maritimes seules auraient à payer des millions et des millions pour leur part dans cette construction. Je ne puis m'imaginer par quelle espèce de raisonnement il a pu arriver à une conclusion semblable.

Je comprends parfaitement que si le ministère précédent était resté au pouvoir et avait continué à construire le chemin de fer comme entreprise du gouvernement, les taxes payées par les provinces maritimes, auraient nécessairement été augmentées. Le ministère précédent avait dépensé \$18,000,000 pour construire deux tronçons entre lesquels existait une lacune de 185 milles, qu'il fallait faire disparaître pour tirer quelque partie des travaux.

L'opposition prétend que le ministère libéral avait parfaitement raison de dépenser des millions pour cette grande entreprise ; mais aujourd'hui que nous pouvons transférer cette responsabilité et cette dépense du gouvernement à une compagnie particulière, nos adversaires s'exclament et crient non pas dans l'intérêt des contribuables, mais dans le seul intérêt de leur parti. Voyons comment l'opinion du député de Richmond s'accorde avec celle que le *Globe* exprimait il n'y a pas très longtemps :

“ Nos gouvernants seront traités à leur pays et à l'allégeance qu'ils doivent à l'Angleterre, s'ils perdent une seule saison sans travailler à rendre facile le transport des émigrants jusqu'à Port Garry, à travers notre propre territoire, et à préparer les voies pour le chemin de fer du Pacifique canadien. Il ne s'agit pas simplement de commodité, il s'agit de notre existence nationale. Cette entreprise doit être menée à bien, quoiqu'il en coûte. Nous croyons qu'on peut y arriver, non-seulement sans que le Canada y mette de ses finances, mais avec un bénéfice net considérable à tous les points de vue. Si nous n'avons pas cette ligne, la grande nation anglaise de l'Amérique du Nord, ne serait plus qu'un

rève insensé. Avec elle, et avec une somme raisonnable de prudence et de sagesse de la part de ses hommes d'Etat elle deviendra une réalité grandiose, glorieuse et inévitable."

Les terres du Nord-Ouest, sans le chemin de fer, n'ont comparativement aucune valeur. Avec un chemin de fer ces terres suffiront à couvrir tous les frais qui seront encourus; car après avoir donné au syndicat 25,000,000 d'acres, le gouvernement en aura encore environ 175,000,000. Mettant ces terres à une piastre l'acre seulement, nous avons ainsi \$175,000,000, somme suffisante pour rembourser au gouvernement toutes les dépenses faites pour la construction du chemin, et pour laisser en outre un excédant considérable au crédit du trésor.

Étant donc convaincu que la construction du chemin de fer du Pacifique n'ajoutera pas un sou aux taxes qu'auront à payer les habitants de l'Île du Prince-Edouard, je suis prêt à voter l'adoption de la proposition qui est actuellement soumise à la Chambre, et en le faisant, je suis persuadé que j'agis conformément aux désirs de ceux des électeurs, au moins, dont les votes m'ont valu un siège dans ce parlement.

M. DUGAS. M. l'Orateur, comme je ne voulais pas donner un vote silencieux sur la question qui est maintenant soumise à votre considération, je me permettrai d'exprimer mes vues sur ce contrat que nous devons discuter avec calme et sans passion; car, M. l'Orateur, nous ne sommes pas ici pour travailler dans l'intérêt d'un parti politique ou d'un autre, mais au contraire, mûs par un sentiment d'intérêt public et de patriotisme, il importe de nous unir et de marcher de concert, surtout lorsqu'il s'agit d'une question qui, comme celle-ci regarde l'intérêt matériel du pays. Tous, nous savons que, de la ratification de ce contrat dépend la prospérité future du pays; tous, nous savons que de l'exécution de ces travaux dépend aussi le développement rapide de l'agriculture dans les vastes et fertiles territoires du Nord-Ouest qui doit être un jour l'avenir du pays. Nos sages administrateurs, après avoir étudié la position du pays, se sont aperçus que si importante que puissent être les autres industries, l'agriculture est aujourd'hui et sera longtemps la principale industrie du Canada, et que par conséquent, tout ce qui est préjudiciable aux intérêts de cette classe nombreuse l'est aussi aux autres classes qui dépendent d'elle, et que tout ce qui l'affecte, affecte par là même notre prospérité nationale. C'est pourquoi M. l'Orateur, ces sages administrateurs, après avoir inauguré une politique nationale qui a eu dans le pays d'aussi bons résultats, comme l'ont même admis plusieurs journaux de l'opposition, et afin d'activer le progrès de la colonisation dans ces vastes territoires du Nord-Ouest, ont cru devoir pousser avec la plus grande diligence possible l'exécution de ces travaux afin de permettre à des millions de personnes qui attendent ce moment favorable, de s'établir au plus tôt sur ces terres, de les défricher et de les exploiter pour le soutien de leur famille, et de contribuer par là même à augmenter les revenus du pays.

De plus, M. l'Orateur, ces sages administrateurs, fidèles à leurs promesses dans leur traité avec la Colombie anglaise, à l'accomplissement desquelles se trouvent engagés la parole et l'honneur du pays, ont cru devoir soumettre le contrat à notre approbation, et nous en demander la ratification, ce que tout homme d'honneur et qui a à cœur l'intérêt du pays ne peut refuser.

Mais, M. l'Orateur, je regrette de voir que les membres de l'opposition n'aient point envisagé la question au point de vue de l'intérêt public, mais qu'au contraire ils aient travaillé uniquement dans l'intérêt de leur parti, et je regrette aussi que ces messieurs se soient permis, contre le gouvernement, des insinuations aussi injustes et aussi malveillantes, dans le seul but de soulever des préjugés populaires.

La politique du gouvernement sur cette question, M. l'Orateur, est la même que celle suivie en 1872 par l'ex-gouvernement conservateur; elle est aussi la même que

M. MUTTART

celle suivie en 1874 par l'ex-chef du parti libéral (M. Mackenzie), dont certains membres de l'autre côté de la Chambre qui ont aussi élevé la voix contre ce contrat, étaient alors les plus chauds partisans. Tous, M. l'Orateur, nous sommes d'accord sur la nécessité qu'il y a de construire cette grande voie ferrée; tous nous sommes convaincus que de la réalisation de ce projet doivent résulter les plus grands avantages pour le pays, mais ce qui paraît effrayer ces messieurs, ce sont les conditions de ce contrat qui—je ne dirai pas leur paraissent onéreuses—mais qu'ils voudraient faire paraître comme tel, dans le seul but de tromper l'opinion publique et d'en faire plus tard un engin politique. Les expédients auxquels on a eu recours suffisent pour nous convaincre que ces messieurs ne sont pas sincères, et les motifs qu'ils font valoir doivent être méprisés et rejetés par cette Chambre et par le pays; ils ont essayé de tromper l'opinion publique par leurs paroles prononcées devant cette Chambre et devant le peuple, mais ils n'ont pas réussi, et ils n'ont pu obtenir contre la ratification de ce contrat que la signature de sept ou huit mille des 700,000 électeurs de la Puissance du Canada. Trompés dans leurs espérances, ils ont eu recours à un autre, et j'ose espérer, M. l'Orateur, dernier moyen: celui de former un nouveau syndicat composé exclusivement de capitalistes canadiens, syndicat qui, d'après moi, n'existe pas en réalité, qui n'existe que dans le sens figuratif, et qui, si je puis m'exprimer ainsi, n'est qu'un simulacre de syndicat. Eh! bien, M. l'Orateur, leur but encore en agissant ainsi, est simplement de nuire et d'empêcher la réalisation des négociations entamées entre le gouvernement et le premier syndicat.

Il ne faut pas oublier, M. l'Orateur, que le premier désir de ces messieurs, au commencement de la session, n'était rien moins que la dissolution de ce parlement et un appel au peuple sur le contrat du Pacifique. Mais, M. l'Orateur, le parlement dont nous sommes membres et à qui le peuple a légué le droit de rendre son verdict sur toutes les mesures qui seront soumises à cette Chambre, est, d'après moi, le seul tribunal compétent et le seul autorisé à prononcer un verdict sur cette question importante; et je dirai qu'aucun tribunal n'est moins compétent à juger cette question que toute la population du pays, si intelligente et si instruite qu'elle soit. D'après les sages remarques qui nous ont été faites par notre premier ministre sur cette question, d'après les remarques de cet homme habile qui pendant tant d'années a su gouverner la barque de l'Etat avec tant de sagesse et d'habileté et qui, en 1878, lorsque cette barque, entre les mains du parti libéral, était à la veille de sombrer, a su la sauver d'un naufrage inévitable. Ce serait nuire à la constitution anglaise que de soumettre une question aussi importante à l'approbation et à la discussion du peuple entier.

Mais, M. l'Orateur, comment se fait-il qu'en 1874 ces honorables messieurs qui ont si favorablement accepté le projet de leur ex-chef, l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), n'aient pas jugé à propos alors de soumettre au verdict populaire, ce projet qui, d'après cette Chambre et le peuple entier comportait des conditions infiniment plus onéreuses que celles qui comportent le contrat qui est maintenant soumis à notre examen?

M. l'Orateur, il est facile de répondre à cette question: C'est que ces messieurs, peu soucieux des intérêts publics et sachant que l'achèvement de cette grande œuvre aura pour effet de grandir le parti conservateur dans l'opinion publique, n'ont cessé d'élever la voix devant cette Chambre pour empêcher la ratification de ce contrat. Si on se demande aussi pourquoi le parti conservateur en 1874 n'a pas jugé à propos de demander à l'ex-chef de l'opposition de bien vouloir soumettre son projet au verdict populaire, la réponse est encore facile: C'est que le parti conservateur très soucieux des intérêts publics et animé de patriotisme ne s'est jamais, dans aucune circonstance, opposé à la passation d'une mesure qui tendait à favoriser les intérêts du pays. D'où il faut conclure, M. l'Orateur, que la devise du parti libéral

est "l'intérêt du parti avant tout," tandis que la devise du parti conservateur est "l'intérêt du pays avant tout."

M. l'Orateur, bien que ces messieurs se soient prononcés, en 1874, en faveur du projet soumis à cette Chambre par leur chef, ils n'ont pas cessé depuis ce temps de faire entendre leurs cris et leurs plaintes devant cette Chambre et devant le pays, contre la construction du chemin de fer du Pacifique qui, d'après eux, devait entraîner le pays à la ruine et à la banqueroute, et aujourd'hui que le gouvernement a trouvé le moyen de construire cette grande voie ferrée sans qu'il en coûte au pays, aujourd'hui que le gouvernement a trouvé le moyen de nous sauver de cette grande responsabilité que nous imposait la construction et le fonctionnement de ce chemin, ils ont encore élevé la voix contre ce projet et empêchent par là même le développement de la prospérité du pays.

M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de cette mesure ; je n'ai pas l'intention de prouver à cette Chambre que les conditions du contrat actuel sont infiniment moins onéreuses que les conditions des deux contrats qui ont été précédemment soumis à notre considération, ce n'est pas là mon intention, car je sais que déjà la question a été longuement et amplement discutée par certains membres de cette Chambre, et il me serait inutile de répéter ce qui a été si souvent dit sur ce point, et c'est bien dans cette circonstance que s'appliquent les vers suivants du fameux poète *Boileau* :

"Qu'un style trop uni et toujours uniforme
"En vain brille à nos yeux, il faut qu'il nous endorme."

Je pense qu'avant peu, M. l'Orateur, le gouvernement dormira sur ses lauriers.

Avant de terminer, qu'il me soit permis de faire une dernière remarque : Tout en regrettant de voir l'attitude prise par le parti libéral sur cette question, tout en regrettant de voir que ces messieurs ne sont mûs que par esprit de parti et agissent contre leurs propres convictions, je dois néanmoins me réjouir de voir que cette grande question du Pacifique qui, en 1873, a causé ce scandale imaginaire, qui a scandalisé le parti libéral, ce parti si scrupuleux, aura l'effet d'immortaliser dans les annales de l'histoire politique du pays le nom de notre chef et celui de ses collègues qui l'ont si puissamment aidé dans la réalisation de ce projet qui, j'en suis convaincu, sera couronné d'un plein succès. En terminant, j'ai encore une dernière remarque à faire, c'est celle-ci : J'ose espérer, et j'en suis convaincu, que le gouvernement ne permettra pas qu'il y ait dans ce contrat, une clause qui puisse affecter les intérêts d'une province ou d'une autre ; qu'il ne permettra pas qu'il y ait rien dans ce contrat qui puisse aussi affecter les intérêts d'une compagnie de chemin de fer ou d'une autre, mais qu'au contraire, il verra à ce que les intérêts de chaque province soient protégés et sauvegardés, et qu'il verra encore à ce que les intérêts de chaque compagnie de chemin de fer qui existe aujourd'hui soient respectés.

Avec cette conviction et cette certitude je me déclare favorable au contrat maintenant soumis à notre considération.

M. SPROULE. L'importance de la question est le seul motif qui me pousse à demander l'indulgence de la Chambre à cette période avancée des débats. A quelque point de vue qu'on l'envisage, la question est de la plus haute importance pour le pays. Si l'on considère que ce chemin sera une grande voie de communication commerciale, traversant un pays de plus de 4,000 de longueur et qu'il transportera le trafic d'une région ayant une superficie de 250,000,000 d'arpents de terres, nous ne pouvons moins faire que de regarder la question comme étant d'une importance majeure pour les intérêts du pays. Envisagée simplement au point de vue financier elle a également son importance. Nous avons aujourd'hui une dette nationale de \$147,000,000 et si nous considérons que la somme qu'il faudra consacrer à l'entre-

prise, jusqu'à son achèvement, égalera sinon dépassera ce montant, nous devons regarder la question comme étant de la plus haute importance. En étudiant la question, le sujet qui s'impose de lui-même à notre attention est de savoir si nous payons trop ou non pour le chemin, en vertu de ce contrat, et si nous retirerons un ample bénéfice de nos dépenses.

Règle générale, ce n'est qu'en comparant un travail avec un autre que l'on peut déterminer si une de ses parties est trop dispendieuse. Nous avons aujourd'hui un chemin sur ce continent qui, vu la similitude qu'il présente avec le nôtre, vu qu'il traverse une région semblable à celle que doit parcourir le nôtre, vu qu'à une certaine date de sa construction il a été choisi pour servir de type à celui que nous construisons, et vu aussi qu'il a été construit par des capitalistes appartenant à la même classe, nous offre d'excellents moyens de comparaison.

L' "Union Pacific" n'a qu'une longueur de 1,029 milles, — la moitié du chemin de fer du Pacifique canadien, — et d'après un rapport adressé au secrétaire de l'intérieur, il a coûté \$112,259,360, soit une moyenne de \$113,110 le mille. Le "Central Pacific" qui est également un chemin offrant beaucoup de similitude avec le nôtre, coûte \$114,338 par mille, et comme nous devons nous assurer quel sera le coût du Pacifique canadien, d'après le projet actuel, nous pouvons facilement établir une comparaison avec ces deux chemins. Nous avons un autre mode de comparaison. Je sais, par un rapport contenu dans l'ouvrage de Trout, sur les chemins de fer du Canada, que la moyenne du coût par mille des chemins de fer du Canada est de \$56,532 par mille. La moyenne, aux Etats-Unis, est un peu plus élevée, elle est de \$60,425.

En établissant ces comparaisons, nous pouvons parfaitement nous rendre compte que nous faisons un marché avantageux pour le pays. Si nous fixons la valeur des terres à \$2 l'arpent, ce qui semble être de l'avis général une juste évaluation, nous avons \$50,000,000 en terres ; nous avons \$25,000,000 en espèces, plus \$28,000,000 qui représentent la valeur du chemin de fer terminé, soit en tout \$103,000,000. Si nous considérons que "l'Union Pacific," qui n'a que 1,029 milles de longueur coûte \$112,000,000, et que le nôtre qui a 2,700 milles ne coûte que \$103,000,000, je pense que l'on doit admettre que notre argent est bien employé. La moyenne du coût des chemins de fer du Canada est de \$56,532 par mille, le chemin de fer du Pacifique canadien ne coûte que \$28,888, de sorte qu'en envisageant les choses à ce point de vue, le résultat est le même.

Ce sont des calculs qui peuvent se faire aisément ; nous connaissons le montant en espèces, la quantité de terres et leur valeur, quel sera le coût de construction des parties non achevées, de sorte que nous pouvons considérer avec une certitude raisonnable que nous ne perdrons pas des sommes aussi élevées que le prétendent les députés de l'opposition.

Quelques honorables messieurs prétendent que la population n'a jamais été consultée sur ce mode de bâtir le chemin. On a prétendu que le pays n'avait jamais approuvé ce mode de construction. Ne parlant que de la partie du pays à laquelle j'appartiens, je dirai qu'aux deux ou trois dernières élections, principalement lorsqu'on eut annoncé que la politique consistant à construire une ligne non interrompue avait été abandonnée et qu'on devait utiliser les cours d'eau navigables, cette question a été discutée devant les électeurs. Nous devons demander à tous les députés, qui prétendent que les électeurs n'ont jamais eu l'occasion de se prononcer sur la question quelle a été la cause du renversement d'opinion qui a signalé les élections de 1878. Sans aucun doute, la politique nationale y entraît pour une large part, mais je puis assurer la Chambre que, dans mon comté, le résultat des élections a été considérablement influencé par les dépenses, que faisait l'ancien gouvernement pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. La

population ne croyait pas qu'il fût dans l'intérêt du pays que le chemin de fer fût construit pièce par pièce, ainsi que le faisait alors le gouvernement.

Je dois demander aux honorables représentants de la gauche pourquoy, du moment que la question a été ainsi forcément imposée aux électeurs, le plan d'utiliser les cours d'eau navigables a-t-il perdu son attrait? On ne nous en a pas dit un mot aujourd'hui, quoiqu'en 1874 il eût été difficile de rencontrer un partisan de l'ancien gouvernement qui ne fût disposé à défendre ce mode de construire le chemin de fer du Pacifique canadien. Toutefois le peuple s'indigna en apprenant les détails du gaspillage et de l'extravagance qui avaient signalé le contrat Foster, le *job* de la Kaminstiquia, la construction des écluses du fort Frances, travaux pour lesquels les entrepreneurs s'étaient partagés \$100,000, \$40,000 et \$50,000. La population en vint à conclure que le système d'utiliser les cours d'eau navigables n'était autre chose qu'une feinte. Toutes les fois que j'ai eu occasion de consulter l'opinion du peuple, j'ai constaté invariablement qu'il désirait que le chemin de fer soit construit par une compagnie et non par le gouvernement.

L'histoire de la construction de tous les travaux publics montre qu'ils coûtent plus cher, lorsqu'ils sont exécutés par le gouvernement, que lorsqu'ils sont confiés à des compagnies. La question de savoir ce que nous aurons à gagner en confiant le contrat à une compagnie se présente de nouveau d'elle-même. On a fait différents calculs relatifs au coût du chemin de fer du Pacifique. Comme je l'ai dit, la moyenne du coût des chemins de fer déjà construits au Canada par le gouvernement, est de \$56,572. Mais du moment que nous pouvons faire construire le chemin de fer du Pacifique canadien pour \$28,850 par mille, nous réalisons une économie considérable. Si ce chemin était construit par le gouvernement, au prix moyen que j'ai mentionné, il coûterait \$152,506,400. En déduisant de cette somme les \$78,000,000 donnés en argent ou en terres par le gouvernement, nous voyons que le pays réalise une économie de \$74,536,400 en confiant le contrat à une compagnie.

Dans cette estimation je fixe la valeur de la terre à \$1 l'arpent. Je dois dire ici que je suis d'avis que l'évaluation des terres fixée par les honorables députés est tout à fait inexacte. Ils s'appuient sur les rapports relatifs aux chemins de fer des Etats-Unis qui ont vendu leurs terres après la construction du chemin de fer et alors qu'elles avaient nécessairement acquis une valeur plus considérable à la suite de l'établissement de la ligne. Le gouvernement d'Ontario a fixé le prix des terres à \$1.50 l'arpent environ, et cela dans une province sillonnée par des chemins de fer. Par conséquent dans le Nord-Ouest où il n'existe pas de chemins de fer sur des centaines et des milliers de milles, elles ne peuvent avoir la même valeur que dans l'Ontario.

Nous ne pouvons estimer le prix des terres après la construction du chemin, car alors elles augmentent en valeur. Dans la partie du pays que j'habite, la construction d'un chemin de fer a fait doubler la valeur des terres; il en sera de même au Nord-Ouest, et je dis par conséquent que, pour le temps présent, l'évaluation à \$1 l'arpent est très raisonnable. La somme que le gouvernement aura à dépenser, y compris les terres estimées à \$1 l'arpent et les \$20,000,000 qu'il faudra consacrer à l'achèvement des parties du chemin qui devront être cédées à la compagnie, s'élève à \$78,000,000. Si nous déduisons ce montant des \$152,000,000 que le chemin de fer coûtera en admettant qu'il revienne au même prix que l'"Union Pacific" qui doit lui servir de type, nous trouvons, comme je l'ai déjà dit, une balance de \$74,536,400 à notre avantage.

Je maintiens que nous gagnerons exactement cette somme, en accordant le contrat à un syndicat. Nous gagnons cette somme parce que je prétends que le syndicat ne pourra jamais construire ce chemin pour \$78,000,000. L'histoire de la construction des chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis nous démontre d'une façon parfaitement

M. SPROUL

évidente qu'il est impossible de construire le chemin pour cette somme, et en conséquence le syndicat devra contracter un emprunt. Mais où pourra-t-il trouver de l'argent? Il devra s'adresser à l'Europe et aux autres pays. Par conséquent, en donnant ce contrat à une compagnie non-seulement nous assurons la construction des chemins de fer au Nord-Ouest, mais encore nous réalisons un bénéfice de \$74,536,000, somme que le syndicat devra se procurer et qu'il dépensera dans le pays.

Le pays s'assure encore un avantage considérable en accordant l'entreprise à une compagnie: j'entends parler de l'immigration. En consultant l'histoire des chemins de fer, principalement de ceux des Etats de l'Ouest, où les compagnies ont reçu des octrois de terres considérables, on voit qu'elles ont jugé qu'il était de leur avantage de fuir occuper leurs terres aussi rapidement que possible et par conséquent comme nous le savons, elles ont adopté différents plans d'immigration et ont dépensé des sommes d'argent considérables pour attirer les colons sur leurs terres afin de hausser leur valeur et d'augmenter les recettes de leurs chemins de fer par le transport de leurs produits. On estime que ces compagnies ont dépensé 75 centins par arpent dans ce but. En adoptant la même base de calcul, cette compagnie aurait à dépenser \$18,750,000 pour coloniser 25,000,000 d'arpents, et elle aiderait le gouvernement, dans la proportion de ce montant, à promouvoir l'immigration dans l'intérêt du pays.

L'an dernier nous avons dépensé environ \$183,000 pour l'immigration, et encore n'avons-nous amené que quelques colons en ce pays, et si nous ajoutons à cette somme celle que je viens de mentionner, les honorables députés de la droite verront quel sera le bénéfice qui résultera pour le Canada si l'on accorde le contrat au syndicat, sans parler de l'argent que les émigrants apporteront au pays et du montant pour lequel ils contribueront à nos revenus, sous forme de droits de douane.

On peut calculer le bénéfice que nous réalisons en donnant le chemin à une compagnie. Non-seulement nous bénéficions de la différence entre la somme que ce chemin coûtera au pays et la moyenne du coût des chemins de fer au Canada—en d'autres termes de la différence entre \$28,000, le mille, coût du chemin de fer du Pacifique canadien, et \$112,118 le mille, prix de l'"Union Pacific,"—mais nous profitons de la somme que dépensera la compagnie pour attirer l'émigration dans ce pays. Nous n'avons au Canada qu'une faible expérience de l'exploitation des chemins de fer, et puisque nous dépensons \$716,083 pour exploiter le chemin de fer Intercolonial, un chemin de 800 milles de longueur, traversant des provinces colonisées, où il y a un commerce considérable, on peut se demander quel sera le coût de l'exploitation d'un chemin de fer de 2,700 milles traversant, sur presque toute sa longueur, un pays non colonisé. En prenant pour base le chemin de fer Intercolonial, sans faire entrer dans le calcul la différence qui existe entre les parties du pays que parcourent ces deux chemins, l'exploitation du Pacifique reviendra à \$2,416,767 par année.

Si nous tenons compte du fait que durant les dix années prochaines ce chemin ne rendra pas de revenus, et si nous prenons la moitié de la somme à laquelle l'honorable député de Middlesex (M. Ross) évaluait ses frais d'exploitation, soit \$3,000,000, nous voyons que pendant dix ans avant de pouvoir faire ses frais, il nous coûtera \$30,000,000. Si nous ajoutons à cette somme les \$18,750,000 que la compagnie consacrerait à l'émigration, nous aurons un montant de \$48,000,000, qui égale presque ce que donnera le gouvernement, en argent et en terres, pour la construction du chemin.

Plusieurs des honorables députés demandent si, dans le cas où ce contrat serait ratifié, la compagnie construirait le chemin et le mettrait en opération. D'après les calculs de l'honorable représentant de Norfolk-Nord, (M. Charlton), la compagnie réalisera un bénéfice net de \$75,000,000 sur la construction du chemin; si tel est le cas, je crois que

nous n'aurons pas de peine à persuader à la population de ce pays que le syndicat construira le pays et le mettra en opération. La question qui se présente ensuite est de savoir si la compagnie ne construira pas la section la plus facile du chemin, en retirera les bénéfices et abandonnera le reste du chemin au gouvernement.

Quelques honorables députés de l'opposition ont tenté de prouver, dans le même discours, que la compagnie réaliserait des millions sur la construction, et ensuite qu'elle construirait la partie la plus facile et abandonnerait le reste au gouvernement. Si j'osais leur donner un avis, je leur dirais d'être plus logiques, d'adopter un système d'argument qui leur laisse au moins le mérite d'être conséquents, de ne pas tenter de prouver d'une part avec toute la force, l'énergie et l'éloquence qu'ils possèdent que le pays sera ruiné en abandonnant la construction du chemin au syndicat, et de l'autre, avec non moins de force, d'énergie et d'éloquence que celui-ci construira une partie du chemin et abandonnera le reste au gouvernement. Je crois que la conclusion à laquelle arrivera le peuple, c'est que leurs arguments sont aussi mensongers et inconséquents sur cette question, qu'ils l'ont été sur toutes les autres questions.

Dé nouveau se présente la question de savoir si nous donnons trop de terres à la compagnie pour la construction du chemin. On a cité des chiffres pour montrer que le montant était disproportionné à celui des octrois accordés aux chemins de fer américains. Je cherche en vain où les honorables députés de l'opposition ont pu puiser ces chiffres. En consultant les rapports des Etats-Unis, je vois que l'"Union Pacific" et le "Central Pacific" ont obtenu 35,000,000 d'arpents de terres. La longueur de l'une de ces lignes est de 1,029 milles et celle de l'autre de 1,022 milles, soit une longueur totale de 2,149 milles qui n'équivaut pas à celle du chemin de fer du Pacifique canadien, et elles traversent un pays plus peuplé. Malgré cela, ces chemins ont obtenu 35,000,000 d'arpents, tandis que le nôtre n'en a que 25,000,000. Le "Northern Pacific" qui n'était ni aussi difficile à construire ni aussi long que le nôtre a obtenu un octroi de terres de 47,000,000 d'arpents; l'"Atlantic and Pacific," a reçu 42,000,000 et nous voyons aussi que jusqu'à 1873, les Etats-Unis ont accordé pour la construction des chemins de fer et canaux 224,056,718 arpents de terres. On prétend aujourd'hui qu'on donne trop de terres aux compagnies de chemins de fer. Si nous considérons le progrès sans pareil des Etats qui sont dernièrement entrés dans l'union—Etats qui naguère encore n'étaient que des déserts,—leur avancement matériel, leur prospérité, sont la meilleure preuve de la sagesse de la politique qu'on nous propose, quoique proportionnellement nous donnions une quantité de terres beaucoup moins considérable que celle qu'on a accordée les Etats-Unis.

C'est, je crois, en 1825, que fut construit le premier chemin de fer aux Etats-Unis, et il y a aujourd'hui dans ce pays 96,000 de voie ferrée. Les Américains regrettent-ils à l'heure qu'il est d'avoir accordé 224,000,000 arpents pour construire ces chemins de fer? L'histoire de ce pays est le meilleur argument qu'on puisse invoquer pour établir le contraire.

On propose aujourd'hui à la Chambre un nouveau syndicat qui a surgi d'un façon bien tardive et qui semble avoir été formé dans le but bien arrêté de faire du capital politique aux prochaines élections. La nouvelle offre manque certainement de sincérité. Si nous jetons un coup d'œil sur la liste des noms des personnes qui appartiennent au nouveau syndicat, nous voyons que la plupart de ces messieurs ont fait fortune dans ce pays et nous savons parfaitement que ceux qui sont les artisans de leur propre fortune ne risquent leurs capitaux qu'à bon escient. Peut-on admettre que des hommes séparés par des milliers de milles se réunissent pour former un syndicat dans le but de s'engager dans une entreprise devant entraîner des dépenses énormes? Sachant quelles connaissances imparfaites ces personnes possèdent

de l'entreprise, j'aimerais à demander aux honorables députés de l'opposition qui repoussent le premier syndicat comme une calamité pour le pays, si un seul des membres de la nouvelle association a parcouru la ligne de notre chemin de fer projeté ou s'est donné la peine de faire le moindre calcul sur les prix de la construction et les revenus qu'il pourra donner.

Il n'existe pas de preuves qui puissent convaincre un public intelligent que ces messieurs aient donné à la question l'attention convenable, considérant surtout que l'entreprise demande des capitaux considérables. Le fait d'avoir proposé de déposer une somme aussi considérable, mais seulement après avoir acquis la conviction que leur proposition ne pouvait être prise en considération, est la meilleure preuve de leur manque de sincérité. Jamais une compagnie ne placera des capitaux dans une entreprise sans en avoir étudié tous les aspects, afin de savoir s'ils lui donneront quelque rapport. Pas une compagnie ne confiera son argent au hasard en disant: nous allons construire un chemin de fer sans savoir ce qu'il coûtera, sans connaître aucune des choses qui y ont rapport.

L'honorable député de Gloucester a parlé en termes élogieux de la composition du nouveau syndicat, disant qu'il était formé d'hommes de la plus haute respectabilité, d'hommes incapables de commettre une injustice. Si jamais j'avais besoin de faire établir ma réputation, j'aimerais à avoir l'honorable monsieur pour ami, je pense qu'il voudrait bien aussi rendre un bon témoignage de moi. Si nous prenons en considération ce que nous connaissons du nouveau syndicat, si nous tenons compte que, dans le passé, ses actes ont donné lieu à des commentaires, que l'un de ses membres, au moins, a été sévèrement réprimandé par un juge, nous pouvons prétendre qu'il ne présente pas des garanties d'intégrité. Lorsqu'un juge fait remarquer qu'on pourrait plus facilement plonger un homme dans un lac et le retirer sans qu'il ait été mouillé, que de déclarer qu'un certain membre du syndicat n'était pas coupable de corruption personnelle, nous devons admettre que l'intégrité de quelques-uns de ces messieurs n'est pas telle qu'on l'a représentée. Si nous jugeons ses membres qui nous sont inconnus par ceux que nous connaissons, nous devons conclure que ce ne sont pas des gens auxquels nous devons confier la construction de ce chemin. De plus, si nous tenons compte du fait que la plupart d'entre eux ont été défaits dans les comtés où ils se sont présentés, il est à présumer qu'ils ne font qu'agir de concert pour former un plan qui pourra leur être de quelque utilité lorsqu'ils se présenteront de nouveau dans le pays. Je pense que la population devine leurs intentions.

Comme quelques-uns des organes des honorables messieurs de l'opposition ont beaucoup parlé des assemblées nombreuses qui se sont réunies pour discuter la politique du gouvernement et de leurs résolutions de censure, il faut ajouter, toutefois, que des rapports exacts ont démontré que plusieurs des assemblées de l'opposition n'étaient composées que de partisans et que la discussion s'est faite sans impartialité. J'étais dans mon comté à l'époque des fêtes; j'ai constaté que l'opinion dominante des conservateurs, des indépendants, de même que celle des réformistes marquants, était que l'intérêt du pays demandait que la construction du chemin soit confiée à une compagnie.

Il y a eu deux assemblées dans ce comté, et l'on représentait qu'une réquisition avait été soumise au maire de Mesford, dans le but de lui demander de convoquer une assemblée publique afin de discuter la question. J'ai vu l'une de ces réquisitions; elle portait les noms de six des grits les plus enragés de la division est de Grey. Je ne puis m'empêcher de mettre en doute l'intégrité de ceux qui ont parlé d'une réquisition couverte de nombreuses signatures et qui ont représenté la décision de l'assemblée comme la fidèle interprétation de l'opinion publique, car j'ai été informé qu'à la première assemblée il y avait environ 50 personnes présentes, les discours ont tous été dans le sens réformiste et

les résolutions étaient préparées d'avance. Et l'assemblée qui a eu lieu subséquemment, le peuple avait eu le temps de se préparer, aussi le résultat a été différent. Les résolutions favorables à la politique du gouvernement ont été adoptées par plus de deux contre un.

Je crois que si le pays avait à rendre son verdict, le vote serait de deux contre un en faveur du projet du gouvernement. Pour ces raisons, et au nom des opinions que je professe, je crois de mon devoir de voter contre l'amendement. Je crois que les avantages que trouvera le pays en confiant l'entreprise au premier syndicat seront plus considérables que si le chemin était construit par le gouvernement.

Où le nouveau syndicat trouverait-il un capital suffisant pour construire le chemin? Nous savons qu'il lui faut \$75,000,000, à part de l'octroi du gouvernement, en admettant toutefois qu'il puisse vendre ses terres immédiatement. Les membres pourront-ils se rendre en Europe pour y trouver de l'argent? Sans doute leurs noms sont retentissants au Canada et il pourront réunir ici quelque argent, mais je pense que la tentative qu'ils feront en Europe pour placer leurs obligations serait infructueuse. Je suis convaincu que les relations que le premier syndicat possède en Allemagne, en France, en Angleterre et aux Etats-Unis constitue une raison assez forte pour que le contrat lui soit accordé. Depuis des années le pays a besoin de l'émigration allemande que nous avons en vain essayé d'attirer et qui nous aurait rendu de grands services. Je suis certain que si le projet est adopté, le syndicat organisera un système qui attirera chez nous en masse les meilleurs émigrants de l'Allemagne et de la France.

Non-seulement le syndicat pourra réunir tout l'argent nécessaire, mais il appliquera à l'exploitation de notre chemin l'expérience qu'il a acquise aux Etats-Unis. Il usera de son influence pour faire profiter le pays des chemins de fer qu'il possède aux Etats-Unis. L'argument invoqué par les honorables messieurs, allant à dire qu'il voulait faire du chemin de fer du Pacifique le tributaire de leur chemin de fer des Etats de l'Ouest, me rappelle beaucoup l'apologue de lord Dundreary : la queue voulant conduire le chien. Si des hommes ne possédant que 3,000,000 d'arpents de terres abandonnent 25,000,000 d'arpents pour 3,000,000 et 2,700 milles pour 100 milles, ils agiraient d'une façon tout-à-fait déraisonnable. Ainsi donc, tout considéré, nous devons rejeter l'amendement et adopter aussi promptement que possible le projet du gouvernement.

Le député de Middlesex-Ouest dit que si nous votons en faveur du contrat, nous serions déçus lorsque nous nous présenterons devant nos électeurs, mais j'ai la conviction qu'après avoir rendu compte de notre conduite, nous reviendrons ici en force aussi nombreuse qu'aujourd'hui. On a employé tous les arguments, usé toutes les expressions, pour persuader aux amis du gouvernement que cette politique était de nature à ruiner le pays. On a fait la même prédiction lors de l'avènement de la politique nationale. On sait de quelle manière elle s'est réalisée. On a fait des efforts pour tromper le peuple et le porter à croire qu'on le conduisait à la ruine, mais il a su faire justice de ces tentatives. Le député de Norfolk-Nord (M. Charlton), dit que c'est la plus grande escroquerie, en fait d'entreprises de chemins de fer, qui se soit produite dans le dix-neuvième siècle. Il me rappelle l'anecdote relative à un célèbre maire des Etats du sud. Dans ce district si quelqu'un racontait des histoires extravagantes ou attribuait à quelque personnage éminent des mérites extraordinaires on avait l'habitude de dire que c'était le plus grand homme du comté, le maire excepté. L'habitude d'honorer ainsi le maire était si générale que lorsque quelqu'un négligeait de s'y conformer, il était mis à l'amende. Un étranger arriva dans cette partie du pays; il ignorait entièrement cette coutume, ainsi donc en parlant des mérites d'un personnage quelconque, il le proclama le plus grand homme du Tennessee. Une personne présente-lui fit remarquer que la chose pouvait être vraie, mais qu'exception devait

M. SPROULE

être faite en faveur du maire. L'étranger répliqua qu'il ne faisait pas d'exception. Mais il dut expier son refus; on le traduisit devant un magistrat qui le condamna à \$5 d'amende en lui rappelant en même temps qu'il ne devait pas oublier de se plier à la coutume d'établir des comparaisons. L'étranger répondit: "Tout ce que j'ai à dire est que vous êtes le plus grand fou du Tennessee... le maire excepté." Lorsque l'honorable député a dit que le contrat était la plus grande escroquerie du dix-neuvième siècle, je crois qu'il aurait dû ajouter..... l'escroquerie du nouveau syndicat exceptée.

M. TROW. Je n'insisterai pas longtemps sur une question qui a été discutée avec une aussi grande habileté par les députés appartenant aux deux partis de la Chambre. J'ai écouté avec la plus grande attention les discours des honorables députés de la droite, mais il m'a été impossible d'y découvrir un seul argument en faveur du projet du gouvernement ou du contrat Stephen. Le refrain de leur chanson est qu'il y a quelques années le député de Durham-Ouest et l'honorable député de Lambton, ont préparé certains plans pour la construction du chemin de fer—qu'ils ont fait adopter la loi de 1874 et qu'ils étaient aussi anxieux de construire le chemin que l'administration actuelle.

Il me semble que la véritable question qui s'impose à l'attention de la Chambre est de décider s'il est désirable, dans les intérêts du pays, d'accepter l'offre actuelle, ou bien s'il est possible d'en obtenir une plus avantageuse. Les honorables députés semblent vouloir, d'un commun accord, repousser la seconde offre. Je crois que le chemin de fer pourrait être construit par le gouvernement, à bien meilleur marché, pour une somme d'argent beaucoup moindre que par l'une ou l'autre des deux compagnies. Aujourd'hui nous avons accès au Nord-Ouest par le embranchement de Pembina, et pour mon compte personnel, je crois que nous ne devons pas hésiter à nous servir des chemins de fer américains, pour gagner notre propre territoire, si nous y trouvons notre avantage. Les Américains ne mettent pas la même hésitation à traverser notre pays; du reste ils sont propriétaires du "Canada Southern" et une grande partie du trafic américain traverse notre territoire. Si la construction d'une ligne directe par le Sault Sainte-Marie devait détourner le trafic américain au profit de notre pays, il me semble que nous trouverions un grand avantage à ce raccordement. Un chemin de ce genre attirerait nécessairement le trafic du nord du Wisconsin, du nord du Michigan, d'une grande partie du Dakota et de tout le Minnesota, qui sont peu peuplés actuellement mais qui progressent rapidement en richesses et en population, et ce trafic serait d'un avantage considérable pour ce pays.

Le transport du fret par l'Angleterre a été une grande source de richesses pour ce royaume, ce commerce s'est tellement accru qu'aujourd'hui l'Angleterre transporte environ soixante-dix pour cent du total du fret des Etats-Unis, et cela à son grand avantage.

La question qui nous est soumise est de la plus haute importance, et je ne considère pas comme perdu le temps qui a été consacré jusqu'ici à sa discussion; si les débats duraient quelques jours ou quelques semaines de plus, ce serait un avantage pour le peuple qui connaîtrait ainsi les raisons en avant que qu'il a à encourir pour la construction de ce chemin de fer. Il est vrai que nous sommes engagés, en vertu d'arrangements pris avec la Colombie anglaise à construire cette ligne, mais il s'agit d'une question de temps et d'augmentation de taxes. Si notre position financière nous le permettait, je dirais commençons immédiatement les travaux. Mais le but que nous nous proposons d'atteindre est de construire le chemin de fer à aussi bon marché que possible, et je sais que la population—du moins les électeurs de mon comté—comprendront parfaitement la différence qui existe entre \$25,000,000 et \$22,000,000, et 25,000,000 d'arpents de terres et 22,000,000,

Cette discussion a été utile d'une autre manière. Nous avons constaté que les partisans du gouvernement ne s'entendaient pas sur tous les points. Je me suis aperçu qu'il y avait quelques petites dissensions dans le camp ministériel. Le représentant de Grey-Est (M. Sproule), a invité l'opposition à se réunir en caucus afin de se former une opinion uniforme sur cette question, je suggérerais la même chose à ses amis car il semble leur manquer l'unanimité. Je sais qu'un second caucus qu'ils ont tenu, plusieurs ont trouvé que ce contrat présentait des objections sérieuses, mais, — dure pilule à avaler pour les honorables messieurs, — on leur signifiâ qu'il n'y avait pas d'alternative. On dit que le chef du gouvernement leur intima qu'il devait accepter le contrat s'ils ne voulaient pas avoir à se présenter de nouveau devant leurs électeurs. Dans les circonstances actuelles, ces honorables messieurs n'étaient pas disposés à se présenter devant le pays. Il est vrai que l'honorable représentant de Frontenac (M. Kirkpatrick) a lancé un défi à l'honorable représentant de Huron-Centre (sir Richard Cartwright) pour une division électorale en particulier. J'irai plus loin que lui et je défie les députés conservateurs de consentir à une élection générale.

M. BOWELL. L'honorable monsieur prétend-il savoir que le chef du gouvernement a dit cela ?

M. TROW. Non, je n'ai parlé que d'une simple rumeur.

M. BOWELL. C'est, je pense, un effort de votre imagination.

M. TROW. Nous avons entendu dire que quelques honorables députés auraient voulu des changements dans le contrat et plusieurs d'entre eux l'ont fait entendre dans leurs discours. Mon ami le représentant de Norfolk-Sud (M. Wallace) demande dans son journal un autre mode de construction, cette feuille est très recommandable et a, je crois, une circulation considérable dans cette partie du pays. Je vais lire l'extrait d'un de ses articles :

"Étant opposé à ce que le chemin soit contrôlé par une compagnie et n'ayant pas entendu de raisons qui puissent nous engager à changer notre manière de voir, nous ne pouvons accorder notre approbation au contrat. S'il est ratifié, comme nous supposons qu'il le sera, nous ne pouvons qu'espérer que les événements prouveront que les craintes que nous entretenons pour la prospérité du pays, si le chemin est placé sous le contrôle d'une compagnie sont dénuées de fondement. Nous n'étions animés par le passé d'aucun esprit d'animosité, d'aucun désir de notoriété, d'aucun motif personnel ou indigne et nous agirons à l'avenir dans le même esprit lorsque cette question se présentera. S'il est des amis pour approuver notre ligne de conduite, nous en serons heureux. Dans le cas contraire nous ne pouvons qu'exprimer nos regrets, mais nous ne changerons pas notre attitude, lors même que nous le pourrions. Car pour ce qui a trait à cette question nous avons fait ce que nous croyons devoir faire. S'il nous arrivait de sacrifier nos convictions pour faire plaisir à nos amis nous nous dégradions à nos propres yeux et nous mériterions le mépris de tous les hommes honorables."

Cet extrait d'article exprime les sentiments de l'honorable député de Norfolk-Sud, et si j'en juge par le ton il ne partage pas les idées du gouvernement et il est décidé à voter contre le contrat. Nous entendons l'honorable député de Halton (M. McDougall) un homme d'état consommé, dont l'opinion doit être appréciée, dire qu'il n'est pas disposé à accepter le contrat sans des amendements considérables. L'honorable représentant de Dundas, (M. Ross) après avoir sérieusement étudié le contrat, s'oppose à un mot, mais à un mot qui a la plus grande importance, la plus grande signification; c'est le mot: "pour toujours." Il fait remarquer au gouvernement qu'il serait suffisant de fixer la limite pour l'exemption des taxes du chemin de fer à cinq ou dix ans.

Nous voyons par tout le pays qu'il n'y a pas d'unité de sentiments dans le parti conservateur. Le ton de la presse conservatrice est hostile au projet. Nous voyons tous les jours, à la salle de lecture que nous avons ici, des articles combattant la ratification du contrat qui est devant la Chambre. Des pétitions couvertes de milliers de signatures, affluent tous les jours. Il m'a fait peine d'entendre l'honorable député de Kings, Ile du Prince-Edouard (M. Muttart) dire que l'on ne peut se fier à ces pétitions. Il a dit que quelques unes portaient les signatures de per-

sonnes décédées, et que d'autres avaient été signées plus d'une fois par les mêmes personnes. Si c'est le cas, je regrette que l'on ait présenté de telles pétitions. Mais cela est une simple question de véacité entre ces honorables messieurs. Je suis convaincu que les sénateurs qui sont allés dans cet endroit et ont fait signer cette pétition ne commettraient pas un acte déshonorant; et quant à l'honorable député de Prince (M. Yeo), s'il s'est occupé de cette affaire, nous sommes tous persuadés qu'il n'a laissé mettre sur cette pétition aucune signature qui ne fût authentique. Je ne m'étonne pas que l'honorable monsieur se sente mal à l'aise en voyant que près d'un cinquième des électeurs de l'île ont signé cette pétition. Il n'y a pas au delà de 25,000 électeurs dans l'île, et la pétition qui a été déposée ici porte près de 5,000 signatures. L'honorable monsieur a lu plusieurs lettres, qui lui auraient été écrites par des habitants de l'île, déclarant que l'on ne peut se fier à ces pétitions. J'aimerais voir les originaux de ces lettres, et j'aimerais savoir quelle autorité il avait de le produire.

L'honorable député de Kings a dit de plus que, pour ce qui regarde l'île, les électeurs se soucient peu que le gouvernement donne, ou non, tout le Nord-Ouest; enfin il a motivé son assertion en disant qu'il leur est indifférent que cela augmente la taxe. Je conseillerais à mon honorable ami de renseigner ses électeurs sur cette question. S'il les informe que cela coûtera à la population \$15 par tête, il verra qu'ils auront une toute autre opinion, et qu'ils ne seront pas disposés à donner le Nord-Ouest.

En jugeant d'après ce qu'a dit hier soir le ministre des Finances, les habitants de l'île sont un peuple heureux. Il a déclaré qu'ils avaient, plus que les habitants des autres provinces, lieu de ne pas se plaindre, parce qu'ils ont reçu, depuis la Confédération, environ \$1,000,000 de plus que le montant pour lequel ils ont contribué au revenu de ce pays. Dans ce cas-là, je dirai qu'après avoir reçu cette somme, comme un présent, ils devront être vraiment heureux s'ils ne supportent aucune part de cette dépense.

L'honorable député de Kings a fait une autre déclaration irréfléchie, en disant que l'administration Mackenzie avait dépensé \$18,000,000 pour construire les deux extrémités du chemin, et laissé un grand espace libre au centre, depuis Prince Arthur's Landing jusqu'à Selkirk. Cependant je présume qu'il ajoutera foi à la déclaration du ministre des Chemins de fer, d'après laquelle toute la section de 406 milles qui s'étend de Fort William à Selkirk ne coûtera, sans compter l'équipement, que \$14,000,000; l'administration actuelle a construit 183 milles de cette solution de continuité au centre de la section, de sorte qu'il y a une grande différence entre le chiffre de l'honorable député de Kings et ceux du ministre des Chemins de fer, et j'accepte l'opinion du ministre des Chemins de fer de préférence à celle de l'honorable député de Kings.

L'honorable député de Grey-Est, M. Sproule, a aussi fait des déclarations extraordinaires. Il a terminé ses remarques en disant qu'il serait absurde de croire que les membres du syndicat fussent détourner l'immigration et le trafic du chemin de fer Canadien au profit du chemin de fer St. Paul et Manitoba; que la ligne du chemin de fer située dans le Minnesota et appartenant au syndicat, n'a que 100 milles de longueur, et qu'il serait absurde de supposer qu'ils consentiraient à perdre le transport du fret sur un parcours de centaines de milles, dans le but de transporter des marchandises sur environ 100 milles de la ligne du Minnesota. Cet honorable monsieur ignore certainement la géographie de ce pays sinon il saurait que ce même syndicat possède environ 600 milles de chemin de fer, au lieu de 100.

L'honorable député de Grey-Est a dit que l'offre du nouveau syndicat doit avoir été concertée par des députés intéressés, qui ne connaissent point la géographie de la contrée, ni le coût des travaux, ni les difficultés que présentera la nature du terrain; et conséquemment que c'était une offre faite, au hasard, dans un but politique, et non une proposi-

tion sérieuse. Or, je voudrais savoir si ces capitalistes, qui ont déposé \$1,500,000 dans les banques lorsque les autres n'ont fait aucun dépôt, et qui représentent les hommes d'affaires les plus importants du pays, ne connaissent pas aussi bien que les autres le pays et le chemin. Ils ont, comme les autres accès aux rapports des ingénieurs, et il n'y a pas de doute qu'ils ne soient aussi bien renseignés qu'eux au sujet du coût de construction des chemins de fer. Je suis un peu surpris de ce que d'honorables membres de cette Chambre aient exprimé des doutes au sujet du caractère personnel de ces messieurs. J'en connais personnellement plusieurs, et je crois qu'ils peuvent soutenir la comparaison avec les membres de l'autre compagnie, à en juger d'après ce qu'a dit le premier ministre d'un membre du syndicat Stephen. Cet honorable monsieur n'a pas hésité à lui donner dans cette Chambre, tous les titres, hors celui de gentilhomme. Je ne crois pas qu'il soit convenable de dire que ces messieurs sont des grits qui ont été défaits, et partant des hommes indignes. Je vois devant moi l'honorables messieurs qui ont été défaits, et je ne crois pas que le caractère ni la réputation d'un homme se trouve en quoi que ce soit avili parce que les électeurs d'une certaine division électorale n'ont pas jugé à propos de l'élire. Je crois que M. Gladstone et lord Beaconsfield ont été défaits; le très honorable chef du gouvernement l'a été à Kingston; l'honorable député de Cardwell qui a aujourd'hui amené la question sur le tapis a, je crois, été défait trois ou quatre fois, et je ne crois que nous dussions pour cette raison avoir moins de respect pour lui.

L'honorable député de Grey a fait un effort très amusant pour discréditer les assemblées qui ont eu lieu dans son comté. A une assemblée, a-t-il dit, il y avait six grits. Il ne nous a pas dit combien il y avait de Tories, mais il a avoué que l'assemblée s'était prononcée en faveur des six grits. Je ne sais pas que le parti conservateur ait été empêché de tenir des assemblées dans leurs divisions électorales. Il n'y en a pas un seul que je sache; ils avaient peur de traiter cette question en face de leurs commettants. J'ai fait tous les efforts possibles pour engager l'honorable député de Perth-Nord à convoquer une assemblée à Stratford, où il réside, mais il s'y est refusé. J'ai tenu des assemblées à six endroits différents de ma division électorale; l'honorable député de Perth-Nord assistait à l'une d'elles; il y avait plusieurs centaines d'électeurs, parmi lesquels se trouvaient 50 à 200 conservateurs, et un seul des assistants a voté contre les résolutions désapprouvant le projet du gouvernement: c'était l'honorable député de Perth-Nord. L'ex-député de Perth-Nord à la Chambre locale, M. Guest, homme très respectable et ultra-conservateur, était assis près de mon honorable ami de Perth-Nord. Celui-ci comptait beaucoup qu'il se prononcerait dans le même sens que lui; mais lorsque mon honorable ami se leva, M. Guest garda son siège, puis, à la fin de l'assemblée, il s'avança sur l'estrade et exprima son étonnement de ce que le gouvernement voulût ratifier un contrat si monstrueux, et contraire aux intérêts du pays.

M. HESSON. M. Guest a-t-il signé votre pétition ?

M. TROW. Je n'ai pas examiné la pétition, mais je garantis que toutes les signatures qu'elle contient sont authentiques. Nous voyons qu'il n'y a pas que la presse conservatrice du pays qui soit opposée à la ratification de ce contrat, mais que les Chambres de Commerce, et les principaux citoyens de Toronto, de Montréal et d'autres villes y sont également opposés.

M. GAULT. La Chambre de Commerce de Montréal s'est prononcée clairement en faveur de l'exécution du contrat.

M. TROW. Nous voyons tous les jours dans la presse conservatrice de Montréal des articles désapprouvant le contrat.

M. GAULT. J'aimerais à vous lire une lettre que j'ai en ma possession, venant de la Chambre de Commerce.

M. Trow

M. RYAN. Nommez les journaux conservateurs qui ont désapprouvé le contrat.

M. TROW. Je sympathise avec les honorables députés. Je sais qu'ils sont mal à l'aise; il y a à peine de ce côté de la Chambre un honorable monsieur qui aille de bon cœur en avant; et je sais qu'il n'y a qu'un motif qui les rallie. S'il y a un corps d'hommes qui soit en état de connaître les besoins et les désirs des habitants du grand Nord-Ouest, c'est bien le conseil législatif de Manitoba. Ce corps politique, composé de conservateurs partisans dévoués de la présente administration, à l'exception de M. Hay, a passé un vote unanime par lequel il condamnait le contrat et demandait au gouvernement d'y apporter plusieurs modifications. Si l'on ouvrait les pupitres des honorables députés de la droite, je ne doute pas que l'on n'y trouvât nombre de lettres venant de citoyens influents de leurs divisions électorales, engageant ces honorables messieurs à ne pas ratifier le contrat.

Je ne doute pas que l'honorable député de Perth-Nord, (M. Hesson) n'ait des vingtaines de lettres venant de citoyens de Stratford et des environs, et dans lesquelles on l'engage fortement à combattre le contrat.

M. HESSON. Je n'en ai aucun. Que les honorables députés de la gauche regardent dans leurs propres pupitres.

M. TROW. Ces honorables messieurs sont résolus à sacrifier leurs propres convictions, parce qu'il n'y a qu'une alternative: avoir les élections générales, ou avaler la dose. Cette question est d'une importance vitale. Elle a été gravement discutée, et j'espère que les honorables députés de la droite l'examineront sérieusement avant qu'elle soit mise aux voix. La politique du gouvernement dans une grande contrée comme celle-là, devrait être une politique de décentralisation et non de centralisation. Il y a déjà eu trop de centralisation. Les colons se plaignent tous les jours des spéculateurs.

M. RYAN. Je demanderai à l'honorable monsieur s'il n'a pas spéculé, et beaucoup, sur des terres de cette contrée.

M. TROW. J'ai acheté du gouvernement 320 acres pour mes deux fils. Si c'est trop, je vous les vendrai. Je doute qu'il y ait dans cette Chambre un député ou un simple citoyen dans ce pays qui ait eu autant d'avantage que moi d'acheter des terres dans le Nord-Ouest, et qui en ait acheté une aussi petite étendue. Je suis allé trois fois dans cette contrée, et j'aurais pu acheter des lots de 240 acres moyennant \$40 et \$50 le lot, dans les réserves des métis. J'aurais pu acheter à ce prix des dizaines de milliers d'acres, mais j'étais pour ma part décidé à ne pas spéculer, parce que je désirais empêcher de mon mieux la spéculation.

Le malheur du Nord-Ouest, et particulièrement du Manitoba, c'est qu'il y ait tant de réserves. La compagnie de la Baie d'Hudson, compagnie de monopoles, s'il en fut, avait obtenu une charte qui lui donnait toute la contrée. Plusieurs hommes d'Etat éminents, au nombre desquels se trouvait, je crois, l'honorable député de Halton, ont prétendu que l'on ne devait pas reconnaître son droit de propriété absolue du sol, que c'était là un droit imaginaire. Cependant notre gouvernement jugea à propos d'acheter ce droit pour la somme de \$1,460,000, donnant à la compagnie 50,000 acres de terres, qu'elle pouvait choisir où elle le voudrait. Au lieu de prendre ces terres en sections, la compagnie les choisit dans 132 endroits de cette contrée. A Winnipeg, où elle n'aurait dû prendre que dix acres, elle en prit 500 qui valent aujourd'hui \$1,500,000. Le marché passé avec la compagnie n'aurait jamais dû être conclu. Elle a reçu aussi 1,280 acres dans chaque township de six milles carrés. Les métis ont 1,500,000 acres réservés dans différentes parties de la petite province de Manitoba, qui n'en renferme que 2,000,000. Environ cinq cent mille acres ont été réservées pour les Mennonites, et une grande partie de ce qui reste appartient à des spéculateurs. Nous voyons que les colons se sont portés dans le Nord-Ouest, et se sont établis le long des diverses routes, à 200 milles dans l'ouest. Il y en a eu

Portage de la Prairie, aux Balles Plaines, à la Queue d'Oiseau, à la Petite Saskatchewan, au lac Plat, et à 400 milles plus loin, entre les deux Saskatchewan. Ils ont été forcés de se transporter vers cette région lointaine, ces parties incultes de la contrée, parce que les terres se trouvaient entre les mains de spéculateurs, qui ne voulaient pas les vendre moins de \$10 à \$12 l'acre, quand on aurait dû les donner aux honnêtes colons à \$1 l'acre; de cette manière ces terres n'ont point été colonisées.

Comme je l'ai dit il y a un instant, le programme du jour devrait être la décentralisation et non la centralisation, tel que l'établit le gouvernement par ce projet. Si le fait de fermer à la colonisation un ou deux millions d'acres de terres dans le Manitoba a été aussi désavantageux aux colons de cette petite province, que penser du gouvernement qui est à la veille de fermer à la colonisation un territoire ayant trois fois l'étendue du Manitoba? Le but et l'intérêt de la compagnie seront, comme de raison, de faire en sorte que les colons améliorent le pays et augmentent la valeur de ses terres, si nous pouvons les engager à aller s'établir dans cette contrée. Si le gouvernement donnait à la compagnie chaque section alternative de 20 milles, les colons pourraient établir des arrosages scolaires, améliorer les routes et imaginer quelque manière systématique de vivre dans les colonies. Mais il résulte du contrat qu'il y aura de longues lisières de terres, de 24 milles et il n'est pas probable que les colons réussiront, ni qu'ils amélioreront, enrichiront et développeront le pays.

Après avoir été il y a environ douze ans, délivré des serres et de la servitude de la compagnie de la Baie d'Hudson, le peuple va maintenant être livré par le gouvernement à une corporation infiniment plus dangereuse, et qui sera indubitablement plus tyrannique. La contrée est aujourd'hui en partie développée, et la valeur des terres augmente. En vérité, le gouvernement a fait une estimation erronée, et les honorables députés de la droite se moquent de l'opposition avec leur estimation de la valeur des terres et des frais de construction de ce chemin. L'opposition n'a pas assigné de valeur aux terres. Si nous disons qu'elles valent \$2, \$3, ou \$5 l'acre, c'est que le gouvernement les a lui-même estimées à ce prix, il y a un an. Si le gouvernement s'est trompé, nous ne méritons aucun blâme; il a donné cette valeur aux terres lorsqu'il a tracé les différentes zones.

A mon avis le contrat passé à l'occasion de l'entrée de la Colombie anglaise dans la confédération, a été un contrat ruineux. Le gouvernement d'alors, comprenant des membres du cabinet actuel, ne connaissait pas bien ce pays, très-peu de personnes l'avaient exploré, et on en savait peu de chose. Les agents de la Colombie anglaise qui sont venus arrêter les conditions de l'union ont dû représenter ce pays sous un faux jour; ils ont dit que les terres étaient bonnes, et qu'il y, en avait, dans la région que traverserait le chemin de fer, des millions d'acres propres à la colonisation. Cet arrangement, conclu par un gouvernement, *in extremis*, était diamétralement opposé aux intérêts de ce grand pays.

Les renseignements que nous ont fournis nos ingénieurs et nos explorateurs démontrent que nous avons acquis un territoire impropre, à peu d'exceptions près, aux fins agricoles ou à la colonisation. Il est douteux, même dans le cas où le chemin serait construit à travers cette mer de montagnes, comme on a appelé la Colombie anglaise, que les recettes venant de cette région puissent, pendant plusieurs années, suffire à l'achat de l'huile dont on aura besoin pour les roues des locomotives. Je crois que le gouvernement ferait bien de demander au peuple son opinion au sujet de cette grande entreprise.

M. RYKERT. On le consultera.

M. TROW. L'honorable député de Gray-Est (M. Sproule) a dit que cette question a été discutée aux dernières élections générales, mais je n'en ai pas entendu dire un mot; dans mon comté, ce qu'on a discuté très longuement, ce fut la

question de la protection, ou comme plusieurs l'appellent, la blague nationale. Il est vrai que le gouvernement actuel a remporté, à cette époque, la victoire dans toute la Confédération; mais nous espérons fermement voir luire des jours meilleurs. Le peuple est maintenant un peu plus éclairé. Dans tous les cas, les habitants des districts ruraux sont convaincus qu'ils ont été trompés, que la politique du gouvernement n'a pas été simplement contraire à leurs intérêts, mais qu'elle leur a été diamétralement opposée. Nous n'avons pas été élus pour décider l'exécution d'une entreprise aussi considérable que celle-ci. Les représentants du peuple au parlement n'ont eu que très peu de chose à dire sur la question; l'exécutif semble avoir lui-même mis la dernière main à cette affaire, ne nous laissant que le droit de discuter le mérite et le démerite de la transaction; les ministres ont réglé la question et nous ne sommes ici que pour exécuter les conditions de leur marché.

Le chemin coûtera au gouvernement au moins \$60,000,000, l'embranchement de la baie du Tonnerre à Selkirk coûtera, suivant les estimations, \$18,000,000; la section de Kamloops à Yale, \$10,000,000; celle de Yale à Port Moody, \$3,500,000; les frais d'explorations s'élèveront à \$3,500,000; cela, ajouté aux \$25,000,000 que recevra le syndicat, forme un total de \$60,000,000, à part les 25,000,000 d'acres de terres. Comme ce marché a été ratifié avant la convocation des Chambres, il aurait été aussi bien de procéder aux autres affaires que nous avons à examiner pendant cette session, que de passer notre temps à discuter chaque jour cette affaire préparée d'avance et réglée par le gouvernement. En vérité, nous faisons des progrès tous les jours. Mon ami de Monck (M. McCallum), sourit; je le crois en parti converti à nos opinions. Il a fait des aveux l'autre jour, et il avait des objections sérieuses contre le contrat; mais le fouet du parti l'a menacé et il a repris son attitude accoutumée. Le chef du gouvernement a dit qu'il était au-dessous de la dignité du parlement de consulter le peuple; que celui-ci n'avait pas le droit d'être consulté. Un jour viendra où le peuple, notre maître, aura son mot à dire sur cette question. Il a aussi dit qu'il importait peu que la Chambre fût convoquée en novembre ou en février, parce que les travaux seraient exécutés quand même, et que les membres du syndicat étaient en route pour l'Europe afin de concevoir leur plan d'immigration et de se préparer à commencer la construction du chemin.

Le député de Gray-Est a condamné le mode de construction du chemin entre la baie du Tonnerre et Selkirk, parce qu'il regardait cette section comme étant inutile à cause de la solution de continuité qui la divisait et la rendait incomplète. Toute personne connaissant la géographie de ce pays sait qu'il est impossible d'adjuger la section du centre sans finir l'une des deux extrémités de la ligne, ou les deux extrémités; en conséquence, je dis que la politique du gouvernement Mackenzie, qui consistait à ajourner la construction de la section du centre jusqu'à ce que les extrémités fussent terminées, et surtout l'extrémité ouest, par laquelle on aurait pu transporter les matériaux au moyen d'un excellent système de communications par eau, était une politique sage et opportune. Dès que la chose fut possible le député de Lambton fit des arrangements pour la construction de l'embranchement de Pembina qui donne accès à cette contrée au moyen d'une ligne non interrompue de chemins de fer.

Quelques-uns pourraient croire que c'est manquer de patriotisme que de conseiller la continuation de la ligne à travers le territoire américain, mais je n'hésite pas à dire que notre pays s'en serait bien trouvé si le gouvernement avait, il y a quelques années, acheté des obligations du "Northern Pacific," quand on aurait pu les avoir pour sept à dix cents dans la piastre, et nous avait par là assuré le contrôle de ce chemin de Duluth à Glyndon, et s'il avait acheté la charte des Allemands porteurs d'obligations de la ligne de Pembina, ce qui nous aurait probablement rapporté pour cette

courte ligne de Saint-Paul à Saint-Vincent, un profit de \$15,000,000 à \$20,000,000.

Ces honorables messieurs ne tiennent pas compte des difficultés que les membres de l'administration Mackenzie eurent à vaincre lorsqu'ils montèrent au pouvoir. Le député de Lambton avait hérité des dettes de son prédécesseur. Il avait à terminer le chemin de fer Intercolonial, à se charger du chemin de fer de l'Île du Prince Edouard, à pourvoir à la police à cheval, et à faire face aux dépenses considérables résultant de divers traités conclus avec les sauvages. Une série de mauvaises récoltes, durant plusieurs années, eut pour effet de retarder les importations, et, pour toutes ces raisons, on doit tenir compte de millions, que ces honorables messieurs ne prennent point en considération. Le gouvernement dit qu'il a maintenant un surplus, mais je dis que c'est facile pour un ministre de Finances ou pour une corporation de ville, de village ou de municipalité d'avoir un surplus. Tout ce qu'il y a à faire, c'est de taxer le peuple, d'ajouter un centin ou une fraction de centin à l'impôt.

Je nie l'assertion des partisans du gouvernement allant à dire que le projet de l'administration Mackenzie pour la construction du chemin de fer était plus dispendieux que la proposition actuelle. Quelques-uns prétendent que les 20,000 acres de terres et les \$10,000 par mille devaient s'appliquer à toute la ligne, mais le gouvernement avait obtenu du parlement l'autorisation de demander des soumissions. Il n'avait pas l'intention de dépenser cette somme pour toute la ligne. La construction du chemin allait être ouverte à la concurrence du monde entier. Quelques-unes des sections des prairies, à l'ouest de Winnipeg, peuvent être terminées à raison de moins de \$9,000 par mille, et il serait absurde de prétendre que les conditions que j'ai mentionnées devaient s'appliquer à toute la ligne.

De plus ces honorables messieurs doivent considérer que les terres concédées à la compagnie devaient être prises le long de la ligne, d'un bout du chemin à l'autre, et que les deux tiers auraient été pris à l'est et à l'ouest de la section des prairies, dans une région rocheuse et inhospitalière, où elles vaudraient peu de chose. Mais le syndicat actuel a des lettres de marque pour parcourir les prairies; il peut ne pas prendre un acre de terre à l'est de Selkirk, ou à l'ouest d'Edmonton, sur le versant oriental des Montagnes Rocheuses. On dit qu'il choisira peu de terres dans les régions situées à 200 milles à l'ouest de Winnipeg, parce que ces régions sont en partie colonisées. Il est vrai que l'on n'a donné aux habitants du Nord-Ouest qu'un très petit nombre de titres de préemption, et ce point peut causer des difficultés aux colons qui y sont actuellement établis. Il est à espérer que le gouvernement ne dérangera pas ces colons, même ceux qui ne sont que squatters. Je sais qu'en ce qui regarde le système de colonisation en usage dans cette contrée depuis un an, il n'y a pas un seul des colons qui s'y sont établis pendant cette période qui ne craigne d'être évincé si le contrat est ratifié. J'ai reçu plusieurs lettres dans lesquelles on me demandait des renseignements à ce sujet. La partie du pays qui est colonisée s'étend à environ 200 milles de Winnipeg, près du Fort Ellice. Le syndicat aura alors environ 700 milles de territoire, dans lesquels il pourra choisir ses terres, et je suppose que n'importe lequel de ces honorables messieurs peut calculer la largeur de l'étendue qui sera comprise dans le choix de ces terres. Je crois qu'il faudra une zone de 112 milles de large pour former les 25,000,000 d'acres qui sont donnés au syndicat et les lots alternatifs que se réserve le gouvernement.

M. ROCHESTER. De quelle largeur serait la zone si l'on donnait 54,000,000 d'acres ?

M. TROW. J'ignore si l'honorable monsieur sait le calcul, mais je lui assure que je le sais. J'ai voyagé sur une grande partie de ces 700 milles, et je sais qu'il y a des étendues d'eau et des lacs, des terres arides, sablonneuses et pierreuses, et l'on ne peut supposer que le syndicat prenne

M. TROW

autre chose que des terres de première classe. En conséquence, il contrôlera une immense région, où il ne prendra point de terres, car on ne peut s'attendre à ce que le colon s'établisse sur des terres qui sont impropres à la colonisation, et ainsi le syndicat aura un contrôle absolu sur un territoire contenant trois fois 25,000,000 d'acres.

Il y a quelque chose de très remarquable dans l'inégalité du coût de construction des diverses sections de ce chemin. Il est bien connu que la construction de la section des prairies n'est pas très dispendieuse, et néanmoins la compagnie reçoit pour cette section un bonus plus considérable que pour les sections de l'est et de l'ouest, où la nature du terrain présente des difficultés considérables. Les entrepreneurs nous apprennent que 70 à 80 des premiers 100 milles de la section des prairies sont déjà construits. Nous voyons aussi, d'après leurs calculs, que les 100 milles suivants, au moins, ne coûteront pas au delà de \$9,000 par mille; pourquoi alors le gouvernement donne-t-il \$10,000 et 12,500 acres de terres par mille pour cette partie du chemin? Sur les premiers 200 milles le syndicat fera un profit net de \$200,000 et 2,500,000 acres de terres valant \$2 l'acre. La nature du terrain des 400 milles suivants présente des difficultés. A l'exception d'un pont sur la Saskatchewan, le terrain est nivelé et les frais de construction ne peuvent être considérables. Nous voyons que les bonnes terres que le syndicat prendra le long de la ligne, seront coupées par des lacs d'une grande étendue, et il arrivera qu'en raison de ces accidents il contrôlera, à mon avis et d'après ce que j'ai vu de cette région, au-delà de 50,000,000 d'acres que le gouvernement ne pourra jamais coloniser, mais qui seront sous le contrôle absolu du syndicat. J'ai lu dans un rapport du professeur Macoun, publié en 1877, à l'époque où ce monsieur était chargé par le gouvernement d'étudier cette région vers le district Qu'Appelle, que le grand Désert Américain s'étend jusqu'à la ligne du télégraphe, et qu'il y a dans cette région au moins 5,000,000 d'acres impropres à la colonisation. Nous voyons dans ce rapport, qu'à partir du coude de la Saskatchewan sud jusqu'au versant des Montagnes Rocheuses, il y a une grande étendue de terres, non-boisées et où il ne peut pas, de sorte qu'il est impossible de les coloniser. Il y a probablement dans cette région environ 7,000,000 d'acres que le syndicat refusera d'accepter. Où prendra-t-il les 25,000,000 d'acres. Il a une vaste région où choisir ses terres; il a depuis le 49ème degré jusqu'au 57ème degré de latitude: une étendue de 400 à 500 milles de largeur sur 700 milles de profondeur.

L'honorable député de Dundas s'est opposé au mot "pour toujours," je m'oppose moi-même au petit mot "ailleurs." Lorsque le syndicat ne sera pas satisfait de ce grand territoire, il pourra aller ailleurs. Qu'est-ce que cela veut dire? Je suis d'opinion que cela veut dire le district de la rivière la Paix. Nous voyons que le gouvernement doit éteindre toutes les réclamations des Sauvages. Il n'y a pas, au sud de la Saskatchewan-Nord, de réserves qui ne soient colonisées, et il n'y a pas lieu d'éteindre les réclamations des Sauvages si ce syndicat n'a pas le droit de faire passer sa ligne au nord de la Saskatchewan, pour la continuer jusqu'à la région de la rivière la Paix. Il me paraît évident que le gouvernement et le syndicat avaient l'intention de choisir des terres dans ce district de la rivière la Paix, que l'on croit très fertile, ce qui formerait une partie des 25,000,000 d'acres. Personne ne suppose que le syndicat soit obligé de construire des embranchements, mais il peut faire enregistrer un tracé au département du ministre des Chemins de fer, et choisir ses terres ça et là depuis la frontière jusqu'à la ligne proprement dite et monopoliser la meilleure partie de cette vaste contrée.

Il se peut aussi que ce syndicat monopolise la région houillère de cette contrée. On sait qu'il y a des gisements considérables de houille près d'Edmonton, et rien ne peut l'empêcher de faire entrer toute cette région dans sa concession de terres.

Je vais maintenant comparer cette contrée, qui sera sous le contrôle du syndicat, avec d'autres pays. Nous voyons que le syndicat aura le contrôle d'un pays sept fois aussi grand que la Saxe avec une population de 2,556,241 âmes; six fois aussi grand que le Wurtemberg, avec une population de 1,818,539 âmes; près de deux fois aussi grande que la Bavière, avec une population de 4,861,400; près de deux fois aussi grand que la vieille Prusse avec une population de 3,137,460; plus de trois fois aussi grand que la Belgique, dont la population était en 1871, de 3,360,018 âmes; près d'un tiers plus grand que l'Irlande, avec une population de 5,411,416; deux fois aussi grand que la Nouvelle-Ecosse; une fois et demie aussi grand que le Nouveau-Brunswick; cinq fois aussi grand que le Massachusetts; qu'il aura quatre fois l'étendue du New-Hampshire; près de quatre fois celle du Vermont et un tiers de celle du Maine. La compagnie aura un contrôle absolu sur un territoire ayant deux fois l'étendue de la Prusse avec une population de 24,693,063; une fois et demie celle de la France, avec une population de 36,102,921; deux fois celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, avec une population de 31,857,338; cinq fois celle de l'Etat de New-York, avec une population de 4,382,559; quatre fois celle du Michigan et cinq fois celle de l'Etat de Pennsylvanie. Lorsque nous songeons à l'immense territoire qui sera sous le contrôle du syndicat, nous voyons qu'il est temps de nous occuper sérieusement de cette question et de la discuter avec impartialité, dans le seul but d'arriver à une conclusion juste au sujet de cette importante affaire.

L'honorable député de Lincoln (M. Rykert) a fait, au sujet de l'évaluation dans la province de l'Ontario, une assertion qui, si elle était répétée à l'étranger, ne ferait pas de bien au syndicat, lorsqu'il sera forcé d'allor-emprunter de l'argent en Europe. L'honorable monsieur a certainement dû se tromper quand il a dit que dans la grande province de l'Ontario, les terres ne sont évaluées qu'à \$5 l'acre.

M. RYKERT. J'ai dit que dans neuf comtés de l'Ontario, y compris Carleton, Lanark, Russell et Simcoe, l'évaluation n'est que de \$5.10 l'acre, et elle n'a pas augmenté de plus de dix-sept centins l'acre pendant les seize dernières années.

M. TROW. Je pense que l'honorable monsieur veut parler des terres des non-résidents et des terres improductives de ces comtés.

M. RYKERT. Je parle de toutes les terres.

M. TROW. Le seul comté dont je puisse parler, c'est celui de Perth, où j'ai vécu pendant trente ans. Je ne sache pas que le sol y soit supérieur à celui de la plupart des autres comtés d'Ontario, et je suis sûr que plus de la moitié des terres ont, depuis plusieurs années, été évaluées dans ce comté à \$10 l'acre. Il n'y a guère de municipalité dans le pays où les terres soient évaluées à moins de \$30 l'acre, et l'évaluation de tout le pays sera au moins, en moyenne, de \$40 l'acre.

Un honorable député s'est plaint de ce que la largeur de la ligne de ce chemin de fer n'est pas bien définie. Je crois aussi qu'il serait bon de la limiter à 100 ou 200 pieds, et de limiter l'étendue de terrain que la compagnie prendra pour les emplacements des gares, les quais, etc., vu que nous ignorons ce qu'elle pourrait choisir de terrain pour ces besoins. Je ne vois pas pourquoi le syndicat aurait ces terres exemptes de taxes pour toujours; pourquoi nous porterions atteinte aux droits des municipalités du Nord-Ouest. Aujourd'hui même cette question est soumise à la législature du Manitoba, pendant que l'on espère un agrandissement des limites de cette province, de sorte qu'il y a à craindre que cela n'affecte cette province. Plusieurs honorables messieurs ont dit que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis ne paient pas de taxes. Comme l'a démontré l'honorable député de Norfolk-Nord, des compagnies de chemins

de fer paient, soit directement, soit indirectement, des sommes énormes, surtout dans les Etats de l'Ouest. Le chemin de fer "Union Pacific," dont la longueur de 1,597 milles, a payé, de 1869 à 1879, \$835,023 pour ses terres, et \$279,158 pour sa voie, soit un total de 1,114,181. Le "Central Pacific," qui a une longueur de 1,213 milles, a payé, en 1879, \$178,986; l'Illinois Central, dont la longueur est de 1,100 milles, a payé \$395,000, et d'autres paient dans la même proportion.

Nous devrions nous attendre à retirer des terres de cette vaste contrée, de quoi couvrir au moins une partie des dépenses qu'entraînera la construction de ce chemin de fer. Le Manitoba a déjà coûté à ce pays des sommes d'argent très considérables, et, dans les circonstances actuelles, il n'y a guère lieu d'espérer que nous puissions retirer quelque chose en retour de cette dépense. Ce gouvernement a payé, jusqu'en 1879 :

Pour la police à cheval	\$ 1,935,022.75
Immigration	1,512,743.63
Travaux publics	1,378,378.16
Arpentage des terres du Canada	1,186,036.18
Traités avec les sauvages	1,534,735.69
Compagnie de la Baie d'Hudson	1,460,000.00
Route Dawson	920,496.00
Corps expéditionnaire	756,829.61
Subsides	698,366.17
Délimitation de la frontière	379,046.13
Secours aux colons	83,403.80

L'honorable député de Monck peut rire, mais l'administration dont il est maintenant un si chaud partisan, a dépensé \$330,000 de cet argent pour la route Dawson.

M. McCALLUM. Combien avez-vous donné à Carpenter ?

M. TROW. \$70,000 en une année. Ce pays a donc coûté à la Confédération environ \$14,000,000. Il est vrai que nous avons reçu quelque chose sous forme de droits de douane et d'accise, mais c'est une bagatelle comparé à la dépense. Nous avons reçu des douanes du Manitoba, \$1,381,368.57; de l'accise, \$148,962; de la rente des terres, \$139,459.97, ce qui forme une somme beaucoup au-dessous de \$2,000,000, de sorte que cette région doit au Canada \$12,000,000, sans compter ce que coûtera le chemin de fer du Pacifique.

Il y a quelque chose de très peu satisfaisant et d'inconcevable dans la manière dont le gouvernement est forcé par ce contrat de construire sa partie du chemin. L'administration précédente voulait construire un chemin de première classe; c'est ce que recommandait le rapport de M. Fleming, et le gouvernement mit fidèlement ce programme à exécution. Le présent syndicat force le gouvernement à faire des travaux de première classe sur sa partie du chemin; les rampes devront être douces, les courbes d'un faible rayon et peu nombreuses; et tout devra être de première classe, tandis que le syndicat est libre de construire sa partie de la ligne d'une manière médiocre, comme fut construit en premier lieu le "Union Pacific." Je ne puis concevoir pourquoi une partie du chemin doit être de première classe, et le reste d'une autre qualité. Cela occasionnera des inconvénients dans la transmission du fret, vu qu'une locomotive pourra probablement traîner sur les sections construites par le gouvernement deux fois le nombre de wagons qu'elle sera capable de remorquer sur les autres parties de la ligne; de sorte qu'il me paraît évident que le syndicat a l'avantage sous ce rapport.

Dans l'état actuel de nos finances, c'est une politique ruineuse de la part du gouvernement, que d'entreprendre des travaux qui ne rapportent pas de profits. D'après les rapports des ingénieurs et des arpenteurs, la section de l'Est est, de toutes les parties de la Confédération, la plus inhospitalière, la plus stérile et la plus rocheuse. On ne saurait trouver dans aucun rapport rien qui justifie la déclaration qu'a faite l'honorable député d'Algoma (M. Dawson), lorsqu'il dit qu'il y a de bonnes terres le long de la ligne que devra suivre le chemin dans cette section. Il est à douter que nous puissions jamais coloniser aucune partie

de cette région, et il sera tout-à-fait mal de dépenser là vingt millions de piastres, lorsque nous pouvons avoir accès au pays par une meilleure route, par le Sault Sainte-Marie, en passant par Duluth, moyennant une dépense de deux ou trois millions de piastres, qui suffirait, je crois, pour la construction de la ligne de Callander Station au Sault Sainte-Marie.

Les capitalistes américains sont prêts à construire cette ligne; les terres sont arpentées, et l'emplacement choisi pour le raccordement, à cet endroit, du "Northern Pacific" à d'autres chemins de fer américains. En construisant le chemin par le Sault, vous auriez, dans tous les cas, dans deux ou trois ans, une communication avec le Manitoba et le Nord-Ouest. Vous auriez par la navigation du lac une communication entre le Sault et la baie du Tonnerre, et avec le chemin de fer de la baie du Tonnerre à Winnipeg ou Selkirk, lequel sera terminé dans dix-sept ou dix-huit mois, vous mettriez l'extérieur de cette région en communication directe avec le reste du Canada.

Les rapports de capitaines expérimentés qui ont navigué sur ces eaux pendant des années, rapports qui ont été faits ici devant un comité de la Chambre, disent que la navigation des lacs, pour le transport du fret, est ouverte durant huit mois de l'année. Si le ministre des Chemins de fer était à son siège, je lui demanderais si le syndicat a le droit de construire des ponts sur les eaux navigables du Nord-Ouest, pour nuire à la navigation. Je ne vois dans la charte aucune restriction à ce sujet, bien qu'il y en aurait dans toute autre charte. Je me souviens de la difficulté soulevée au sujet du pont du Côteau. Dans le Nord-Ouest, le syndicat peut entraver la navigation en jetant des ponts sur les rivières navigables.

M. RYKERT. Que dit l'Acte de 1879 ?

M. TROW. Pour ce qui concerne le syndicat, l'Acte est nul dans plusieurs cas. Il s'applique à toutes les autres chartes, mais non à celle-ci. Je pourrais ainsi demander au ministre des Chemins de fer, en prévision du développement des villes et des villages du Nord-Ouest, si l'on permettra au syndicat de se réserver de grandes étendues de terres dans leur voisinage. Un village peut surgir comme par enchantement, et, dans un cas comme celui-là, le syndicat devrait-il avoir le pouvoir de garder les terres avoisinantes jusqu'à ce que les citoyens honnêtes et industriels eussent augmenté la valeur de ses terres, probablement de 1,000 p. cent.

Nous ignorons s'il a le droit de donner ses terres à ferme de la même manière que l'a fait la compagnie du Canada dans l'ouest de l'Ontario. Cette compagnie avait le droit de donner ses terres à bail pour sept, dix ou quinze ans, et des milliers de piastres furent, de cette manière, enlevés aux colons pauvres et honnêtes qui avaient amélioré les terres et augmenté la valeur de ses propriétés; ces baux expirèrent, on exigea des colons une rente plus forte et plusieurs durent partir. Le syndicat aura-t-il un droit pareil ?

Je crois, en outre, que le montant de l'argent accordé au syndicat n'est pas du tout proportionné à la valeur des travaux exécutés. En justice pour nos commettants, nous devrions, à tout événement, accepter la plus basse soumission, dans le cas où nous en accepterions une. Les travaux devraient être exécutés par le gouvernement ou adjugés après soumissions; un conseil local ne songerait pas à construire un pont de \$500 sans demander des soumissions; et dans le cas actuel, on donnera des millions sans consulter le peuple, ou sans permettre à ses représentants d'avoir leur mot à dire sur la question.

Comparez cette charte avec celle accordée récemment par le gouvernement d'Ontario pour une ligne qui devra relier Gravenhurst au lac Nipissingue, à travers une région très rocheuse et d'un aspect peu enchanteur, ressemblant probablement à celle qui se trouve au nord du lac Supérieur. Le gouvernement de cette dernière province accorde à ce che-

M. TROW

min une subvention de \$8,000 par mille, et des capitalistes sont prêts à le construire à ces conditions. La ligne aura la même largeur et les mêmes rampes que le Pacifique canadien, et, en appliquant la même subvention au chemin de fer du Pacifique canadien, cette ligne coûterait au pays \$21,648,000 ou \$31,252,000 de moins que la somme que le gouvernement est disposé à accorder au syndicat, sans compter les 25,000,000 d'acres de terres.

Le député de Grey-Est (M. Sproule), est d'avis que le syndicat colonisera certainement ses terres en y faisant venir un grand nombre d'émigrants, et épargnera ainsi, a-t-il dit, je crois, \$18,000,000 au département de l'émigration. Le gouvernement s'est montré trop parcimonieux dans les crédits qu'il a votés pour l'immigration. L'argent qu'on affecterait à un système convenable d'immigration constituerait, à mon avis, un des placements les plus avantageux. Si le contrat est ratifié, et que le syndicat attire dans le Nord-Ouest le surplus de la population de l'ancien monde, tout le Canada devra y trouver son profit. Mais le syndicat possède deux ou trois millions d'acres de terres aux Etats-Unis aux environs de l'embranchement de Pembina, et l'on ne doit pas supposer qu'il ne colonisera pas ces terres, qui sont taxées, avant de coloniser celles qu'il aura au Canada; et qui seront exemptées de taxes pendant au moins 25 ans, et probablement 30 ans, c'est-à-dire jusqu'à ce que le chemin soit terminé.

J'avais l'intention de discuter quelques clauses du contrat, mais je ne le ferai pas, car il se fait tard, et je ne voudrais pas fatiguer la Chambre. L'opposition ne désire aucunement prolonger cette discussion, mais je crois que, si elle dure depuis si longtemps, c'est dû aux honorables députés de la droite, qui voient si peu les intérêts de notre pays, et qui sont résolus à appuyer le contrat, afin d'offrir à leurs commettants quelque justification de leur ligne de conduite. Jusqu'à présent ils n'ont apporté aucun argument dans la discussion, mais ils ont simplement dit que le député de Durham-Ouest ou celui de Lambton avaient offert des conditions plus libérales; et cela, il y a des années, lorsque les circonstances étaient entièrement différentes, lorsque le Nord-Ouest était formé à la colonisation.

Peut-être aurai-je, M. l'Orateur, une autre occasion de discuter plus longuement les clauses les plus désavantageuses du contrat.

M. ROCHESTER. J'avais résolu, M. l'Orateur, de ne pas prendre la parole sur cette importante question, mais il s'est produit un grand changement depuis les explications très complètes et, à mon sens, très satisfaisantes que l'honorable ministre des Chemins de fer a données à cette Chambre, au sujet du contrat passé avec le syndicat.

Ayant pris communication des rapports de l'ingénieur en chef et d'autres personnes qui ont visité le Nord-Ouest, je suis très content de ce contrat, et je crois que le gouvernement a fait là un marché avantageux pour le Canada. Ce grand chemin de fer du Pacifique est depuis sept, huit ou dix ans, le sujet de toutes les discussions, à cette Chambre et ailleurs, et je ne me trompe pas en disant que l'opinion presque universelle est que cette grande entreprise devrait être exécutée par une compagnie, et non par le gouvernement, parce qu'un simple particulier ou une compagnie peut faire exécuter des travaux à meilleur marché qu'aucun gouvernement. Le gouvernement exécute très imparfaitement les travaux publics, limité qu'il est à une routine déterminée, au-delà de laquelle il ne peut rien.

Longtemps avant qu'il y eut des chemins de fer aux Etats-Unis, le Congrès autorisa, à une faible majorité, la construction d'une route à barrières de péage à travers le Kentucky et le Tennessee, appelé le chemin Mysville. Ce projet, qui devait être exécuté comme entreprise du gouvernement, fut si hautement désapprouvé du public, qu'il fallut l'abandonner, et dès lors la politique invariable de ce gouvernement fut de laisser à l'entreprise privée tout ce qui

pouvait être fait de cette manière. De là les subventions en terres et en espèces qui furent libéralement accordées aux chemins de fer. Ces subventions ont grandement contribué à assurer la construction dans ce pays de 78,960 milles de chemins de fer, qui ont coûté jusqu'au 1er juin 1879 \$4,589,948,793. Retenant pour les recettes brutes de l'exercice expiré le 1er janvier 1879 \$490,104,350, dont les trois quarts pour le service des marchandises et l'autre quart pour celui des voyageurs, la moyenne du coût de construction des 78,960 milles, dont une grande partie traverse des régions de prairies, a été de \$51,543 par mille.

Les honorables messieurs de la gauche voudront bien prendre note de cela ; car ces calculs extravagants, dignes des honorables députés de Norfolk-Nord et d'Ontario-Sud, qui voient à travers des lunettes libérales grossissant du double tout ce qui a trait à nos projets des chemins de fer, fixent le coût de notre chemin de fer du Pacifique, à \$40,000 par mille. Vous savez que l'on dit communément que ce qui est public regarde tout le monde et ne regarde personne ; mais il n'en est pas ainsi pour un simple particulier ou pour une compagnie ; celle-ci mettra à la tête des travaux des hommes, dont elle connaîtra l'habileté, et qu'elle saura devoir mener l'entreprise à bonne fin ; et si les membres de cette compagnie sont des hommes d'affaires, ils verront eux-mêmes à ce que l'ouvrage se fasse.

Souvent, dans les grandes entreprises, il arrive que l'on rencontre, pendant l'exécution des travaux des détails que n'indiquait pas le plan de l'entreprise ni les devis. Dans le cas actuel, la compagnie choisira des hommes capables de faire les changements nécessaires, et les travaux avanceront avec régularité. Si le gouvernement construisait lui-même le chemin, comment serait-il obligé d'organiser la marche des travaux ? Il y aurait l'inspecteur local qui devrait faire rapport à son chef, et ainsi de suite jusqu'au monsieur assis dans une chaise très commode, sur de bons coussins. Ce dernier ferait en temps opportun rapport à l'ingénieur en chef qui serait peut-être alors à Ottawa, ou peut-être en Angleterre, mais on ne pourrait continuer les travaux jusqu'à ce que l'homme, qui serait peut-être à des milliers de milles des lieux, eût fait parvenir l'ordre de faire les changements. Ainsi ces travaux auraient probablement été interrompus pendant des jours ou des semaines, et peut-être des mois, dans la saison la plus avantageuse pour leur exécution. Ce sont là quelques-unes des raisons pour lesquelles le gouvernement ne saurait faire construire le chemin aussi économiquement que le peut un simple particulier ou une compagnie ; ceci est évident pour tout homme d'affaires de ce pays. C'est pour cette raison que les députés de la droite et de la gauche et le public ont si souvent exprimé l'opinion que cette grande entreprise devait être exécutée par une compagnie.

En 1874, l'honorable premier ministre demanda des soumissions pour la construction de ce chemin, et le délai pour soumissionner dura jusqu'à l'époque où les membres de la présente administration allèrent en Angleterre, en juillet 1880 ; et jusqu'à cette époque il ne fut fait aucune soumission. Quelle grande révolution s'est opérée dans l'esprit de nos amis de la gauche depuis juillet 1880. Depuis 1874 jusqu'au mois de juillet dernier, aucune offre n'a été faite par ces patriotes de la gauche, qui sont si désolés en songeant à la ruine complète vers laquelle ce contrat entraînera notre pays. En 1872, le parlement vota un crédit de \$30,000,000 en espèces et de 54,700,000 acres de terres pour cette entreprise. Ces terres représentaient, suivant la première estimation du chef de l'opposition, \$54,700,000 ; ce qui portait la subvention en espèces et en terres à \$81,700,000. Ce fut là le premier vote. En 1874, l'ex-gouvernement fit voter par le parlement la somme de \$48,947,500 en espèces et 55,940,000 acres de terres ; ces terres, à \$1 l'acre, représentaient avec la subvention en argent, une somme de \$104,887,500. Vient ensuite le contrat actuel. L'évaluation des terres est, en chiffres ronds, la même que les précédentes, et nous

voyons que ce grand projet peut être exécuté moyennant une somme de \$78,000,000. En déduisant ce montant des \$106,387,500 votées par l'ex-gouvernement, nous voyons que nous épargnons au pays \$28,387,500. De cette manière le chemin coûterait \$28,000 par mille. Il n'y a que quelques semaines ou deux mois au plus, les honorables députés de la gauche étaient prêts à sacrifier ces vingt huit millions de piastres, et ils auraient cru que le Canada aurait fait un bon marché en perdant cette somme.

L'administration actuelle, après beaucoup de démarches et d'anxiété, a passé un contrat par lequel elle s'engage à donner beaucoup moins qu'on ne l'avait espéré, et maintenant elle demande aux Chambres de le ratifier, mais les honorables députés de la gauche avec leur instinct ordinaire, savent bien que si le gouvernement actuel mène à bien cette entreprise, il sonnera leur glas funèbre.

Lorsque toutes ces démarches ont été faites et que le gouvernement demande à cette Chambre de ratifier le meilleur marché qui puisse être fait pour construire le chemin et ouvrir cette contrée du Nord-Ouest, relier l'Atlantique au Pacifique, et assurer une grande ligne d'un bout à l'autre de notre propre territoire, on ne devrait pas faire de cette grande entreprise nationale une affaire politique ; si le gouvernement mène cette entreprise à bonne fin, cela lui assurera le pouvoir pour les 15 ou 20 prochaines années. Dans ces circonstances, est-il étonnant que les honorables députés de la gauche aient entrepris ces pérégrinations et aient parcouru le pays en tous sens, faisant circuler des pétitions, suppliant le peuple d'envoyer au parlement des pétitions lui demandant de ne pas ratifier le présent contrat ? S'ils le pouvaient, ils aimeraient à nous faire croire qu'une grande révolution s'est opérée, en très peu de temps, dans l'esprit des populations. Je ne crois pas qu'il y ait aucun changement de ce genre ; c'est le dernier rayon d'une espérance qui s'éteint. Est-il étonnant qu'ils se découragent ainsi que leurs amis ? Ils sont poussés au désespoir ; ils ne peuvent supporter la pensée qu'ils aient à demeurer si longtemps dans les froides régions de l'opposition. Mais c'est là le lieu que leur a assigné le pays, et ils auront à se contenter de leur présente condition.

Où ces messieurs étaient-ils pendant les sept ou huit dernières années ? Étaient-ils tous hors du pays, qu'ils ne savaient pas que cette entreprise était sur le marché, pendant toute cette période ? Personne n'en voulait, ces patriotiques amis des honorables députés de la gauche n'en ont même jamais parlé. Mais quelle métamorphose a subi le génie de leurs rêves ! Dès qu'ils savent qu'un contrat a été passé avec une compagnie pour la construction de toute la ligne depuis Callander Station, sur le lac Nipissingue, jusqu'à Port-Moody, sur la côte du Pacifique, ils voudraient se charger de l'entreprise ; du moins ils le prétendent. A mon avis, toute l'affaire est un coup monté par l'opposition et quelques-uns de ses principaux amis, et ils ont réussi jusqu'à présent à tromper quelques messieurs dont les noms apparaissent sur cette proposition, et qui, je le sais, ne se seraient pas prêtés sciemment à autre chose et qu'à une transaction *bona fide*, mais, je dois le dire, je crois qu'il ont dû être trompés par un faux exposé des faits. Réduits au désespoir, ces honorables messieurs sont prêts à recourir à quoi que ce soit, à essayer de monter un autre scandale du Pacifique, dans l'espoir de renverser le gouvernement actuel comme ils l'ont déjà fait. Je dirai à ces honorables messieurs qu'un enfant qui s'est brûlé craint le feu.

Ils ont, à cette époque, trompé les habitants de ce pays, mais la chose est encore trop récente, pour que le peuple ait oublié ce qu'il a enduré pendant les cinq années de leur mauvaise administration. Oui, M. l'Orateur, le peuple canadien se rappellera les cinq années du régime de ces messieurs ; chaque Canadien en conservera toute sa vie un souvenir vivace.

Néanmoins je ne voudrais pas leur imputer toute la dépression dont ce pays a souffert durant ces cinq années ; mais

je les blâme de n'avoir pas essayé d'adoucir les souffrances et la détresse dans lesquelles il s'est trouvé durant cette période. Lorsqu'on leur a demandé d'essayer de faire quelque chose dans ce but, qu'ont-ils répondu ? Ils ont répondu que le gouvernement ne pouvait rien faire. Ceci était littéralement vrai, car ils n'étaient capables de rien ; ils étaient tout-à-fait inhabiles à remplir les fonctions qui leur étaient confiées ; et M. l'Orateur, je crois qu'il est complètement impossible pour un homme de présider à la fois à l'administration de tous les départements du gouvernement, quelque habile qu'il puisse être.

Un des premiers actes de l'ex ministre des Finances fut d'augmenter le droit sur l'orge ; lorsque le gouvernement actuel prit les rênes du pouvoir, un de ses premiers actes fut de passer une loi destinée à protéger le manufacturier et le cultivateur de ce pays ; et aujourd'hui nous voyons le producteur et le consommateur marcher la main dans la main, et le pays ne fut jamais plus prospère qu'il l'est aujourd'hui.

QUELQUES VOIX. A la question.

L'ORATEUR. L'honorable monsieur voudra bien ne pas s'écarter de la question qui est maintenant devant la Chambre.

M. ROCHESTER. C'est ce que je vais faire, M. l'Orateur. Je crois avoir le droit de parler ainsi, quand d'autres messieurs ont erré par toute la terre ; et quand même le fait de parler de la mauvaise administration de l'ex-gouvernement, froisserait ces messieurs un peu fort, je crois que l'on devrait me permettre de continuer. Je ne crois pas que je devrais être interrompu, quand d'autres orateurs ont erré par toute la terre, sans qu'on les ait rappelés à l'ordre comme on vient de le faire pour moi. Je crois avoir le droit de montrer ce qu'était le pays sous le règne de l'ex-gouvernement et ce qu'il est aujourd'hui ; de faire ressortir la différence entre les hommes qui sont aujourd'hui au pouvoir, et ceux qui, pendant cinq ans, ont mal gouverné le pays et l'ont laissé dans la misère. Si les honorables députés de la gauche trouvent que je les froisse un peu trop, ils doivent essayer d'endurer.

L'ORATEUR. J'admets que j'ai été un peu indulgent, J'ai pu, dans certains cas, permettre qu'on s'écarterait un peu trop de la question ; mais comme il y a un commencement pour tout, il est aussi bien de commencer maintenant. J'en suis peiné pour l'honorable député, mais j'espère qu'il aura la bonté d'éviter, à l'avenir, des digressions comme celles-là.

M. ROCHESTER. Dois-je comprendre, M. l'Orateur, que je puis continuer ? Alors j'irai un peu plus loin, et je démontrerai la différence entre la condition du pays il y a cinq ans, et ce qu'elle est maintenant. Aujourd'hui les cultivateurs peuvent vendre leur seigle 90 à 95 centins le minot.

QUELQUES VOIX. A l'ordre.

M. L'ORATEUR. L'honorable monsieur devra se désister.

M. ROCHESTER. C'est bien, M. l'Orateur, je vais me désister, si vous l'exigez. J'aurais beaucoup désiré continuer, mais mes remarques semblent avoir trop froissé les honorables députés de la gauche. Tout ce que je puis leur dire maintenant, c'est qu'ils entendront tout avant la fin de la session. Un mot du syndicat. Ce marché est le plus avantageux qui pût être fait ; mais je n'hésite pas à dire que l'offre qui a été soumise à cette Chambre il y a quelques jours est une affaire montée. Je fais une exception pour quelques-uns de ces messieurs que je connais et dont les noms apparaissent au bas de cette proposition, car je ne crois pas qu'ils consentaient sciemment à prendre part à autre chose qu'à une transaction *bona fide*. En terminant, je dirai qu'il est consolant de voir que le pays est dans une condition aussi prospère, et qu'au lieu de déficit, les comptes publics accusent un surplus.

Les honorables députés de la gauche ont essayé d'effrayer le peuple en lui disant qu'il faudrait augmenter les impôts, et que la province de l'Ontario aurait à contribuer de 40 à

M. ROCHESTER

60 millions pour la construction du chemin de fer du Pacifique ; mais la construction de ce chemin et le nombre d'immigrants qui se porteraient dans cette contrée augmenteraient le revenu de ce pays et la vente des terres publiques à un tel point, que le trésor du Canada retirerait bientôt plus de quatre ou cinq fois le montant qui aurait été dépensé dans cette contrée.

M. FLEMING propose l'ajournement du débat. La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 1 50 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 21 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILL PRÉSENTÉ.

Le bill suivant est présenté et lu la première fois :—
Bill (No. 35) à l'effet de constituer légalement la Cie. dite "The Silver Plume Mining Co."—M. Ouimet.

TERRES DES ÉCOLES DU MANITOBA.

M. FARROW. Le gouvernement a-t-il l'intention de mettre en vente les terres des écoles dans le Manitoba ? Si oui, quand, et à quel prix ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Les réserves scolaires dans le Manitoba seront mises en vente de temps à autre, suivant que la chose paraîtra devoir être plus avantageuse pour le fonds des écoles. Les syndics s'efforceront de réaliser le plus haut prix possible, afin de former un fonds scolaire pour toute la province.

SACS A SEL.

M. FARROW. Les sacs dans lesquels le sel de provenance anglaise est importé en Canada, sont-ils admis en franchise ? Et un droit est-il imposé sur les matériaux analogues importés par nos fabricants de sel pour la confection de sacs ?

M. BOWELL. Le sel importé du Royaume-Uni étant admis en franchise, les colis qui le renferment sont francs de droits en vertu de la quatrième clause de l'acte concernant le tarif. Les sacs qui contiennent du sel assujéti aux droits sont imposés suivant le poids du sel. Tous matériaux pour sacs importés dans le pays sont imposables, mais lorsque les sacs contenant du sel sont exportés l'on fait une remise équivalente au droits payés.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. COURSOL. Avant de passer à l'ordre du jour, la Chambre me permettra, je l'espère, d'attirer l'attention du ministre des Douanes sur une annonce publiée dans la plupart des principaux journaux de la Province de Québec. Je veux parler de l'annonce de l'association co-opérative du Canada au capital de \$150,000. Parmi les noms des directeurs provisoires qui ont été nommés, je remarque celui de M. W. B. Simpson, percepteur des douanes à Montréal. Comme M. Simpson a l'intention de devenir l'un des directeurs de cette compagnie qui doit se livrer à des opérations commerciales très variées, je désirerais savoir de l'honorable ministre des Douanes si les devoirs qu'un semblable fonctionnaire a à remplir ne sont pas incompatibles avec les intérêts qu'il pourra avoir dans cette compagnie.

M. BOWELL. Il y a quelque temps l'on a attiré mon attention sur l'annonce publiée dans la "Gazette" de Montréal ; j'ai de suite donné instruction au commissaire d'en envoyer une copie à M. Simpson et de lui demander des explications, lui faisant remarquer en même temps qu'il

n'est permis à aucun percepteur de faire partie d'aucune compagnie faisant le commerce d'importation. Je n'ai pas encore reçu d'explication de lui. Aussitôt que j'en recevrai, je me ferai un plaisir de la soumettre à la Chambre. Pour l'information de la Chambre, je dirai que les règlements du département s'opposent à ce qu'un percepteur prenne part à de telles transactions commerciales.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper pour la seconde lecture des résolutions rapportées du comité général, le 14 janvier courant, octroyant certaine subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et sur l'amendement de M. Blake à cette motion.

M. FLEMING. Je m'associe de tout cœur à ce que les honorables messieurs des deux côtés de la Chambre ont répété maintes et maintes fois, savoir, que le sujet dont nous nous occupons est un des plus importants qui aient jamais été soumis à l'approbation du parlement. Il est important en ce qu'il se rattache à une question très grave, à une somme considérable que devront payer les contribuables de ce Dominion, et à une immense étendue de terres, patrimoine du peuple de ce pays. Et, quoiqu'il soit sous ces rapports, d'une grande importance pour la présente génération, je suis d'opinion que la plus grande importance du sujet qui nous occupe, consiste en ce qu'il affectera essentiellement la génération future de ce pays. Pour traiter cette question et la discuter de bonne foi, il est à propos de considérer quelles sont les opinions que partagent en commun, les députés des deux côtés de cette Chambre. D'abord, je crois que les honorables messieurs de la droite admettront franchement, s'ils veulent bien nous croire, que nous désirons la construction d'une voie ferrée non-interrompue entre les provinces de l'Est et la Colombie anglaise. Toute la différence entre nous, consiste, dans une question de temps et de mode.

Je ne crois pas même que la différence soit bien sérieuse sur la question de temps. Le principal différend repose sur la question des moyens, — le mode de construction le plus convenable. Certains honorables messieurs ont fait précéder leurs remarques d'un résumé historique depuis l'admission de la Colombie anglaise jusqu'à nos jours. Je crois qu'il serait à propos de jeter un coup d'œil plus en arrière et d'examiner un chapitre ou deux des débats qui précéderent l'Union. Je demanderai d'abord, pour quelle raison, la Colombie anglaise fut-elle admise dans l'Union? En relisant les débats qui eurent alors lieu, nous voyons que les circonstances ressemblaient d'une manière frappante à celles où nous sommes, quant à la question maintenant soumise à cette Chambre. Dans la circonstance actuelle, nous n'avons pas reçu grande information sur le sujet que nous discutons. Les informations qu'on nous a fournies sur le sujet qui nous occupe sont encore bien limitées et nous n'avons point de renseignements sur aucune autre soumission pour la construction de ce chemin. Il en fut ainsi lors de l'admission de la Colombie anglaise. Les informations qu'on nous donna, étaient bien faibles; et il y a une ressemblance remarquable dans la manière dont cette question fut alors soumise à la Chambre; et la manière dont ce contrat a été soumis au parlement d'aujourd'hui. Le très honorable chef du gouvernement nous a présenté son projet en disant: "Il n'y a pas moyen de faire mieux." Eh! bien, si nous jetons un coup d'œil sur les débats de 1871, nous voyons que le gouvernement d'alors, représenté par Sir George Cartier, en l'absence du très honorable premier ministre, dit expressément, le 28 mars 1871, en proposant que la Chambre se formât en comité pour considérer une série de résolutions au sujet de l'entrée de la Colombie anglaise dans la Confédération, que :

"Ce n'est aucunement l'intention du gouvernement de restreindre la discussion sur aucun des articles, mais je dois dire, que les termes du

nacte entre le Dominion et la Colombie anglaise tiennent de la nature d'un traité et qu'un amendement à un seul article, renverserait le projet entier. Le gouvernement n'acceptera pas d'autres termes que ceux qui sont maintenant soumis à la Chambre."

Il y a aussi une ressemblance remarquable dans la hâte extraordinaire avec laquelle l'adoption de la mesure dont nous nous occupons, est pressée; avis ayant été donné de procéder tous les jours sur ce sujet. De même, lors de l'admission de la Colombie anglaise, a-t-on déployé toute la diligence possible. Les résolutions furent soumises le 28 mars et acceptées le 1er avril; ne donnant ainsi que trois jours pour les prendre en considération. Il est aussi remarquable, qu'on trouva moyen dans les deux cas, de fournir des excuses pour une telle précipitation. Le très honorable chef du gouvernement dit aujourd'hui qu'il y a nécessité pressante, vu que les entrepreneurs sont forcés de se procurer des traverses et de les transporter sur la ligne. De même, sir Georges Cartier donnait alors pour excuse de la diligence qu'il apportait, le prochain voyage en Europe d'un des représentants de la Colombie anglaise. Dans cette circonstance, l'opposition protesta contre une telle précipitation et présenta plusieurs résolutions, afin de retarder les délibérations, mais ce fut en vain, car le gouvernement avait décidé qu'il remporterait la mesure; sans s'inquiéter des suites. L'honorable député de Lambton, (M. Mackenzie) chef de l'opposition, proposa en amendement à ces résolutions, que, dans l'opinion de la Chambre, le Canada ne devrait pas s'engager à faire plus que de continuer les explorations nécessaires, et lorsque la route serait déterminée de poursuivre l'ouvrage avec autant d'activité que le justifierait l'état de nos finances. Mais cet amendement fut rejeté. Certains honorables députés qui donnaient au gouvernement un appui indépendant, se prononcèrent, alors, contre de tels procédés. Nous voyons que le cri de loyauté se fit entendre. En cette occasion, nous voyons que l'honorable ministre actuel des Finances, a dit, que :

"Si le parlement refusait de sanctionner la politique du gouvernement, le peuple de la Colombie anglaise, dans la situation où se trouvait alors cette colonie, aurait pu tourner leurs regards dans une autre direction. Cette colonie éprouvait alors de graves difficultés."

C'est la menace qu'on nous fit alors. Certains honorables députés, qui avaient adopté une position indépendante envers le gouvernement, l'avertirent qu'il faisait fausse route. Sir Alexander Galt voulut bien prévenir le gouvernement des dangers de la politique qu'ils voulaient suivre. Il dit :

"Le gouvernement a donné à cette Chambre l'assurance que la construction du chemin de fer ne causerait aucune augmentation de taxes; mais cet avantage est à peine compatible avec le fait que ces conditions ont le caractère d'un traité, et qu'elles obligent ce pays à compléter la ligne dans dix ans. Et comment le gouvernement peut-il, de propos délibéré, nous imposer l'obligation de construire ce chemin en dix ans, lorsque les parties intéressées ne l'ont pas même demandé."

L'honorable député de Durham-Ouest fit un appel au gouvernement d'alors. Voici :

"Pendant qu'il en est encore temps et que cette Chambre a sous sa considération l'amendement de l'honorable député de Lambton; je me permets de demander à chacun des députés de donner sa plus sérieuse attention à cette question, non pas comme partisans, ou adversaires du gouvernement, mais de bien considérer s'il travaille ou non dans les intérêts de ses commettants."

"Il n'est pas juste de dire que l'amendement est opposé à l'union avec la Colombie anglaise. Cet amendement déclare seulement qu'on ne devrait pas demander à la Chambre de faire plus que de promettre, au nom de tout le pays, de pousser l'ouvrage aussi rapidement que le permettront les ressources de toute la Puissance. Je ne comprends pas comment un homme aimant son pays pourrait voter contre cet amendement."

Mais ces appels furent faits en vain.

Après dix années d'expérience, n'est-ce pas l'opinion sincère de tous les honorables députés, qu'il aurait été plus avantageux pour le pays de donner plus de temps à la considération de cette mesure, au lieu d'accepter avec tant de précipitation, les conditions que le gouvernement proposait, de son gré, et que la Colombie anglaise ne demandait pas? N'au-

rait-il pas été préférable de prendre le temps de consulter le peuple, et d'éviter ainsi l'agitation, l'animosité et le mécontentement qu'a produits cette mesure. Après avoir fait allusion au passé, je vais parler du présent. Vouillons d'abord bien considérer la question que nous avons à discuter. Nous n'avons pas à discuter si, cette entreprise doit, on non, rester sous le contrôle du gouvernement. Il peut y avoir différentes opinions à ce sujet, mais ceux qui s'opposent au contrat ne le font pas, parce que l'ouvrage doit être fait par une compagnie, mais parce que les conditions, que nous impose le contrat, sont de nature à faire tort à nos plus chers intérêts. Lorsqu'on considère cette question, au point de vue des affaires, on se demande tout d'abord : ceux qui représentaient le pays, étaient-ils dans la meilleure position possible de faire un marché ? Tout peut dépendre de la manière dont un homme s'adresse à un autre pour faire un marché. Le gouvernement a-t-il donné avis, à temps, aux capitalistes que cette entreprise devait être soumissionnée ? Je suis très surpris de voir que le gouvernement n'a demandé aucune soumission, par la voie des journaux, surtout lorsqu'on sait, d'après le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, l'an dernier, que c'était son intention d'en demander.

L'honorable ministre a changé d'avis : il disait, à London l'autre jour :

" Nous n'avons point demandé de soumissions pour faire voir que nous ne pouvions avoir personne pour construire le chemin de fer du Pacifique Canadien. On m'a demandé l'autre jour : " Pourquoi ne demandez-vous pas de soumissions ? " Et je répondis : " Vous en avez demandé une pendant six mois, sans recevoir une seule réponse. "

Pendant on nous a dit depuis que cette Chambre s'est réunie, qu'il s'était opéré un grand changement depuis que la dernière administration avait publié ces annonces. L'honorable ministre des Chemins de fer ajoute :

" Je dirai franchement à cette Chambre, que le changement manifeste qui s'est opéré dans l'opinion publique, concernant la valeur des terres du Nord-Ouest, et la nécessité d'y construire des chemins de fer, est dû à ce qu'on avait publié par tout le monde, le succès merveilleux qu'avait obtenu le syndicat, en achetant le chemin de fer St.-Paul Minneapolis et Manitoba, et devenant propriétaire de cette ligne "

C'était là une bonne raison pour qu'il eût, dans un temps aussi favorable, demandé des soumissions. Pendant cette session, le très honorable premier a dit que lorsqu'il était en Angleterre, les capitalistes étaient effrayés de la grandeur de l'entreprise. Pourquoi donc, ne l'a-t-on pas divisée en sections ? Si c'était une affaire privée, les parties contractantes auraient pu à loisir, faire entreprendre privément la construction de ces travaux ; mais les chefs du gouvernement sont les administrateurs du peuple, et il est de leur devoir sacré de faire tout en leur pouvoir pour favoriser ses intérêts. Il n'y a pas, dans Ontario, un conseil municipal qui, ayant à baisser une colline ou à construire un pont, ne demanderait des soumissions. S'il ne remplissait point son devoir à cet égard, le peuple convoquerait une assemblée, pour lui demander compte de sa conduite. On s'est donné beaucoup de peine pour comparer ce contrat avec le contrat Allan et avec les conditions incorporées dans l'Acte de 1874.

Mais je maintiens qu'il ne s'agit pas de ces considérations dans la question qui nous occupe. Si un cultivateur a une charge de blé à vendre, il ne s'informe pas quels étaient les prix il y a cinq ou six ans, mais il consulte le dernier journal et décide s'il doit vendre ou non. Si nous voulions avoir l'offre la plus avantageuse pour la construction de ces travaux, nous aurions dû chercher qui l'aurait entrepris aux conditions les plus faciles pour le pays. Les circonstances ne sont plus les mêmes, nous devrions en profiter.

Une autre raison pour laquelle le gouvernement n'était point dans une position convenable pour faire un bon marché, c'est qu'il n'avait pas même confiance en lui-même. Ils ont jeté à l'opposition le blâme dû à leur pauvre contrat. Mais n'est-ce pas le capitaine qui est tenu responsable de la course d'un navire ? Le gouvernement ayant un contrôle entier sur cette question, sera tenu responsable par le

M. FLEMING

peuple. Le président du conseil disait, je crois, dans une assemblée à Montréal, que le gouvernement était très modéré, qu'il n'estimait la valeur des terres qu'à une piastre l'acre. Je ne crois pas qu'il soit sage de demander pour une chose moins que ce qu'elle vaut. Une autre raison pour laquelle ce marché est médiocre, c'est parce que le gouvernement se trouvait dans des circonstances difficiles lorsqu'il l'a conclu, si l'on en juge par les paroles du ministre des Travaux Publics, qui disait que nous avions à prendre en considération les exigences de la question. Cependant, je ne puis voir d'où pouvaient venir ces exigences ; il n'y en avait aucune apparence à la dernière session, lorsque tout paraissait florissant. L'été dernier, le chef du gouvernement fit un discours à Bath, où il donna la première indication que le vent était à l'adjudication ou à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Il dit à ses auditeurs et demanda au ministre des Finances de corroborer son assertion, que le gouvernement avait pris en considération l'offre de certains entrepreneurs qui, connaissant qu'il y avait de grands bénéfices à retirer de cette entreprise, avaient demandé qu'elle leur fût confiée. Eh ! bien, il y a des gens assez malveillants pour croire que le gouvernement n'agissait ainsi que dans le but de donner à quelques-uns de ses amis une occasion de s'enrichir en construisant ce chemin. Je ne crois pas cela. La confiance que j'ai dans le très honorable ministre ne me permet pas même de penser ainsi, mais je ne crois pas que le contrat maintenant soumis à cette Chambre soit celui dont il parlait en juin dernier. J'ai trop de foi et de confiance en son honneur pour que je puisse le supposer un instant. L'opinion que j'ai de ce monsieur est basée sur les discours qu'il prononça en 1878. En avril 1878, le député de Lambton soumit un bill à l'effet d'affermir l'exploitation de l'embranchement de Pembina, du chemin de fer du Pacifique canadien. En cette occasion, il y eut conversation entre les députés des deux côtés de la Chambre. Sir John A. Macdonald fit quelques questions à M. Mackenzie, qui répondit :

" M. MACKENZIE. Il y a deux semaines, j'ai dit, en cette Chambre, que nous étions en communication avec M. Stephens, de Montréal, représentant de la compagnie du chemin de fer St. Paul et Pacifique du Nord.

" Sir JOHN A. MACDONALD. Le bail contiendra-t-il quelques conditions, pour le cas où d'autres chemins de fer américains se relieraient au nôtre et circuleraient jusqu'à la frontière ?

" M. MACKENZIE. Il contiendra simplement une disposition décrétant qu'il devra y avoir des commodités pour l'échange de trafic, et que les trains chargés de marchandises à Winnipeg ou à Selkirk ne pourront circuler que sur la ligne avec laquelle des arrangements de trafic sont faits.

" Sir JOHN A. MACDONALD. J'espère que toutes les précautions nécessaires seront prises. L'honorable monsieur doit voir, par les journaux, qu'il existe dans le Nord-Ouest un certain malaise, causé par la crainte que la compagnie en question, à laquelle M. Stephens et d'autres messieurs sont intéressés ne monopolise notre chemin.

" M. MACKENZIE. Nul doute.

" Sir JOHN A. MACDONALD. Pendant dix ans ; et par la crainte que si une autre ligne est établie par les Etats-Unis jusqu'à la frontière, elle ne puisse se rendre par celle-ci jusqu'à Winnipeg, à cause du bail qui donne le monopole à une ligne. Je n'en sais pas long sur ce sujet, mais je sais qu'on craint énormément de voir s'établir un monopole qui contrôle tout le trafic entre les Etats-Unis et Winnipeg. Dix années constituent un terme bien long dans un jeune pays ; elles équivalent à 25 ans dans les vieux pays. Je crois que l'honorable monsieur ne doit pas, sans de très graves raisons, fermer la ligne de Winnipeg à Duluth pendant dix longues années.

D'après ce que le très honorable monsieur avait dit, en 1878, je croyais qu'il n'aurait pas consenti à ce qu'un projet, ayant autant de privilèges et d'immunités, fut soumis à cette Chambre. Il me semble le voir jeter un regard d'horreur et d'indignation au député qui aurait osé lui faire une telle proposition, et dire : " Nous ne ferons rien de la sorte. " Le très honorable monsieur et deux de ses collègues se rendirent en Angleterre. Je suis quelque peu surpris de ce voyage, surtout après ce que nous a dit le ministre des chemins de fer, il n'y a pas longtemps. Il disait :

" Qu'en aurait-il été, si nous avions donné ce contrat à la plus forte compagnie de capitalistes que nous aurions pu trouver à Londres ? Nous aurions eu, en premier lieu, un ingénieur anglais rempli d'idées extravagantes, et ignorant complètement la manière de construire un chemin de

fer à travers un tel pays, et avec toutes les ressources possibles, nous en serions bientôt venus à un échec complet."

Dans tous les cas, les honorables messieurs firent leur voyage en Angleterre, et à leur retour le très honorable monsieur prononça à Hochelaga, le curieux discours qu'on a si souvent répété.

Je crois que si l'honorable député de Montréal-Ouest (M. Gault) avait eu occasion de jeter un coup d'œil sur ce contrat, il aurait fait comme les trois tailleurs de la rue Tooley, et aurait dit que "au nom de toute la Confédération" il remerciait son chef. Nous n'avons aucun document démontrant la nature du résultat que les négociations de ces honorables messieurs ont pu obtenir, si ce n'est le contrat, sur les mérites duquel nous sommes appelés à nous prononcer, sans savoir où ni quand ce contrat a été fait.

Quoique je ne veuille pas dire qu'il y a quelque chose de suspect dans le refus du gouvernement de produire les autres propositions qu'il a reçues, néanmoins, je dis qu'un tel refus n'est pas d'accord avec les coutumes du parlement.

En consultant les journaux de 1868, M. Oliver, député d'Oxford-Nord, mort depuis, demanda copie de toutes les soumissions faites au gouvernement, ayant rapport à la construction du chemin de fer Intercolonial. Il n'appert pas que le gouvernement d'alors fit aucune objection de produire les soumissions qu'il avait reçues. Dans les documents de la session, de 1868, je trouve les noms de plusieurs personnages éminents, tels que sir Hugh Allan et M. George Stephens qui ont fait des soumissions pour la construction de ces travaux. Ces messieurs n'ont fait preuve d'aucune délicatesse à permettre que leurs noms fussent publiés comme compétiteurs malheureux. C'est pourquoi, il me semble tant soit peu singulier, qu'on montre autant d'hésitation à nous faire connaître les noms de ceux qui ont fait soumission pour ce contrat. Un grand nombre de députés ont objecté au contrat plusieurs et différentes raisons, auxquelles je ne m'attacherai pas, pour le présent; mais, d'un autre côté, certains honorables messieurs se sont permis les expressions les plus flatteuses, en parlant du contrat. Autant que je puis me rappeler, aucun des honorables députés, n'en a parlé en termes plus adulatoires que l'honorable député de Niagara (M. Plumb). Cet honorable monsieur a dit:

"Je crois que cette proposition, que nous sommes sur le point d'accepter est parfaitement équitable; c'est une proposition, monsieur le Président, tout-à-fait semblable à celle qu'on ferait à un homme qui aurait le pouvoir de faire un marché tout à son avantage, sans craindre l'intervention d'une partie adverse.

Voilà un bel éloge, mais il ne s'accorde pas avec le discours de l'honorable ministre des Travaux publics, qui dit que c'était un marché à deux et que le gouvernement ne pouvait pas s'attendre à tout faire à son gré, mais qu'il devait prendre et concéder. L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) a dit que nous devons considérer cette question avec toute la prudence, tout le discernement et tout le patriotisme que nous pouvons y donner. En continuant son discours, il nous donne une preuve de sa prudence et de son discernement, lorsqu'il dit: "Ce contrat est précisément semblable à la proposition faite en 1874, en ce qu'il stipule que les terres prises par la compagnie du chemin de fer devront être en moyenne d'une qualité propre à la colonisation." Je ne sache pas, M. le Président, que le contrat spécifie que ces terres devront être en moyenne d'une qualité propre à la colonisation.

M. McLENNAN. L'honorable monsieur voudra-t-il bien citer ce qu'en dit l'Acte de 1874?

M. FLEMING. Je répète ce que l'honorable monsieur lui-même a dit, je cite ses propres paroles. L'honorable député d'Annapolis (M. Longley) dit que le syndicat devait avoir des terres dont la moyenne serait de bonne qualité. Il ne devait pas parcourir le pays et choisir une section ici et là où il lui plairait. Il lui semblait, a-t-il dit, que ceux qui avaient exprimé le contraire, auraient dû être mieux informés. Il ajoute:

"S'ils ne l'étaient pas, ils ne se sont pas donné la peine de lire le contrat; ou, s'ils ont lu le contrat, ils n'étaient pas capables de l'interpréter convenablement. Le contrat stipule que le syndicat doit avoir 640 acres en bloc et que nous devons avoir 640 acres à côté de ce bloc, et ainsi de suite. Les terres, que le syndicat doit avoir dans les territoires du Nord-Ouest, ne devront être qu'en moyenne d'une bonne qualité."

Au point où en est venu le débat, je ne crois pas que l'honorable monsieur s'exprimerait dans le même sens, car il doit être mieux renseigné aujourd'hui qu'il ne l'était alors. J'espère que nous pourrons recouvrer tout l'argent que nous avons dépensé pour construire ce chemin. Je serais heureux, en vérité, qu'il en fût ainsi, mais je ne comprends pas pour quoi, possédant une aussi grande étendue de terres, nous ne chercherions pas à en tirer le plus de profit possible, exactement comme nous le ferions dans nos affaires privées. Je ne vois pas la nécessité de donner une immense étendue de terres, par la seule raison que nous en avons une très grande quantité. Il est vrai que le chemin de fer augmentera la valeur de ces terres, et puisque nous payons pour la construction du chemin, nous devons profiter de l'augmentation dans la valeur du terrain. Afin de rendre mes remarques plus évidentes, je suppose qu'un cultivateur a dix acres de terre inculte et méréageuse comparativement sans valeur, ne valant pas \$5 l'acre; il engage un homme pour la dessécher, et lui fait entreprendre le dessèchement de ces dix acres de terre, pour la somme de \$150; l'ouvrage terminé, il trouve que cette terre vaut \$20 l'acre, et il se décide, après avoir payé l'homme pour son ouvrage de lui faire présent d'un acre de terre—je demande, quelle est la valeur du présent que le cultivateur fait au travailleur? Vaut-il \$5 ou \$20? Il vaut certainement \$20. C'est la valeur de la terre après ce qu'il a payé pour la faire améliorer. Il en est ainsi du chemin de fer. Nous payons pour la construction du chemin à travers la section des prairies; on n'en peut douter—nous donnons assez de subsides en argent, sans tenir compte des terres, pour construire le chemin à travers la section des prairies, par conséquent, nous avons droit à la valeur de ces terres, lorsque le chemin de fer sera construit. On a déjà discuté le coût de la construction du chemin à travers la section des prairies. A ce sujet, nous trouvons dans le rapport de l'ingénieur, l'an dernier, ce qui suit:—

"Les aperçus soumis dans ce rapport sont basés sur les nouvelles conditions et sur les données que vous mentionnez, savoir: sur les contrats donnés récemment pour quatre sections dans la Colombie anglaise, et la réduction à y faire; sur le contrat pour la première section de 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge; et sur l'assurance que nous a donné l'ingénieur qui dirigeait les explorations dans la région des prairies, qu'il n'y avait pas, entre le Manitoba et les Montagnes Rocheuses, de section de 100 milles plus coûteuse que la seconde section de 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge; qu'on peut conclure de là que cette section représente une moyenne de tout l'ouvrage, jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses."

Alors, si nous pouvons trouver le coût de cette seconde section de 100 milles, il nous sera aisé de calculer le coût de 900 milles. L'ingénieur estime que les travaux de nivellement, de maçonnerie, de pose de la voie et de mi-ballastage coûteront \$483,914. Nous trouvons que la construction des gares sur les premiers 100 milles coûtera \$31,500. Ajoutez à cela le coût de 9,000 tonnes de rails d'acier à \$25 le tonneau, \$225,000; et 360 tonnes d'éclisses à \$25 le tonneau, \$9,000; le transport des rails, \$195,250, formant un total de \$899,664.

Les subsides en espèces sont de \$1,000,000, nous avons donc un surplus de \$100,336. D'après cela, nous pouvons avoir un aperçu assez juste du coût de ces 900 milles. A présent, le syndicat doit recevoir \$9,000,000 en espèces et 12,500 acres de terre par mille pour la construction de ces 900 milles. Si vous évaluez la terre à \$2 l'acre, vous aurez un montant de \$22,500,000; à \$3 l'acre \$33,750,000; à \$5 l'acre, \$56,250,000. Si vous prenez les 900 milles vous verrez, d'après mes données, qu'ils coûteront, \$8,096,976. Les subsides en espèces sont de \$9,000,000; cela nous donne un surplus de \$603,024. Il est donc évident que nous pouvons construire les 900 milles de chemin, moyennant les subsides

en espèces seuls, que nous devons donner. L'honorable mini-tre des Chemins de fer a dit que vous pouvez trouver mille syndicats qui construiront la section des prairies jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Le premier ministre lui-même a dit qu'il était aussi facile de construire des chemins de fer à travers les prairies et les exploiter, que de rouler un billot. Les honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre n'objectent pas à la construction d'une route tout chemin de fer, jusqu'à la Colombie anglaise, mais ils font objection sur la question de temps et de mode. Maintenant, prenez l'un ou l'autre, soit la construction du chemin sous le contrôle du gouvernement, ou sa construction par un syndicat, et dites-moi qu'elle sera la situation du pays au bout de trois ans ? Qu'elle serait la situation du pays au bout de trois ans, pourvu que le gouvernement construise la section des prairies, par lui-même ou au moyen d'un autre syndicat ? Nous aurions à payer \$9,000,000 pour la construction des 909 milles, la longueur de cette section. Qu'aurions-nous en retour ? Nous serions propriétaires du chemin dans la prairie ; nous serions propriétaires de l'embranchement de Pembina ; nous serions propriétaires de l'embranchement de la baie du Tonnerre ; nous aurions une étendue de terres de 13,124,926 acres, qui, à \$1 l'acre, vaudraient \$13,124,926, ou, à \$2 l'acre vaudraient \$26,249,850.

Maintenant, dans quelle situation sera le pays au bout de trois ans si ce contrat est ratifié ? Nous aurons, sur la section des prairies, un chemin de fer pour la construction duquel nous donnons une subvention en argent de \$4,000,000 ; nous aurons, suivant l'estimation de la marche des travaux fait par le ministre des Finances, 65 milles par année, 195 milles de voie ferrée sur la section de l'Est, pour la construction desquels nous donnons une subvention en argent de \$15,381.40 par mille, ou environ \$3,000,000, faisant en tout \$12,000,000 que nous aurons à payer. Outre cela, nous aurons octroyé sur le domaine public, 11,250,000 acres pour la section des prairies, et 1,874,925 acres pour la section de l'Est, formant un total de 13,124,925 acres. De plus, nous aurons livré à la compagnie l'embranchement de Pembina, valant \$1,750,000 et l'embranchement de la baie du Tonnerre, valant \$16,600,000. Que recevons-nous en retour ? Nous aurons, il est vrai, un chemin à travers les prairies, mais il ne nous appartiendra pas ; nous aurons construit un chemin depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Selkirk, mais il ne sera plus à nous ; nous aurons construit l'embranchement de Pembina qui nous a donné, chaque année, un beau revenu, mais cet argent ne tombera plus dans nos coffres ; nous aurons payé pour la construction des 195 milles de la section de l'Est, qui ne rapportera aucun profit.

Il est possible que la population du Nord-Ouest aura augmenté de plusieurs milliers d'habitants, mais je prétends que ces colons nous aurons coûté trop cher, et que nous pourrions les faire venir dans le pays sans qu'il nous coûte les millions que nous payons au syndicat. Si nous nous bornions à la construction de la section des prairies, nous serions, au bout de trois ans, dans une meilleure position pour construire le reste du chemin dans les sept années suivantes. Mais, en supposant que nous devons entreprendre à présent la construction de tout le chemin, les honorables députés ont un choix à faire, même s'ils ont à choisir entre deux maux. Ils ont devant eux deux propositions. Ils peuvent bien tourner l'une d'elles en ridicule, et dire qu'elle n'est point sérieuse ; mais il est évident, aux yeux du peuple de ce pays, que les personnes qui ont fait cette soumission, ayant déposé une somme d'argent considérable au crédit du gouvernement, ne peuvent qu'être très sérieuses ; et que cette proposition toute défectueuse qu'elle puisse être, l'est encore moins que le contrat ; et alors pourquoi la rejetterions-nous ?

Il ne servira de rien aux honorables messieurs de trouver à redire à ceux qui ont fait cette proposition. Les particuliers qui ont fait la première soumission perdent leur individualité en devenant une compagnie constituée, et ne peuvent

M. FLEMING

plus être considérées individuellement. Quelle raison aurez-vous donc d'attaquer les personnes qui ont soumis à cette Chambre la seconde proposition ? Nous devons traiter avec eux comme hommes d'affaires, sans nous occuper de leur caractère privé. Il nous sera bien facile de découvrir si leur proposition est sérieuse ou non, car si vous leur donnez le contrat et qu'ils ne puissent l'exécuter, leur dépôt sera confisqué au profit du pays.

Les honorables messieurs ne peuvent sortir de cette alternative en alléguant des excuses aussi futiles. Une des plus sérieuses objections à ce contrat, c'est qu'il accorde à la compagnie l'exemption de toutes taxes. Il y aurait quelque raison d'en agir ainsi, si la compagnie construisait ce chemin de ses propres deniers ; mais, comme on le fait construire avec les deniers publics, pour quelle raison le trésor public n'aurait-il point sa part dans les gains que fera la compagnie, ce ne serait qu'un juste retour pour les avantages qu'elle reçoit.

On a souvent fait la remarque que l'exemption des droits de douane était contraire à la politique que les honorables députés de la droite ont toujours soutenue avec vigueur. Parmi les principales objections, sont les privilèges qu'à la compagnie de garder ses terres pendant vingt ans, exemptes de toutes taxes, d'avoir la liberté de choisir ses terres et d'avoir un monopole, non-seulement sur la ligne mère, mais aussi dans la construction des lignes d'embranchement. Elle a aussi le monopole de la navigation des eaux du Nord-Ouest ; elle peut construire un chemin inférieur et cependant, exiger des prix excessifs. Les honorables messieurs de la droite ont prétendu qu'il serait de l'intérêt du syndicat d'exiger des prix réduits. Il est bien singulier que ce ne soit pas de son intérêt de le faire à présent. La compagnie du chemin de fer St. Paul, Minneapolis et Manitoba, qui est absolument la même compagnie, exige des taxes de transport excessives, vu qu'elle n'a pas de compétition. Nous avons lieu de croire que le syndicat fera la même chose lorsque le chemin sera construit et qu'il demandera les prix les plus élevés qu'il pourra obtenir sans ruiner le trafic ? On peut établir en axiome que, excepté dans les endroits que peuvent atteindre des compagnies rivales, les compagnies de chemins de fer sont réellement des monopoles. Elles établissent un tarif différentiel là où il n'y a point de compétition, comme c'est aujourd'hui le cas pour toutes les provinces de la Confédération.

Les intérêts des corporations de chemins de fer ne sont pas identiques à ceux du public. Nous voyons qu'il en est ainsi de l'autre côté de la frontière, et si ce contrat est ratifié, il en sera de même chez nous, à un tel degré qu'on ne saurait l'imaginer. L'honorable député d'Algoma (M. Dawson), je crois, a dit :

« Les cultivateurs et les commerçants d'Ontario ont accusé la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, de les avoir soumis à un tarif différentiel, et les cultivateurs d'Ontario-Ouest, pour montrer qu'ils étaient indépendants, ont voulu la punir en contribuant à la construction du chemin de fer "Credit Valley." »

Je vous demanderai quelle facilité pourront avoir les colons du Nord-Ouest de construire un chemin comme celui du Credit Valley, pour punir la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, lorsque celle-ci aura un monopole complet du Nord-Ouest pendant vingt ans. Je crois que c'est Daniel O'Connell qui a dit que les corporations n'ont point d'âmes, on ne peut arriver jusqu'à elles. Il y a un peu plus de trois ans, la municipalité de Hastings, en Angleterre, se plaignit auprès de la Commission des chemins de fer, que les dispositions de la gare érigée dans leur bourg, par la compagnie du chemin de fer South Eastern, étaient défectueuses et insuffisantes. La commission des chemins de fer partagea les vues du conseil de ville, et enjoignit à la compagnie de se rendre à une demande qu'elle croyait juste et raisonnable. La compagnie du chemin de fer South Eastern refusa de le faire. La question fut portée devant les tribunaux, et il y fut décidé que la commission avait outre-passé ses pouvoirs, et

exigeant que la compagnie fit des changements à l'édifice. Ceci nous donne une idée de ce qui pourrait nous arriver, si nous voulions forcer la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de faire, malgré elle, des changements, dans les intérêts du peuple. Je vais donner lecture à cette Chambre, d'une série de questions adressées, par la Chambre de Commerce de New York, à des hommes éminents des Etats-Unis, et de la réponse que l'ex-juge Black fit à ces questions :

" Dans le mois d'août dernier, la Chambre de Commerce de New-York, adressa à des hommes éminents de différentes parties du pays, une circulaire demandant leurs opinions sur les principaux points qui constituent le problème de transport par voie ferrée. On y demandait une série de questions, dont en voici quelques-unes : Par quel moyen empêcher les tarifs différentiels, aujourd'hui en force entre particuliers et corporations ? Est-il prudent de permettre aux directeurs des chemins de fer de mettre en pratique leur nouvelle théorie "taxer autant que le trafic peut en supporter ?" Ne devrait-on pas, dans l'intérêt du public, surveiller ces compagnies, comme on le fait des banques et des compagnies d'assurances, et à bien meilleure raison ? Que pensez-vous du fait que des compagnies et des directeurs contribuent des sommes considérables pour dépenses d'élection ou pour influence indues sur la législation."

L'ex-juge Black répondit comme suit :

" Ces compagnies de transport et de chemins de fer se rattachent à tout. L'augmentation du commerce à l'intérieur et à l'étranger, les intérêts de l'acheteur et du vendeur, les droits du producteur et du consommateur, les besoins du pauvre et la prospérité du riche, tous demandent à grands cris un système d'administration qui les oblige à remplir leurs devoirs envers le public, avec fidélité, à demander des prix raisonnables, fixes, uniformes et égaux, sans extorsion, sans changements mal fondés, sans différences injustes. Il est facile de faire des lois qui pourvoient à cela. Si vous examinez la constitution de la Pennsylvanie telle qu'amendée en 1873, vous trouverez dans la dix-septième section une série de résolutions qui suffiraient amplement, si elles étaient mises à exécution. Mais les directeurs de chemins de fer et leurs procureurs ont trouvé moyen de persuader la législature qu'ils étaient au dessus de la constitution. Ils prétendent que toute restriction qu'on voudrait leur imposer dans les intérêts de la justice, de l'égalité et de l'équité, serait une violation du contrat incorporé dans leurs chartes. Il n'y a point de doute que c'est là une fausse doctrine, mais ils trouvent moyen (je ne sais comment), de convaincre les autorités de l'Etat. Je soutiens que tous les Etats de l'Union ont un droit évident et imprescriptible de protéger leur population contre de tels abus, et d'exercer leur pouvoir comme un devoir sacré. Et lorsque ce devoir sera convenablement rempli, le commerce intérieur de chaque Etat cessera d'être entravé et paralysé comme il l'est aujourd'hui. Mais le commerce des Etats entr'eux sera encore exposé à la partialité, et sujet à être opprimé et rançonné par les compagnies de transport, à moins que la législature nationale n'y apporte un remède. Le Congrès a le pouvoir de régler le commerce entre les Etats. N'est-il point strictement dans la limite de ses attributions lorsqu'il passe une loi empêchant les voies de transport à travers l'Etat d'affaiblir, de retarder ou de détruire le commerce du pays par des prix extravagants et différentiels ? Si ce n'est point là un règlement de commerce entre états, je ne sais pas ce que c'est. Une fois le pouvoir concédé, il est facile de trouver un mode efficace de redresser les abus dont on se plaint.

" Vous avez sans doute raison de croire que l'opinion publique sera en votre faveur. Les hommes bien pensants ne peuvent qu'approuver la justice de votre projet. Mais il est difficile de se faire une idée de l'influence de ces grandes corporations. Elles ont des moyens de défense et d'attaque qui les rendent presque invincibles. Vous avez fait allusion à certains points de leur histoire qui confirment ceci. Les gouvernements de certains Etats sont littéralement sous leur contrôle. Il faut une puissante organisation et un travail opiniâtre pour les mettre à leur place. Sur le champ de bataille les volontaires sans discipline ne sauraient lutter avec avantage contre des troupes régulières bien retranchées. Quelle résistance des tiges de maïs peuvent-elles opposer aux boulets ? Tel est la vérité aux prises avec l'argent."

Cette déclaration doit se recommander d'elle-même à l'attention de cette Chambre. L'expérience du peuple des Etats-Unis devrait nous servir de leçon. Il me paraît quelque peu singulier que nous ayons à endosser la déroute de nos voisins. Mais le peuple des Etats-Unis s'aperçoit aujourd'hui que ce système est des plus défectueux, et je crois que, durant les dix dernières années, le gouvernement général n'a fait aucun octroi de terres, aux chemins de fer, le peuple s'opposant à ce mode de subvention. L'expérience de nos voisins ne nous servira-t-elle pas de guide et d'avertissement ? Nous posons les fondations d'une grande province dans le Nord-Ouest, nous devons le faire d'une manière solide et durable. La conduite du gouvernement au sujet des rails d'acier achetés en 1879, nous fournit une autre objection à ce contrat. Pendant la dernière session, le ministre des Chemins de fer a dit, que le gouvernement avait acheté 50,000 tonneaux de lisses d'acier à \$1,500,000

meilleur marché qu'on aurait pu les acheter depuis. Les prix de transport étaient alors, heureusement, très réduits. Le marché était, certainement, très avantageux ; mais il est bien malheureux pour le pays que les profits de ce marché doivent retourner à la compagnie. Les partisans du contrat prétendent que le syndicat va devenir un puissant agent d'immigration dans le Nord-Ouest et qu'un nombre immense de colons viendront s'établir dans cette province. Un des honorables députés a dit qu'il avait l'espoir que le Canada économiserait ainsi \$18,000,000. Il est singulier que nous devions créer un autre département des affaires publiques, Nous avons dans l'administration de ce département, le génie du ministre de l'Agriculture joint aux talents de sir A. T. Galt ; ce qui doit être suffisant, sans qu'on soit obligé d'instituer une nouvelle agence. Celui-ci disait l'an dernier à Montréal :

" Les fonctions que j'ai à remplir peuvent être classées sous ces titres, les finances, l'immigration et les affaires diplomatiques. * * * Quant à l'immigration, c'est peut-être le sujet le plus important que nous ayons ou que nous puissions avoir à considérer, d'ici à plusieurs années."

Puisque nous avons dans ce pays un ministre d'immigration et un autre à Londres, nous n'avons aucun besoin d'une nouvelle agence. Il n'est pas question d'immigration dans le contrat. Je ne sache pas qu'il y ait rien de stipulé quant au nombre d'immigrants que la compagnie devra introduire dans ce pays, et à la manière de les y garder. Est-il juste de lui donner plus que la valeur du chemin de fer et alors lui demander de remplir gratis la charge d'agent d'immigration. Ce doit être un arrangement privé fait avec le syndicat, et on pourrait aussi bien en faire un semblable avec le second syndicat. Les honorables députés de la droite ont traité avec mépris, l'idée du chef de l'opposition, à l'égard du chemin de fer du Sault Sainte-Marie, mais ils n'ont pu produire aucune objection fondée, aucune objection qui aurait contrebalancé leurs propres déclarations, en différentes circonstances, et certainement, il nous faut avoir ce chemin pour pouvoir entrer en concurrence avec le chemin de fer St. Paul et Manitoba, pour le transport des marchandises allant vers l'est. Je n'ai qu'à citer quelques extraits des discours prononcés par les honorables messieurs de la droite, lorsqu'ils étaient au pouvoir. Dans un discours que le ministre des Chemins de fer fit en 1872, il dit :

" Le chemin de fer " Northern Pacific " est construit jusqu'à la rivière Rouge et il a aussi un embranchement à 55 milles de la frontière. Il aurait mieux valu construire ces cinquante-cinq milles sur notre territoire avec notre propre argent, et faire cette correspondance afin d'établir au moyen du chemin de Duluth un trafic immédiat avec le Nord-Ouest, et non pas construire un chemin dans la région déserte, impraticable et stérile qui s'pare le lac Supérieur de la rivière Rouge, sur la ligne adoptée pour le chemin de fer en construction. Cette manière d'agir aurait été raisonnable. Mais c'est une toute autre chose de construire 2-8 milles et ensuite de laisser un espace intermédiaire qui nous empêche de nous servir d'un seul mille du chemin construit. La politique préconisée par le sénateur Macpherson se recommandera à une grande partie de la population de ce pays c'est-à-dire que dans la position où se trouvait le gouvernement, avec les difficultés qu'il éprouvait à se procurer de l'argent, il aurait été sage de ménager nos ressources et de construire le chemin de Duluth à Pembina, puis de le pousser à travers la prairie où chaque mille qui en serait construit ouvrirait le pays à la colonisation et atteindrait le but pour lequel le chemin de fer du Pacifique canadien a été entrepris, c'est-à-dire de remplir le pays de colons et d'immigrants."

Voilà exactement le programme qu'a adopté ce côté-ci de la Chambre. Je vais maintenant dire quelques mots de la politique du gouvernement en construisant lui-même ce chemin. Quoique, comme je l'ai dit plus haut, je préférerais que le chemin fût construit par une compagnie, si, cependant, nous ne pouvons obtenir des termes raisonnables d'une compagnie, alors que le gouvernement le construisait de toute nécessité. Dans d'autres pays, des gouvernements ont construit et exploité des chemins de fer avec succès, et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire la même chose avec les mêmes résultats. On objecte, il est vrai, qu'en adoptant ce mode de construction, les contrats et les conditions de contrats nous donneraient beaucoup de trouble, mais il n'est pas nécessaire que cela se produise sous une sage administration. Le député de Lambton m'a dit lui-même

que, lorsque quelqu'un lui faisait des propositions malhonnêtes, il leur répondait de manière à n'en être plus importuné. On pourrait remédier aux inconvénients sérieux qui proviennent d'un abus du patronage, si la nomination des employés publics, se faisait, non pas, par faveur politique, mais bien, d'après leur mérite personnel. En Belgique, l'Etat possède plusieurs chemins de fer qui lui rapportent des revenus considérables. Dans ce pays, 1,010 milles sont exploités par le gouvernement et 1,268 par des compagnies privées, et les chemins de l'Etat rapportent bien plus que les autres, comme on le verra par les chiffres suivants: Les recettes brutes des chemins exploités par l'Etat en 1877 étaient de \$18,061,900; les dépenses de \$11,104,660, laissant un revenu net de \$6,957,280. Les recettes brutes des lignes privées étaient de \$7,623,460; les dépenses de \$4,545,575, laissant un revenu net de \$3,077,885. Dans la colonie de Victoria, 1,078 milles de chemins de fer sont entre les mains de compagnies, tandis que près de 1,000 milles sont sous le contrôle du gouvernement. C'est pourquoi, je crois que la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien, par le gouvernement, doivent être considérées, comme le seul expédient, si nous ne pouvons trouver une compagnie qui l'entreprenne à des conditions justes et raisonnables. De plus, je crois que l'honorable député de Lambton fit acte de prudence, lorsqu'il stipula, dans l'Acte de 1874, que, s'il ne pouvait faire entreprendre la construction du chemin de fer par une compagnie, le gouvernement aurait le pouvoir de le construire, comme ouvrage du gouvernement; et s'il ne s'était pas servi de ce pouvoir, nous n'aurions pas aujourd'hui les profits de ces parties du chemin qui ont été ainsi construites.

On a trouvé beaucoup à redire à notre projet d'utiliser une partie du réseau de chemins de fer américains pour le transport du trafic, et l'on a fait entendre, à propos de cette question, les cris de loyauté et de patriotisme. Maintenant, quoique les députés de la gauche prétendent avoir tout autant de loyauté et de patriotisme que les honorables députés de la droite, il nous semble, cependant, que nous sommes dans la même position qu'un bon chrétien qui disait, qu'il n'avait pas assez de religion pour s'en vanter. On ne saurait faire de cette question, une affaire de patriotisme, où il nous faudrait défendre le pays en danger, c'est tout simplement une transaction commerciale; et, pour ma part, je ne vois pas la nécessité de dépenser des millions de piastres, dans le seul but d'avoir un chemin de fer sur notre propre territoire, lorsque nous pouvons avoir les mêmes facilités, sinon meilleures, en se servant des chemins de fer d'un pays voisin. Nous rencontrons beaucoup d'Américains sur le chemin de fer Great Western ou le Canada Southern, et je ne pense pas qu'ils croient s'abaisser ou manquer à la fidélité qu'ils ont juré à leur République, en voyageant sur des lignes canadiennes. Je m'oppose au contrat parce qu'il donne beaucoup trop de pouvoir à une corporation qui, si ce pouvoir est ratifié, échappera, sous peu, entièrement à notre contrôle. C'est une compagnie qui a en effet le pouvoir d'agir comme il lui plaira. Il y a quelques mois, il se répandit, par tout le pays, une fièvre de courses à pied, et nous avons entendu souvent parler de "going-as-you-please" "marche à volonté." Je crois que nous pourrions, avec beaucoup d'à-propos, appliquer cette phrase au syndicat, puisqu'il a la liberté d'aller où il lui plaît et de faire ce qu'il lui plaît. Il peut construire un chemin inférieur s'il lui plaît, poser la voie là où bon lui semblera, et raccourcir la ligne s'il le juge à propos, et, en passant, je remarque qu'il y a une différence de 15 milles dans la longueur déterminée dans le contrat et celle donnée par l'ingénieur en chef. Il peut faire circuler ses trains aussi souvent ou aussi rarement que bon lui semblera.

Maintenant, je ne crois pas que nous devions accorder tous ces privilèges pour avoir, en retour un chemin de fer qui traverse notre propre territoire d'un océan à l'autre, et qui arrête tout, ne nous appartiendra pas, mais sera la pro-

M. FLEMING.

priété de la compagnie. Nous aurons un chemin de fer non-interrompu sur le sol canadien, mais cela ne donnera point le pain nécessaire à ceux qui ont faim, cela ne calmera pas les chagrins de ceux qui souffrent. Je désire vous faire remarquer, de plus, que toute défectueuse que soit la nouvelle proposition, elle est de beaucoup préférable au contrat. La proposition soumise à cette Chambre acceptera \$3,000,000 en espèces et 3,000,000 d'acres de terres de moins et fera le même ouvrage. La proposition stipule qu'elle construira un chemin d'un type supérieur. La proposition pourvoit à une répartition proportionnelle de la subvention en argent et en terres.

Pas d'exemption du paiement des droits de douane. Pas de monopole, ni de privilège spécial en ce qui concerne les lignes d'embranchements. Pas d'exemption de taxes municipales ni provinciales. La proposition donne au gouvernement le droit d'acquérir le chemin, lorsqu'il lui plaira. La proposition s'engage à régler l'échelle des prix, selon l'Acte général des chemins de fer.

La compagnie stipule qu'elle ouvrira des livres d'actions dans les principales villes des différentes provinces du Dominion. Je suis opposé au contrat parce qu'il ne favorise pas les intérêts du pays. Je refuse de prendre part au marché, parce que j'ai la preuve devant moi qu'on peut en faire un moilleur. Je refuse d'approuver une proposition qui fera peser sur le peuple des charges que rien ne justifie. Je ne veux pas être un de ceux qui s'engagent à donner une hypothèque à un syndicat, sur toutes les terres du Nord-Ouest qui pourront être mises en culture pendant les vingt années à venir. Je refuse de céder à une poignée d'individus, un immense territoire sans qu'ils nous donnent un retour suffisant. Je m'oppose à ce contrat parce qu'il établit en principe un monopole gigantesque que les générations futures ne pourront détruire qu'avec les plus grands efforts. Je refuse d'appuyer cette proposition parce qu'elle accorde, à une compagnie, des privilèges et des immunités incompatibles avec la marche du progrès de notre époque. Pour ces raisons, que je crois suffisantes, j'enregistrerai mon vote contre le contrat, lorsque l'occasion s'en présentera.

M. McLENNAN. Dans la première phase de ce débat, lorsque la Chambre siégeait en comité, j'ai eu occasion d'exposer mes vues sur la question en général, je n'ai pas l'intention de répéter maintenant ce que j'ai dit alors. Je me crois obligé cependant de m'occuper de quelques questions qui ont surgi depuis ce moment et d'abord de certains commentaires du chef de l'opposition relativement à quelques-unes des remarques que j'ai faites à cette époque. Le député de Durham-Ouest dit que j'ai diminué l'importance d'une question qui affecte les intérêts des colons de ce pays nouveau: celle du tarif du chemin de fer. Telle n'était certainement pas mon intention, et s'il y a eu à ce sujet apparence de tort de ma part, cela provient de l'habitude que j'ai de ne m'occuper que d'une chose à la fois.

Ce dont nous avons à nous occuper maintenant, c'est de discuter la charte d'une nouvelle compagnie de chemin de fer. Je pense, comme je l'ai dit à cette époque, que l'Acte général des chemins de fer donne toute les garanties possibles pour la fixation des droits de transport. J'ai dit de plus qu'il existait une autre garantie, grâce à la concurrence et une autre encore qui est celle de la loi naturelle du commerce, que peut-être l'honorable chef de l'opposition n'a jamais apprise dans une cour de chancellerie, mais que les hommes d'affaires connaissent bien, c'est-à-dire la loi de la compensation. Je ne puis mieux démontrer ce que j'avance qu'en citant un exemple appartenant à un autre ordre d'idées. Je suis certain que les honorables membres de cette Chambre se rappellent de la vieille légende illustrée par Hogarth ou quelqu'autre, et qui représente deux plaideurs. Celui qui a gagné son procès est en haillons, celui qui l'a perdu est nu. Telle n'est pas la coutume du commerce. D'après ce que je connais de la coutume de la vie

commerciale, elle repose sur la loi de l'intérêt mutuel et l'avantage des parties intéressées et sur aucune autre base que je sache, à moins qu'il ne se soit produit des changements dans les grands intérêts matériels du monde. Je pense que cette loi s'applique suffisamment au développement du Nord-Ouest et qu'elle peut se résumer par le proverbe bien connu de : petits profits, prompts paiements, dont l'antithèse est la fable de la poule aux œufs d'or.

S'il est à redouter que le chemin de fer impose un tarif élevé, c'est au commencement de son exploitation, alors que le transport du fret est peu considérable. Pour prévenir tout abus, il est pourvu que le premier tarif ne sera imposé qu'avec l'approbation du gouvernement. Si le principe sur lequel j'ai attiré l'attention de la Chambre trouve son application, il pourvoira à l'équilibre dans l'accroissement futur du commerce en ce pays. L'honorable député, parlant d'un autre inconvénient que je signalais, a fait allusion à la décadence du port de Montréal et à la ruine qui menaçait le commerce du Saint-Laurent dans le cas où le projet serait adopté. J'espère voir la navigation s'établir sur la baie d'Hudson et j'espère aussi qu'on pourra gagner le grand Nord-Ouest par cette route. J'ai, cependant, des intérêts dans le port de Montréal et dans le transport du fret par la voie du Saint-Laurent et je ne redoute aucunement les résultats qui pourraient se produire.

Quant à la question générale, nous maintenons, nous, membres de la droite, que le gouvernement agit selon son droit et obéit à son devoir en faisant ce contrat. Le gouvernement de 1874 a fait connaître son intention de confier le chemin à l'entreprise et, à cette époque, cette détermination fut généralement acceptée. Peut-être qu'il ne prévoyait pas qu'un autre gouvernement pût le construire de la même manière, mais si la question n'a pas été discutée depuis six ans, elle est devant le public depuis ces six derniers mois. Je pense qu'aucun membre de cette Chambre n'ignore qu'au mois de mai dernier, avant la prorogation du parlement, certains capitalistes s'étaient adressés au gouvernement pour obtenir un contrat semblable à celui qui nous est soumis. Depuis six mois il était question du contrat et, durant tout ce temps, il n'a pas été présenté une seule objection au droit du gouvernement de conclure cet arrangement. Sans doute, nous avons lu dans les journaux de l'opposition que le gouvernement ne pourrait trouver personne pour se charger d'un contrat semblable, mais c'est une découverte que d'apprendre qu'il existe des empêchements qui s'opposent à ce qu'il prenne cet arrangement.

On nous dit maintenant qu'on n'a pas eu l'expression de l'opinion du pays. Le pays a manifesté son opinion, dans toutes les circonstances où il s'est occupé des agissements de ce parlement. Lorsque pour la première fois j'ai sollicité les suffrages, en 1876, je me rappelle parfaitement que la question du chemin du Pacifique était discutée dans toutes les assemblées publiques. On nous reproche de ne pas avoir convoqué d'assemblées publiques pour discuter le contrat. Lorsque nous avons désapprouvé la politique du gouvernement, de 1876 à 1878, le gouvernement n'a pas convoqué d'assemblées pour prouver au peuple qu'il était dans son droit et que nous avions tort. Nous avons reçu, il est vrai, quelques pétitions, mais en petit nombre. Je connais une personne qui porte une attention spéciale à mon comté, qui a été, à un moment donné, collègue des honorables députés de la gauche, qui ne considère pas que sa nomination au poste de lieutenant-gouverneur mette fin à sa carrière politique et qui, d'après la rumeur, fait des visites nocturnes dans la campagne pour s'occuper des élections municipales. Le spirituel Thomas Carlyle, libéral de vieille souche, a dit que sur ce nombre les fous étaient en grande majorité. Si un tory s'était permis cette plaisanterie, elle lui aurait été vivement reprochée; je crois toutefois que la majorité de notre population de quatre millions d'âmes, n'est pas atteinte de folie quand il s'agit de la politique nationale et du chemin de

fer du Pacifique. Elle a été instruite à l'école de l'adversité, et après avoir souffert près de six ans de la tyrannie des honorables messieurs de l'opposition, si elle se trouvait véritablement opprimée elle ferait entendre les hauts cris, mais il n'en est pas ainsi.

L'agitation n'a produit aucun effet sur le pays. Nous avons reçu quelques pétitions et lorsque nous nous présentons devant le pays, l'été prochain, nous pourrions savoir de combien de noms d'électeurs elles sont revêtues et en vertu de quelles influences on a obtenu leur signature. D'ici là nous pouvons demeurer calmes. Mais si l'agitation n'a pas eu d'écho dans le pays elle a provoqué une manifestation de la part d'une corporation de capitalistes canadiens qui, nous dit-on, est venu spontanément pour délivrer le pays du fardeau du chemin de fer du Pacifique. Si la moitié de ce que nous avons entendu est vraie, je crois que nous devons en conclure que certains capitalistes dont les noms figurent sur le contrat n'ont pas agi spontanément; ainsi donc nous n'avons aucune raison de considérer comme capitalistes ceux qui ont agi spontanément, puisque les capitalistes semblent avoir obéi à une influence. C'est là, je crois, une distinction importante.

Je ne pense pas qu'il soit juste de notre part de discuter les mérites des nombreux capitalistes canadiens dont les noms figurent sur ce misérable document, comme je crois devoir l'appeler, et de rechercher quelles peuvent être leurs ressources. Si les instigateurs de cette offre avaient eu un peu plus d'habileté, je suis certain qu'ils n'auraient pas offert de construire le chemin pour la moitié du prix, comprenant bien qu'il n'y avait aucune possibilité que leur offre soit acceptée.

Mais quel est le travail que doit entreprendre cette compagnie. C'est celui d'attirer une nombreuse population de l'ancien continent dans ce pays nouveau; c'est là le travail difficile qu'elle doit accomplir pendant les années qui seront employées à la construction de ce chemin de fer, afin de donner de la valeur aux terres et de rendre l'exploitation de la ligne avantageuse. Le gouvernement en cherchant des personnes disposées à se charger de l'entreprise avait parfaitement raison de s'assurer si les offres venaient de gens connaissant la nature et l'étendue des travaux et possédaient les ressources nécessaires pour les exécuter. L'honorable chef de l'opposition dit qu'il ne connaît pas de banquiers français portant des noms allemands. N'a-t-il pas entendue parler des Rothschild, les plus grands banquiers de Paris. A la bourse de Vienne, la plus importante peut-être du monde entier, on ne fait aucun cas de la nationalité. On peut y rencontrer des capitalistes appartenant à toutes les nations du monde, et je crois qu'il n'est pas hors de propos de dire ici que l'argent n'a pas de couleur.

Mais supposons que cette offre soit présentée de bonne foi, qu'aurions-nous à faire? Le fin mot de l'affaire, c'est que nous serions obligés d'aller aux États-Unis. Le chef de l'opposition nous dit que nous devrions faire un raccordement au Sault St. Marie. Il ne nous dit pas quel genre de raccordement. Nous pouvons communiquer avec la baie du Tonnerre sans passer par le Sault St. Marie, en partant de Collingwood ou de Midland, par la route de la baie Georgienne ou par le lac Supérieur. Si nous construisons un chemin de fer jusqu'au Sault, ce sera simplement pour supprimer une partie du trajet par eau. Pourquoi nous relier au Sault St. Marie? Il n'y a pas, à quatre cents milles de là, un seul chemin de fer communiquant avec les États de l'ouest et ce chemin, s'il est construit, ne fera qu'aboutir dans les solitudes du Michigan.

Dans le dernier atlas américain, publié par la commission des statistiques, les terres au nord du Michigan, sur un espace de deux degrés au sud de la 49e parallèle, sont désignées comme inhabitables; elles sont boisées de pins et leur sol est de roc volcanique. Il y a un petit établissement à Marquette où l'on exploite des mines de fer et de cuivre; un embranchement du "Chicago & North Western"

aboutit en cette ville, mais il n'y a pas un mille de chemin de fer de Sainte Marie à Duluth. De sorte que loin d'aboutir à quelque chose en atteignant le Sault Sainte-Marie nous perdriions simplement tous nos avantages. En approchant Duluth nous ne pouvons aboutir à autre chose qu'à faire un raccordement avec le chemin de fer du "Northern Pacific." Nous ne pourrions pas entrer dans ce beau pays du Nord-Ouest dont on dit tant de choses, si ce n'est par Saint-Paul où il n'y a pas de ligne directe, mais une ligne formant un angle suivant le "Northern Pacific" et inclinant au sud jusqu'à Saint-Paul; sa longueur est de 250 milles. Ce plan ne pourrait être d'aucune utilité,—admettant que les honorables députés de la gauche aient l'administration des affaires,—que si nous construisions des chemins de fer ou si nous attendions l'initiative des Américains. J'ai le plus grand respect pour les Américains, je me suis trouvé en relations commerciales avec eux et je suis d'avis qu'ils forment une nation honnête, entreprenante, et par dessus tout très adroite.

Je crois que si nous construisions 290 milles de chemins de fer jusqu'au Sault ils diraient: "Eh! bien, messieurs, nous sommes toujours contents de vous voir; nous sommes libre-échangistes et si vous prolongez votre ligne de 550 milles, nous vous permettrons d'acheter à notre grand entrepôt de blé," et si mes notions commerciales sont exactes, c'est un privilège qu'ils sont toujours disposés à accorder. Nous en avons profité. Nous en avons profité par la grande route du Saint-Laurent, en achetant leur blé et en le transportant par cette voie. Cela prouve de la part d'une petite nation un vif esprit d'entreprise.

La grande folie de la construction d'un chemin passant par le Sault Sainte-Marie deviendra apparente si l'on considère que pour atteindre la métropole des Etats de l'Ouest, nous avons à construire 290 milles jusqu'au Sault, 410 jusqu'à Duluth et 150 milles jusqu'à St. Paul, en tout 850 milles, tandis que sur notre rive du lac Supérieur nous n'avons que 650 milles à établir pour nous relier avec le Nord-Ouest.

L'honorable député qui a parlé en dernier lieu nous dit que nous devrions construire cette ligne pour faire concurrence au chemin de fer de St. Paul à Manitoba. Ce qui revient à dire que nous devrions faire une ligne dans l'antre du lion, pour faire concurrence au lion.

J'attirerai l'attention de la Chambre sur un autre aspect de la situation. Nous croyons entendre une grande épopée et, pour nous servir du langage d'un grand critique, il nous semble voir la pose pleine de majesté de l'honorable chef de l'opposition.

Y a-t-il un seul membre de cette Chambre qui puisse prétendre avoir fait violence à sa modestie naturelle au point de se rendre ici pour son propre plaisir? N'avons-nous pas été poussés, par tous les moyens possibles, à nous précipiter sur la brèche, comme le dit l'honorable monsieur, et à répondre, comme il veut le dire sans doute, à l'appel du devoir et de l'honneur? Y a-t-il un seul membre de cette Chambre assez dénué de jugement pour prétendre qu'il est ici pour tout autre motif? Tous nous n'avons peut-être pas fait d'aussi grands sacrifices que l'honorable monsieur. Nous ne sommes pas aussi grands que lui, et la vertu de l'abnégation ressemble à celle de la clémence; elle peut se résumer par cette maxime: force et modération. Je crois que l'honorable député était parfaitement de bonne foi en faisant cette déclaration. Je fais seulement remarquer, qu'il ne plane pas dans les nues, comme on pourrait le supposer par ses paroles et qu'il est possible de découvrir d'autres erreurs dans l'explication qu'il nous a accordée si volontiers. Il me semble que l'honorable député ne désire pas seulement agir comme représentant dans les conseils de la nation, mais encore être chef, tyran s'il le pouvait, et je dois dire que tel est le but de son ambition. Mais dans la discussion de la question qui nous occupe, il a manqué de véritable héroïsme et ne s'est montré à nous que sous le masque d'un héros de théâtre.

M. McLENNAN

Ce sont les événements qui déterminent les sacrifices que peut inspirer le patriotisme le plus pur, ce sont les événements qui inspirent les plus nobles dévouements. Si un pays est gravement opprimé, si sa liberté est compromise, c'est alors qu'on voit surgir les grands dévouements. Cavour a consacré son intelligence à la défense d'une cause semblable, Garibaldi y a consacré son sang.

Il y a quelques années, John Brown se rendait en Virginie et sacrifiait sa vie pour secourir une population opprimée. L'honorable député se reportera, probablement plus volontiers, aux exemples de l'histoire d'un pays auquel il tient de plus près, d'un pays où la folie et les erreurs de quelques hommes, qui croient véritablement travailler dans les intérêts de leur nation, sont rachetées par un amour ardent et passionné de leur nationalité. C'est là la chose à considérer lorsqu'il s'agit d'une question de cette nature.

Mais l'affaire qui nous est soumise est d'une nature entièrement différente. Nous avons à nous occuper d'un pays qu'il s'agit de développer, nous devons laisser de côté les théories et envisager la question au point de vue pratique, comme le font du reste mes honorables amis du ministère.

Je ne suppose pas qu'ils se soient jamais posés en héros lorsqu'il s'est agi de conduire les affaires du pays; la chose était parfaitement inutile. Mais on peut donner encore une autre interprétation à la conduite des honorables députés de l'opposition.

Cette petite phalange insignifiante affecte d'avoir quelque affinité avec le parti libéral en Angleterre; c'est en vain que l'on cherche la raison de ce rapprochement. Nous savons que quelques hommes d'état anglais, les uns éminents, les autres de second ordre, ont rendu service à leur pays en améliorant les relations internationales. Nous n'ignorons pas qu'un homme de la science et de l'érudition de M. Cobden s'est rendu en France il y a quelques années, et a conclu un traité de commerce avec ce pays, par lequel l'Angleterre échange son charbon et son fer, moyennant de faibles droits de douane, contre les vins légers de France.

Nous savons que l'honorable monsieur a placé quelque argent dans les chemins de fer américains et qu'en faisant ainsi il a rendu un service que l'on pourrait appeler international, quoique, ainsi que le prétend mon honorable ami le représentant de Niagara, ce placement ait failli le ruiner. John Bright, par son éloquence sympathique, a gagné le cœur de la population américaine, lors de la rude crise que cette nation a subie. Le grand helléniste qui est actuellement à la tête des affaires en Angleterre s'est rendu aux îles Ioniennes et a réussi à assurer l'indépendance de la Grèce en faisant l'abandon d'un petit patronage anglais. C'est une juste et noble ambition, pour les membres de cette Chambre, de s'efforcer de rivaliser avec ces hommes distingués; je crois que l'honorable chef de l'opposition s'est proposé ce but, mais pour me servir d'une expression empruntée au langage vulgaire il a trop fait pencher la balance d'un côté.

Nous savons qu'il a accordé son aide, directement ou indirectement, à des spéculateurs américains; nous avons vu, l'autre jour, les extraits d'un discours de l'honorable monsieur figurer dans une certaine brochure, et aujourd'hui je trouve sur mon bureau le prospectus, sous couverture jaune, d'un journal qui doit se fonder dans les intérêts du jeune Canada et qui, si j'en juge par le frontispice vient des Etats-Unis. Je suppose que si jamais ce journal est publié et si nous avons à accepter la nouvelle offre de construire un chemin par voie de St. Paul, la face rayonnante de l'honorable monsieur figurera au premier plan du journal.

Que propose maintenant l'honorable monsieur comme acte de réciprocité? Je suis désireux de savoir quel genre de réciprocité, en produits naturels, nous pouvons espérer des Etats-Unis. J'admets que cette réciprocité était pour nous d'un grand avantage lorsque nous la possédions auparavant et je pense que nous vivons assez longtemps pour le

posséder de nouveau. Il me semble, toutefois, que le plus sûr moyen d'obtenir cette réciprocité est de veiller au maintien de nos droits et nous ne parviendrons pas à ce but en nous livrant aux Américains et en construisant un embranchement qui aboutira au Sault Sainte-Marie pour nous conduire dans les déserts du nord du Michigan.

Dans le cours de ce débat, nous avons entendu bien des répétitions fatigantes; les honorables députés de la gauche nous ont donné grand nombre d'avis. Ils ont agi avec assez de condescendance pour porter un vif intérêt à notre parti. Nous admettons qu'ils s'intéressent aux affaires du pays, mais prendre un aussi vif intérêt aux choses de notre parti c'est véritablement, de leur part, comme le disait l'honorable député de Niagara, (M. Plumb,) faire un déploiement de sensibilité et de charité chrétienne qui mérite d'être encouragé.

Je me suis efforcé de démontrer que l'honorable chef de l'opposition ne possédait ni les qualités d'un grand patriote ni d'un grand administrateur, ni même celles d'un humble négociateur, et je crois que je pourrais suggérer aux honorables députés de la gauche une idée qui n'a pas le mérite de la nouveauté. Ils devraient se réunir en caucus comme ils l'ont fait l'année dernière.

Ils s'apercevront, cette fois, qu'il n'est pas aussi facile de choisir un nouveau chef, car il y a trop de candidats sur les rangs. Les personnes qui se sont occupées tant soit peu de l'esthétique de l'art savent parfaitement quelle est la prétention des grands acteurs. Comme je l'ai dit le choix d'un nouveau chef présente quelques difficultés, mais je fais une simple proposition, me reposant sur le motif que nous avons si souvent entendu invoquer: les avis ne coûtent rien. C'est pour cela, sans doute, que nous avons reçu tant de conseils de l'opposition.

Je suppose que le jeune représentant d'Elgin-Ouest (M. Casey), n'hésiterait pas à accepter un siège au premier rang. Je ne vois pas aussi pourquoi l'honorable député de Brant (M. Patterson), n'aurait pas droit à la même distinction. S'il nous faut quelque distraction dans nos heures de loisir, l'honorable monsieur qui possède le don de la répartie nous fera passer des instants agréables. La science de tout ce qui touche à la rhétorique et je pourrais y ajouter ses talents pour la scène ont atteint un développement parfait et je dirais de plus qu'il possède admirablement la langue anglaise. Ainsi donc, si nous voulions passer quelques instants agréables je poserais sa candidature comme chef de parti. Dans ce cas nous serions délivrés d'un autre inconvénient. Charles Fox disait qu'il était impossible qu'aucun homme possède la sagesse que paraît avoir Lord Turlow et dans nos heures de répit nous devrions avoir sur la première rangée un chef qui saurait sourire et plaisanter à l'occasion. Tout en laissant à la gauche le droit de s'occuper de ces arrangements de famille, je crois que notre devoir est tout tracé. J'ai la conviction que le projet soumis par le gouvernement pour la construction du chemin de fer Pacifique et la colonisation du Nord-Ouest est excellent. Mais lorsque le représentant de Brant occupera le siège de chef de l'opposition, je lui ferai remarquer que nous ne sommes pas ici comme un troupeau d'aboyeurs se mettant à la remorque du gouvernement. Nous n'avons pas une confiance si exagérée au gouvernement. Je ne tiens pas à flatter les honorables membres du cabinet et je dois dire qu'ils ne font pas toujours tout ce que nous voulons. Parfois nous demandons un contrat, une nomination pour un ami et nous rencontrons un refus; nous demandons parfois pour nous-mêmes un portefeuille de ministre, une nomination de lieutenant-gouverneur sans pouvoir l'obtenir. Jamais, pour mon compte personnel, je n'ai demandé chose semblable, mais je dois avouer que j'aurais été indigné de recevoir un refus.

Je crois, M. le président, qu'il est d'une importance vitale, non-seulement pour un parti mais pour le pays tout entier, que la construction du chemin de fer s'entreprenne sans délai, et je pense que la voix du devoir et de l'honneur,

pour me servir des expressions de l'honorable chef de l'opposition dont j'admire la facilité d'élocution — c'est du reste tout ce que je lui concède, — parlera assez haut pour pousser la Chambre à voter contre ce volumineux amendement, cet amendement en deux volumes, — et à donner son assentiment au contrat, au contrat tout entier, et exclusivement au contrat.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. KILLAM. Quoique cette question ait été discutée avec autant d'habileté par les membres des deux parties qui divisent cette Chambre et que plusieurs honorables députés commencent à être fatigués de ce long débat, je crois toutefois qu'il est de mon devoir de faire quelques remarques, croyant avec un journal de la localité que je lisais dernièrement et qui rend quelques services dans sa sphère, que plus le contrat est étudié, moins il supporte l'examen, et quoiqu'on ait parlé déjà beaucoup des inconvénients qu'il présente, de la manière dont il est rédigé, nous découvrons tous les jours, à chaque heure, presque à chaque minute, en poursuivant notre examen, quelque chose établisant d'une façon plus évidente que le gouvernement commet une grave erreur en faisant ce contrat.

On m'excusera peut-être de traiter cette question à un point de vue sectionnel. Sans doute nous devons parler du chemin de fer du Pacifique canadien comme d'une grande entreprise nationale, et il possède indubitablement ce caractère. Son prolongement jusqu'aux Montagnes Rocheuses doit être considéré, en effet, comme une grande entreprise nationale, mais d'après ce que j'ai cru comprendre, quelques honorables députés semblent être d'avis que le prolongement de la ligne dans la Colombie anglaise doit être envisagé comme une question locale. Nous avons entendu d'honorables membres de cette Chambre émettre l'idée, dans le cours de ce débat, que la Colombie anglaise aurait été relativement satisfaite si on avait accepté les conditions de lord Carnarvon. Il me semble que l'opinion que nous ont exprimée les députés de la Colombie anglaise depuis que nous avons l'honneur de siéger avec eux, c'est-à-dire depuis 1871, était que le but principal que l'on devait se proposer d'atteindre était de dépenser de l'argent pour ces travaux dans la Colombie anglaise. Je crois aujourd'hui comme je le croyais alors que j'ai voté pour le chemin de fer entre Esquimault et Nanaïme, que si on avait pu dépenser de l'argent, on aurait beaucoup arrêté les plaintes de ces messieurs et qu'ils ne mettraient pas autant d'insistance à pousser le gouvernement à contracter une dette aussi forte pour la construction d'un chemin de fer dans cette province.

Je comprends aussi bien que n'importe qui, que le gouvernement s'est engagé à terminer le chemin de fer du Pacifique, mais je suis un de ceux qui se croient engagés par les résolutions si souvent adoptées par cette Chambre, établissant que cette grande entreprise ne pouvait se faire qu'au fur et à mesure que le permettraient les ressources du pays; c'est pour cela principalement que je m'oppose au contrat de même qu'à l'offre faite par le nouveau syndicat. S'il faut établir une comparaison entre les deux offres, je préfère certainement celle du nouveau syndicat, mais je pense que la ligne de conduite la plus sage, que le gouvernement aurait à suivre dans cette occasion, serait de reconsidérer ce qu'il a déjà fait, et, s'il a un marché à conclure, avec une ou l'autre de ces deux compagnies, de garder le contrôle des affaires entre ses mains, de sorte qu'une surveillance convenable soit exercée sur la dépense des sommes provenant du trésor public. Si le gouvernement avait conservé le contrôle de l'entreprise, les dépenses auraient pu être limitées. Si nous avions pensé que la colonisation du Nord-Ouest n'avancerait pas aussi rapidement que nous devons le désirer et que nous le désirons tous, nous aurions pu arrêter les dépenses de l'entreprise, ou du moins les limiter.

Si, à un moment donné, le revenu provenant des provinces de l'est avait diminué, je dois dire à ce sujet que la Colombie anglaise contribue pour une large part au revenu, vu le petit nombre de sa population,—on aurait pu diminuer les dépenses, mais en vertu du nouveau contrat le gouvernement s'engage à augmenter la dette publique, en dix ans, de \$50,000,000, pour la construction du chemin de fer seulement. De plus, il s'engage à encourir les obligations et les responsabilités de l'établissement des nouveaux gouvernements, de l'extinction des titres des sauvages, et de tout ce qu'il est nécessaire d'entreprendre pour le développement d'un pays comme le Nord-Ouest; je crois donc que si tous ces projets sont mis à exécution, comme le prétendent les honorables ministres, la dette du pays sera augmentée, dans l'espace de dix ans, de \$75,000,000. Je ne voudrais pas qu'on puisse supposer que, dans cette occasion, mon but soit de gêner la marche des affaires publiques. Telle n'est pas mon idée, mais si l'on considère de quelle manière ce contrat a été enfanté, de quelle manière il a été soumis au parlement, le temps insuffisant que l'on a accordé pour le considérer à la population de cet immense pays, s'étendant sur une longueur de 4,000 milles, de l'Atlantique au Pacifique, il me semble que l'on devrait prolonger les délais afin de permettre au pays de l'étudier, et que chaque membre de cette Chambre devrait le discuter ligne par ligne afin que le public ait le temps de considérer la question et d'en maîtriser tous les détails. Je m'appuie sur deux autorités pour donner cet avis : sur une excellente autorité libérale et sur une autorité conservatrice qui mérite tout aussi bien d'être écoutée. Je lirai quelques lignes d'un article qui a paru dans le *Quarterly Review* du mois d'octobre; il a pour titre : *Six mois de gouvernement libéral*. Les honorables députés se rappelleront que le marquis de Hartington, dans le cours de la dernière session, se plaignait de ce que quelques membres du parlement s'efforçaient de gêner la marche des affaires. A ce sujet ce journal cite les paroles suivantes de M. Gladstone :—

« Sans doute M. Gladstone se rappelait du temps où il se prévalait des principes exposés dans le passage suivant, alors qu'il s'opposait avec un rare ensemble de vigueur, de conscience et d'habileté à l'adoption de la loi du divorce; le très honorable monsieur qui était alors simple député, se servait en s'adressant à lord Palmerston des paroles énergiques suivantes :—

« Mon noble ami a obtenu pour cette loi l'affirmation d'une majorité considérable, et la minorité doit sans aucun doute s'incliner devant le vœu exprimé par la majorité. Si mon honorable ami persiste à présenter cette loi, nous devons lutter, quels que soient les inconvénients personnels qui puissent en résulter, et nous devons discuter sérieusement les clauses du bill. Jusqu'à présent on n'a pas démontré qu'il était tout à fait urgent que cette loi soit adoptée dans le cours de cette session. Je rappellerai aussi à mon honorable ami que le même devoir qui oblige la minorité à se plier à l'opinion exprimée par la majorité sur le principe du bill, ne relève pas le gouvernement de l'obligation d'étudier, de discuter, de modifier et d'altérer les clauses de cette mesure. Comme adversaire de cette loi je préférerais me retirer du comité, de partir pour la campagne et de la laisser adopter avec tous ses défauts, mais cette manière d'agir serait contraire à mon devoir et je crois qu'il incombe à tous les adversaires du bill de se présenter ici de soirées en soirées, de semaine en semaine, afin de discuter ligne par ligne, mot par mot, si la chose est nécessaire, les détails d'une loi d'une aussi grande importance. »

Le journal tory fait les commentaires suivants :

« Dans un sens une administration a le droit de faire le sacrifice de sa réputation pour l'insignifiante considération de satisfaire l'ambition qu'elle possède de se montrer ardente et entreprenante, et ce sacrifice a été fait, à notre grande surprise, par les chefs du parti dont le rôle à l'avenir sera apparemment d'acquiescer le pouvoir par une critique destructive, et de le conserver au moyen d'une législation destructive. Mais aucune administration qui adopte cette ligne de conduite égoïste, n'a le droit de porter atteinte à la position du parlement aux yeux du pays, et elle y porte atteinte lorsque le parlement est forcé de donner son vote sur des lois qu'on ne lui a pas laissé le temps d'étudier. »

Je serai donc excusable en disant qu'il faut que le pays ait le temps nécessaire pour étudier le contrat, temps qui lui a été refusé, et que l'opposition doit prendre tous les moyens qu'elle pourra juger convenables afin que le public puisse étudier à loisir les détails de cette loi.

Pour en revenir au point que j'ai abordé en premier lieu, lorsque j'ai dit que cette question était partie d'intérêt gé-

M. KILLAM

ral, partie d'intérêt local, je parlerai de la taxe que paie le pays depuis la Confédération, envisagée au point de vue de la dette publique. J'exposerai ces chiffres brièvement, car ils sont certainement en la possession des honorables membres de cette Chambre. Dans le cours du premier exercice finissant le 30 juin 1868, le chiffre des marchandises entrées pour la consommation au Canada a été de \$70,895,000; les droits perçus ont été de \$8,819,000, soit une moyenne de 12½ pour cent. En 1875, c'est-à-dire, après le changement de tarif de 1874, le chiffre des marchandises entrées en douane a été de \$19,618,000 et les droits perçus de \$15,361,000, soit une moyenne de 13 pour cent. Durant l'exercice finissant le 30 juin 1879, vu la diminution des affaires et du commerce, il est entré en douane \$80,341,600 de marchandises qui ont payé pour \$112,939,000 de droits, soit 16 pour cent. Les importations ont été encore plus faibles, et dans le cours des trois derniers mois de 1880, elles ont été de \$21,604,000; les droits perçus ont été de \$4,295,000, soit 20 pour cent. En décembre le résultat a été le même.

Je veux seulement attirer l'attention des honorables députés sur le rapport qui existe entre ces chiffres et la dette publique du pays. Avant la confédération, le tarif moyen de la Nouvelle-Ecosse sur les marchandises en franchise ou soumises aux droits était d'environ 8½ pour cent. La première année de la confédération, la dette nationale du Canada était de \$75,795,000. En 1875, elle était de \$117,068,000. Le 30 juin dernier, elle avait atteint le chiffre de \$156,942,000. La dette a donc à peu près doublé dans l'espace de ces treize ans, la taxe a plus que doublé pour cette province et presque doublé pour le Canada en général. Je prie mes honorables collègues de considérer quel effet aurait sur la taxe une augmentation de la dette publique de \$75,000,000 dans le cours des dix années prochaines. Les honorables ministres prétendent conduire avec une grande habileté l'administration des affaires publiques; ils s'efforcent de prouver que le pays n'aura pas un centin à payer pour le chemin de fer du Pacifique, mais le contraire a toujours existé depuis que le Nord-Ouest est ouvert à la colonisation. Quoiqu'on nous ait promis que la vente des terres produirait des sommes considérables, nous avons vu, d'année en année des sommes énormes sortir du trésor public pour l'administration du gouvernement, pour régler des différends, nommer aux emplois du gouvernement des personnes qu'il était nécessaire de récompenser, et au lieu de retirer un revenu de ce pays, nous avons éprouvé des pertes constantes.

Cela établi, je crois qu'il est de notre devoir de procéder avec prudence et délibération et d'être fidèle à l'engagement pris par le parlement à maintes et maintes reprises de ne poursuivre la construction du chemin de fer du Pacifique qu'autant que le permettraient les ressources du pays. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) présenter hier soir plus d'objections au contrat que je pourrais peut être le faire, tandis que l'honorable représentant d'Annapolis (M. Longley) l'a loué sous tous les rapports possibles, tous les deux ne l'ont critiqué que sur certains points et ont dit simplement qu'il demandait quelques modifications. Nous n'espérons pas mieux, certainement, des honorables députés. Peut-être que s'ils se joignaient à notre parti, dans les circonstances actuelles, ils ne seraient pas acceptés par les libéraux de leurs propres comtés et les conservateurs les repousseraient; et, en conséquence, ces messieurs ont repris leur sièges après avoir fait remarquer que si l'on ne faisait pas quelques modifications au contrat, ils étaient prêts,—ainsi que l'honorable chef du gouvernement leur aurait recommandé de le faire,—à l'avalier aussi facilement que le cassoir a avalé le missionnaire, n'en laissant ni la peau ni les os et faisant même une proie de son brevinaire. Il serait préférable que ces honorables messieurs au lieu d'enregistrer leur votes dans chaque occasion, selon la consigne qui leur est donnée, s'occupent beaucoup plus des taxes et des droits imposés sur les pêcheurs,

les exploitants des bois et les ouvriers qui, quoique écrasés maintenant par le fardeau qui pèse sur eux maintenant cependant leur tête hors de l'eau, mais qui, s'ils ont à supporter un surcroît de charge, seront incapables de demeurer dans la partie du pays auquel ils appartiennent et forcés de se joindre à ceux qui quittent maintenant le Canada pour se rendre aux États-Unis.

L'honorable représentant de King I. P. E. (M. Muttart) a fait l'autre soir un discours en faveur du contrat. Il y a fait quelques objections, mais a déclaré qu'il était prêt à donner un vote affirmatif. Toutes les raisons qui l'ont poussé à agir ainsi, — à part du mot d'ordre de l'honorable premier ministre, — sont que le sénateur Haythorne, lui est hostile. L'attitude de l'honorable représentant de King ne me surprend pas. Il est un de ceux qui ont poussé la population de l'Île du Prince-Edouard à se livrer, à faire abandon de ses droits et privilèges. Il fut un temps où l'île se trouvait dans une position meilleure qu'aujourd'hui, et je sais qu'elle renferme un nombre suffisant d'électeurs indépendants, pour montrer, à ces honorables messieurs, s'ils étaient appelés à se prononcer sur la question, qu'ils se sont trompés en agissant comme ils l'ont fait. J'ai entre les mains un numéro d'un journal à un sou où l'on trouverait texte d'un excellent sermon qui pourrait être prêché, non-seulement dans l'Île du Prince-Edouard, mais au Canada tout entier. Il porte la date de 1857 et a pour en-tête la devise suivante: "Île du Prince-Edouard, Autonomie et Libre Échange." Les honorables représentants de l'Île du Prince-Edouard ont été les premiers à abandonner ces privilèges, lorsqu'ils ont envoyé ici le ministre de la marine négocier la confédération, et ils ont abandonné le privilège du libre échange, le plus important qu'ils possédaient, lorsqu'ils ont aidé l'honorable ministre des Finances à faire adopter le tarif inique de 1878.

Je n'ai pas un mot à dire contre l'honorabilité de ces honorables messieurs. En parlant d'eux comme je l'ai fait je n'ai pas voulu les injurier. Je respecte personnellement la plupart d'entr'eux, plusieurs d'entr'eux sont mes amis, mais il m'est entièrement impossible d'approuver leur conduite comme hommes publics. Je comprendrai l'honorable représentant d'Halifax dans cette catégorie. Il est disposé à voter contre les intérêts des électeurs de la ville qu'il représente sur un signe de l'honorable ministre des Chemins de fer. Pourquoi ces honorables messieurs gardent-ils un tel silence sur cette importante question? Ils ont de bonnes raisons pour demeurer silencieux. Ils savent qu'ils ne peuvent pas se lever et défendre le contrat sans se ruiner, politiquement parlant, dans leurs comtés.

L'augmentation de la dette publique a une certaine importance locale, comme je l'ai dit; c'est l'honorable député de King qui a rappelé le fait à ma mémoire. Je lui ai entendu citer l'opinion d'une certaine personne établissant que la dette de chaque comté en particulier se trouverait considérablement augmentée. La remarque m'a paru parfaitement juste, mais l'honorable monsieur ne pouvait y croire. Je suppose que si la construction de ce chemin de fer accroît la dette publique de \$75,000,000, que l'augmentation probable de la population, l'augmentation du revenu provenant de la création de nouvelles provinces et la vente des terres produisent \$25,000,000, — ce n'est là qu'une simple hypothèse, — les comtés des autres provinces auront encore à supporter le fardeau d'une dette de \$50,000,000 : \$25,000 pour chaque comté et \$1,500,000 pour l'Île du Prince-Edouard, soit la moitié de ce que l'île a coûté lorsqu'elle est entrée dans la Confédération. Mais \$25,000,000 ne sont peut-être qu'une petite somme, comme le prétend le très honorable premier ministre. Il nous dit que le gouvernement donnait \$25,000,000 pour la construction du Pacifique et que ce n'était là qu'une bagatelle.

Il nous disait, l'an dernier, qu'il obtiendrait cette somme avec le produit de la vente des terres, mais aujourd'hui il accorde de l'argent et concède des terres dont la vente lui aurait permis de réaliser les \$25,000,000 qu'il considère

comme rien. Mais la population de mon comté est d'avis, au contraire, que cette somme est énorme; celle de l'Île du Prince-Edouard partage cette opinion et elle se plaint du fardeau de la taxe qui lui sera imposé. J'ai dit à mes électeurs qu'ils auraient à payer \$500,000 pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Le fardeau imposé par le contrat du Pacifique sur chaque comté de 200 électeurs au Canada sera d'environ \$500,000. La population de ce pays considère-t-elle que c'est là une bagatelle. Les honorables messieurs ne supposent-ils pas que les électeurs de ces comtés regardent cette somme comme élevée et la considéreront toujours comme étant ainsi?

Il est du devoir des honorables députés de procéder avec toute la prudence possible, et tout en étant disposés à reconnaître toutes les obligations raisonnables contractées envers la Colombie anglaise, ils doivent hésiter avant de sanctionner un contrat du genre de celui-ci, qui enlève au gouvernement le contrôle des dépenses pour le placer entre les mains de spéculateurs.

Sans vouloir abuser de la patience de la Chambre, j'ai des remarques à faire sur certaines clauses. Je n'appuierai sur aucun des points que j'ai déjà entendus soulever, je crois que les honorables députés sont fatigués de leur discussion et principalement les membres de la droite de la Chambre devant lesquels ils ont été discutés et exposés d'une manière qui n'était pas à leur avantage. J'appellerai leur attention sur quelques clauses du contrat. En agissant ainsi, je n'ai pas autant pour but de trouver le gouvernement en faute que d'obtenir des informations. Lorsque le ministre des Finances a parlé sur cette question, je pensais qu'il allait expliquer de quelle manière on devait interpréter la sous-section de la clause 9 et nous montrer quels sont les pouvoirs de la compagnie pour l'émission d'obligations; à quelle époque probable et de quelle manière le chemin sera construit; quel serait le coût annuel dans le cas où la compagnie opterait pour la section *d*, lui permettant d'accepter une garantie au lieu de \$25,000,000 en espèces. Je suis d'avis que toutes les facilités d'option dans le contrat sont en faveur du syndicat et contre les intérêts du gouvernement, la section *b* se lit ainsi:

"*b*. Lorsqu'une portion de pas moins de vingt milles de longueur du chemin de fer aura été construite et parachevée de manière à permettre la circulation régulière des convois, et que cette portion du chemin sera pourvue du matériel roulant nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concèdera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette portion du chemin de fer lui donnera droit d'après la répartition et la distribution ci-dessus prévues et stipulées, — la compagnie ayant le droit de recevoir, au lieu de l'argent, des obligations du gouvernement à terme dont le taux d'intérêt, la durée et la valeur nominale pourront être déterminés par arrangement spécial et qui pourront être équivalentes, d'après les calculs faits par des actuaires, aux paiements en argent correspondants, le gouvernement accordant quatre pour cent d'intérêt sur la somme d'argent qu'il recevra en dépôt."

Il me semble que l'option aurait dû être en faveur du gouvernement, et non de la compagnie. Peut-être que ce n'est pas un inconvénient de grande importance, que le gouvernement pourra y remédier, mais je ne sais pas comment. Supposons maintenant que \$200,000 soient dus à la compagnie pour la construction de vingt milles, elle aura alors le pouvoir de s'adresser au gouvernement et de faire estimer par des actuaires, l'étendue de terres auquel elle peut prétendre comme équivalent de ce montant ou alors d'obtenir des obligations du gouvernement pour un montant plus élevé que le paiement en espèces auquel elle a droit; mais toujours sans avoir établi si la cote de la bourse permet au syndicat d'accepter avec bénéfices les obligations au lieu du paiement en espèces; il est évident que s'il y trouve son avantage, le syndicat optera pour les obligations.

Cette question n'est peut-être pas d'importance majeure, mais je cite cet exemple pour montrer que, dans toutes les clauses du contrat où il y a option, c'est en faveur de la compagnie et non du gouvernement. La sous-section *d* est peut-être encore plus embrouillée. Sans doute je ne voudrais pas demander à l'honorable ministre des Finances de l'expliquer

maintenant, car il n'a peut-être pas les chiffres devant lui et il ne pourrait pas nous l'interpréter de manière à être compris, mais je pense que quelque député de la droite de la Chambre sera en mesure de nous donner des explications plus lucides que celles que nous avons obtenues. Je désirerais attirer l'attention sur les pouvoirs accordés par ces clauses et la section correspondante de l'Acte à l'effet d'autoriser l'émission d'obligations de cette ligne de chemins de fer.

Nous constatons, sans parler aucunement des terres, que la compagnie doit recevoir un octroi de \$25,000,000 en espèces, qu'elle a le pouvoir d'émettre pour la ligne entière du chemin de fer, dont la longueur est de plus de 2,700 milles, pour \$20,000 par mille, soit en tout \$54,000,000; qu'elle a le pouvoir de faire un appel de \$25,000,000 de capital, garanti par des actions ordinaires, et qu'à part de cela elle possède le droit d'émettre \$10,000 par mille de bons privilégiés, soit en tout \$27,000,000. Aucune évaluation ne m'a montré que le coût de la section devant qui doit être construite par la compagnie soit de plus de \$48,500,000. Ce parlement a-t-il le droit d'autoriser l'emprunt énorme de \$131,000,000 pour permettre à cette compagnie de construire une section de chemin devant coûter \$48,500,000? Je n'hésite pas à dire que nous n'avons jamais rien fait de semblable pour aucune compagnie qui s'est présentée à nous pour obtenir des privilèges de ce genre. Le gouvernement n'a fait dans ce contrat aucune réserve qui soit à son avantage, ou du moins j'en doute. La compagnie peut arrêter les travaux à n'importe quel moment si l'acte de Dieu, les ennemis de la Reine, les inondations, ou toute autre cause en dehors de son contrôle ne lui permettent pas de les continuer. L'écrivain tory que je citais, disait: "Les mots acte de Dieu" forment une phrase solennelle, mais qui perd quelque chose de son caractère sacré lorsque l'examen démontre qu'elle n'est qu'une substitution commode aux mots: "Négligence d'un homme."

L'honorable député de Provencher (M. Royal), parlant l'autre soir d'une autre route, disait qu'il ne pouvait pas exister de monopole au Nord-Ouest; il exposait que, si dans les premiers temps, en vertu de la charte, le trafic de l'est devait s'écouler par le chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, il y avait deux autres chartes existantes qui permettaient d'établir des lignes en concurrence par la Baie d'Hudson. L'honorable ministre des Chemins de fer, dans le discours qu'il a fait à London, s'est prononcé de la même façon, il voulait plaisanter peut-être, mais il était sérieux sans doute s'il voulait parler du débouché de la baie d'Hudson. J'aimerais à attirer l'attention des honorables représentants d'Halifax sur ce fait. Que devient le projet de faire d'Halifax un port d'hiver en cette ville si le grain du Nord-Ouest, au lieu d'être envoyé à Halifax est expédié, soit par le chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba à Baltimore et New York, soit par la baie d'Hudson? Je pense que lorsque la question sera soumise à la population d'Halifax, elle dira que son honorable représentant a négligé ses intérêts dans cette occasion.

J'aimerais à attirer l'attention de la Chambre sur le système des octrois de terres proposé par ce contrat. On nous a dit maintes fois que les octrois seraient accordés seulement par lots alternants. Toute personne qui lira la clause 11, verra que tel n'est pas le cas:

"Et la compagnie pourra, du consentement du gouvernement, choisir dans les territoires du Nord-Ouest toute étendue ou étendues de terrain non encore occupées pour combler en partie tel déficit. Mais ces concessions ne comprendront que des terres appartenant alors au gouvernement."

Les honorables messieurs verront que cette clause ne pourvoit à rien de semblable. Je crois que jusqu'au moment où la correspondance échangée entre le colonel Dennis et M. Brassey a été déposée sur le bureau de la Chambre, le gouvernement avait l'intention de n'accorder des terres que par lots alternants. Mais lorsque M. Brassey écrivit cette

M. KILLAM

lettre, le 3 septembre, il ne comprenait pas cette affaire du syndicat. Il ne savait pas de quelle manière il pouvait régler ces questions avec le gouvernement, et que celui qui désirerait 100,000 arpents pris dans un seul lot pourrait facilement les obtenir. Tout ce qu'on demande aux honorables ministres, c'est d'accorder leur consentement, et après avoir donné leur assentiment d'une manière si spontanée aux autres requêtes du syndicat, ils pourront faire, sans aucun doute une petite concession du genre de celle-ci. Si M. Brassey s'était adressé au syndicat et lui avait demandé de faire en sorte de lui procurer cent milles carrés des terres, il aurait pu très facilement conclure des arrangements avec le gouvernement pour l'étendue qu'il aurait pu désirer.

J'ai entendu dire que quelques honorables messieurs, bien connus de la plupart d'entre nous, sont désireux d'avoir d'immenses fermes dans ce pays, plus étendues que quelques-uns d'entre nous pourraient supposer qu'on en accorde à qui que ce soit. Tout ce qu'ils ont à faire c'est de conclure un petit arrangement avec le syndicat qui s'entendra à son tour avec le gouvernement, et de vastes étendues de terres seront fermées à la colonisation. Les fermes, destinées à l'élevage des moutons, peuvent avoir 100 milles de longueur sur 20 de largeur. Je ne vois rien dans le contrat qui puisse empêcher un gouvernement, tel que celui-ci, d'accorder des étendues de 100 milles de longueur sur 20 de largeur, de chaque côté du chemin de fer, dans les endroits que pourra désigner le syndicat. Dans certaines circonstances il pourra être de l'avantage du syndicat et du gouvernement d'agir ainsi, mais alors les intérêts du pays se trouveront compromis.

J'ai considéré qu'il était de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur ces questions et d'exprimer sans réserves ma désapprobation de ce contrat et mon opposition acharnée contre le gouvernement qui a commis la faute de le conclure. Dans mon opinion, la différence entre ce contrat et l'offre nouvelle est immense. J'ai tout lieu de croire que la personne qui a présenté l'offre était de bonne foi. Je pense que le devoir du gouvernement est de soumettre la question au pays, et je crois que le verdict de l'opinion publique sera unanime. Je suis d'avis que le contrat aurait dû être accordé par soumission publique, et donné à celui qui aurait offert les conditions les plus avantageuses.

M. ARKELL. Je n'ai pas l'intention d'occuper long temps les instants de la Chambre, mais je crois qu'il est de mon devoir de faire quelques remarques sur cette importante question. Je n'ai pas toutefois l'intention de faire un discours de deux ou trois heures. Je crois que dans les discours que nous avons entendus, on nous a lu déjà les trois quarts des *Rapports des Débats* des six ou sept dernières sessions. Je regarde la question comme étant de la plus haute importance,—la plus importante, peut-être, qui ait jamais été soumise à cette Chambre. Il suffit de se reporter à quelques années passées pour comprendre combien la population de ce pays était anxieuse d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Depuis la confédération, le peuple attendait avec impatience le moment où ce chemin de fer serait construit, de l'Atlantique au Pacifique, à travers le territoire canadien.

En 1872 un contrat fut conclu avec sir Hugh Allan, ce fut un grand malheur pour le pays que sir Hugh n'ait pu réaliser ce grand projet; son échec a été dû à l'agitation soulevée non-seulement dans ce pays, mais en Angleterre par les honorables députés de la gauche. Qu'advint-il? Le gouvernement du jour fut forcé de résigner et je crois que c'est un bien qu'il ait donné sa résignation. Les conservateurs se trouvaient au pouvoir depuis de nombreuses années et on promettait au peuple que si les réformistes étaient appelés à la direction des affaires, la prospérité serait pour longtemps assurée au pays, chacun serait servi selon ses désirs et tout le monde serait riche. Nous avons fait une

expérience de l'administration de ces messieurs qui a duré cinq ans et la majorité du pays a tiré la conclusion qu'elle n'avait pas été brillante. Pendant cinq années ils ont perdu leur temps; au moins pour ce qui concerne le chemin de fer du Pacifique. Ils n'ont jamais traité la question comme auraient dû le faire des hommes d'état.

On a dit que c'est grâce à la politique nationale que le parti conservateur a gagné les élections de 1878; je crois que la victoire n'est pas due seulement à la politique nationale, mais à la grande question du chemin de fer du Pacifique. J'ai été surpris d'entendre les longs discours prononcés par les honorables députés de la gauche, dans le cours des sessions 1879 et 1880 pour condamner la politique nationale. Un honorable député, l'honorable représentant de Norfolk-Nord (M. Charlton), si je me souviens bien, a dit qu'elle constituait un vol légalisé. Ce n'est pas là le verdict que le peuple prononcerait aujourd'hui. Comme les événements l'ont prouvé, cette politique a eu un grand succès et la majorité de la population du Canada est aujourd'hui parfaitement satisfaite de son fonctionnement.

Dès que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, il a commencé à mettre à exécution le projet de la construction du chemin de fer du Pacifique. Il s'est occupé d'abord des travaux non achevés par l'ancienne administration, mais il a compris également la nécessité de trouver des capitalistes qui puissent décharger le gouvernement du fardeau de cette grande entreprise, et je dois dire que c'est un grand soulagement pour le pays de voir qu'il a pu réaliser les désirs du peuple avec autant de bonheur.

Lorsque le parlement a été convoqué pour aider le gouvernement à mener à bien l'entreprise, nous constatons que les honorables membres de la gauche ont entravé ses efforts de toutes les façons possibles; s'ils avaient eu véritablement à cœur les intérêts du pays, au lieu de se conduire comme ils le font d'une manière anti-patriotique, ils auraient aidé le gouvernement de tous leurs efforts à l'accomplissement de ce grand projet.

La Chambre s'est assemblée le 9 décembre et les débats se sont poursuivis jusqu'au 23. Il y a eu ensuite deux semaines de vacances et ces honorables députés au lieu d'aller se réjouir dans leurs familles ont commencé à agiter la question dans toutes les parties du pays. Tout ce que je puis dire c'est que dans mon comté, dès qu'on a su que le syndicat était formé, conservateurs et réformistes ont manifesté leur satisfaction, aucune manifestation de mécontentement ne s'est produite. Le représentant d'Elgin-Ouest (M. Casey) s'est agité toutefois et a convoqué trois assemblées dans sa division. Elles n'ont réuni qu'un très faible auditoire; il n'a pu rassembler, dans sa propre division, plus de vingt ou vingt-cinq personnes ensemble pour l'entendre condamner le contrat. Je vais lire un extrait du discours qu'il a prononcé à Dutton. Le soir fixé pour l'assemblée, personne ne se présenta pour l'entendre, mais heureusement pour lui il y avait à la même heure un "tea-meeting"; la présidence fut accordée à l'honorable monsieur et vers dix heures, lorsque les dames se furent retirées, on lui fournit l'occasion de se faire entendre et de présenter les résolutions qu'il avait en portefeuille. Il parla en ces termes:

"J'attirerai maintenant l'attention de l'assemblée sur le coût du chemin de fer et je donnerai des chiffres sous forme de tableau. L'octroi en espèces accordé au syndicat est de \$35,000,000, soit \$6 25 par tête pour chaque homme, chaque femme, chaque enfant, formant la population de 4,000,000 d'âmes du Canada.

Octroi en argent par tête	\$	6 25
" " famille		31 25
" " Division est d'Elgin		87,500 00
" " Comté d'Elgin		250,000 00

Nous aurons donc à payer dans ce comté, pour notre part d'octroi en espèces \$50,000 de plus que nous n'avons accordé au "Canada Southern" qui traverse le milieu de nos terres. Mais si l'on comprend la concession de 25,000,000 d'arpents de terres que le gouvernement évaluait dernièrement à \$3 18 l'arpent et la somme totale de \$36,500,000 dépensée par le gouvernement sur la ligne qu'il concède au syndicat, nous aurons les chiffres suivants:—

Octroi total par tête	\$	35 25
" " famille		176 25
" " Division est d'Elgin		493,000 00
" " Comté d'Elgin		1,410,000 00

Ce rapport est tiré d'un journal de Saint-Thomas, organe du parti grit à Elgin. L'honorable député pensa pouvoir tenir une assemblée dans la division que je représente. Il convoqua une assemblée à l'Opéra de Saint-Thomas et m'invita à y assister. Huit cents personnes environ étaient présentes et je puis vous assurer que les résolutions qu'il avait apportées d'Ottawa sont demeurées dans son portefeuille, car il n'a pas osé les présenter. Si un vote avait été pris, il n'aurait pas trouvé cent personnes dans la ville disposées à soutenir ses résolutions. L'honorable député a été averti par ses amis politiques qu'il ferait mieux de ne pas se rendre à l'assemblée, mais il y est venu sous sa propre responsabilité et il doit en subir les conséquences. Il a manqué la cible avec autant de maladresse que si en voulant viser un corbeau il avait tué une vache.

Les orateurs de la gauche disaient hier qu'il y avait division parmi les conservateurs sur cette question. Je ne puis parler que de mon comté. Je ne connais pas aujourd'hui dans Elgin un seul conservateur disposé à faire de l'opposition à cette grande mesure, et je connais grand nombre de réformistes qui sont en sa faveur. Du reste, il n'y a que les hommes extrêmes qui y soient opposés et encore sont-ils animés d'un esprit factieux. Hier soir, nous avons entendu un discours du représentant de Perth-Sud. Il paraît que l'honorable député s'est rendu au Nord-Ouest en différentes occasions. Je me souviens que lorsqu'il s'est fait entendre devant le comité d'immigration et de colonisation, il ne parlait pas en termes très favorables des terres du Nord-Ouest, mais aujourd'hui les honorables membres de l'opposition exagèrent leur valeur. Je crois qu'ils commettent une grande erreur. Je suis convaincu que les terres n'auront de valeur qu'autant qu'on établira des lignes de chemins de fer.

Puisque nous trouvons des personnes disposées à placer leur argent dans le Nord-Ouest, nous leur devons une juste compensation pour leurs dépenses. On accorde au syndicat 25,000,000 d'arpents de terres, \$25,000,000 en espèces et \$23,000,000 représentant les dépenses faites par le gouvernement sur la partie du chemin construite ou en voie de construction. J'aurais aimé que le gouvernement fasse des arrangements pour abandonner au syndicat la partie construite et lui accorder 50,000,000 d'arpents de terres au lieu de 25,000,000 sans aucun subside. Cet arrangement aurait certainement rencontré l'approbation de la population. Il serait absurde d'évaluer les terres à \$3, \$4 et \$5 l'arpent, alors qu'aux Etats-Unis des millions d'acres de terres probablement aussi bonnes sinon meilleures que celles que nous avons au Nord-Ouest se vendent à \$1.25 l'arpent.

Sans doute une grande prospérité est réservée à ceux qui vont dans notre Nord-Ouest, mais il s'écoulera des années avant que le pays soit colonisé. Si le gouvernement pouvait seulement réaliser suffisamment pour couvrir le montant qu'il dépensera dans ce pays, c'est-à-dire \$53,000,000, ce serait une sage politique de concéder gratuitement les terres aux colons. Lorsque la convention a été publiée pour la première fois dans le *Mail*, je l'ai lue attentivement et je ne puis, ni me ranger à l'opinion des honorables membres de la gauche ni endosser les objections soulevées par quelques députés siégeant à la droite de la Chambre. Je suis convaincu que le gouvernement a fait la meilleure convention qu'il soit possible de conclure. J'ai la conviction, d'après les informations que j'ai reçues, que jamais le chemin ne pourrait se construire pour le montant de l'évaluation, qu'une fois terminé, il faudra dépenser des millions de dollars pour l'équiper, et lorsqu'il sera équipé, il s'écoulera des années avant qu'il rapporte des profits. Ce serait un grand malheur si cette entreprise tombait entre les mains d'un syndicat qui ne serait pas capable de la mener à bonne fin. Plus le gouvernement fera, plus la compagnie sera forte et

plus elle possèdera de ressources pour construire les embranchements devant se relier à la ligne principale.

Je n'espère qu'une chose, c'est que l'honorable chef du gouvernement qui, depuis la Confédération, travaille à l'accomplissement de cette grande entreprise, vivra et restera assez longtemps au pouvoir pour prendre un wagon Pallman, à Ottawa, et se rendre par la voie du chemin de fer du Pacifique jusqu'à la Colombie anglaise, pour y visiter ses commettants.

On a dit que ce contrat tuait le parti conservateur. Je crois que ce parti est disposé à en courir le risque et que l'opposition aura bien trop à faire, aux prochaines élections, de justifier sa conduite relativement à la politique nationale, pour s'occuper de ce chemin de fer. J'espère qu'à ce moment nous aurons exécuté une quantité de travail considérable, non-seulement sur la section des prairies, mais sur les sections du lac Supérieur et de la Colombie anglaise et que le peuple dira, comme je n'en doute pas : " nous ne devons pas confier à l'opposition l'achèvement de cette grande entreprise mais la laisser au parti qui l'a créée, et nous désirons qu'elle soit heureusement achevée par le parti que nous avons placé au pouvoir."

Je n'hésite pas à approuver ces résolutions qui, je le sais, sont populaires, et j'ai la conviction qu'aucuns des membres qui donneront leur vote au gouvernement, dans cette occasion, n'auront de peine à assurer leur réélection. Le chef de l'opposition a le mérite d'avoir renversé un gouvernement en 1871 ; il y avait trouvé un traître, mais je ne pense pas qu'il puisse trouver de traîtres parmi les membres de ce gouvernement ou ses partisans. Si les honorables messieurs de l'opposition veulent prolonger ce débat un mois et même deux, nous sommes parfaitement disposés à attendre et à écouter. Quoique nous entendions répéter tous les jours les mêmes choses, nous sommes disposés à rester ici aussi longtemps que le désireront les honorables membres de la gauche. En terminant, je dis que c'est avec le plus grand plaisir que j'enregistrerai mon vote en faveur des résolutions déposées sur le bureau de la Chambre.

M. BOULTBEE. Le dernier orateur de l'opposition, M. Killam, s'est excusé, je crois, à la fin de son discours, d'avoir occupé si longtemps les instants de la Chambre en exposant, ou en essayant d'exposer, comme il le dit, quelques points qui, croyait-il, n'avaient été abordés par aucun autre membre de cette Chambre. Je l'ai écouté attentivement, ayant l'intention de prendre la parole après lui si j'en avais l'occasion ; j'ai essayé de découvrir ces points nouveaux mais sans pouvoir y réussir. Je suppose que tous les membres de cette Chambre se sont trouvés dans le même cas que moi après avoir entendu son argumentation ; il n'est donc pas surprenant que ces questions qu'il n'a pas abordées n'aient pas été exposées auparavant.

Cela dénote de la part des membres de l'opposition une tendance à vouloir conduire ce débat dans un esprit factieux ; nous entendons des mots mais pas d'arguments. Je n'ai pas l'intention, ce soir, d'abuser outre mesure des instants de la Chambre, car sans doute ce débat n'a duré que trop longtemps. Toutefois je ne voudrais pas que le vote se pronne sans qu'il me soit permis de signaler certains détails de la question, à l'exemple du représentant de Yarmouth, à cette différence près, qu'ils seront mieux compris par chaque membre de cette Chambre.

Je pense que jamais dans le pays nous n'avons vu une question de cette importance traitée de la sorte par l'opposition, si ce n'est toutefois, celle qui avait rapport à la réorganisation de notre commerce. Il me semble qu'elle a fait preuve d'un esprit factieux. Je ne crois pas que jusqu'à présent l'opposition est avancé aucun argument qui lui permette de prolonger ainsi ce débat déjà trop long, ou l'autorise à retarder la législation et les affaires du pays aussi longtemps.

Depuis que cette question a été traitée ou discutée dans le pays, la population toute entière a reconnu l'importance de

M. ARKELL

ce grand projet, au point de vue national et commercial. Je ne veux pas m'étendre sur une question qui a été déjà si longuement discutée ou renouveler des arguments bien connus pour démontrer combien il est nécessaire pour un pays occupant la position géographique du nôtre, qu'il s'étende d'un océan à l'autre et soit relié par un grand réseau de chemins de fer, du genre de celui qu'il est question d'établir actuellement. Je crois comprendre parfaitement la question et je puis dire que je vais plus loin que notre chef et les autres membres de cette Chambre qui ont pris la parole pour exposer les nécessités politiques de cette entreprise. Je crois qu'il est non-seulement nécessaire que cette grande voie de communication traverse le pays, si nous voulons conserver le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie anglaise, mais j'irai plus loin et j'affirmerai ce principe, qui sera soutenu par l'opinion de la population de ce pays, qu'il est absolument et essentiellement nécessaire de construire ce chemin de fer si nous voulons assurer la cohésion des différentes provinces composant notre immense pays.

Il m'est impossible de supposer un instant que si cette politique factieuse et déloyale était mise en pratique nous pourrions conserver la Colombie anglaise dans les limites du Canada. Je ne pense pas non plus que si nous nous laissions séparer du Nord-Ouest par les moyens suggérés dans le nouveau projet, nous puissions le conserver après avoir perdu la Colombie anglaise. Je ne suppose pas, en effet, que dans des circonstances semblables, nous puissions conserver le Nord-Ouest. Privés de la Colombie anglaise et des zones fertiles du Nord-Ouest et des avantages que nous espérons retirer de nos relations nationales et commerciales avec ce pays, je doute qu'Ontario et les autres provinces puissent conserver leur autonomie. Je pense que ce projet est une nécessité du moment, que l'inexorable logique des faits et les nécessités nationales nous obligent à mettre à exécution, et je pense qu'on doit laisser de côté toute idée de parti afin que des grandes questions de ce genre ne soient pas retardées de manière à nuire aux intérêts du pays.

La nécessité de l'adoption de cette mesure, qui a été si longtemps discutée, a été comprise non seulement par les hommes d'état et les hommes politiques, mais encore par le pays tout entier. Le gouvernement actuel, favorisé, comme je le pense, par un heureux concours de circonstances, a pu dans sa sagesse et sa sagacité présenter à la Chambre et au pays un projet qui me paraît satisfaisant sous tous ses rapports. Ce projet nous permet d'avoir dans quelques années, sans augmentation d'impôts, un grand chemin de fer traversant notre pays d'un bout à l'autre. Je dis sans augmentation d'impôts, parce que malgré que je n'aie pas consulté des statistiques exactes, je me rappelle avoir entendu dire, il y a peu de temps, que la petite province du Manitoba et le territoire du Nord-Ouest, comptant une population de 70,000, contribuent à notre revenu,—pour droits de douane et d'accise,—pour la somme de \$450,000. Ce n'est pas faire un rêve de visionnaire que de dire que lorsque ce grand projet sera assis sur des bases solides, lorsqu'il aura l'appui de l'énergie d'hommes habiles possédant un capital considérable, la population quintuplera dans cinq ans, et que nous pourrions retirer de ce pays des ressources,—ressources qui ne peuvent se développer si nous ne mettons pas à exécution ce grand projet,—qui nous permettraient de couvrir les frais de construction du chemin, sans parler des avantages immenses que procurera à Ontario et aux autres provinces les relations commerciales avec la population de cette partie du pays, qui apportera sur nos marchés les denrées de première nécessité. Le moins qu'on puisse dire du projet, c'est qu'il est parfaitement conçu et qu'il offre des conditions beaucoup plus raisonnables que celles de l'ancien gouvernement.

Je tiendrais à exposer en peu de mots de quelle manière la question a été traitée. Parlant gravement et raisonnablement d'un projet, le plus important qui ait été discuté

dans cette Chambre depuis plusieurs années et le plus important sans doute qui sera discuté devant n'importe quelle législature du Canada avant de longues années, je dirai que l'opposition a fait preuve d'esprit de faction en s'efforçant d'empêcher que ce projet ait force de loi. En faisant ainsi elle s'est mise en contradiction avec elle-même. Elle a oublié les arguments qu'elle présentait il y a douze mois devant cette Chambre. Un de ses membres a envisagé la question à un point de vue, un autre l'a traité d'une façon entièrement différente. Par exemple l'ex-ministre des Finances a fait remarquer avec indignation, se plaçant au point de vue national, que le résultat du projet serait de détourner notre trafic au profit des États-Unis. D'un autre côté nous avons vu le chef de l'opposition s'efforcer de vanter les avantages du projet que repoussait avec indignation son ancien collègue.

Mais ces messieurs de l'opposition sont allés plus loin. Formant une infime minorité ils se sont servis dans le cours du débat, en s'adressant à l'immense majorité soutenant un gouvernement fort, d'expressions qui n'étaient rien moins que courtoises. Ils nous ont traités d'hommes à intelligence faible, de partisans serviles d'un gouvernement tyrannique et corrompu; il n'y a pas eu un mot d'épithètes insultantes qu'ils n'aient employé contre nous dans le cours de ce débat. Mais leurs efforts n'ont produit aucun résultat sur ceux qui représentent l'opinion du pays, et ils ont compris qu'ils devaient recourir à d'autres moyens. Quoique n'étant pas aussi versés dans le droit constitutionnel que l'honorable chef de l'opposition, je pense que leur conduite est tout-à-fait inconstitutionnelle et inconvenante, que le but qu'ils se proposent est de soulever le pays au milieu d'une session afin de le plonger dans le tumulte d'une élection générale. Nous représentons le pays, nous sommes ici pour représenter ses intérêts et je dis que c'est moins l'acte d'un homme d'état que celui d'un démagogue que de se présenter dans le pays, au milieu de la session afin d'essayer de suscita l'opinion publique contre le gouvernement.

Mais quel a été le résultat de leurs assemblées, de toute l'agitation qu'ils ont essayé de répandre dans le pays, des pétitions qu'ils ont fait circuler? Tous les efforts qu'ils ont tentés pour soulever l'opinion publique, sont demeurés sans résultat. Ce débat aurait dû être conduit avec le calme, la dignité, le sérieux, l'indifférence des circonstances extérieures qui doivent caractériser une discussion de ce genre, mais pouvait-il réunir ces différentes qualités alors que les honorables membres de l'opposition faisaient au peuple des appels frénétiques pendant que le parlement siégeait. Mais lors même qu'ils se sont présentés devant le peuple ils ne se sont pas efforcés d'assurer une discussion impartiale de la question. Loin de là ils ont pris à tâche de réunir des assemblées composées de leurs partisans seuls et d'empêcher leurs adversaires de se faire entendre afin de faire adopter des résolutions condamnant la conduite du gouvernement. J'ai assisté moi-même à des assemblées où nos partisans ont fait des tentatives pour discuter de longues résolutions rédigées d'avance et où il a été impossible de faire entendre une parole pour prendre la défense du gouvernement.

J'ai assisté à une assemblée de ce genre à Toronto, présidée par un membre du Sénat; sur l'estrade se trouvaient, non pas exactement des membres du parlement, mais des personnes qui avaient aspiré à cette dignité. C'était des hommes de haute intelligence, qui devaient avoir quelques sentiments de justice, quelques principes de loyauté, mais ils n'ont fait preuve que du désir d'étouffer la discussion. Si l'honorable chef de l'opposition se trouvait à son siège j'aimerais à lui demander ce qu'il ferait dans le cas où il serait traduit à la barre d'un tribunal sous accusation d'avoir commis un crime grave, comme par exemple celui d'avoir enlevé un ministre provincial d'un cabinet provincial. Si après que le ministère public a exposé l'acte d'accusation, que le jury a entendu les témoins à charge et que son avocat s'est levé pour entamer la défense, le juge s'était

exprimé ainsi: "Non, arrêtez, ce n'est pas ainsi que nous conduisons ce procès. Nous croyons que cet homme est coupable et pervers, si vous entamez un procès embrouillé, si vous accordez la liberté de parole à son défenseur, vous embarraserez le jury et il nous sera impossible d'obtenir une condamnation, laissez le convaincre du crime qui lui est imputé et ensuite je le condamnerai. Après cela vous aurez le droit de dire ce que bon vous semblera." Je voudrais savoir ce que l'honorable monsieur aurait à répondre à cela?

C'est cependant de cette manière que les honorables députés de l'opposition présente la question devant le peuple. C'est avec cette injustice et cette esprit factieux qu'ils ont répandu l'agitation. Leurs pétitions ont circulé d'un bout à l'autre du pays. J'ai rencontré aujourd'hui en cette ville des personnes venant de l'ouest et de l'est du Canada, et je leur ai demandé quel était l'état de l'opinion. Tout est tranquille, m'ont-elles répondu, il n'y a aucun symptôme d'agitation, en dépit des efforts de l'opposition.

S'il est un homme qui plus qu'un autre prétende que la question inquiète et alarme le pays, c'est sans doute l'honorable représentant de Gloucester (M. Anglin). Cette question l'émeut profondément; il a prétendu que le pays avait bouilli d'indignation à la nouvelle du contrat, qu'il y aurait une rébellion, et que le peuple soulevé demanderait la dissolution de cette Chambre si nous donnions notre assentiment à ce projet de loi. Quoiqu'il en soit l'honorable député ne semble pas être le miroir fidèle de l'opinion de la population au milieu de laquelle il habite. J'ai entre les mains une dépêche télégraphique me transmettant une résolution adoptée par le conseil du comté que représente l'honorable monsieur.

M. ANGLIN. Ecoutez! écoutez!

M. BOULTBEE. Si je ne me trompe pas, l'honorable député veut dire qu'il désirerait pouvoir se ranger parmi les partisans du projet. Il y en a quatre autres qui ont fait la même déclaration; s'ils sont honnêtes et sincères, pourquoi persistent-ils dans leur opposition? L'honorable représentant de Gloucester, si rempli de patriotisme, si prêt à obéir à l'opinion de ses commettants, satisfera sans doute à leur désir et deviendra partisan du contrat lorsqu'il aura pris connaissance de la résolution adoptée par le conseil du comté de Gloucester.

M. ANGLIN. Je sais ce qu'il en est.

M. BOULTBEE. Je ne doute pas que vous sachiez parfaitement ce qu'il en est, dans tous les cas, je tiens à ce que la Chambre soit parfaitement renseignée à ce propos. Voici la résolution, elle est datée d'aujourd'hui:

"Le conseil du comté de Gloucester a adopté aujourd'hui les résolutions suivantes:

"Attendu que nous considérons que la population de cette province partage, jusqu'à un certain point, l'intérêt des autres parties du Canada, dans la construction et le prompt achèvement du chemin de fer du Pacifique canadien, à travers le territoire anglais entreprise qui doit avoir inévitablement pour résultat d'aider puissamment au développement, à la richesse et à la prospérité du pays en général, nous nous réjouissons d'apprendre que les ministres ont réussi à conclure un contrat avec des capitalistes pour la prompt exécution de l'entreprise à des conditions plus favorables — conditions qui ont été soumises au parlement en décembre et méritent l'approbation générale;

"En conséquence il est résolu que nous considérons le contrat conclu par le gouvernement fédéral pour la construction du chemin de fer comme convenable et avantageux et moins onéreux pour le pays que ceux qu'aurait acceptés sans hésitation l'administration précédente. Que la proposition ou offre, faite par ce qu'on est convenu d'appeler le nouveau syndicat à les allures d'une manœuvre politique employée à la onzième heure pour embarrasser le gouvernement et retarder la construction et l'achèvement de cette entreprise importante.

"Il est résolu, de plus, qu'il est du devoir de tout citoyen loyal, honnête et aimant son pays de donner son appui sincère au gouvernement sur cette question, afin de frustrer les adversaires factieux et méprisables qui font bon marché des intérêts les plus chers du pays."

Voici les noms de ceux qui ont voté en faveur de la résolution: les conseillers Young, Lebreton, Barry, Hache, Sewell, Alexander, Degrace, Hornbrook, Landry, Chalmers, Eubé. MM. O'Brien et Mélançon ont refusé d'enregistrer leur vote. Le secrétaire-trésorier a reçu instruction d'en-

voyer copie des résolutions au sénateur Ferguson et à M. Anglin.

Cette résolution est rédigée en termes précis, elle paraît exprimer l'opinion d'une grande majorité du comté. Le seul doute que j'entretiens sur la question,—doute horrible,—est de savoir si les électeurs du comté de Gloucester sont oui ou non des hommes de bon sens. Nous avons en cette Chambre une preuve qui n'est pas en faveur de leur bon sens. S'ils peuvent passer une résolution du genre de celle-ci, je ne me rends pas compte de la présence de l'honorable représentant de Gloucester au milieu de nous. Si ces électeurs sont honnêtes et capables d'apprécier une grande question du genre de celle-ci, je pense que l'honorable député devrait voter en faveur des résolutions. Sans doute sa position est pénible et nous devons lui témoigner une vive sympathie,—sympathie qui est mitigée toutefois par le souvenir de sa conduite dans d'autres occasions, alors que nous l'avons vu dans des circonstances difficiles. Nous espérons que l'honorable représentant de Gloucester prendra bien les choses.

C'est là une des résolutions qu'a inspirée l'agitation qu'on désire propager. Nous voyons qu'en essayant de soulever le peuple contre ce grand projet qui doit réaliser nos espérances, en déterminant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, les membres de l'opposition se sont attirés la réprobation populaire. Il arrive chaque jour à la Chambre des lettres de toutes les parties du pays, lettres provenant de personnes dont l'intelligence ne peut être mise en doute et qui nous demandent de hâter la ratification du contrat, par tous les moyens possibles, autant que l'opposition factieuse pourra le permettre, parce qu'ils considèrent que l'avenir du pays est en jeu.

Toutes ces tentatives ont échoué. Ces messieurs s'en sont-ils tenus là? Ils ont fait en Chambre une opposition factieuse; nous avons eu dans ce pays faction et conspiration. Se sont-ils arrêtés alors? Loin de là, leurs ressources n'étaient pas épuisées. Nous avons eu ensuite ce qu'on est convenu de nommer le nouveau syndicat qui s'est trouvé à peu près dans les mêmes embarras que le député de Gloucester. La position est des plus ambiguës, car elle fait naître un soupçon voisin de la honte. Une chose curieuse à constater, c'est qu'il est excessivement difficile d'exécuter une entreprise véreuse. Elle porte le caractère d'une habileté perverse et est entourée de circonstances qui l'accompagnent pas une transaction ordinaire. Je vous citerai un exemple. Deux magasins peu éloignés l'un de l'autre sont incendiés. Le propriétaire de l'un a toutes les sympathies de ses voisins, des souscriptions se font en sa faveur, la compagnie d'assurance le paie sans hésiter et il se tire d'embarras parfaitement bien. Quant au possesseur de l'autre magasin, on l'accuse d'être l'auteur de l'incendie. Quelqu'un disait il y a longtemps, la vérité est forte et elle prévaut.

On ne peut considérer ce syndicat comme un incendie ordinaire, mais bien comme un incendie volontaire. C'est un projet qui semble conçu dans la fraude et enfanté dans l'iniquité. Il porte la marque d'une paternité inavouable. Il a été formé sans honnêteté et comme beaucoup du même genre, sans aucune espèce de sens commun. Dans tout le pays, il n'existe qu'une seule opinion sur son compte, c'est qu'il constitue une fraude. Quelles sont les personnes qui le composent? Le principal actionnaire, en même temps que l'organisateur de cette spéculation, le grand financier qui doit conduire les affaires, est sir William P. Howland. Sans doute à cause de certaines relations qui existent entre lui et le chef du gouvernement actuel, il aurait mieux fait de ne pas se mêler de cette déplorable entreprise. Il a été bien récompensé pour ce qu'il a fait et doit être satisfait. Mais lorsque des individus soumettent au public une question de cette importance, ils doivent s'attendre à la critique. Sir William P. Howland possède-t-il les aptitudes suffisantes comme financier pour conduire une entreprise de ce genre. Autant que je puis me le rappeler, le seul exemple frappant

M. BOULTBEE

que nous ayons eu de son talent de financier, c'est lorsqu'il était trésorier, sous le régime de l'administration Macdonald-Sicotte; dans l'espace d'un an, il mit les affaires du pays dans un tel état que le gouvernement fut renversé.

Mais on dit qu'il y a parmi les membres du nouveau syndicat des hommes très versés dans les entreprises de chemins de fer, de grands entrepreneurs auxquels ont été confiés des travaux de haute importance et qui peuvent se charger de l'entreprise à meilleur titre que le syndicat Stephen ou tout autre. Quels sont donc ces hommes? Parmi eux se trouvent Henry Proctor Wood, de Hamilton. Ces messieurs prétendant que la compagnie du "Northern Railway" devait imposer un tarif exorbitant pour le transport du fret et des voyageurs décidèrent de construire un nouveau chemin pour lui faire concurrence,—le "Hamilton and North Western Railway." Ils parcoururent le pays et parvinrent à obtenir des subsides considérables des municipalités qu'il devait traverser sous prétexte que leur chemin devait faire concurrence au "Northern Railway." Ils obtinrent ainsi des subsides suffisants pour construire la moitié de leur ligne et ils firent insérer dans leur acte de constitution une clause les autorisant à être en même temps entrepreneurs. Lorsqu'ils eurent terminé le chemin, ils s'aperçurent qu'ils avaient fait une fausse spéculation. Quo firent ces messieurs? Ils se mirent à l'œuvre et à la face des personnes qui leur avaient accordé des subsides, ils ont cédé au "Northern Railway" le chemin qu'ils avaient construit pour lui faire concurrence. Nous pouvons donc dire, en toute justice, que des hommes qui ont conduit une spéculation de cette manière ne sont pas honnêtes et qu'on ne peut leur confier une entreprise de cette importance. Mais, j'irai plus loin et je démontrerai que, honnêtes ou non, ils ont pour eux l'incapacité.

On a constaté, lorsqu'ils ont livré le "Hamilton and North Western" à la compagnie du "Northern Railway," ils étaient à la veille d'être poursuivis pour fraude par la ville d'Hamilton dont ils avaient obtenu un subside de 200,000. Quo firent alors ces grands entrepreneurs de chemins de fer? Ils firent retentir Hamilton de leurs lamentations, disant que leurs familles allaient être ruinées, leurs meubles vendus aux enchères et qu'ils auraient à faire un dur travail pour gagner leur pain quotidien. De la sorte ils firent arrêter les poursuites sous prétexte qu'ils seraient ruinés, s'ils ne l'étaient déjà. C'est pour ces raisons que je dis qu'on ne peut pas avoir confiance en eux pour une entreprise de cette importance.

Je ne parlerai pas du major Walker, il en a été question déjà. Il suffit de mentionner les noms du major Walker et de Herman Cook, de signaler leurs actes publics, d'exposer leur position financière, pour montrer qu'ils ne donneraient aucune vigueur à un projet de ce genre. La même remarque s'applique au nommé Larkin, de Ste. Catherine, qui est bien connu comme n'ayant pas un cent de capital. M. Morris qui appartient aussi au syndicat n'a pour toutes ressources, que celle qu'il se crée en travaillant assidument à son commerce. Faut-il donc qu'on fasse une telle insulte à notre bon sens. Quel a été le résultat de ce coup d'état, dès que le simple bon sens du peuple a pu l'apprécier à sa juste valeur? Dès que ces messieurs ont compris quelle était la véritable opinion du peuple, ils se sont empressés d'abandonner leurs projets. Je puis me montrer dur, je puis être influencé par mes opinions politiques, au point de ne pouvoir traiter la question avec justice, mais il me semble qu'on face d'une entreprise de ce genre, accompagnée de circonstances qui dévoilent une fraude gigantesque, d'une entreprise que ses auteurs abandonnent, j'ai le droit d'accuser ces personnes de ne s'être pas conduites loyalement envers la Chambre et le pays.

Le gouvernement a soumis un projet qui semble devoir servir de solution au problème qui préoccupait les esprits des hommes d'état, ici et dans la mère-patrie. D'abord il n'y a pas de problème qui ait occupé à un plus haut point

l'attention des hommes d'état anglais que celui de trouver un débouché pour l'excédant de la population britannique, et d'un autre côté la grande question que nos hommes d'état ont eu à considérer depuis des années est celle de peupler rapidement le Nord-Ouest avec les émigrés des autres pays. Le projet soumis actuellement à la Chambre est la solution du problème. Nous pouvons, avec l'aide de la mère-patrie, attirer le surplus de sa population, composée d'hommes énergiques, désireux de s'assurer un asile à eux et à leur famille dans notre immense région du Nord-Ouest où se trouvent les terres les plus fertiles du monde. Et cependant, lorsqu'on propose un projet de cette importance nous voyons une petite coterie soulever ciel et terre et élever sa voix en disant : " Nous allons contrôler l'entreprise, vous n'êtes que des brutes, des imbéciles, des esclaves ; nous sommes les hommes sages, les hommes qui comprennent ce qu'il y a à faire ; confiez-nous le gouvernement, vous verrez renaître la prospérité, il y aura du bonheur pour tous, nous n'aurons pas de nouvelles taxes, nous aurons des chemins de fer sans recourir aux moyens que l'on emploie ordinairement pour les construire, tout en un mot sera couleur de rose."

La seule manière dont je puisse m'expliquer leur conduite c'est que leur esprit de grit est mal organisé pour les affaires pratiques ; et leur est aussi inutile à eux qu'aux autres. Lorsqu'ils sont dans l'opposition, leur cerveau fécond enfante les rêves les plus fantastiques, une fois au pouvoir leurs scrupules, leur honnêteté d'intention, leur bon sens pratique ne marchent pas de front avec les théories qu'ils professent une fois arrivés au pouvoir.

Nous avons constaté le bien manifeste qu'a fait au commerce du pays la législation réparatrice de notre gouvernement, et si le projet que nous considérons n'était pas aussi sage et aussi parfait, je crois que dans les graves circonstances où nous sommes placés, tout homme qui refuserait d'accorder son appui au gouvernement et voterait pour ramener ces hommes au pouvoir, agirait contre les meilleurs intérêts de son pays. Qu'arriverait-il s'ils étaient appelés au pouvoir ? Nous ne pouvons fermer les yeux sur le fait que depuis ces dernières années ils se sont mis en opposition directe à la volonté du peuple. Ils ne font aucun cas de l'opinion exprimée par la population. Tout ce qu'ils veulent c'est d'appliquer leurs idées. Après avoir été défaits aux polls par une écrasante majorité, ils disent simplement : " Le peuple est insensé, nous sommes les sages."

J'ai dit en commençant que je ne retiendrais la Chambre que quelques instants, j'ai exprimé brièvement les vues et les opinions qui se sont présentées à mon esprit dans le cours du débat, et je reprends mon siège en faisant un nouvel appel en faveur de ce projet qui unira les différentes parties du Canada, augmentera notre population, donnera de l'essor à notre prospérité nationale et, par conséquent, ajoutera à la force du pays.

M. BORDEN. Je suis convaincu que le député de Yarmouth doit être satisfait de lui-même, car il a réussi à faire lever le champion reconnu du gouvernement, en cette Chambre. Ce monsieur s'est plaint de langage grossier de la part des membres de l'opposition à l'adresse des partisans du gouvernement, et cependant ce monsieur a commencé son discours par des allusions blessantes à l'adresse du député de Yarmouth, M. Killam. Il a voulu tourner en ridicule certains arguments de ce député, arguments dont ce monsieur a pourtant bien établi la valeur. Je crois que s'il y a un membre de cette Chambre qui peut exposer clairement sa manière de voir, c'est bien le député de Yarmouth.

Pour la deuxième fois depuis le commencement de cette session, le député de York-Est, (M. Boulton), a bien voulu nous faire la faveur de nous parler d'une assemblée tenue à Toronto pendant la vacance, assemblée à laquelle ce monsieur a assisté, mais où, d'après lui, le chef de l'opposition

aurait craint de l'aller rencontrer. Puisqu'il en est ainsi, le député de Yarmouth doit être fier d'avoir été jugé digne des coups du représentant de York-Est.

Je ne suivrai pas cet honorable monsieur dans toutes les parties de son discours, mais il y a dans ce discours deux points qui ont attiré mon attention. Ce monsieur nous a informés que, devançant même son chef, il considérait cette question au point de vue des intérêts du pays seulement. Mais nous savons qu'en tout temps il s'est rencontré des hommes qui étaient en avant de leur siècle. L'histoire nous parle de ces hommes. Nous savons parfaitement que des savants ont été mis à morts, parce qu'ils avaient osé émettre des idées trop avancées pour leur siècle. Je n'ai même aucun doute que le député de East-York s'apercevra que lui-même est devenu martyr le jour où il ira rencontrer ses électeurs aux polls. Ce monsieur a voulu nous accuser d'apporter dans cette discussion un esprit de faction. J'aimerais à savoir lequel des deux partis a occupé le plus longtemps l'attention de la Chambre. Cependant je ne crois pas qu'il y ait eu un seul discours factieux de prononcé, et je crois au contraire que chaque membre de cette Chambre qui a pris part à cette discussion, l'a fait consciencieusement.

Le député de York-Est, nous a aussi gratifié de la lecture d'une dépêche télégraphique qui lui aurait été adressée ou qui lui aurait été remise par quelqu'un du comté de Gloucester, si habilement représenté par un honorable membre de cette Chambre. Je ne m'occuperai pas de cette dépêche, car sans aucun doute, lorsque le représentant de ce comté prendra la parole, il s'occupera de cette affaire lui-même. Mais j'ai moi-même une autre dépêche. Elle me vient de la Nouvelle-Ecosse, et je suis convaincu qu'elle sera de quelque intérêt pour le député de Digby (M. Wade). Cette dépêche vient d'un comté représenté en cette Chambre par un partisan du gouvernement, et elle se lit comme suit :

" Résolutions protestant contre le contrat du gouvernement avec le syndicat et en faveur de la politique de Blake, de ne construire le chemin, que quand les ressources du pays le permettront, ont été unanimement adoptées par le conseil du comté, aujourd'hui. " **J. W. LONGSTAFF.**"

M. WADE. Lorsque je me lèverai, on ma qualité de député de Digby, et que j'expliquerai ma manière de voir sur cette question, on verra que je ne changerai en rien le ligne de conduite que j'ai suivie jusqu'aujourd'hui. Je sais d'où vient cette dépêche et connaît celui qui l'a expédiée. Dans tous les cas le comté de Digby saura sauvegarder ses propres intérêts.

M. BORDEN. L'excitation de l'honorable membre ne me surprend nullement. Ce monsieur a eu une amère expérience des résultats que peut amener un vote comme celui que son chef va lui demander dans un instant. Dans une certaine occasion, il n'y a pas encore bien longtemps, le projet de la confédération fut soumis à la Nouvelle-Ecosse. Une motion demandant que cette question fût soumise au peuple, fut présentée par l'opposition à la législature provinciale. L'honorable membre de Digby, faisait partie de cette législature et vota contre la mesure.

M. ROCHESTER. Je soulève une question d'ordre. L'honorable membre ne parle pas sur la question maintenant devant la Chambre.

M. WADE. Permettez donc à l'honorable monsieur de continuer.

M. L'ORATEUR. L'honorable membre, voudra-t-il avoir la bonté de répéter ce qu'il vient de dire.

M. BORDEN. J'étais à rappeler au souvenir du député de Digby, un événement à peu près semblable à celui-ci, qui s'est passé à la Nouvelle-Ecosse, lorsque l'honorable membre vota comme son chef lui demandait de le faire, et qui fut pour résultat de reléguer, pendant plusieurs années, ce monsieur, dans la vie privée. Je ne m'étonne pas que cette

dépêche ait un certain effet sur lui, car il doit se rappeler la conduite qu'il a tenue alors, conduite, je regrette de le lui entendre dire, qu'il a l'intention de suivre encore aujourd'hui.

Au point où nous en sommes du débat, mon intention n'est pas de traiter généralement cette question du chemin de fer du Pacifique; je crois que cette question a été considérablement restreinte par l'offre qu'a reçue le gouvernement de construire ce chemin à des conditions beaucoup plus avantageuses que celles contenues dans le contrat maintenant soumis à notre considération. Nos amis, les partisans du gouvernement, ont cru devoir élargir le cercle de la discussion, depuis que le gouvernement a reçu ces offres nouvelles pour la construction. Je comprends le but de ces messieurs, ils veulent détourner l'attention publique des avantages que nous offre ce nouveau marché.

Ils ont essayé d'attirer l'opinion sur tous les points possibles et imaginables, se donnant bien de garde, de dire que le gouvernement pouvait choisir entre deux marchés dont l'un était beaucoup plus avantageux que l'autre. Pour moi, il semble que la seule question posée à cette Chambre est celle-ci : lequel des deux marchés devons-nous accepter. Si nous n'étions pas tenus de choisir entre ces deux contrats, je demanderais au gouvernement d'en appeler au monde entier, afin de nous assurer si nous ne pourrions pas encore faire un marché encore plus avantageux.

Mais comme le gouvernement ne semble pas disposé à en agir ainsi et qu'on lui offre un contrat plus avantageux que le premier qui nous a été soumis, je dis qu'il est de son devoir d'accepter la seconde soumission. Certains membres ont donné pour raisons de leurs objections au nouveau contrat, qu'il avait été proposé trop tard.

Mais comment cette offre aurait-elle pu être faite plus tôt? Quelles ont été les mesures prises par le gouvernement pour avoir des offres plus tôt. Le gouvernement n'a-t-il pas agi en secret? Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions? En un mot le gouvernement a-t-il agi ouvertement ou n'a-t-il pas tout fait pour cacher ses manœuvres à la Chambre et au pays. Avant la réunion des Chambres ou nous a dit que ce serait déroger à la dignité du gouvernement de faire connaître ses secrets, à l'avance.

Mais lorsque les Chambres ont été assemblées ce n'était pas déroger à la dignité du parlement de nous refuser les moyens nécessaires de juger de la conduite du gouvernement on cette affaire, et je suppose qu'aujourd'hui on nous dira que ce serait déroger à la dignité de cette Chambre de faire autre chose que de ratifier ce qu'a ainsi fait le gouvernement. Quant à moi, je suis d'opinion que ce serait pour nous, déroger à notre dignité, de ratifier ce qu'a fait le gouvernement? Ce parlement a-t-il remis au gouvernement le droit exclusif de faire des lois? Pourquoi nous réunissons-nous ici? Ce parlement deviendrait-il une comédie? Sommes-nous venus ici pour nous entendre dicter par le gouvernement, ce que nous avons à faire, ou sommes-nous venus ici, comme des hommes indépendants, pour examiner la conduite du gouvernement et décider s'il a bien ou mal fait? Il est un fait certain, c'est que le peuple nous jugera, nous ne pouvons pas lui enlever ce droit que nous lui déions pourtant aujourd'hui. Le gouvernement agirait sagement en accordant au peuple l'exercice de ce droit, mais dans tous les cas le peuple l'exercera avant longtemps.

Le député de Lunenburg (M. Kaulbach) s'oppose à l'acceptation du second contrat parce que, dit-il, ce contrat n'est pas proposé sérieusement. A en juger par le discours de ce monsieur on serait plutôt porté à penser qu'il croit que ces offres sont des plus sérieuses, et je peux lui dire qu'il s'apercevra que ce second contrat est sérieux, avant qu'il en ait fini avec lui.

Si je cherchais des arguments contre le projet du gouvernement et des arguments en faveur de la nouvelle offre, je ne pourrais faire mieux que de prendre son discours.

M. BORDEN

Je me demandais en écoutant ce monsieur s'il entretenait l'espoir que le peuple lirait son discours et oublierait son vote, car je crains beaucoup que son vote ne soit en contradiction avec son discours. Quant à la question d'être sérieux, peut-on supposer que des hommes d'affaires déposeraient une somme d'un million et demi de piastres et n'agiraient pas sérieusement. Le député de Cardwell nous a dit l'autre jour que l'argent n'aurait jamais été déposé s'il n'avait pas lui-même dénoncé ce nouveau contrat comme n'étant qu'une affaire montée. Ce monsieur se donne ainsi le crédit du dépôt de cet argent. Il nous a dit que les membres du nouveau syndicat croyant qu'il avait exprimé l'opinion du gouvernement et étant sans crainte quant au résultat, n'avait pas hésité à déposer l'argent. On ne pouvait pas porter une accusation plus indigne contre les messieurs auxquels elle s'adressait.

On nous a dit aussi que ce nouveau contrat n'était amené de l'avant que dans le but d'embarasser le gouvernement.

Eh! bien, je ne vois pas en quoi l'offre de ce nouveau contrat pourrait ainsi embarasser le gouvernement. Pourquoi le gouvernement existe-t-il? pour servir les intérêts du peuple. Voilà le seul but que doit poursuivre le gouvernement, et s'il n'a que le désir de servir les intérêts du peuple je ne vois pas comment le second contrat serait pour lui un sujet d'embaras. Une autre objection est faite. On prétend qu'en acceptant le second contrat, nous renonçons à la construction de la section est du chemin. Mais, comment cela? La seconde soumission pourvoit à la construction du chemin tout entier?

Puis on nous dit encore: "Oh, mais cela amènerait un changement de gouvernement? la politique de l'opposition est de mettre de côté la partie est du chemin. Pourquoi l'acceptation du second contrat amènerait-elle un changement d'administration?"

Les ministres sont-ils donc obligés d'accepter les offres du premier syndicat? Pourquoi le nous ont-ils soumis ces offres? Qu'avons-nous affaire des propositions de ce syndicat. On a beaucoup parlé de monopole. Ce syndicat aurait-il déjà commencé à en exercer un.

Qu'est-ce donc qui lie tellement le gouvernement qu'il lui est impossible d'accepter une autre offre et que le fait d'accepter même un marché plus avantageux que celui qui nous est proposé aurait pour résultat, la chute de l'administration actuelle et l'avènement de l'opposition au pouvoir?

Les amis du gouvernement nous disent qu'en acceptant le second contrat, nous négligerons les intérêts de l'immigration dans le Nord-Ouest, on ce que le syndicat du gouvernement est composé de Français, d'Anglais, d'Ecosseis et d'Allemands, tandis que le syndicat proposé par l'opposition, n'est composé que de Canadiens.

Comment, ces messieurs qui pour mieux nous accuser de déloyauté, se nomment eux-mêmes extra-loyaux, veulent établir un grand pays, et veulent que cette immense voie ferrée traverse tout le sol canadien, et ils s'opposent aujourd'hui à ce que cette entreprise soit accomplie par des Canadiens!

On aurait plusieurs objections à émettre contre l'adoption du projet proposé par le gouvernement. L'une d'elles a attiré l'attention du député de Lunenburg. Il s'agit de la question de l'exemption de taxes. Ce monsieur nous a dit que dans la Nouvelle-Ecosse nous aurions assez de fer et de charbon pour construire la quantité de lisses nécessaires pour tous les chemins de fer du Canada. En écoutant ce discours je me rappelais les promesses qui nous furent faites avant la confédération, alors que dans la Nouvelle-Ecosse devaient être les ateliers de toute la Puissance. Je me rappelais aussi les promesses qui nous furent faites avant la mise en opération du tarif protecteur, et je me demandais comment ces mêmes hommes qui nous avaient fait ces promesses avaient pu rédiger un tel contrat. Maintenant je désire attirer l'attention sur deux ou trois points de différence qui se rencontrent dans les deux contrats.

D'abord nous effectuons une économie de \$3,000,000 et de 3,000,000 d'acres de terres. L'un des représentants de l'Île du Prince-Edouard nous a dit, hier soir, que les habitants de cette province n'étaient que peu intéressés dans les détails de ce contrat; mais il me semble qu'une telle somme d'argent et une telle quantité de terres forment un détail auquel ils devraient s'intéresser. Je pourrais faire voir, qu'avec ces 3,000,000 d'acres de terres un chemin de fer pourrait être construit dans le comté du député de Lunenburg, ce qui rendrait ses commettants très heureux. On pourrait aussi compléter la ligne entre Digby et Annapolis. Quant à la valeur des terres, il me semble qu'il est un point important auquel pourtant on n'a pas semblé porter d'attention, et c'est que le syndicat recevra assez d'argent pour construire la section du centre sans avoir besoin de vendre un seul acre de terres, de sorte que nous ne devons estimer ces terres qu'à la valeur qu'elles auront acquise après la construction du chemin. Si ces terres ne valent pas \$2 l'acre après la construction du chemin, alors je déclare que le plus tôt nous aurons donné toute cette partie du pays aux membres du syndicat, le mieux cela sera pour nous. Dans le projet du ministre des Chemins de fer, en 1873, nous voyons que cet honorable monsieur projetait de construire tout ce chemin avec le produit de la vente des terres et qu'il estimait ces terres à \$2 l'acre avant la construction du chemin.

Le député de Lunenburg nous a dit qu'il préférerait que la construction d'un tel chemin fut confiée à une compagnie, plutôt que de demeurer aux mains du gouvernement, car une compagnie privée pourrait construire ce chemin à meilleur marché que le gouvernement, mais dans tous les cas, une comparaison peut être établie entre les deux.

Nous avons deux compagnies qui nous font des offres; l'une nous fait des offres plus avantageuses que l'autre. Nous verrons en faveur de laquelle des deux votera l'honorable membre. On a aussi beaucoup parlé de l'opinion publique, et les amis du gouvernement ont essayé de se persuader eux-mêmes du fait que l'opinion publique était avec eux. Je crois cependant que ces messieurs ont la preuve qu'elle est contre eux. J'ai eu occasion pendant la vacance de sonder l'opinion publique sur cette question, et je suis convaincu que le peuple n'approuve pas la politique du gouvernement. J'ai eu l'avantage d'être présent à une assemblée de 800 à 1,000 personnes à Halifax, et cette assemblée portait un grand intérêt à la question.

L'honorable député de Gloucester y fit un discours des plus habiles et, malgré les invitations répétées faites à quiconque voudrait parler soit pour, soit contre le projet du gouvernement, des résolutions condamnant le contrat furent adoptées presque unanimement, deux ou trois personnes seules se prononçant contre ces résolutions. On a parlé aussi des requêtes faites contre l'adoption du projet du gouvernement, mais on a eu soin de ne pas nous parler des contre-requêtes qu'on a voulu faire signer, et on n'en a pas parlé parce qu'on avait honte de l'insignifiance du nombre de ces signatures. Je crois que la tentative de ces messieurs, avec leurs contre-requêtes n'a eu d'autre résultat que celui de donner plus de force à la position prise par l'opposition.

Un député a hier au soir fait allusion à l'importante pétition provenant de l'Île du Prince-Edouard, et en y faisant plusieurs objections, il vint à bout de démontrer qu'on pouvait récuser une centaine de signatures. Or comme environ à peu près 4,500 signatures étaient apposées à cette pétition, même si nous en retranchons cent, il nous en reste encore 4,400, ce qui fait une pétition assez respectable. Il a affirmé que les morts aussi bien que les vivants avaient signé cette pétition, et je n'en ai pas été surpris, car je crois que s'il y avait quelque chose qui pût faire sortir les morts de la tombe, ce serait l'énormité qui serait commise par la légalisation du contrat devant la Chambre.

Il a dit avoir reçu des lettres dont il nous a cité des extraits, mais sans nous nommer leurs signataires, et il a ajouté qu'il croyait que ces lettres étaient une meilleure

preuve du sentiment public dans l'Île du Prince-Edouard que les pétitions présentées à cette Chambre. Il peut le croire, mais je ne pense pas qu'il trouve quelqu'un qui soit d'accord avec lui sur ce point. Dans le cours du débat, nous avons entendu répéter le mot de loyauté et le député d'Annapolis (M. Longley), qui est dans l'habitude d'aborder son sujet d'une façon sérieuse nous a fait tout un traité sur cette question. La droite a pour habitude de s'arroger toute la loyauté du pays; elle forme le parti plus royaliste que le roi. Mais il m'a semblé qu'on pourrait mieux servir les intérêts du peuple par des actes de loyauté qu'on faisant résonner bien haut dans la Chambre ces grands mots de loyauté, et que loyauté comme charité bien ordonnée devrait être d'abord mise en pratique chez soi.

L'honorable député sait que sa province et son comté sont lourdement taxés par la politique nationale du gouvernement actuel; que cette politique pèse onéreusement sur le peuple des côtes maritimes. Je crois que l'honorable député rendrait un plus grand service à ses électeurs s'il votait de manière à leur conserver ces \$3,000,000 et ces 3,000,000 d'acres de terres, ce qui signifie encore \$3,000,000 d'impôt, au lieu de nous donner des discours à sensation sur sa loyauté. La loyauté au parti est ce qui le caractérise, lui et les hommes de la Nouvelle Ecosse qui sont d'accord avec lui. J'admire l'homme qui reste fidèle à son parti, mais il y a telle chose que d'aller trop loin. Quand la loyauté au parti est en opposition avec celle due aux intérêts du pays, alors il me semble que cela devrait être à la loyauté de parti de céder devant la loyauté due aux véritables intérêts du pays.

M. MACDOUGALL. Je me suis jusqu'à ce moment tenu à l'écart de la discussion qui a eu lieu dans cette enceinte, et voici pourquoi. En ma qualité de vieux parlementaire et d'ancien ministre, et comme dans l'accomplissement de mes devoirs officiels, j'ai ou à m'occuper de questions étroitement liées avec celle qui nous occupe, j'ai senti que je devais écouter d'abord l'opinion d'honorables députés qui, pour un certain nombre de moins, ne font partie de cette Chambre que depuis les dernières élections. J'ai senti que je devais me rendre compte d'abord de leur manière de voir, et aussi observer, autant qu'il m'était possible la marche de l'agitation que l'on a créée dans le pays dans le but, — je ne dirai pas dans l'unique but, — de susciter de l'opposition au projet que le gouvernement a soumis au parlement, au sujet du chemin de fer du Pacifique.

Je suis un de ceux qui ont une grande confiance dans le second mouvement, l'opinion réfléchie du public. C'est là-dessus que je me suis toujours guidé, depuis le commencement de ma carrière politique, c'est-à-dire depuis déjà bien des années. Je me suis efforcé d'abord de découvrir, d'après mon jugement, quel était l'intérêt de mon pays; puis, comme journaliste et comme membre du parlement, j'ai tâché d'exposer la question à ce point de vue au peuple du pays. Et ma politique a toujours été basée, ma politique parlementaire, du moins, sur ce que je croyais être la véritable opinion populaire, sans tenir aucun compte des questions de parti.

J'ai fait partie de ministères dont l'existence dépendait du vote de députés appartenant à un parti politique. J'admets, comme l'honorable préopinant, qu'il y a des circonstances dans la vie politique, où chaque membre du parlement doit se demander s'il vaut mieux faire passer l'intérêt de son parti avant l'intérêt de son pays.

Si je savais, M. l'Orateur, que dans le cas actuel une parole de moi, l'exercice du peu d'influence que je puis avoir auprès du gouvernement, auprès des honorables membres de cette Chambre ou auprès du public, pût empêcher la réussite du projet qui est actuellement soumis à la Chambre, j'avoue que j'hésiterais longtemps avant de prononcer cette parole, avant d'exercer cette influence. Je me croirais tenu d'examiner la question à son plus large point de vue, d'examiner si ce projet, avec toutes ses défauts, avec tous les

reproches que pourrait lui adresser un honnête homme et un homme d'expérience en pareille matière, ne devrait pas malgré tout, être approuvé par la majorité de la Chambre.

J'ai eu l'occasion, comme je l'ai dit précédemment, de consulter mes électeurs sur cette question. La circonscription électorale que je représente est, je crois, sans vouloir abaisser les autres, une des plus intelligentes de la province d'Ontario. Elle se trouve placée entre deux villes considérables, Toronto et Hamilton; elle est desservie par quatre chemins de fer, dont l'un passe en arrière, un autre sur le front, un troisième le traverse d'un bout à l'autre et le dernier, récemment achevé, traverse le centre même du comté. Il contient plusieurs villages, et les électeurs se mêlent activement à la discussion des questions politiques. Depuis bien des années les luttes électorales y sont chaudes, et même quelques fois très acharnées. Les journaux y sont très répandus, tant ceux de Toronto et de Hamilton que ceux de villes plus éloignées. J'ai donc cru que c'était là un tribunal très compétent pour décider des traits généraux de la mesure qui nous occupe.

Dans cette occasion dont j'ai déjà parlé, j'ai eu l'avantage et le plaisir de voir rassemblés les hommes les plus distingués, les plus intelligents de chaque township de cette circonscription appartenant aux deux partis politiques. J'ai entrepris de leur exposer la question comme pourrait le faire un juge, m'efforçant d'y apporter l'impartialité d'un magistrat, évitant tout esprit de parti soit en faveur du projet du gouvernement, soit en faveur de l'opposition.

J'attirai leur attention sur ce qui me semblait être les avantages de ce projet, et sur les résultats que le gouvernement en attendait. Je leur en montrai ce que je croyais être des défauts, dont quelques-uns semblaient très graves, et je leur demandai leur opinion pour servir de guide à ma conduite ultérieure.

Quelques conservateurs dévoués me demandèrent si, au cas où la majorité de mes électeurs m'en donneraient le mandat, je m'engagerais à appuyer le projet du gouvernement. Je leur répondis immédiatement que je ne pouvais pas m'y engager. Je suis ici, leur ai-je dit, pour savoir quelle est la manière de voir, pour scruter la pensée intime du comté de Halton sur ce sujet; je ne viens pas seulement consulter l'opinion des conservateurs; après mon élection je vous ai dit que je me tenais responsable à tous les électeurs et que lorsque j'aurais à voter sur des questions importantes, où les intérêts de tous seraient ou pourraient être engagés, je croirais de mon devoir de consulter, non pas le parti politique qui a le plus contribué à m'élire, mais le corps électoral tout entier. Je leur ai dit que je voulais non seulement consulter les conservateurs mais aussi les partisans de l'opposition.

D'un autre côté, des hommes éminents, des amis personnels, qui appartenaient au parti libéral m'ont demandé si, au cas où un vote de mes électeurs condamnerait la mesure, je serais prêt à voter moi-même contre elle à la Chambre des Communes. Je leur répondis, à eux comme aux autres, que je ne pouvais prendre aucun engagement de ce genre; qu'il était de mon devoir, dans leur intérêt, d'examiner la question sous deux faces, au point de vue de ses avantages comme au point de vue de ses désavantages, et d'arriver ainsi à déterminer de quel côté je devrais donner mon vote, lorsqu'elle serait mise aux voix.

Et la conclusion, M. l'Orateur, à laquelle j'arrivai, après une discussion à fond, après plusieurs motions soumises à l'assemblée par les chefs du parti libéral et par des conservateurs influents, fut que l'opinion publique, dans ma circonscription électorale, telle qu'elle avait été exprimée à cette assemblée, était favorable au projet que nous soumet le gouvernement.

Voici dans quel sens l'opinion y était favorable; d'abord on est unanime à déclarer qu'il vaut mieux, si la chose est possible, débarrasser le gouvernement et les fonctionnaires du gouvernement de la construction du chemin de fer du

M. MACDOUGALL

Pacifique, et la confier à une compagnie de capitalistes, à une compagnie commerciale, qui construirait, posséderait et exploiterait le chemin comme une entreprise commerciale. L'opinion publique était que l'on devait s'efforcer d'atteindre ce résultat, si faire se pouvait, sans imposer au peuple une trop lourde charge d'impôts.

Quant au montant de la subvention, la question est bien simple: c'est \$25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terres, qui seraient distribuées de telle sorte que, à côté de chaque section accordée à la compagnie, le gouvernement se réserverait une section égale, dont le ministère au pouvoir pourra disposer à son gré, d'après les instructions du parlement.

Si nous croyions plus tard devoir faire une concession gratuite de toute l'étendue de ces sections alternatives aux colons que nous voudrions attirer dans le pays, le parlement pourra parfaitement ordonner qu'il en soit ainsi disposé. Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme intelligent dans l'un ou l'autre parti, qui ait trouvé exorbitante la subvention en terres ou en argent que le gouvernement propose d'accorder pour la construction du chemin.

On a fait quelques objections, et à première vue, ces objections paraissent naturelles et bien fondées, à quelques dispositions particulières du contrat. J'ai pu informer mes électeurs, par rapport au type de construction de la voie; que le syndicat, par un de ses membres, porteur de la procuration de ses collègues, avait consenti à accepter pour type le chemin de fer "Union Pacific" tel qu'il était en 1873 lorsque le gouvernement en a pris possession, et à prendre pour guide dans la construction du chemin de fer du Pacifique les traits généraux de la construction de "l'Union Pacific" à cette date.

J'étais aussi en mesure de leur dire que, avant mon départ d'Ottawa, j'avais reçu la parole de ceux qui avaient qualité pour ce faire, qu'un arrangement allait être conclu avec le syndicat au sujet de l'exemption de droits sur certains matériaux de construction, et que cet arrangement ferait disparaître toute matière à objection sur ce point. C'est-à-dire que les manufacturiers de matériel de chemin de fer établis dans ce pays n'auraient plus aucun motif de se plaindre du gouvernement, car toute cette question serait sous le contrôle de l'administration.

L'objection qui s'applique à l'exemption d'impôts accordée à la voie, au matériel roulant et aux autres propriétés de la compagnie, ne m'a pas paru d'une grande importance et les personnes présentes à l'assemblée ont été de mon avis. Cette objection ne peut avoir de poids, car si le chemin de fer était construit aux frais du pays, la voie et ses accessoires seraient également exempts d'impôts. Les provinces de la Confédération sont dans l'habitude d'encourager la construction des chemins de fer en les exemptant d'impôts, dans quelques cas, ou en leur donnant des subventions dans d'autres cas. Je n'ai donc pas cru devoir mentionner ce détail.

Mais quant à l'exemption des taxes en faveur des terres pendant vingt ans, la plupart des gens y ont vu, je l'avoue, matière à sérieuse objection. On leur a expliqué que cette exemption n'aurait lieu que lorsque des municipalités seraient organisées par les colons le long de la voie ferrée, et cette éventualité semble assez éloignée, au moins pour la plus grande partie de la ligne. Dans Ontario et à Manitoba, cette objection ne peut être soulevée, car il me semble que le gouvernement ne s'est pas engagé envers la compagnie à lui assurer l'exemption de ces terres dans les provinces d'Ontario et de Manitoba.

Sir JOHN A. MACDONALD. Ni de la Colombie anglaise.

M. MACDOUGALL. Ni de la Colombie anglaise; de sorte que cette exemption de taxes ne sera applicable que lorsque nous aurons dépassé la frontière occidentale de Manitoba et jusqu'à la frontière orientale de la Colombie

anglaise. Les personnes avec qui j'ai discuté cette question en ont conclu que ce n'était pas une objection bien sérieuse, et que cela ne suffirait pas pour justifier leur représentant de donner son vote contre le projet.

Le dernier point qui fut discuté dans cette réunion, car j'y suis allé dans l'intention honnête et sincère de m'informer de l'opinion intime du public, car je me suis efforcé de faire ressortir tous les points principaux et d'obtenir de mes électeurs qu'ils me donnassent leur opinion éclairée sur toute la question; le dernier point discuté, dis-je, fut la question du monopole.

Le monopole a été considéré, d'abord, au point de vue de la prohibition de l'établissement de chemins de fer croisant la ligne principale du Pacifique, ou traversant la frontière des États-Unis, ce qui forme, en réalité une espèce de territoire neutre sur une étendue de quinze milles à partir de la frontière; et ensuite, au point de vue du pouvoir de la compagnie d'imposer le tarif et les prix de transport qu'elle jugerait à propos.

Ce tarif doit naturellement être soumis, d'abord, à l'approbation du gouvernement, comme pour tous les autres chemins de fer, et en second lieu, il est soumis à une condition qui, à première vue, en donnant au contrat le sens ordinaire, littéral, grammatical, semble exiger que les profits dépassent 10 pour cent sur tout le capital employé à la construction du chemin. Ce capital doit comprendre, d'après moi, comme matière de droit, et si l'on s'en rapporte aux décisions des tribunaux américains, toutes les terres, l'argent et les autres valeurs représentés par le chemin de fer et qui appartiendront alors à la corporation. Je crois que c'est là l'interprétation que les tribunaux donneront au contrat.

Sans doute notre autorité est suprême; nous pourrions faire accepter notre interprétation si nous la mettons sous forme de loi; les membres du syndicat sont soumis à notre législation et nous pouvons, si nous le voulons, ne pas tenir compte des termes du contrat. Mais la plupart des honorables députés, la plupart des honnêtes gens en dehors de cette enceinte, demanderont que nous soyons guidés dans nos décisions par le sentiment de la justice, que nous respections nos engagements, et que si quelque changement est nécessaire, nous rendions justice au syndicat.

En lisant la clause, je suis resté sous l'impression, et les personnes avec qui je discutais parmi lesquelles étaient des avocats, sont restées sous l'impression qu'elle signifie qu'il devra y avoir un profit en faveur de la compagnie, de 10 pour cent sur toute la somme dépensée par le gouvernement sur la section de la baie du Tonnerre, sur la section de Yale à Kamloops, et sur la section de Pembina, aussi bien que sur les \$25,000,000 de la subvention et la valeur des terres données pour la construction du chemin; ce qui donnerait un total certainement assez rapproché de \$80,000,000.

Si telle est la véritable interprétation du contrat, si telle est la véritable position où se trouvera le pays, si nous n'avons pas le pouvoir de faire reviser par le gouvernement les tarifs, les prix de transports que la compagnie fixera avant que ce chiffre soit atteint, nous savons à quel résultat nous serons fatalement conduits. Nous avons l'expérience de la manière d'agir des bureaux de direction des chemins de fer en pareille matière.

Nous avons eu en Angleterre aussi bien qu'aux États-Unis, de franches déclarations de principes, par des directeurs de chemins de fer, sur la manière dont ils fixent ces tarifs. Ils disent que leurs actionnaires sont leurs mandants, qu'ils ne sont que leurs fideicommissaires, qu'ils n'ont aucunement affaire au public si ce n'est pour le faire payer, et qu'il est de leur devoir d'insister sur les transports un tarif aussi élevé que les circonstances le permettent. Je suppose que cette compagnie comme toutes les autres, agira suivant le même principe. Si elle a le droit, autant qu'une loi puisse le lui donner, et si ce bill devient loi, de prélever 10 pour cent de bénéfice sur le montant du capital fourni par le gouvernement aussi bien que sur son propre capital, aucun

de nous qui jouissons actuellement de la vie, ni aucun de nos enfants n'avaos à espérer de voir le gouvernement intervenir pour faire réduire ces tarifs.

On a laissé entendre que ce n'est pas l'interprétation qu'il faut donner à la clause. Je crois que le premier ministre a dit quelque chose dans ce sens, il y a quelques jours, mais je n'ai pu saisir sa phrase, et en consultant le compte rendu des débats, je n'ai rien trouvé dans ses paroles qui pût me dire si l'interprétation que j'ai essayé d'exposer, était ou non la véritable interprétation de cette clause. Mais j'aime à croire que, avant que le bill ait passé par les diverses phases qui doivent précéder l'adoption, nous saurons à quoi nous en tenir sur le sens qu'il faut attacher à la clause en question.

Il me semble que la compagnie devrait être disposée à s'en rapporter à l'équité, à l'honnêteté et au jugement du parlement quant à ce qui regarde l'administration future du chemin.

On voit qu'elle reçoit une subvention considérable et de grands privilèges, et il me semble que, pour aider au développement de ce nouveau pays où elle aura de si grands intérêts en raison de la grande quantité de terres qui lui est accordée, elle devrait agir libéralement et s'entendre avec le gouvernement sur une question de ce genre.

J'ai déjà dit, mais dans un autre endroit, que si dans les pays du Nord-Ouest une compagnie voulait imposer des tarifs exorbitants aux colons qui vont s'y établir, ni le gouvernement du Canada, ni aucun gouvernement local ne pourrait forcer la population à se soumettre à de telles exactions. Dans cette confédération anglo-américaine, nous ne pouvons gouverner aucune province contre le gré d'une grande majorité de sa population. Toute notre influence, tout notre pouvoir de contrôle réside dans la confiance que cette population peut avoir dans notre justice et l'honnêteté de nos desseins. En d'autres termes, nous ne pouvons gouverner que par l'influence morale. Nous n'avons aucune puissance physique capable de réprimer un soulèvement quelque peu considérable dans aucune des provinces, et moins encore dans les territoires du Nord-Ouest. Nous ne pouvons retenir ces populations avec nous qu'en leur prouvant que nous agissons équitablement, honnêtement avec elles, et qu'il est de leur intérêt de rester partie intégrante de la Confédération.

Si nous donnons à la compagnie le pouvoir de les opprimer, et que la compagnie exerce ce pouvoir, nous soulèverons dans le cœur des colons une animosité qu'aucune force à notre disposition ne pourra faire disparaître. Je suis donc d'avis qu'il ne peut résulter un bien grand mal de cette clause puisque la compagnie ne pourra pas la mettre en vigueur. Ceux qui insistent sur ces conditions dans la conviction qu'elles leur seront profitables, devraient se joindre à ceux qui représentent ici le peuple pour demander la révision de cette clause.

Le peuple doit être persuadé qu'il ne sera pas à la merci d'une corporation sans âme, mais qu'il sera sous la protection, sous le contrôle du gouvernement et que le gouvernement lui viendra en aide. Il est important, suivant moi, que cette disposition soit inscrite dans la loi; elle répond à un grand nombre d'objections soulevées par les honorables députés de l'opposition.

L'action du gouvernement en cette matière est aujourd'hui, comme elle le sera toujours, sous le contrôle du parlement. Il est vrai que nous avons quelquefois vu des votes qui n'indiquaient pas une somme énorme d'indépendance de la part des partisans du gouvernement. J'ai eu occasion, grâce à la courtoisie de l'Orateur, d'assister aux séances sur le parquet de la Chambre pendant le régime libéral. L'honorable député de Lambton qui a été pendant longtemps mon ami politique et mon ami personnel, était alors chef de l'administration, et il avait pour collègue l'honorable député qui est à la tête de l'opposition et qui remplit sa charge avec tant d'habileté, qui la remplit au point de vue de la science parlementaire, des connaissances légales et de l'éloquence

de la parole avec plus de distinction et plus de succès qu'aucun de ceux qui étaient de mon temps à la tête de ce parti.

Je me rappelle l'époque où l'honorable député a commencé sa carrière d'orateur politique. Quoique je n'eusse pas la prétention d'être aussi capable que lui, je ne le regardais pas comme un adversaire bien formidable devant le peuple. J'ai changé d'avis à son égard, car je vois qu'il a perfectionné chez lui tous les talents qui servent à faire disparaître les préjugés et à attirer la confiance des masses.

Lorsque j'ai assisté à cette séance dont je viens de parler, il me fut donné de voir jusqu'où peut aller la tyrannie d'un gouvernement. Jamais je n'avais autant remarqué, depuis que je suis entré au parlement en 1858, jusqu'à quel point le gouvernement pouvait imposer sa manière de voir aux membres du parlement, et contrôler leurs votes, et jusqu'à quel point il pouvait exercer son influence. L'opposition sentait qu'il y avait dans le ministère un pouvoir inexorable. Cela perçait dans toutes les actions du parlement; j'en fus surpris, et, en ma qualité d'ancien libéral, j'en fus choqué. Je me demandai : Ces hommes représentent-ils les sentiments, les larges et libérales idées de gouvernement, que j'ai recueillies dans ma jeunesse sur les lèvres de Robert Baldwin et d'autres personnages distingués de son époque, qui luttaient et combattaient avec le très honorable premier ministre, ou du moins avec son parti politique, pour obtenir pour le peuple le droit d'exprimer dans le parlement ce que l'on savait parfaitement être ses idées? Est-il possible que les disciples d'une pareille école politique aient tellement oublié les leçons qu'il y ont apprises, qu'ils mettent en œuvre, en gouvernant le pays, les moyens familiers aux despotes.

Peut-être me suis-je trompé, peut-être quelque irritation personnelle, car il semblait que je fusse spécialement l'objet de leur hostilité, a-t-elle pu influencer mon jugement. J'ai pu me tromper, mais ils ont reçu une verte leçon. Ils se sont aperçus qu'un système arbitraire de gouvernement, que le système dictatorial qui a été mis en principe sous le régime de M. Mackenzie, que le gouvernement personnel que M. Mackenzie exerçait en réalité sur ses collègues et sur tout le pays, n'était pas du goût du peuple canadien. Je vis des hommes, qui, dans leurs provinces avaient précédemment occupé de brillantes positions, ne pas oser donner leur opinion sur un point discuté, qui pouvait devenir l'objet d'une action gouvernementale, sans avoir préalablement consulté leur chef—pas même dans l'intimité de l'alcove ou du bureau.

La situation est maintenant changée, quant à ce qui regarde le parti libéral, d'autres idées ont cours aujourd'hui, et je suis heureux de remarquer, car je suis un observateur en ces matières, que les membres de cette Chambre, et surtout les députés de l'opposition expriment aujourd'hui plus librement leurs opinions.

Je crois que l'honorable député qui est aujourd'hui chef de l'opposition doit consulter ses amis et s'informer de leur opinion, avant qu'il se hasarde à agir. C'est une leçon qui a porté ses fruits.

Je dois dire que les honorables ministres qui conduisent cette Chambre et gouvernent le pays, quelles que soient les divergences d'opinions qui puissent exister entre eux et moi, il en a existé et il en existe encore, m'ont toujours paru prêts à entendre raison; ils sont prêts à discuter; ils se laissent approcher. On peut leur exposer son opinion, et il m'a semblé même quelquefois qu'ils prêtaient l'oreille aux représentations de leurs amis, non seulement sur des questions de patronage ou d'administration, mais sur des matières de législation et de gouvernement.

Cette petite excursion dans l'histoire du passé des deux partis politiques servira à expliquer ma position. Lorsque j'eus appris d'honorables députés en relations intimes avec le gouvernement que le contrat ne devait pas être interprété de la manière que j'ai dite, c'est-à-dire, que la compagnie une fois organisée, et exploitant le chemin de fer, ne pourrait pas prétendre avoir le droit d'imposer les tarifs qu'il lui plairait, jusqu'à ce que nous puissions prouver qu'elle fait

M. MACDOUGALL

un bénéfice de 10 pour cent sur \$80,000,000, en sus du capital qu'elle aura elle-même fourni, et en sus du capital qui représente le matériel, j'ai trouvé le contrat, tel qu'il est, plus acceptable que lorsque je suis allé rendre visite à mes électeurs à Halton. Je leur ai dit que j'étais convaincu, par rapport à ces deux questions, la question des taxes et le contrôle du gouvernement sur le chemin de fer, qu'il y aurait des modifications au contrat, ou au moins que l'on nous donnerait les explications nécessaires pour faire disparaître les doutes que nous pourrions avoir sur ces questions.

Je n'ai pas autorité pour l'annoncer ici, parce que je ne sais pas comment cela sera fait, mais si cela n'était pas fait, non-seulement ma voix, mais celle de plusieurs autres députés seraient données contre le contrat.

Cela ne ferait probablement pas une bien grande différence, car la majorité du gouvernement est considérable, trop considérable je crois, car si elle était plus modeste nous pourrions discuter quelques-unes des questions qui se présentent devant nous avec plus de chances de succès pour la minorité.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je puis dire à l'honorable député que le gouvernement ne donne pas à la clause dont il parle l'interprétation qu'il redoute, ce n'est pas non plus l'interprétation du syndicat; et pour faire disparaître toute possibilité de doute à ce sujet, nous nous proposons d'insérer dans l'acte refondu des chemins de fer, que le ministre des Chemins de fer doit présenter, une clause ayant pour effet de définir et de limiter, dans le sens indiqué par l'honorable député, le montant sur lequel seront calculés les 10 pour cent de profit.

M. MACDOUGALL. Je suis heureux d'entendre cette déclaration du chef du gouvernement; elle fait disparaître une des plus sérieuses objections que pourraient avoir contre le contrat certains honorables députés de la droite, ainsi que nombre de personnes intelligentes et réfléchies, en dehors de cette enceinte.

Maintenant, qu'est-il arrivé depuis que ce contrat a été soumis par le gouvernement à l'approbation de la Chambre? On a décidé quelques messieurs de Toronto, de Hamilton, de London et d'autres localités de la Confédération, à soumissionner pour ce contrat, avec certaines modifications, pour un montant moins élevé d'argent et de terres. On prétend le faire dans l'intérêt public, et mon honorable ami, je l'appellerai ainsi, politiquement parlant, quoique nous n'ayons pas habituellement de relations ensemble, et je ne crois pas que ce soit ma faute—mon honorable ami, le chef de l'opposition et beaucoup de députés de son parti soutiennent que le gouvernement devrait répudier l'arrangement conditionnel qu'il a passé avec le premier syndicat, parce que les offres du second permettraient d'économiser pour le pays \$3,000,000 et 3,000,000 d'acres de terres valant \$1 l'acre.

Le pays peut trouver opportun d'économiser \$6,000,000 en accordant le contrat à une nouvelle compagnie qui offrirait autant de garantie que la première pour l'exécution de l'entreprise. Il me semble que les honorables députés ont là une question très sérieuse à étudier. C'est une somme considérable, une somme qui frappera la plupart des électeurs à qui nous aurons à rendre nos comptes, dans une couple d'années, comme quelque chose qu'il aurait été bon d'économiser.

Je serais heureux de trouver un moyen honorable, que le gouvernement pût accepter, pour obtenir de meilleures conditions sous ce rapport. Mais je crois qu'un membre du parlement, et surtout un partisan du ministère, n'a pas le droit de demander au gouvernement en sa qualité d'organe ou de comité de la Chambre, de faire par rapport à cet arrangement, quelque chose que lui-même ne voudrait pas faire s'il était membre de ce gouvernement. Nous ne devons pas demander aux ministres une action qui révolterait notre conscience, si nous étions chargés des responsabilités du ministère.

Les ministres peuvent-ils revenir sur leurs pas et défaire ce qu'ils ont fait ?

Je ne parle pas des circonstances qui ont précédé ce contrat; ce sujet a été très longuement traité par des orateurs des deux partis. L'honorable chef de l'opposition a soutenu avec beaucoup de talent que, d'après l'Acte de 1874, le gouvernement n'avait pas le droit de faire ce qu'il fait, que la loi ne l'autorisait pas à conclure un contrat de ce genre, et que par conséquent il n'agit pas sous l'autorité de cet Acte. Je suis aussi de cette opinion et je crois que les arguments de l'honorable chef de l'opposition sont parfaitement logiques sur ce point. Mais, je suis sous l'impression que le gouvernement ne prétend point agir, ne se présente pas ici comme ayant passé ce contrat sous l'autorité de l'Acte de 1874.

Sir ALBERT J. SMITH. Le ministre des Chemins de fer le prétend.

M. MACDOUGALL. Je ne l'ai pas compris ainsi, et le fait même que le contrat nous est aujourd'hui soumis, et que nous avons à adopter un acte constituant la compagnie, *ab initio*, prouve que ce contrat ne tombe pas sous les dispositions de l'Acte de 1874, quoique le but auquel il tend, soit celui qui est indiqué dans l'Acte. Le gouvernement a agi en dehors de l'Acte de 1874, quoique dans le même esprit, pour le même motif, et avec les mêmes intentions.

Il propose de confier à une compagnie la construction de ce qui reste encore à l'état de projet, du chemin de fer du Pacifique canadien; c'était une des alternatives contenues dans l'Acte de 1874. Je crois cependant que lorsque le ministre du jour, le ministre de l'honorable député de Lambton a choisi l'autre alternative, il a dû renoncer à celle-ci. Vous avez épuisé le pouvoir que vous donnait l'Acte en adoptant une des deux alternatives; je ne puis donc admettre, avec les députés de la droite, que le parlement et le pays ont exprimé le désir de voir le chemin de fer construit par une compagnie particulière, car M. Mackenzie, dans l'Acte de 1874, a été autorisé à le construire aux frais et sous le contrôle du gouvernement. Il a commencé à construire le chemin comme une entreprise du gouvernement, il s'est engagé avec la Colombie anglaise—au moins c'est une des conditions du contrat Carnarvon,—à construire le chemin comme un chemin de fer du gouvernement, et lorsque les élections générales eurent lieu, les travaux étaient exécutés dans ces conditions. Lorsque le ministre actuel eut conquis le pouvoir, il fit demander des soumissions, il passa des contrats et les travaux se continuent encore aujourd'hui sous l'autorité de l'Acte de 1874.

J'ai été élu sachant que le chemin de fer du Pacifique serait construit comme par le passé comme entreprise du gouvernement sous la direction du très honorable premier ministre, s'il obtenait le pouvoir. Les travaux ont continué pendant quelque temps dans les mêmes conditions; je crois en conséquence qu'il est inutile de discuter si ce contrat est en stricte conformité aux dispositions de l'Acte de 1874, ou s'il est en dehors des pouvoirs conférés par cet Acte, car le gouvernement a pris la responsabilité de demander à ce parlement qu'il soit autorisé à cesser de construire le chemin comme entreprise gouvernementale, excepté pour certaines sections, et à confier à une compagnie particulière la construction de 2,000 milles de la ligne du Pacifique.

Ces 2,000 milles de chemin de fer, dont 650 milles sont en arrière ou au nord du lac Supérieur et 450 milles dans les Montagnes Rocheuses, constituent une entreprise assez considérable. On nous demande de payer pour cette entreprise, en évaluant les terres à \$1 l'acre, \$50,000,000. Il est vrai que la proportion de cette subvention attachée à la construction de la section centrale qui est la plus facile, semble exagérée. Mais je considère la proposition, et je crois que le parlement devrait la considérer comme un seul et même contrat. Et quoique l'arrangement dont je viens de parler puisse avoir été fait dans le but de faciliter les

opérations financières de la compagnie; quoiqu'une plus forte somme provenant du trésor public ait été ainsi placée au crédit de leur compte de capital dès le début, il n'en est pas moins vrai que nous avons à nous demander aujourd'hui si la compagnie est trop subventionnée par rapport au contrat tout entier.

Je vais citer sur ce point deux ou trois extraits du remarquable discours prononcé par l'honorable député de Lambton en 1874, lorsqu'il présenta les résolutions sur lesquelles il devait baser son bill de la même année. Il a commencé par rappeler dans quelles circonstances le chemin de fer Intercolonial avait été construit et il continua ainsi :

"Le chemin de fer Intercolonial coûtera environ \$45,000 par mille, bien qu'il traverse une région très favorable, dans son ensemble, possédant des voies de transport faciles à plusieurs points de son parcours, et bien que les constructions en fer et les rails aient été achetés à une époque où le prix du fer était très bas."

"Le "Northern Pacific" a coûté, jusqu'à l'endroit où il est arrivé, c'est-à-dire jusqu'à la Rivière-Rouge, \$47,000 ou \$48,000 par mille, en chiffres ronds. Ce chemin traverse presque sur tout son parcours, une région de prairies, d'un accès facile, et où les matériaux se trouvaient en abondance; cette région possédait certainement autant d'avantages que la localité la plus avantageuse de nos territoires et elle était en outre beaucoup plus rapprochée des pays producteurs des approvisionnements qu'aucune partie de notre ligne excepté celle qui longe les lacs."

"Mais à en juger par le coût de nos propres chemins de fer, nous n'avons aucune raison d'espérer qu'il nous sera possible de construire la ligne, d'une extrémité à l'autre, pour moins de \$40,000 par mille, et ce chiffre pourra être dépassé de plusieurs milliers de p'astres. Quelques sections excéderont sans doute de beaucoup cette moyenne; quoique pour toute la partie à l'est des Montagnes Rocheuses, cette somme de \$40,000 puisse couvrir approximativement les frais de construction."

Nous avons donc 2,000 milles de chemin de fer à construire, dont 1100 milles sont aussi dispendieux, dit-on, que de considérables portions de l'Intercolonial. Si l'on s'en rapporte aux calculs de M. Mackenzie, le coût serait de \$40,000 par mille. Si donc vous donnez \$40,000 par mille pour 1000 milles de cette région difficile, vous avez \$40,000,000. Les 1,000 milles qui restent forment un tronçon dont une grande partie avoisine les Montagnes Rocheuses, au delà de la rivière Pembina. D'après M. Smith et d'autres ingénieurs ce tronçon n'offre pas toutes les facilités désirables, et il est à une telle distance de la base d'approvisionnement, que les entrepreneurs trouveront de nombreuses difficultés, indiquées par M. Mackenzie, qu'ils devront vaincre pour réussir.

Si vous l'évaluez à \$10,000 par mille, il ne restera aucun bénéfice à la compagnie qui construira le chemin pour cette somme. De sorte que, en évaluant les terres à \$1 l'acre en sus des frais d'administration, des frais de propagande et de transport d'émigrants que la compagnie devra faire si elle veut tirer quelque parti de la construction de ce chemin, il ne lui restera guère de profit.

Je n'ai pas entendu discuter beaucoup jusqu'ici, par rapport à cette entreprise, la question des frais à encourir pour encourager l'immigration. J'ai eu occasion de m'informer de la manière dont le chemin de fer "Northern Pacific" conduisait ses affaires d'immigration. Pendant mon séjour à Londres, en 1873, je suis allé souvent au bureau du "Northern Pacific." Il y avait là un véritable bureau de propagande. Il y avait des cartes de toute sorte, des brochures, des livres ornés d'élégantes illustrations, donnant la description du pays, des livres très dispendieux, qui étaient mis en circulation par milliers.

M. George Sheppard, un ancien journaliste, de mes amis intimes, était à la tête de cet établissement; c'est un homme très capable, qui est encore, je crois, au service de la compagnie. Il recevait des appointements de \$10,000 par année pour surveiller les bureaux et diriger les travaux de ses subordonnés. La compagnie avait des agences sur le continent; elle distribuait ses publications partout en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, elle traitait avec des steamers pour le transport des émigrants qui avaient l'intention de s'établir sur ses terres.

Je suis persuadé que tout ce personnel et ces dépenses coûtaient à la compagnie plus de \$1 l'acre sur toutes les terres qu'elle a vendues aux émigrants.

Si la compagnie actuelle entreprend de coloniser les sections alternatives qui lui appartiennent afin de se procurer du fret lorsque sa ligne sera construite—et si elle ne le fait pas, elle aura bien peu de fret,—il lui en coûtera des centaines de mille piastres pour attirer l'émigration dont elle aura besoin. Ce ne sera donc pas tout profit.

Les calculs qui ont été faits, les discours rapportés dans les débats de la Chambre et dans les journaux, omettent tous, passent par dessus, méconnaissent complètement cet élément important quand il s'agit de calculer quelle est la valeur des terres données à la compagnie.

Je dis donc que cette compagnie, en supposant qu'elle agisse d'après les mêmes principes, et qu'elle se laisse guider par les mêmes désirs de lucre qui guident déjà quelques-uns de ses membres dans le Minnesota, s'efforcera d'amener des colons sur ses terres pour qu'ils produisent des récoltes que le chemin puisse transporter. Si elle adopte ce principe je crois que \$1 l'acre en sus de tous ces frais, est à peu près le plus haut prix que l'on puisse donner aux terres pour les fins de cette discussion. Supposons que 1,000 milles, ou la moitié de la ligne soient très dispendieux et coûtent, suivant l'évaluation de M. Mackenzie \$40,000 par mille, et que le reste coûte \$10,000 par mille, la compagnie devra donc forcément retirer un bénéfice de \$1 par acre de chaque acre de terre qu'elle possède si elle veut réaliser une somme suffisante pour couvrir les frais et les dépenses qu'elle a à faire. Si cette proposition peut être regardée comme extravagante, je ne puis concevoir comment le pays entend faire construire ce chemin par une compagnie particulière. A première vue, la subvention n'est rien de plus qu'équitable.

Mais, comme je l'ai dit précédemment quelques personnes occupant une position très considérable dans notre société, ont offert de construire le chemin à meilleur marché. A leur tête se trouve sir William Howland, mon ancien collègue et ami. C'est un homme d'affaires habile, et aussi prudent pour toute affaire qui nécessite un emploi de fonds qu'aucune des personnes qu'il m'a été donné de connaître pendant ma carrière politique. Je crois donc qu'il a dû faire des calculs de la plus scrupuleuse exactitude, si sa proposition est sérieuse.

Je sais que sir William Howland, membre du conseil privé et ancien membre du gouvernement, est aussi sensible que qui que ce soit pour tout ce qui touche à l'honneur d'un membre du conseil privé ou à l'honneur d'un ministre dont il ferait partie, dans les relations de ministres à entrepreneurs. Et s'il a cru que le gouvernement pouvait et voulait avec sa majorité de quatre-vingts voix dans cette Chambre abandonner le contrat, passé de propos délibéré avec le syndicat, pour lui remettre l'entreprise entre les mains, s'il a cru cela, je crois qu'il a dû calculer ne faire qu'un bénéfice bien peu considérable pour la part qu'il a prise dans le syndicat. Je sais que ce n'est pas comme cela qu'il agit habituellement dans les affaires de ce genre. Il lui faut généralement plus de marge dans les opérations qu'il entreprend.

Mais si nous considérons cette proposition comme une manœuvre dans le but de convaincre l'administration de gaspillage, si elle n'a été faite que dans le but de prêter main-forte aux députés de la gauche, à la minorité politique du pays—trop petite minorité pour le bien du gouvernement, comme je l'ai dit, et que je désirerais voir plus nombreuse—cette proposition s'explique tout naturellement. Si le ministre ne commet pas de faute plus grave que celle qu'on lui reproche ici, il peut compter sur un grand nombre de voix pour appuyer sa politique.

Mais, M. l'Orateur, la question revient à ceci : Pouvons-nous, tout en appuyant le gouvernement, voter en faveur du nouveau syndicat ? J'ai toujours pris la peine d'expliquer mes votes. Je n'ai pas besoin de le déclarer de nouveau, et j'espère que les honorables ministres me rendront

M. MACDOUGALL

la justice de dire que d'abord, je ne leur ai rien demandé pour moi, et ensuite que j'ai discuté les affaires publiques avec eux, que je leur ai exposé ma manière de voir aussi librement que si j'étais leur collègue. Ils n'auront aucune raison, que je sache, de mettre en doute ma sincérité si je vote contre ce projet, en supposant que les intérêts du public, dans mon opinion, demandent un vote adverse de ma part.

D'un autre côté je suis ici responsable de mes actions à ma propre conscience et à mon pays, et je ne puis prêter les mains à une manœuvre qui me semble faite dans le seul but d'embarrasser l'administration en tant que gouvernement, de la placer dans une fausse position vis-à-vis de ses partisans dans le pays à propos d'un grand projet d'intérêt public comme celui-ci.

Un gouvernement a besoin d'appui. Quel que soit le pouvoir du ministre actuel avec la majorité qu'il commande dans cette Chambre, si la majorité du peuple désapprouve la mesure, le ministre disparaîtra, dans deux ans d'ici, comme la neige devant le soleil du printemps. Il disparaîtra comme un autre ministre puissant a disparu devant les votes du peuple, à une époque dont nous gardons encore le souvenir. Quelle que soit donc sa puissance dans cette Chambre, il est du devoir de ceux qui lui donnent leur appui et qui désirent le voir continuer à mettre en pratique la politique qui lui a valu le pouvoir, de prêter main-forte à cette administration déjà si puissante et de ne pas se laisser entraîner à appuyer des manœuvres dont le but est tout politique.

Ces manœuvres peuvent, à leur but politique, joindre un intérêt public, c'est le jeu de l'opposition. L'opposition a le devoir de s'emparer des mesures où le ministre ne s'est pas montré à la hauteur de sa tâche, à ce qu'elle prétend, de les signaler au public, de montrer au pays que le ministre n'a pas fait aussi bien qu'il devait faire, qu'il n'a pas été aussi économe qu'il aurait dû l'être, qu'il n'a pas choisi les employés publics parmi les plus capables et ainsi de suite. Sur toutes ces questions il est du devoir strict et légitime de l'opposition d'attaquer le ministre et de le forcer à se défendre. Mais, M. l'Orateur, nous avons à traiter en ce moment une question dont l'importance n'a d'égale que celle de la grande entreprise de la Confédération elle-même; elle touche à des intérêts très importants, dont l'influence se fait sentir sur toute l'étendue de ce grand pays qui doit devenir, d'après moi, le siège du pouvoir impérial dans le nord du continent américain. Et en traitant cette grande question, je fais appel à la Chambre comme j'ai fait appel à mes électeurs, je conjure les honorables députés, pour l'amour de leur pays, de mettre de côté pour le moment tout esprit de parti et d'étudier impartialement les mérites et les défauts de ce projet, de ne pas confondre l'esprit de parti avec le patriotisme, l'obstination avec la conviction, mais d'examiner cette question honnêtement et, s'il est possible, d'arriver ainsi à déterminer quelle est la conduite que nous, les représentants du peuple, devons tenir en cette occurrence.

Avec cette disposition d'esprit, et ayant à cœur d'aider le gouvernement à mettre sa politique à exécution, je suis prêt à ne pas m'occuper de certains petits détails, à ne pas faire attention à certaines expressions, à moins qu'elles n'aient une importance capitale. Je me crois justifiable de prendre cette position et voici pourquoi. Le gouvernement a adopté une politique contre laquelle personne n'a rien à dire à laquelle les honorables députés ne s'opposent point, celle de faire construire ce chemin de fer par une compagnie particulière. Le gouvernement a passé un contrat avec des capitalistes du pays et de l'étranger; des ministres ont cru devoir laisser leurs collègues derrière eux et visiter l'Europe pour expliquer l'affaire, pour donner les faits et les chiffres aux puissants financiers qui opèrent sur les marchés européens, car je suppose qu'ils ont dû le faire pour obtenir le concours de ces financiers. Et quant un gouvernement a fait tout cela, pour assurer l'avenir d'une région, dont le

sort est actuellement entre nos mains, d'une région qui renferme au moins 150,000,000 d'acres de terres propres à la culture, une différence de deux ou trois millions en plus ou en moins pour la construction d'un chemin de fer d'une longueur de 2,000 milles, n'est plus qu'un détail insignifiant.

Supposons que cédant à la pression des exigences politiques, et par sympathie pour l'administration, le premier syndicat consente à une réduction, ce qu'il pourrait bien supporter, et vienne dire aux ministres : vous avez passé avec nous un contrat par écrit ; nous avons fait certaines dépenses dans la conviction où nous étions qu'un ministère possédant une majorité comme la vôtre était en mesure de faire ratifier ce contrat ; mais si vous vous trouvez embarrassés, nous allons consentir à une réduction. Qu'en résulterait-il ? C'est le chemin de fer qui souffrirait de cette réduction. Le syndicat construirait le chemin de manière à pouvoir en tirer des bénéfices malgré la diminution de la subvention.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il vaille la peine, pour un montant si peu considérable en comparaison du total des sommes engagées, de forcer les ministres à rompre un arrangement solennellement conclu, étant en possession de toutes les informations qu'ils pouvaient se procurer à l'époque, avec des personnes parfaitement en mesure de se risquer dans cette entreprise ; on n'a pas essayé de le nier.

Si le nouveau syndicat comprend des hommes de grande fortune et de beaucoup d'expérience, il en comprend aussi dit-on, dont la fortune n'est pas très-considérable.

Ce syndicat pourrait sans doute entreprendre des travaux de cette importance, s'il était appuyé par des capitalistes ayant foi en l'entreprise, et dont l'influence pourrait commander sur les marchés financiers du monde. Mais pas un de ses membres ne pourrait construire la section du lac Supérieur, ou celle de Jasper House à Kamloops, avec son seul crédit. Tous les millions qu'ils pourraient rassembler pour une entreprise de ce genre, ne suffiraient pas, tant s'en faut, pour la mener à bonne fin, s'ils ne pouvaient se présenter sur les marchés du monde et prouver que l'entreprise leur promet une proportion raisonnable de bénéfices.

Il ne faut donc pas attacher une grande importance au fait que cette seconde offre a été faite. Est-ce là un projet pratique, où l'on offre une somme considérable d'argent et d'acres de terres ; a-t-il des titres à la confiance des capitalistes, d'hommes qui prêtent leur argent avec l'espérance d'être remboursés plus tard, d'hommes qui s'attendent à ce que l'intérêt sur les fonds avancés leur sera payé pendant que les travaux se poursuivront ?

Lorsque je discutais les questions d'ordre public en nos pique-niques, avant les dernières élections générales, j'avais coutume de dire aux électeurs : Vous, conservateurs, vous n'avez pas besoin de m'écouter ; ce n'est pas à vous que je m'adresse en ce moment ; je sais que vous appuierez votre chef, quoiqu'il advienne, je m'adresse à ceux qui n'ont pas le même penchant pour le chef politique avec lequel j'agis en ce moment, je veux essayer de leur persuader qu'on donnant leur vote à ce chef et à ses amis, ils obtiendront une politique nationale qui fera renaître la prospérité, qui fera revivre et encouragera les industries du pays. Et puisque j'ai rappelé cette prédiction, je puis dire que les faits prouvent qu'elle s'est accomplie.

Ceux qui comme moi étaient plutôt les alliés qu'les partisans de l'honorable député en question, ceux qui regardent d'un œil ami les hommes qui ont prouvé, par une longue et utile carrière politique, leur droit à être considérés comme de véritables hommes d'état ; voyant ces hommes adopter d'utiles réformes qu'ils avaient repoussés au début de leur vie politique, ceux-là étaient prêts à leur donner tout le crédit que mérite une telle conduite, car ils suivaient les traces de ces hommes d'état anglais dont on a dit qu'ils avaient abandonné les erreurs de leur jeunesse pour embrasser les opinions de la majorité de leurs contemporains.

Ils sont nombreux en ce pays, ceux qui croient à la philosophie de lord Beaconsfield et qui prétendent qu'un homme d'état doit se conformer à l'esprit de son siècle, et je crois que ce sont les hommes d'état de cette école qui ont le plus de chances de réussir dans ce pays.

Pour en revenir à cette nouvelle proposition, j'admets qu'elle est quelque peu embarrassante. C'est une arme qui sera certainement meurtrière entre les mains des honorables députés de l'opposition et de leurs amis. Cependant si la Chambre sanctionne ce contrat, si elle adopte le bill qui autorise la compagnie à commencer ses travaux, si la compagnie pousse les travaux rapidement, si elle organise une administration au Canada et à l'étranger dans le but de nous amener des immigrants, ce qui déchargera le gouvernement d'autant,—je crois qu'aux prochaines élections ceux qui auront voté en faveur du contrat auront une excellente chance de reprendre leur place dans cette Chambre, s'ils le désirent ; pourvu que les honorables ministres ne fassent pas de plus sérieuses bévues sur d'autres questions et pourvu que les honorables députés de l'opposition ne forcent pas le peuple à oublier ces bévues.

Cette question a été considérée à tous les points de vue possibles, tous les points de droit en ont été discutés ; toutes les objections de détails auxquelles elle a pu prêter le flanc ont été amplifiées et présentées sous leur aspect le plus odieux avec tout le talent et l'ingéniosité des honorables députés de l'opposition. Et si, après cela, tout ce que l'honorable chef de l'opposition peut faire est de présenter un amendement qui n'affirme rien, qui n'est qu'une simple énumération de ce que par courtoisie j'appellerai des faits, qui n'est qu'une sorte de résumé de l'Acte de 1874, et du contrat, il ne peut compter sur aucun résultat satisfaisant.

Je crois que c'est un document très habile. Cela fait un manifeste politique bien supérieur à celui qui a modestement fait son apparition dans les journaux il y a quelque temps, cependant, de même que bien des choses émanant de l'honorable député et que j'ai pu remarquer pendant le cours de ma carrière politique, cela n'aboutit à rien. Cet amendement n'affirme rien, c'est une simple négation.

Je crois, M. l'Orateur, que si l'on avait attiré plus tôt votre attention sur ce document, on aurait pu trouver des précédents qui l'eussent fait rejeter de prime abord, car ce n'est que la négation de la résolution. La dernière clause, ne me semble contenir rien sur quoi la Chambre puisse se prononcer. Si vous votez pour cette clause, vous votez certainement contre la résolution, mais rien de plus.

Je ne vois pas quelle peut être l'utilité, si ce n'est dans un but politique, de faire insérer un semblable document dans les journaux de cette Chambre. Si l'on avait eu des intentions patriotiques ; si l'on avait désiré persuader au pays et à la Chambre qu'il était préférable d'accepter la seconde proposition, on n'aurait pas cherché à embarrasser le gouvernement, à le mettre lui et ses partisans dans la fautive position où ils sont placés en apparence par une longue énumération d'objections et par des chiffres et des calculs dont la conclusion n'est qu'une simple déclaration qu'il n'est pas expédient de sanctionner le contrat. C'était tout ce qu'il y avait à dire.

Cet amendement ressemble au célèbre amendement proposé au bill de Réforme en Angleterre par un honorable député qui désirait enregistrer toutes les objections qu'il avait contre ce qu'il appelait un bill révolutionnaire. Il fut résolu à cette occasion qu'il avait le droit d'énumérer ses raisons dans une résolution. Voilà le précédent sur lequel l'honorable monsieur s'est basé pour énumérer dans son amendement toutes les objections qu'il trouve à opposer au contrat actuel, en montrant comment il diffère de l'Acte de 1874, et des offres faites par ses amis politiques.

La question se présente donc comme ceci, et les deux partis dans cette Chambre me semble l'entendre également, cet amendement n'est-il pas après tout une simple manœuvre politique, au fond, par son inspiration, par ses motifs et

dans son ensemble ? Et ceci étant posé, est-il étonnant que les partisans du gouvernement y soient hostiles et s'y opposent ?

Pour ma part je serais très-heureux de pouvoir économiser trois millions de piastres et trois millions d'acres de terres ; mais je ne vois pas comment y arriver. Si les ministres sont forcés d'abandonner le contrat avec le syndicat, le croyant le meilleur qu'ils puissent faire, en hommes honorables, et avec le sentiment de ce qu'ils doivent à la position qu'ils occupent, ils seront obligés de donner leur démission. Vous les forcez à s'en aller, vous les chassez du ministère et vous confiez à quiconque leur succédera le soin de mener cette entreprise à bonne fin. Si les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir, nous n'aurions rien à craindre de ce genre. S'ils étaient au pouvoir peut-on supposer qu'un amendement provenant de l'opposition, inspiré par les mêmes motifs que celui-ci, qui vise si clairement au renversement du ministère, qui est si évidemment préparé de manière à rehausser l'opposition dans l'estime du pays aurait quelque chance d'être adopté ? Peut-on supposer qu'il ne serait pas rejeté sans la moindre hésitation ? Combien de cas ne peut-on pas citer, en consultant les journaux de la Chambre, où des propositions qui n'avaient pas, il est vrai, une aussi grande importance que celle-ci au point de vue des intérêts du pays, excepté l'Acte de 1874, ont été rejetées sans la moindre hésitation ? Et tous les partis politiques en sont là.

Après ces quelques mots sur la question en général, j'ajouterai que j'ai été élu aux dernières élections générales comme partisan de la politique des honorables ministres, puisque j'ai été élu par une majorité de leurs amis politiques, quoiqu'il me semble que je ne serais pas ici si je n'avais eu aussi la voix d'un bon nombre d'électeurs qui n'appartiennent pas au parti conservateur. Et ayant reconnu que la politique que nous nous étions engagés à exiger d'eux, a été mise en pratique, quant à ce qui regarde le tarif, et a eu plein succès je ne puis voter pour l'amendement. Regardant la question de haut, et sans préjugé, sans esprit de critique et sans hostilité, mettant de côté tout sentiment personnel, je crois de mon devoir d'appuyer le gouvernement. Si je tenais compte de ce que je lis dans les journaux et de ce que j'entends dire dans les couloirs de la Chambre, et ailleurs, je pourrais peut-être laisser influencer ma conduite par un sentiment personnel de vexation, mais je n'ai encore jamais agi de la sorte dans ma vie publique, et je ne commencerai pas aujourd'hui. Il n'est pas au pouvoir des amis ni des ennemis du gouvernement, quoi qu'ils pensent, disent ou écrivent dans les journaux, quoi qu'ils omettent de dire dans leurs journaux, de m'empêcher de donner un appui loyal et sincère à la politique ministérielle, tant que cette politique servira les intérêts du pays.

Je ne puis approuver cet amendement qui ne veut rien dire, qui n'est qu'un résumé historique de certains faits, et j'entends donner mon vote en faveur de la proposition du gouvernement de donner \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres, avec les dispositions nécessaires pour mener à bonne fin les intentions du gouvernement telles que je les comprends aujourd'hui.

M. CAMERON (Victoria). En me levant, M. l'Orateur, à cette période avancée de la discussion pour adresser la parole à la Chambre, je n'ai pas la prétention de croire que je pourrai dire quelque chose de neuf, ni que je pourrai exposer des faits qui n'ont pas déjà été présentés d'une manière ou d'une autre, et probablement beaucoup mieux que je ne puis le faire. Ce serait présomptueux de ma part et peu flatteur pour le grand nombre d'hommes habiles, laborieux et éloquents qui ont si longuement traité cette question devant la Chambre, si je supposais que je puis ajouter un seul argument, fournir de nouvelles statistiques et jeter une nouvelle lumière sur la question ; mais la grandeur du sujet est telle, l'importance de la question maintenant à l'étude

M. MACDOUGALL

est d'un intérêt si vital pour le pays, que je crois qu'il n'est que juste et convenable que chaque honorable député qui désire le faire, ait l'occasion d'exposer ses vues devant la Chambre afin de justifier auprès de ses commettants, le vote qu'il juge nécessaire de donner.

Je vois que, dans les circonstances particulières où je me trouve placé, il est surtout nécessaire pour moi de le faire. Je n'aurais pas profité de l'occasion qui s'offre s'il n'avait été affirmé par le principal organe des honorables députés de la gauche que j'étais en faveur de la nouvelle proposition, que je pensais d'une manière, mais que je devais voter de l'autre. Je ne sache pas que j'aie jamais agi ainsi depuis que je suis membre de cette Chambre ; je ne sache pas qu'aucun honorable député puisse indiquer un seul acte d'inconséquence dans ma conduite publique, ou une seule contradiction entre les opinions que j'ai exprimées et les votes que j'ai cru nécessaire et convenable de donner. Mais personne de ce côté de la Chambre ne fait guère attention aux calomnies venant de cette source. Ce serait perdre le temps que de commencer maintenant à discuter, — et je ne crois pas que cela découle de la discussion convenable de cette question — si les honorables députés de la gauche se sont montrés inconséquents avec ce qu'ils ont dit en diverses occasions, dans les déclarations qu'ils ont faites durant cette discussion, et il ne serait guère à propos non plus de discuter si tel ou tel journal a toujours dit la même chose sur la question qui nous est actuellement soumise.

Ce que nous avons à considérer, et c'est le point que le pays désire connaître, c'est la question de savoir si la proposition maintenant soumise à la Chambre, constitue la meilleure offre que nous puissions avoir au sujet de l'important problème que nous avons à résoudre. C'est là le point véritable, important, vital que nous avons à étudier. Le peuple ne tient guère à ce que les honorables députés de la gauche lui rappellent ce qui a été fait ou dit dans le passé. Ce qu'il veut c'est que la question du chemin de fer du Pacifique soit franchement discutée au point de vue des intérêts du public et du pays. Je crois qu'en tant que la politique des honorables députés quant à la construction du chemin, à son exploitation et au fait qu'il appartiendra à une compagnie privée, est concernée, les deux partis politiques sont engagés vis-à-vis de cette manière de voir ; et non seulement les deux partis mais le parlement lui-même s'y est engagé par sa législation, non seulement une fois, mais plusieurs fois. Cela étant, la question est maintenant de savoir s'il n'est pas mieux, dans l'intérêt du pays, de confier les travaux de construction et l'exploitation du chemin à une compagnie, ou s'il n'est pas mieux pour le gouvernement de continuer lui-même la construction de la voie ferrée ?

J'avoue que sur ce point je désire me prononcer carrément. Je n'ai pas le moindre doute qu'il est de l'intérêt du pays que le gouvernement cesse de pousser lui-même l'exécution des travaux et qu'il cesse d'exploiter le chemin pourvu qu'il puisse s'en débarrasser à des conditions raisonnables et avantageuses. Je sens qu'il est incompatible avec l'administration convenable des affaires du pays que le gouvernement soit chargé du soin de construire un chemin de fer comme celui-ci et de l'exploiter une fois construit. Il me semble que cela n'entre pas dans les attributions du gouvernement, constitué tel qu'il est, et que la construction et l'administration des travaux ne sauraient produire que des récriminations d'un parti contre l'autre. Nous avons vu cela dans le passé. Nous avons vu chaque parti attaquant l'autre au sujet des travaux qui ont déjà été exécutés. Nous avons vu chacun des partis attaquant l'autre au sujet de l'administration de ce grand chemin de fer qui est encore exploité par le gouvernement, le chemin de fer Intercolonial. Nous avons vu les luttes de parti nuire sérieusement à la bonne administration et à la construction de ce chemin de fer du Pacifique ; et je crois qu'à part cette raison qui milite contre l'exécution des travaux par le gouvernement, il y a aussi l'objection pratique qu'un gouvernement comme le nôtre

ne peut exploiter le chemin d'une façon satisfaisante une fois la ligne construite. Une compagnie privée peut le construire à beaucoup moins de frais et d'une façon beaucoup plus satisfaisante comme entreprise commerciale. Elle peut l'exploiter d'une façon beaucoup plus profitable après sa construction qu'aucun gouvernement ne peut le faire.

Il n'y a donc aucune raison pour ne pas approuver le programme général d'après lequel cette entreprise doit être confiée à une compagnie. La question est donc de savoir si cet arrangement doit être approuvé, si le gouvernement est justifiable d'avoir fait cette convention préliminaire. Ce principe général étant admis, je crois que le gouvernement était justifiable de conclure ce contrat, sujet à l'approbation du parlement. Les deux tiers de l'amendement du chef de l'opposition sont de nature à prouver que le contrat n'est pas conforme à l'Acte de 1874. L'Acte de 1874, sanctionne le principe général que les travaux seront exécutés par une compagnie, et il n'importe nullement que les détails s'accordent ou non avec l'acte.

Ainsi que le chef de l'opposition l'a dit l'autre jour, ce contrat n'a ni vitalité ni existence jusqu'à ce que le parlement l'ait sanctionné et lui ait donné force de loi. Il est inutile de discuter la question de savoir s'il est conforme ou non à une loi plus ancienne, parce que le parlement doit faire la loi, doit déclarer que ses dispositions sont pour le bien du pays et doit indiquer la législation nécessaire pour la mettre à exécution. En considérant la législation passée au point de vue du programme déclaré des deux partis politiques, le gouvernement était parfaitement justifiable d'entamer des négociations dans le but de préparer ce contrat tel qu'il a été préparé, sujet à la ratification du parlement. J'irai plus loin. Je dis que le gouvernement ayant été ainsi justifié, le parlement est tenu, en honneur, de ratifier ce contrat, à moins qu'il ne contienne quelque chose de radicalement mauvais, quelque chose qui soit contraire aux intérêts du pays.

J'admets, avec le député de Halton, que nous ne devons pas examiner à la loupe les détails du contrat et que nous ne devons pas le condamner dans son ensemble pour la seule raison que tel ou tel petit détail ne nous convient pas. Le gouvernement est tenu en honneur, vis-à-vis des capitalistes avec lesquels il a négocié, d'employer tous les moyens légitimes pour le faire ratifier. Si le parlement refuse de le ratifier, cela comporte la condamnation de la conduite du gouvernement. Sommes-nous prêts à condamner le gouvernement, à dire qu'il n'avait pas dû conclure cette convention, que ce contrat est préjudiciable aux intérêts du Canada, que nous devons refuser de le sanctionner, lorsque nous savons que cela aura pour effet d'entraîner la chute du ministère? Nul autre résultat constitutionnel ne saurait en découler. Pour ma part, je ne suis pas disposé à accepter la responsabilité d'une telle résolution.

L'honorable député de Gloucester a, l'autre jour, cité comme l'un des avantages qui doivent résulter du refus de ratifier ce contrat, qu'il y aurait peut-être un changement de ministère, et que ce changement nous débarrasserait de la hideuse énormité de la politique nationale. Le fait même dont il a parlé est une raison très forte et très concluante, et je n'hésite pas à dire que même au cas où j'aurais des objections plus fortes contre le contrat, je sentirais qu'il est de mon devoir comme membre de cette Chambre et du parti conservateur, comme patriote ayant à cœur les intérêts du pays, de voter pour la ratification de ce contrat, parce que je sais que le résultat du refus de le ratifier serait le renversement de cette politique fiscale, qui, dans mon opinion, a été si avantageuse pour le pays.

Parmi les autres effets désastreux qui résulteraient du refus de ratifier ce contrat il y aurait le dommage que cela causerait à nos institutions financières. Un banquier très intelligent et très éminent me disait, il n'y a qu'une semaine ou deux, que du refus de ratifier ce contrat, résulterait dans son opinion une baisse d'au moins 20 pour cent sur les

valeurs de toutes les banques de la Confédération. Cette dépréciation affecterait naturellement toute autre compagnie à fonds social, et il y aurait renversement complet de cette prospérité commerciale qui règne aujourd'hui. Les conséquences générales d'un refus de ratifier seraient tellement désastreuses, à part les conséquences spéciales provenant du changement de notre politique fiscale, qu'il faudrait des raisons bien graves pour m'engager à voter contre le contrat au moment actuel. L'on nous a dit qu'une raison très forte pour laquelle nous devions voter contre ce contrat, c'est qu'une meilleure offre a été faite, et que si le gouvernement et le parlement jugent à propos d'accepter l'offre faite par le premier syndicat ils manqueront à leur devoir envers le pays.

M. MILLS. C'est cela.

M. CAMERON. L'honorable député de Bothwell dit "c'est cela," comme si j'avais exactement exprimé ses vues. La première réponse que je puisse faire à cela, c'est que le gouvernement est tenu en honneur, vis-à-vis des capitalistes avec lesquels il a conclu ce contrat provisoire, de faire tous ses efforts pour le faire ratifier. Lorsque cette dernière proposition lui fut soumise, le gouvernement n'était pas en position de traiter avec les membres du second syndicat—et ces derniers devaient savoir que c'était là la position du gouvernement. Cependant, quelques membres de l'opposition disent: "Vous avez traité avec le premier syndicat à l'insu du pays, à l'insu des capitalistes qui auraient probablement été disposés à conclure un semblable arrangement." Je nie formellement cette assertion, malgré le "hear, hear" emphatique du député de Gloucester. Je dis que, même avant la dernière session, il était bien connu que des propositions de ce genre avaient été faites au gouvernement; que peu après la clôture de la session, et avant le départ des ministres pour l'Angleterre, le premier ministre a déclaré publiquement et ouvertement dans son discours prononcé à Bath, que des offres de ce genre avaient été reçues, non-seulement une offre mais deux, non-seulement de la part des capitalistes canadiens mais encore de la part des capitalistes anglais, et ce discours a été publié dans tous les journaux. Il a été commenté au long par les organes des honorables députés de la gauche et principalement par le *Globe*.

Le public savait très bien que les honorables ministres devaient aller en Angleterre, dans le but de négocier avec divers particuliers, qui avaient l'intention de soumissionner toute l'entreprise, en vue de la formation d'une compagnie à cette fin, et de l'exploitation subséquente de tout le chemin. Ce fait était bien connu au Canada, en Angleterre, en Europe et aux Etats-Unis, et il avait été publiquement commenté par les journaux de ces divers pays. Il est donc absurde de prétendre maintenant que les capitalistes et les entrepreneurs de chemin de fer du monde entier ignoraient qu'il fût question de conclure ce marché pendant que l'on était à négocier à ce sujet.

Les membres du ministère sont restés deux mois en Angleterre avant qu'un contrat préliminaire fut conclu, et pendant leur séjour dans la mère-patrie des articles ont paru constamment dans tous les principaux journaux de Londres et des autres villes de l'Angleterre, annonçant au public ce que faisaient les ministres canadiens. Les probabilités de leur succès furent ouvertement discutées, par le *Times* et d'autres journaux, et presque chaque journal anglais, contenait presque tous les jours quelques mots sur ce sujet, et sur les probabilités qu'une demande très considérable de capitaux serait faite sur les marchés monétaires. de l'univers par la nouvelle compagnie devant être organisée pour construire et posséder le chemin de fer du Pacifique canadien. Il a été annoncé à tout l'univers que le gouvernement canadien était disposé à recevoir des offres pour l'exécution de cette entreprise, et pour la formation d'une compagnie telle que la compagnie proposée alors.

Dire que ces messieurs qui sont venus de l'avant, animés d'un zèle de néophyte pour les intérêts du pays, ignoraient ces faits et ne savaient pas que le gouvernement serait disposé à négocier avec eux, c'est là une assertion qui porte avec elle sa propre réfutation. Ils savaient tout cela, tant pendant que le gouvernement était à négocier qu'après le retour au pays des honorables ministres, et ils savaient que bien que des arrangements préliminaires eussent été faits, il n'y avait rien de définitivement réglé, et qu'il y avait des détails que l'on était à discuter, ainsi que le chef de l'opposition l'a dit, sept semaines avant que le contrat eût été conclu. Les honorables messieurs ont-ils donné signe de vie pendant cet espace de temps ? Les Howland, les McMaster et les autres capitalistes canadiens ont-ils jamais donné à entendre que le désir de la part du gouvernement d'entrer en négociations avec le parlement amènerait une offre de ce genre ?

Non, ce n'est que lorsque le contrat eût été déposé sur le bureau, et qu'il leur fût possible de s'en servir comme d'engin politique pour faire de l'opposition au gouvernement, qu'ils ont commencé à espérer que, s'ils pouvaient faire une offre un peu meilleure, ils pourraient renverser le gouvernement, lors même qu'ils ne pourraient pas avoir l'entreprise, et c'est alors seulement que ces propositions furent présentées. Il est toujours très facile d'avoir une offre meilleure du moment où l'on en a acceptée une première. Si l'on se propose de construire une maison ou de faire un travail quelconque, et si l'on a conclu un contrat à un certain jour, il est certain que quelqu'un viendra après coup et dira : " Mais je l'aurais fait à bien meilleur marché." C'est justement là la position des honorables messieurs ; ils se sont tenus à l'écart tant qu'ils ont cru que le gouvernement pourrait accepter leur offre, puis ils ont fait une offre qui ne pouvait être acceptée, et que je puis avec raison qualifier d'offre simulée.

Je ne prétends pas que ce soit un leurre, en ce sens que ces messieurs ne sont pas solvables ou qu'ils ne peuvent se procurer l'argent nécessaire pour exécuter les travaux—bien que je doute fort s'ils pourraient les compléter—mais ce que j'entends en disant que c'est un leurre, c'est que l'offre est faite en collusion avec les honorables députés de la gauche, et dans le but d'embarrasser ou de renverser le gouvernement. N'est ce pas un fait digne de remarque, que le chef de l'opposition nous ait dit, lorsque la question a été soulevée en premier lieu, et lorsqu'il a demandé au ministre des Chemins de fer s'il avait reçu la nouvelle offre, qu'il en avait une copie en sa possession avant que le gouvernement l'eût vue ? Ses conditions n'ont-elles pas été publiées dans le *Globe* la veille du jour où elle fut présentée à l'honorable ministre des Chemins de fer ? Ne sommes-nous pas justifiables en conséquence de dire que le tout a été concerté en collusion avec les honorables députés de la gauche ?

Si nous le croyons, il sera du devoir de chaque honorable membre de cette Chambre, partisans du gouvernement, de refuser immédiatement de recevoir cette offre. Je crois pouvoir dire avec raison que c'est un indigne truc de parti, imaginé dans le but de nous embarrasser et de nous représenter sous un faux jour auprès de nos commettants, et pour cette raison nous avons parfaitement le droit de déclarer que nous n'aurons rien à faire avec cette offre.

Il y a un autre point à considérer. Quel serait, je le demande, l'effet produit sur les marchés monétaires du monde entier, relativement au crédit et à la réputation du Canada, si le gouvernement acceptait aujourd'hui cette offre ? Supposons que le gouvernement, après avoir conclu ce contrat préliminaire, avec l'autorisation du parlement, après qu'il eût été connu par tout l'univers que nous avions conclu un arrangement avec les principaux financiers de l'Angleterre et du continent, supposons que le gouvernement dise : " Depuis que nous avons fait tout cela nous avons reçu une offre un peu plus avantageuse et qui, si nous l'acceptons, nous permettra d'économiser quelques millions de dollars et quelques millions d'acres de terres, et nous devons en consé-

quence jeter par-dessus bord le contrat que nous avons solennellement conclu, pour la ratification duquel nous avons réuni le parlement, bien que nous ayons engagé notre responsabilité vis-à-vis le syndicat, devant le pays et devant le parlement"—si le ministère actuel ou tout autre ministère qui pourra lui succéder, s'adressait après cela en Angleterre et en Europe pour emprunter de l'argent ou pour entrer en négociations pour conclure quelque marché, les financiers de l'Europe lui répondraient : " Nous ne voulons rien avoir à faire avec vous ; nous n'avons aucune confiance ni en votre gouvernement ni en vos hommes publics ; nous n'avons pas foi en votre fidélité à remplir les engagements que vous pourriez prendre, et rien ne nous assure que vous ne répudierez pas les engagements que vous êtes aujourd'hui disposés à prendre." Je dis que l'acceptation de la nouvelle proposition produirait sur les marchés financiers de l'univers un effet des plus dommageables et des plus désastreux pour le crédit et la réputation du Canada. Si dans les circonstances actuelles nous acceptions ce que je ne puis m'empêcher d'appeler ce simulacre d'offre, ce serait un déshonneur pour le pays.

L'on nous dit que la seconde offre est de beaucoup plus avantageuse que la première. Je n'admets nullement cette proposition. En premier lieu, si nous considérons le personnel des deux syndicats, n'ayant aucune prédilection pour les membres du premier syndicat, n'ayant aucune raison particulière de les favoriser, n'ayant jamais eu les moindres relations d'affaires avec eux, ni avec aucun d'eux, et les connaissant à peine de vue ; d'un autre côté, connaissant de réputation et personnellement les membres du second syndicat, je n'hésite pas à dire que les membres du premier syndicat possèdent à mon avis l'habileté, l'expérience, et les moyens d'exécuter les travaux, à un plus haut degré que les membres du second syndicat. Quelles que soient les objections que je puisse avoir contre la couleur politique du premier syndicat, je crois qu'il renferme les éléments nécessaires pour assurer le succès de l'entreprise.

La première chose que nous ayons à considérer, c'est la question de savoir laquelle de ces deux compagnies offre le plus de garanties pour assurer le succès de la grande entreprise que nous voulons mener à bonne fin. Une simple épargne de \$3,000,000, ou de 3,000,000 d'acres de terres ne serait d'aucune importance si elle devait mettre en danger le succès de tout le projet. Ce qu'il nous faut, c'est une compagnie qui soit en position de mener à bonne fin cette entreprise, et, comparé à ce résultat, l'épargne du montant représenté par la différence entre les deux offres ne vaut absolument rien. Les membres du premier syndicat ont eu beaucoup d'expérience dans des entreprises de ce genre. Ils ont beaucoup d'expérience dans la vente des terres, et savent comment s'y prendre pour attirer l'immigration, et ils ont certainement plus d'expérience, et sont certainement mieux connus que les membres du second syndicat, dans les négociations qu'il est nécessaire de faire pour inspirer la confiance aux capitalistes, de façon à recueillir les fonds nécessaires pour mener cette entreprise à bonne fin.

Je n'entrerai pas dans des considérations personnelles sur les richesses et les moyens que possèdent les honorables capitalistes qui forment respectivement partie de ces deux compagnies. Ceci n'est pas l'endroit convenable pour une discussion de ce genre, et nous devons à ces messieurs eux-mêmes de ne pas discuter leur fortune et leurs positions personnelles lorsqu'ils viennent devant la Chambre comme partie d'un corps public. J'admets de suite que l'un et l'autre de ces syndicats possèdent assez d'argent pour faire les avances nécessaires avant que les fonds destinés à achever les travaux soient requis, mais je ne crois pas que ni l'un ni l'autre puisse trouver assez d'argent à même ses propres ressources. Je serais fâché qu'ils fussent obligés de le faire, car je crois que cela produirait un effet désastreux pour le pays.

Je crois que l'introduction des capitaux étrangers pour la construction de ce chemin sera infiniment plus avantageuse pour nous, que si nous étions obligés d'épuiser les ressources de nos banques pour construire ce chemin de fer. De plus, je ne crois pas que ce second syndicat, après ce qui est arrivé, pourrait se procurer un seul louis s'il s'adressait en Angleterre. Mais l'objection peut-être la plus sérieuse contre la seconde offre, c'est qu'elle porte à sa face même l'intention déterminée de ne construire que la section centrale ou des prairies, et de laisser les deux extrémités se tirer d'affaires comme elles le pourront. De fait, elle comporte l'anéantissement de ce grand projet envers lequel le parlement est engagé, et qu'il s'efforce de mettre à exécution depuis huit ou neuf ans—c'est à dire la construction du chemin de fer Pacifique canadien sur le sol canadien dans tout son parcours, et s'étendant de l'Atlantique au Pacifique à travers notre vaste Confédération canadienne. Pour cette seule raison, sinon pour une autre, je me sens obligé de m'opposer à cette seconde offre.

Nous nous sommes efforcés de former une Confédération puissante, une grande Puissance—et il a été solennellement et judicieusement considéré par le gouvernement, qu'un chemin de fer du Pacifique, construit de l'Atlantique au Pacifique, à travers le territoire canadien, était une chose essentielle à la grandeur politique et commerciale du pays. Maintenant, l'on nous demande à cette époque avancée, la neuvième année après la présentation du projet au parlement, de mettre de côté tout notre passé, de déclarer que nous ne voulons pas du chemin de fer du Pacifique canadien sur le sol canadien, que de fait nous voulons une route à travers les prairies dès que nous pourrions y envoyer des colons, et que nous ne nous occupons nullement de ce que deviendra la Colombie anglaise, que les provinces de l'est soient ou non mises en communication avec l'ouest par une route traversant notre territoire, que tout ce que nous voulons c'est de construire un chemin de fer au Nord-Ouest et d'abandonner le reste du projet.

Que ceci soit l'intention de ces messieurs, je crois que la nouvelle proposition en porte la preuve à sa face même. De cette manière je n'ai aucun doute qu'ils puissent faire de l'argent avec le projet. Je suis bien convaincu qu'ils ne demanderaient pas mieux que d'avoir la permission de construire un chemin de Winnipeg jusqu'aux Montagnes Rocheuses et de s'arrêter là, s'ils pouvaient par ce moyen obtenir la subvention en espèces et en terres, et que l'embranchement de Pembina et le chemin de Winnipeg à la Baie du Tonnerre leur fussent donnés par dessus le marché. C'est là, je crois l'unique but de la proposition nouvelle. L'on pourrait dire que ces conditions s'appliquent seulement dans le cas où le gouvernement désirerait abandonner la construction de cette partie et de l'autre. Mais quel sera l'effet de l'adoption de cette nouvelle proposition et du rejet de l'autre? Mais ce serait un changement de ministère et l'arrivée au pouvoir des amis de ce nouveau syndicat—car il se trouve qu'il n'y a qu'un seul conservateur parmi les vingt et un membres et c'est M. Hendrie, de Hamilton—alors, ces messieurs, qui auront, à l'aide de cette proposition, réussi à mettre une autre administration au pouvoir, pourront s'adresser au nouveau ministère et dire: "Nous nous avons placés où vous êtes maintenant, nous vous avons mis sur le banc des ministres, vous êtes nos serviteurs, nos esclaves, nous sentons que par reconnaissance seulement vous devez faire ce nous voulons; abandonnez maintenant la construction des extrémités, nous serons satisfaits et tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles."

N'avons-nous pas raison de supposer que ce serait là le programme du gouvernement, après avoir entendu le chef de l'opposition avouer qu'il est opposé à la construction du chemin à travers la Colombie anglaise, avouer que dans son opinion la section du lac Supérieur devant se prolonger du lac Nipissingue, pour se relier au chemin près de la baie du Tonnerre, devrait être retardée indéfiniment, et que nous

devrions construire la ligne du Sault Sainte-Marie? Lorsque nous avons entendu ces déclarations faites officiellement dans l'enceinte parlementaire, n'avons-nous pas raison d'en conclure, que si l'honorable monsieur et ses amis arrivaient au pouvoir, comme cela adviendrait si nous adoptions la nouvelle proposition, le dernier syndicat n'aurait aucune difficulté à obtenir d'eux de se borner à construire la section des prairies, moyennant les subventions en espèce et en argent, avec le don des embranchements de Pembina et de la baie du Tonnerre par dessus le marché.

M. MILLS. Il nous faudrait aller devant le peuple et lui faire approuver notre programme.

M. CAMERON. Je suis très heureux d'entendre cela de la part de l'honorable monsieur, parce que cela démontre qu'il se rappelle très bien le résultat produit par l'appel au peuple et qu'il n'oublie pas que s'ils tentaient de faire quelque chose d'aussi monstrueux que ce que je viens d'indiquer, le peuple se lèverait et dirait: "Vous avez conspiré avec ces entrepreneurs et nous ne sanctionnerons pas votre avènement au pouvoir."

Je ne prétends pas dire que la proposition primitive ne renferme pas certains détails que je préférerais ne pas y voir, mais il ne faut pas perdre de vue le fait que ce contrat n'est pas un marché fait pour l'avantage d'une seule des deux parties contractantes, et qu'il s'agit de donner et de recevoir. Nous devons aussi nous rappeler qu'il n'est pas de l'intérêt du pays que le gouvernement essaie à imposer à ces capitalistes des conditions tellement onéreuses que leur projet serait en danger d'échouer, et que s'il ne leur offre pas des avantages considérables et ne leur fait pas des concessions raisonnables dans les conditions du contrat, il est probable qu'ils échoueront dans leurs efforts pour obtenir les fonds nécessaires. Le gouvernement avait sans doute raison de faire toutes les concessions compatibles avec les intérêts publics, aux demandes de ces capitalistes quant aux conditions qui devaient faire la base du contrat.

L'on a soulevé des objections relativement à l'exemption de l'impôt, mais elles ne sont guère sérieuses. Je ne crois pas que cette exemption soit d'une grande valeur, si elle vaut quelque chose. J'aurais préféré qu'il n'y eût pas d'exemptions de droits. Peut-être a-t-on considéré que c'était inévitable, et je pense que, lorsque les manufacturiers du pays apprendront que l'on prend soin de leurs intérêts, ainsi que j'ai de bonnes raisons de croire qu'on le fait actuellement, et qu'un équivalent leur sera accordé pour empêcher que leurs intérêts soient lésés par cette clause, je crois qu'alors l'objection disparaîtra virtuellement.

Je ne crois pas que le monopole des embranchements dont on a tant parlé soit une objection très sérieuse. Je conçois que la prudence ait suggéré au syndicat l'idée d'insister pour avoir cette condition. Mais ce n'est qu'un monopole limité, en tant qu'il empêchera de s'établir une concurrence ruineuse pour la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien, et si c'est là le but de ce monopole, je ne vois pas que le gouvernement doive se plaindre. L'on accorde à toute compagnie un pouvoir illimité pour construire des chemins de fer dans toutes les directions, excepté dans la direction indiquée par l'exception, et je crois que le syndicat avait raison d'exiger cette exception. Il était nécessaire pour la propre sûreté du syndicat d'avoir cette exception, de sorte que je ne crois pas qu'aucun mal puisse en résulter. L'on a beaucoup parlé de l'avantage qu'il y aurait eu pour le gouvernement de se réserver le droit de reprendre la propriété et l'actif de la compagnie d'après une certaine évaluation. Je ne crois pas que ceci soit important et voici pour quelle raison: Nous avons délibérément adopté pour programme qu'il n'est pas désirable que le gouvernement possède et exploite cette entreprise, et je ne vois pas qu'il soit nécessaire de stipuler dès le commencement que nous voulons racheter la propriété et l'actif de la compagnie avec toutes les hypothèques pour toutes fins d'achat non payé ou toute autre chose qu'elle pourrait posséder.

De plus, il me semble que si le gouvernement juge à propos en aucun temps de dire que l'intérêt public exige que l'on rachète ce chemin de fer, ou tout autre chemin de fer, ou toute autre amélioration publique, le parlement aurait le pouvoir de les acheter. Le parlement possède le pouvoir suprême de racheter aux conditions qui lui sembleront convenables, ce chemin de fer en tout temps, comme le parlement anglais a acheté toutes les lignes télégraphiques. Ce pouvoir est inhérent au parlement, et ce dernier peut racheter ce chemin en tout temps qu'il jugera convenable dans l'intérêt public. Naturellement, le parlement n'exercerait ce pouvoir qu'à des conditions justes et raisonnables.

M. MILLS. En Angleterre le parlement se réserve le droit de racheter les lignes télégraphiques et les chemins de fer.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'acte pour constituer légalement la compagnie donne le même pouvoir à notre gouvernement.

M. CAMERON. La partie de ce contrat qui, considérée au point de vue de l'Ontario, semble le plus mériter d'être prise en considération, ce sont les arrangements au sujet du trafic et des taux de péages, je veux dire qu'il est de notre devoir, comme représentants de l'Ontario de voir à ce que cette province ne soit pas placée dans une position désavantageuse, et que nos chemins de fer locaux, la jonction de l'Ontario et du Pacifique et les autres chemins de fer qui se raccordent avec le Pacifique canadien, puissent avoir les facilités convenables pour se raccorder avec le chemin de fer du Pacifique canadien, y prendre du trafic et lui en apporter, tout comme les autres chemins de fer; que Toronto, Hamilton et la province de l'Ontario en général, ne soient pas placées désavantageusement relativement à Montréal et aux provinces maritimes.

Je conçois que, si des pouvoirs illimités étaient accordés aux chemins de fer pour fixer les tarifs, ils pourraient, à l'aide de tarifs différentiels, détourner virtuellement le commerce de la province d'Ontario et tout le concentrer à Montréal. La 24^{me} section de l'acte proposé avait sans doute pour but d'empêcher cela. J'ai mes doutes quant à la question de savoir si cette clause va assez loin; mais la Chambre de Commerce de Toronto a nommé un comité pour étudier à fond cette question et pour consulter à ce sujet des entrepreneurs de chemins de fer, et cette Chambre de Commerce, de concert avec la Chambre de Commerce de Hamilton, a couché par écrit certaines recommandations à ce sujet, et j'ai raison de croire que les capitalistes qui composent le premier syndicat n'auront pas d'objection à accepter ces recommandations.

Dans tous les cas, je crois que nous pouvons raisonnablement laisser cette question entre les mains de la Chambre de Commerce de Toronto, et j'espère que le gouvernement comprendra, et que le bon sens et la justice des membres du syndicat, leur suggèrera qu'il est opportun que ce qui était indubitablement l'intention de la 24^{ème} section de l'acte sera régularisé de façon à empêcher toute possibilité d'imposer des tarifs différentiels au détriment de Toronto, de Hamilton, ou des chemins de fer de l'Ontario, relativement au trafic sur le chemin de fer du Pacifique canadien.

Pour ces raisons, je n'hésite pas à dire que je considère qu'il est de mon devoir de voter en faveur des résolutions primitives et contre l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest, malgré l'avertissement que cet honorable monsieur a couché en termes emphatiques, à l'effet que la conduite du gouvernement et de ses partisans sur cette question doit amener la ruine sur le pays d'abord et sur le parti ensuite. J'avoue que l'honorable monsieur et ses amis semblent être compétents, grâce à leur expérience en ces matières, pour prédire ce qui doit amener la ruine du pays d'abord et du parti ensuite. Pendant cinq années d'une mauvaise administration, il ont fait de leur mieux pour amener la ruine du pays, ils y ont presque réussi, mais ils

M. CAMERON (Victoria)

ont dû s'apercevoir que le résultat a été la ruine de leur parti. J'admets donc son expérience, tandis que je nie formellement que le résultat qu'il prédit d'une façon si lugubre doive suivre l'adoption de la résolution maintenant devant cette Chambre. Si je croyais que ce résultat fut probable, je préférerais voir la défaite du gouvernement, bien que pour les raisons que j'ai données, ce serait une calamité publique. J'ai suffisamment de confiance dans les résultats heureux de cet arrangement pour être convaincu qu'il produira non la ruine, mais le développement rapide et l'augmentation de la prospérité dans le pays en général, et qu'un peuple reconnaissant prouvera que sa confiance dans le parti conservateur n'a fait que se raffermir, grâce à la sagesse avec laquelle le gouvernement aura réglé l'importante question maintenant soumise à la Chambre.

M. ANGLIN. Avant que de procéder à traiter les points les plus importants soulevés dans les discours des honorables députés de la droite, l'on me permettra peut-être de parler d'un fait qui m'est quelque peu personnel. L'honorable député de York-Est (M. Boulton) a lu il y a quelque temps, de son siège, un télégramme relatif à l'adoption d'une résolution dans le conseil du comté de Gloucester—le comté que je représente. Il aurait pu tout aussi bien nous dire que le télégramme avait été mis entre ses mains par l'honorable ministre des Finances, et il aurait pu lire le nom signé au bas de cette dépêche. Il se trouve que quelques minutes avant que l'honorable monsieur eût lu ce télégramme, j'en ai reçu un moi-même du comté relativement au même sujet. J'ai été bien aise que l'honorable monsieur ait lu les noms de ceux qui ont voté pour cette résolution, parce que cela me permet de dire à la Chambre qu'autant que je puis me rappeler, pas un seul de ces messieurs n'a jamais voté pour moi dans aucune élection. Mais que chacun d'eux, autant que je sache, m'a combattu à chaque élection; ils m'ont combattu lorsque ma majorité était de 1,200 et ont fait de leur mieux pour m'empêcher d'être élu. Je crois reconnaître l'un des noms, c'est le nom d'un monsieur qui m'a combattu comme candidat et qui a reçu trois ou quatre votes. Ce télégramme attaque le caractère du conseil de comté, et parle des élections des membres du conseil et d'autres choses sur lesquelles je ne veux pas appuyer. Ces derniers forment un conseil de comté, légalement ou illégalement, élu. Je n'ai pas d'objection à ce que leur opinion soit acceptée pour ce qu'elle vaut. Mais il faut que l'on sache que plusieurs de ces messieurs ont été membres de ce conseil pendant longtemps et que d'autres ont plutôt été poussés dans le conseil qu'ils n'ont été élus. Je n'ai pas le moindre doute qu'ils me combattraient avec acharnement aux prochaines élections, comme ils l'ont fait dans des élections précédentes, et que malgré leur opposition j'aurais une majorité au moins aussi forte que pendant la dernière élection.

Il y a une autre question d'un caractère quelque peu personnel dont je désire parler. Je n'étais pas en cette Chambre, hier soir, lorsqu'un honorable député de l'Île du Prince-Edouard (M. Mutart) a déclaré qu'une pétition que j'ai eu l'honneur de présenter était un leurre—que quelques personnes avaient déclaré qu'elle contenait les noms de personnes décédées. Lorsqu'un honorable monsieur fait une déclaration de cette nature, il devrait être prêt à en fournir la preuve.

M. PLUMB. Il ne peut y avoir une enquête du coroner.

M. ANGLIN. Non, monsieur, mais, lorsque l'authenticité d'un pareil document est mise en doute, l'on devrait produire quelques preuves à l'appui des assertions que l'on juge à propos de faire. L'on a déclaré, de plus, que plusieurs des noms sont de la même écriture. N'ayant pas examiné la pétition, je ne puis dire si c'est le cas ou non, mais je crois que ce n'est pas improbable. Tous ceux qui savent ce que c'est que de préparer une pétition savent que lorsque les gens font circuler des pétitions dans le but de recueillir des signatures, ceux auxquels ils s'adressent, autorisent souvent les solliciteurs à signer pour eux leurs noms, et les noms

ainsi apposés sont convenablement apposés. Le grand document signé à Runnymede, n'aurait été que de bien peu d'importance, si le fait que quelques-uns de ceux dont les signatures sont attachées au bas étaient incapables de signer leurs noms, devaient détruire la valeur de ce document. Je n'ai entendu parler de cette pétition que quelques instants avant que de la présenter. J'ai reçu une note du sénateur Haythorne, et plus tard la lettre suivante :

" CHARLOTTETOWN, 13 janvier 1881.

À l'honorable sénateur Haythorne.

" **CHER MONSIEUR HAYTHORNE.**—Je vous ai aujourd'hui expédié la pétition. Elle contient 4,465 signatures. A cause de la tempête de neige et le peu de temps que nous avons eu pour recueillir ces signatures, la pétition ne contient pas un aussi grand nombre de signatures qu'elle devrait en contenir. Il est probable qu'il en viendra d'autres, mais je n'ai pas pu attendre plus longtemps, bien qu'il y ait encore au moins un tiers de l'île d'où je n'ai reçu aucune nouvelle. L'association voudrait, s'il n'est pas trop tard, faire présenter la pétition à la Chambre des Communes, et si il est trop tard pour la Chambre des Communes, qu'elle soit présentée au Sénat. M. Yeo est encore ici, de sorte que s'il ne retourne pas à temps, il aura nécessaire de la faire présenter par quelqu'un. Le peuple d'ici n'a pas confiance dans les autres cinq membres de sorte que si M. Yeo n'est pas de retour, nous aimerions à la confier soit à M. Anglin ou à M. Cameron. Nous préférons le premier, vu qu'il est des provinces maritimes. J'enverrai probablement plus tard des pétitions supplémentaires, mais il serait peut-être aussi bien de ne pas en parler avant qu'elles soient reçues. Avec le plus profond respect."

" Je demeure,

" Votre bien sincère,

" A. B. WARBURTON."

Cette pétition vient d'une source très respectable. Je l'ai présentée de bonne foi, et je suis convaincu qu'elle est tout aussi respectable que n'importe quelle pétition qui ait jamais été présentée à cette Chambre. Si les honorables messieurs veulent mettre en doute son authenticité, ils peuvent faire nommer un comité pour s'enquérir de toute l'affaire.

Deux choses sont devenues très évidentes dans ce débat. L'une, c'est que tous ou presque tous les membres qui appuient le gouvernement sont décidés à ratifier ce contrat. Le très-honorable chef du gouvernement a présenté la question à la Chambre de la façon la plus spécieuse qu'il était possible de le présenter, et cependant il n'a pas réussi du tout à prouver que le marché soit tel qu'il doit être ratifié. D'autres honorables messieurs qui l'ont suivi ont répété ses sophismes et ses erreurs, dont quelques-unes n'ont pas la moindre consistance. L'honorable député de Halton nous a donné ce soir un exemple de ce que l'on pourrait appeler un langage politique des plus remarquables. Il était tantôt d'un côté tantôt de l'autre. Il est tout-à-fait remarquable que les objections auxquelles il attachait le plus d'importance qui, à en juger par ce qu'il a dit aurait dû le mettre dans l'impossibilité de voter contre l'amendement, ont été apparemment enlevées de telle manière qu'il n'a pas éprouvé de difficultés insurmontables pour en arriver à la conclusion qu'après tout il voterait avec le gouvernement, mais ce qui a pu le décider en dernier lieu, c'est ce que je n'ai pu découvrir dans son discours. Je ne désire pas lui attribuer des motifs inavouables, malgré qu'il ait semblé s'attendre à ce qu'on lui en attribuât. Je suis tout prêt à le considérer comme un homme d'une intelligence supérieure, qui, cherchant à décider quel côté il devait prendre sur cette question, s'est vu tout-à-fait incapable de trouver de bonnes raisons pour voter contre cet amendement, mais a résolu de voter contre parce qu'il a cru qu'à tout événement il devait voter pour le gouvernement. En essayant de défendre sa manière de voir il a répété un bon nombre des sophismes du premier ministre; mais connaissant l'intelligence supérieure que possède l'honorable député, j'hésiterais à supposer que ces erreurs aient été acceptées par lui comme des arguments écrasants.

L'honorable député de Victoria (M. Cameron) a répété à son tour plusieurs des erreurs du premier ministre et a prétendu y attacher beaucoup d'importance. Mais vers la fin il s'est échauffé, a oublié sa prudence et a déclaré que son but principal était d'appuyer le gouvernement afin de sou-

tenir la politique nationale. Ce que la politique nationale peut avoir à faire avec cette question ne me semble pas très apparent, mais ces honorables messieurs trouvent très commode de louer la politique nationale, au sujet de cette question, parce qu'ils voient que lorsqu'ils proclament le succès de la politique nationale, ils sont applaudis beaucoup plus chaleureusement que lorsqu'ils essaient à défendre le contrat maintenant déposé sur le bureau.

Le député de Victoria (M. Cameron) m'a mal compris, je crois, lorsqu'il s'est imaginé que je m'attendais à ce que le résultat du débat et du vote sur cette question, serait la défaite du gouvernement. Je ne sache pas que j'aie jamais exprimé cette opinion. Mon opinion a toujours été que, d'après ce que nous en savons, il n'y a aucune raison pour que le gouvernement résigne si ce contrat n'est pas ratifié, à moins que ce soit la déclaration qu'il a faite allant à dire que telle était sa détermination. Il est malheureux pour lui, et il sera toujours regrettable qu'il n'ait pas jugé à propos de produire tous les documents relatifs à cette question devant le parlement. Nous aurions pu alors juger par nous-mêmes pour quelle raison le gouvernement dit qu'il est obligé en honneur de tenir à ce contrat, plus que la raison et le sens commun l'exigent. Nous aurions pu alors juger de ce qu'il avait fait pour obtenir les meilleures conditions. L'on a persisté délibérément et volontairement à nous refuser ces renseignements. Le seul renseignement que l'on ait daigné fournir au parlement, c'est que les ministres s'étaient adressés à des capitalistes, que d'autres se sont adressés à eux et que de toutes les conditions offertes par ceux à qui ils s'étaient adressés et par ceux qui s'étaient adressés à eux, les conditions du contrat sont les meilleures. Les ministres sont allés en Angleterre pour cette affaire sans autorisation formelle du parlement. Le ministre des Chemins de fer et le ministre des Finances, je crois, ont voulu arguer que l'Acte de 1874 les autorise à entrer en négociations et à conclure un marché comme celui-ci. Cette attitude est tout à fait insoutenable. Les termes de l'Acte sont très explicites. L'Acte donne au gouvernement d'alors et à celui d'aujourd'hui l'autorisation de conclure un contrat, pourvu que ce contrat soit dans les limites précises de ses dispositions; il ne donne aucune autre autorisation.

Je ne prétends pas que le gouvernement ne doive pas, sans l'autorisation directe du parlement, entrer en négociations même dans un cas comme celui-ci. Les circonstances pourraient l'obliger à assumer une telle responsabilité et le parlement pourrait plus tard justifier sa conduite. Je suis peiné et je crois que tous les vrais amis du gouvernement doivent être peinés de ce qu'il n'ait fait aucun effort pour convaincre la Chambre et le pays que c'était là la conduite qu'il avait suivie. Il a préféré le secret, l'ombre, à la manière franche, libérale, ouverte et constitutionnelle qu'il eût dû suivre pour traiter avec le peuple et le parlement du Canada.

Le député de Victoria, renchérissant encore sur les assertions faites du côté ministériel, a dit qu'avant la fin de la dernière session, les députés furent informés que des offres de ce genre avaient été faites au gouvernement, lequel les avait prises en considérations.

Comme membre du parlement, qui s'occupe de ses devoirs avec autant d'assiduité que la plupart des autres, je dois déclarer que je n'ai jamais entendu dire que de telles offres aient été faites, et je ne crois pas qu'aucun de mes amis ait rien entendu à cet effet. Mais j'ai entendu le gouvernement déclarer que son programme délibérément adopté était de construire ce chemin comme entreprise publique, et le chef du gouvernement a soumis à la Chambre des déclarations officielles et des calculs élaborés pour prouver que si le chemin était construit comme entreprise du gouvernement, l'on pourrait se procurer, à même les terres du Nord-Ouest durant les dix ans fixés pour sa construction, assez d'argent pour en payer tout le coût et laisser encore une balance considérable due par ceux qui achèteront les terres, et une partie encore plus considérable de

ces terres entre les mains du gouvernement. Bien qu'il fût à ma connaissance que les honorables messieurs de la droite changent leurs opinions d'année en année, et que toutes les vantardises sont vaines et fertiles, et que toutes leurs prévisions avaient été démenties par les événements subséquents, cependant j'étais tout à fait convaincu que c'était réellement là leur programme, et qu'ils le mettraient honnêtement et loyalement à exécution, au moins jusqu'à ce que le parlement se fût réuni de nouveau.

M. GIROUARD propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

MORT DE M. KEELER.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je propose l'ajournement de la Chambre, mais auparavant, je désire exprimer, en mon propre nom, et au nom de mes honorables amis, le profond regret et le chagrin que tous les membres de la Chambre ont éprouvé, je n'en doute pas, en apprenant la mort très-subite et inattendue de l'honorable député de Northumberland-Est. Tous ceux qui l'ont connu personnellement, et j'avais le plaisir de le connaître depuis de longues années, ont dû remarquer son noble caractère,—son caractère estimable dans toutes les relations de la vie. C'était un homme dont l'honneur était sans tache, dont la parole était aussi bonne que sa signature, respecté et aimé de tous ceux qui le connaissaient, et respecté aussi en cette Chambre pour la façon franche et ouverte avec laquelle il accomplissait ses devoirs. Je suis certain que j'exprime les sentiments des honorables messieurs de la droite de même que ceux des honorables messieurs de la gauche—principalement de ceux qui siègent en cette Chambre depuis longtemps—je puis dire que j'exprime les sentiments de tout le monde, en déclarant que cette Chambre est animée du plus profond respect pour la mémoire du défunt, qu'elle conservera toujours de lui un souvenir respectueux et regrettera profondément la perte d'un membre aussi respecté.

Motion adoptée et (à 1 heure a.m.) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 24 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

SERVICE CIVIL.

M. CURRIER. Le gouvernement se propose-t-il de soumettre à la Chambre, pendant cette session, le rapport de la Commission chargée d'étudier la question du Service Civil ?

Sir JOHN A. MACDONALD: La Commission n'a pas encore fait rapport. Elle siège à présent *de die in diem*, et prépare son rapport final que j'espère recevoir sous peu.

M. CURRIER. Le gouvernement se propose-t-il de présenter, pendant cette session, un bill à l'effet de modifier l'acte du Service Civil de 1868, ou de prendre des mesures de nature à améliorer la condition de ce service ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne puis répondre partinalement à cette question avant d'avoir pris connaissance du rapport de la Commission. Cette Commission a été instituée dans le but d'étudier la question à fond, et nous espérons que ses investigations nous permettront de présenter un rapport basé sur l'enquête.

PHARE A PORT STANLEY.

M. ARKELL. Le gouvernement se propose-t-il de construire le phare de Port Stanley, pour lequel un crédit de M. ANGLIN

\$1,000 a été voté lors de la dernière session ; et quant se propose-t-il de faire commencer les travaux ?

M. POPE (Queen). Il paraît que la jetée dans cette localité est sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental. L'an dernier, cette jetée n'était pas dans un état propre à y placer un phare. Si elle était réparée on y mettrait une lumière ; mais on ne peut le faire dans l'état où elle est.

CHÉMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper pour la seconde lecture des résolutions rapportées en comité général, le 14 janvier courant, octroyant une certaine subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et sur l'amendement de M. Blake à cette motion,—

M. ANGLIN. M. l'Orateur, j'ai dit que, dans les nombreux discours prononcés par les membres du gouvernement et ses partisans, à l'appui de la proposition demandant la ratification de ce contrat, on n'avait donné aucune bonne raison pour justifier cette ratification. Si nous retranchions de ces discours les attaques dirigées contre l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), l'accusation qu'il a été coupable de mauvaise administration pendant qu'il était premier ministre de la province de l'Ontario, et qu'il s'est montré inconséquent sur cette question dans cette Chambre ; l'accusation portée contre l'honorable député de Huron-Centre (sir Richard Cartwright) ; l'attaque personnelle dirigée contre l'honorable député de Westmoreland (sir A. J. Smith) ; les accusations portées contre l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton)—accusations proférées sans aucune provocation, et entièrement injustifiables—si nous retranchions les attaques dirigées contre les membres du nouveau syndicat, individuellement et collectivement, ainsi que la tentative faite pour prouver que les termes de ce contrat sont essentiellement meilleurs que ceux d'aucun marché qu'il eût été possible de conclure conformément à l'Acte de 1874 ; si nous retranchions tout cela, je crois qu'il en resterait très peu de chose. Si nous déduisions encore de cela les excuses de plusieurs honorables messieurs de la droite, qui n'avaient pas un seul mot à dire en faveur d'aucune partie du contrat, mais qui ont admis qu'ils étaient forcés de s'opposer à un très grand nombre de ses clauses, je crois que le reste n'occuperait qu'une très faible partie de nos *Débats*.

Je ferai peut-être bien de m'occuper pendant quelques instants de l'accusation d'inconséquence, que je ne crois aucunement fondée en fait. Le simple fait que l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), exprima un jour au sujet de la valeur des terres du Nord-Ouest, une opinion qu'il modifia plusieurs années plus tard, lorsque les circonstances eurent changé, qu'une grande partie de la contrée eût été ouverte et que la paix eût été rétablie ; lorsqu'il fut établi, au moyen du système actuel de chemins de fer des Etats-Unies, et que notre ligne de la Baie du Tonnerre à Selkirk, construite sur notre propre territoire, eût été presque terminée ; ce fait, arrivé dans ces circonstances, ne peut avec raison ni avec justice être regardé comme une inconséquence. Nous voyons tous les jours dans l'évaluation faite sous serment de la propriété, que les circonstances ont changé au point de nécessiter un changement d'évaluation même de la part des mêmes personnes, agissant suivant les mêmes principes.

M. PLUMB. Un changement de 300 pour cent.

M. ANGLIN. Je sais que dans très peu d'années la valeur de la propriété a augmenté de 300 pour cent, même dans quelques-unes des villes les plus anciennes ; mais cela implique à peine une idée juste d'un changement d'opinion au sujet de la valeur des terres du Nord-Ouest. Je ne me rappelle pas qu'on ait dit que l'honorable député de

Durham-Ouest (M. Blake) ait en aucune circonstance exprimé une opinion positive au sujet de la valeur précise de ces terres. Il a, je crois, démontré un jour que l'estimation qu'en avaient faite les honorables députés de la droite était excessive; et, si j'ai bien suivi la discussion, je crois que la principale raison pour laquelle l'honorable monsieur est accusé d'inconséquence sur ce point, c'est qu'il a pris les déclarations officielles des honorables députés de la droite pour base des calculs qu'il a faits cette année.

On a porté une autre accusation plus grave d'inconséquence contre les honorables députés de la gauche; on a dit que leur programme au sujet de cette grande voie ferrée diffère essentiellement de celui qu'ils ont adopté et essayé de remplir dans des circonstances antérieures. J'ai été peiné de voir le très honorable chef du gouvernement, afin peut-être de donner plus de force et d'effet à cette accusation, faire une basse et cruelle attaque contre l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), au moment où ce monsieur gisait sur un lit de malade, par suite de son zèle et de son dévouement pour les plus chers intérêts du peuple canadien. Ceux qui connaissent cet honorable monsieur, et qui savent combien il a travaillé, dans les intérêts, du Canada pendant qu'il était au pouvoir, sacrifiant son propre confort et usant ses forces, savent très bien pourquoi, chose qu'il nous fait peine de voir, il est aujourd'hui si faible et si abattu. L'honorable premier ministre a exprimé de la sympathie pour son état, et son regret de ce qu'il ne pouvait venir occuper son siège, et cependant il a proféré immédiatement après, une accusation qu'il savait devoir blesser si profondément les sentiments de l'honorable député. Il l'a accusé sans nécessité, de gaité de cœur, basement et cruellement d'avoir été forcé d'abandonner ses propres convictions, d'avoir été réduit à la soumission par le chef actuel du parti libéral. Le très honorable monsieur a dit :

« Si j'étais son ennemi le plus acharné, et si je voulais triompher de lui, je ne saurais désirer de lui voir subir une humiliation plus profonde, un destin plus triste, ni une fin plus déplorable pour un homme d'état, que de le voir, sous le fouet de l'homme qui l'a déposé, de l'homme qui l'a chassé et supplanté, obligé d'avaloir ses propres paroles et de donner son vote pour que la construction du chemin à travers la Colombie anglaise fût remise à plus tard, de le voir obligé de démentir—je n'emploie pas le mot dans un sens injurieux—ses propres annonces dans les journaux et toutes les démarches faites par son administration lorsque cette dernière avait demandé des soumissions pour la construction du chemin. »

Cependant, s'il est une accusation que l'on ne puisse loyalement porter contre l'honorable député de Lambton; s'il est une accusation que le peuple, sans acception de parti, refusera de croire, c'est bien celle allant à dire que quelque puissance sur la terre ait pu le forcer à mentir à ses propres convictions, ou à ravaler ses propres paroles, ou à voter ou parler en faveur de ce qu'il ne croyait pas fermement être strictement conforme à la vérité. Il n'était pas nécessaire, pour appuyer l'accusation d'inconséquence, en tant qu'elle pouvait être soutenue, de faire cette attaque; et l'accusation n'est aucunement fondée.

Le très honorable monsieur a admis, dans son discours, que l'honorable député de Lambton avait montré un désir sincère d'exécuter la politique du pays telle qu'elle avait été décidée par un acte du parlement, et qu'il s'était efforcé de pousser consciencieusement et avec zèle la construction de ce chemin vers la Colombie anglaise. Je n'ai jamais entendu un semblable aveu de la part de ces honorables messieurs, pendant qu'il siégeait du côté de l'opposition. Lorsque l'honorable député de Lambton, en sa qualité de premier ministre, pressait l'exécution des travaux avec tout le zèle et toute l'énergie possibles, ils ne reconnurent pas qu'il s'acquittait fidèlement et honnêtement de ses devoirs; mais ces honorables messieurs, qui étaient alors dans l'opposition, l'accusèrent continuellement de manquer à ses engagements et de ne pas bien entendre la politique du pays. On se moqua de son intention d'utiliser les étendues d'eau navigables; tout son programme fut hué et dénoncé, et cependant nous voyons que les honorables députés de la droite, depuis leur

retour au pouvoir, ont été forcés d'adopter l'une après l'autre chacune des parties du programme qu'avait élaboré l'honorable député de Lambton, et qu'ils avaient si fortement dénoncé lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

La politique des libéraux a toujours été la même. Nous nous sommes opposés, alors que nous étions dans l'opposition, aux conditions auxquelles on a admis la Colombie anglaise dans la Confédération; nous avons fait tout ce que nous avons pu pour prouver que ces conditions étaient déraisonnables, qu'il était impossible au Canada de remplir ces engagements; nous avons imploré le gouvernement de modifier les termes; nous lui avons demandé de les ramener dans les limites de la raison et du sens commun; mais il a été sourd à nos supplications et à nos remontrances, il a dédaigné nos arguments et a insisté pour que les résolutions fussent adoptées telles qu'elles avaient été soumises aux Chambres. Elles furent adoptées, et devinrent le programme invariable du Canada; et tous les partis, soit qu'ils fussent ou non en faveur de ce programme, étaient tenus par la loi, non-seulement par l'Acte du parlement canadien, mais encore par le Statut impérial, de construire le chemin de fer du Pacifique en proportion des moyens et des ressources du pays, sans opprimer les habitants des anciennes provinces au point de leur causer de graves embarras financiers.

Je crois que l'honorable député de Lambton s'est efforcé d'exécuter honnêtement cette partie du programme. Je ne puis dire jusqu'à quel point il avait approuvé la construction de ce chemin suivant les conditions spécifiées; mais il mit immédiatement ses ingénieurs à l'œuvre, et dès qu'il le put il adjugea les sections entre la Baie du Tonnerre et Selkirk. Il est vrai, ainsi que la chose fut constatée plus tard, que même à cette époque les explorations étaient insuffisantes, bien qu'il y eût toutes les raisons de croire qu'elles étaient suffisantes lorsque cette partie du chemin fut adjugée. Il poussa les travaux aussi vigoureusement que possible, tout en tenant compte des intérêts du pays, et continua ainsi jusqu'au jour où il abandonna le pouvoir. Lorsque les habitants de la Colombie anglaise se plaignirent de ce que ce gouvernement n'avait pas l'intention d'exécuter le premier contrat à la lettre, et qu'ils s'adressèrent à lord Carnarvon, et lorsque ces négociations commencèrent, il prit l'attitude qu'il convenait et qui, je crois, reçut l'approbation de tout le pays, en disant qu'il était impossible au Canada d'exécuter ce marché littéralement et d'une manière absolue; et l'on dit que, parce qu'il consentit alors, en tant que cela le concernait ainsi que son gouvernement,—car il n'avait pas plus d'autorité que le gouvernement actuel d'engager le peuple de ce pays par aucun de ses actes non autorisés—de construire avant 1891 la partie du chemin qui s'étend du lac Supérieur à l'océan Pacifique; parce qu'il a entrepris ce qui était raisonnable et compatible avec les moyens de ce pays, et qu'il a entrepris cela de bonne foi, les membres du gouvernement et leurs partisans prétendent qu'il a augmenté la gravité et le fardeau des termes du premier contrat.

J'ai entendu à plusieurs reprises les honorables députés de la droite alléguer que cette convention Carnarvon est onéreuse, et qu'en l'acceptant, le député de Lambton avait entrepris plus que le Canada n'avait jusqu'à été tenu d'accomplir. Mais il est simplement absurde de dire qu'il était plus onéreux d'entreprendre de faire construire une partie des travaux en question dans une période plus longue que de faire construire toute la ligne dans un plus court délai, comme on le voulait en premier lieu. Les honorables députés de la droite engagèrent le gouvernement, engagèrent ce pays autant qu'ils le purent, par leurs paroles, par un acte de parlement et une proclamation impériale, à commencer ce chemin dans un délai de deux ans et à le terminer dans dix années. La convention Carnarvon obligea le gouvernement, autant qu'il était possible, à terminer non pas tout le chemin, mais cette partie qui s'étend depuis le lac Supérieur jusqu'au Pacifique, dans une période beaucoup plus longue.

On dit souvent que l'obligation de dépenser \$2,000,000 par année dans la Colombie-anglaise était une condition beaucoup plus onéreuse qu'aucune de celles que contenait le premier contrat. Mais c'est aussi là une très grande erreur. Je suis sous l'impression que l'honorable député de Lambton a commis une grave erreur en acceptant cette condition. Je ne crois pas qu'il aurait dû s'obliger, bien qu'il crût qu'il agissait suivant les termes du premier contrat, en consentant à cette dépense; mais même en consentant à dépenser \$2,000,000 dans la Colombie anglaise, il n'augmentait pas le fardeau des premiers termes, car il aurait été impossible avec une somme moins considérable de terminer les travaux dans cette vaste région montagneuse, dans un plus court délai que celui qui était spécifié. Nous crûmes qu'il était bien de nous conformer autant que possible à cette déclaration; car, après tout, ce n'était guère plus que ce qui avait été décidé par cette Chambre immédiatement après que le pacte avec la Colombie anglaise eût été conclu, savoir que le chemin devrait être construit de manière à ne pas augmenter matériellement le fardeau des impôts. Ce fut là, je crois, le principe dominant qui présida aux actes de l'ex-gouvernement; et lorsque d'année en année nous vîmes, malgré tous les efforts du gouvernement du jour pour économiser, bien qu'il eût augmenté le tarif, ce qui aurait ajouté \$3,000,000 au revenu, si une dépression des affaires ne se fût produite dans le pays—cependant les revenus diminuaient par suite de la dépression qui existait par tout l'univers—lorsque nous constatâmes un déficit, en dépit de ces efforts et de ces sacrifices—déficit moins considérable que l'honorable ministre des Chemins de fer aime à le dire, mais un déficit réel d'année en année;—lorsque nous nous aperçûmes que l'attente du monde entier était déçue au sujet du retour de la prospérité, ce fut certainement le devoir du gouvernement, qui avait sincèrement à cœur le bien-être de ce pays, de considérer si, dans ces circonstances, il devait pousser plus vigoureusement l'exécution de ces travaux. Le très honorable monsieur a dit. "Devons-nous supposer que l'on ait demandé des soumissions pour la construction de ce chemin à travers les Montagnes Rocheuses, simplement dans le but de s'assurer du coût des travaux? Devons-nous supposer que l'on ait demandé à des aspirants à l'entreprise d'envoyer leurs ingénieurs faire des relevés dans divers endroits, et de faire une grande somme d'ouvrage et de dépenses simplement pour que le premier ministre pût s'assurer de ce que coûterait le chemin un jour ou l'autre?" Je ne crois pas qu'aucun ministre fût justifiable d'agir ainsi. Mais depuis le jour où ces annonces furent publiées jusqu'à celui où l'ex-gouvernement abandonna le pouvoir, la dépression continua à s'étendre et à augmenter d'intensité. Les embarras du pays augmentèrent de jour en jour, le revenu diminua chaque jour, et notre opinion à tous fut que le gouvernement devait évidemment s'arrêter, ne point encourir de grandes dépenses additionnelles ni de nouvelles responsabilités jusqu'à ce qu'il y eût quelque signe de la reprise des affaires du pays.

Il convient aux honorables députés de la droite de prétendre, comme ils l'ont fait avec quelque succès, que la dépression fut causée par la mauvaise administration des affaires du pays, par la négligence de la part de l'ex-gouvernement d'adopter cette politique financière qu'ils n'avaient eux-mêmes jamais essayé d'établir pendant tout le temps qu'ils avaient été au pouvoir. A quelque degré qu'ils aient réussi à tromper le peuple sur cette question, je crois que cette illusion est passablement évanouie aujourd'hui, et que le pays comprend parfaitement que cette dépression n'a été causée par aucune loi du Canada, ni par l'absence d'aucune loi; mais que ce fut le résultat de lois en vigueur dans tout le monde civilisé, et que nous étions forcés de subir. Nous avons alors agi d'après ce principe, et nous agissons aujourd'hui d'après le même principe. Nous nous opposons aujourd'hui à l'adoption de ces résolutions parce que nous ne croyons pas que les circonstances exigent ou justifient

M. ANGLIN

une dépense comme celle qui est maintenant proposée. Nous ne croyons pas qu'il y ait nécessité de contraindre immédiatement la partie de la ligne qui passera au nord du lac Supérieur, laquelle comprend des travaux présentant les plus grandes difficultés et qui devront augmenter énormément le fardeau des habitants de ce pays. Nous ne croyons pas qu'il soit de l'intérêt de la Colombie anglaise elle-même que les travaux de Jasper House à Port Moody, à travers les Montagnes Rocheuses, soient maintenant poussés avec vigueur. Nous croyons qu'il serait plus prudent, plus sage d'ajourner l'exécution des travaux sur ces deux tronçons pendant quelque temps, jusqu'à ce que nous ayons construit la section des prairies et que nous nous soyons assurés jusqu'à quel point nous pouvons compter sur une immigration considérable dans le vaste Nord-Ouest, dans cette partie du pays que l'on dit si fertile et d'une valeur intrinsèque si énorme. Nous croyons que si nous hâtons la construction du chemin à travers la zone fertile, si nous construisons la ligne à travers les prairies aussi rapidement que l'exigera l'intérêt de la colonisation, ne marchant pas simplement de front avec la colonisation, mais la devançant considérablement, et avançant ainsi jusqu'à ce que nous ayons atteint les Montagnes Rocheuses et que nous ayons attiré dans cette contrée une population considérable, qui ne soit pas opprimée par des impôts excessifs ou écrasée par un monopole exorbitant; si nous agissons ainsi, nous croyons que nous ferons ce qu'il y a de mieux pour tout le Canada, y compris la Colombie Anglaise, qui s'est entendue, peut-être pas sans une impatience bien naturelle, à voir exécuter les termes du premier contrat.

Mais je dirai que notre manière de voir a été grossièrement travestie par les honorables députés de la droite. Ils disent que nous sommes entièrement opposés à la construction d'une grande ligne de chemin de fer traversant tout le territoire de l'Amérique Britannique du Nord. Ils disent que nous ne voudrions pas simplement ajourner pour un temps, mais pour toujours la construction du chemin au nord du lac Supérieur, et des sections qui traverseront les Montagnes-Rocheuses et la Colombie anglaise. Rien de ce qui a été dit par la gauche ne saurait en aucune manière justifier cette assertion. Nous nous intéressons tout autant que ces honorables messieurs au bien être du Canada; nous désirons tout autant qu'eux, je crois, travailler au développement, à la grandeur future et à l'indépendance de notre pays. Nous partageons tous ce sentiment national; nous désirons voir ces provinces, maintenant qu'elles font partie de la Confédération, reliées par ce grand chemin de fer; mais nous croyons qu'il est de l'intérêt du pays, des nouvelles provinces aussi bien que des anciennes, que cette entreprise ne soit pas exécutée prématurément, qu'elle ne soit pas conduite trop à la hâte. Nous croyons qu'en remettant pour le moment la construction de la section de l'est, et de celle qui devra traverser la Colombie anglaise, nous ne retarderions pas sans nécessité l'achèvement de tout le chemin; mais nous croyons plutôt que, de cette manière, les habitants de ce pays supporteront plus facilement les frais de cette entreprise, et que celle-ci serait achevée dans un plus court délai. Il est faux que nous ne désirions pas voir le Canada traversé par une ligne non interrompue de chemin de fer. Il est faux que nous ne désirions pas voir ces provinces reliées aussi étroitement que possible par le meilleur genre de communications; mais nous croyons que l'on ne devrait pas entreprendre tout le chemin à la fois.

Le très honorable chef du gouvernement, et plusieurs de ses partisans ont dit que si le chemin n'était pas construit au nord du lac Supérieur, tout le commerce du grand Nord-Ouest prendrait la route des Etats-Unis, et serait dirigé vers les ports du Pacifique, à travers ce dernier pays. Le très honorable monsieur s'est, en cela aussi, beaucoup trompé. En premier lieu il ne propose pas d'obliger ce syndicat, ou ceux qui pourront lui succéder, de construire avant dix ans la ligne au nord du lac Supérieur, et cependant

il livre le seul chemin de fer qui relie aujourd'hui le Nord-Ouest aux autres pays, l'embranchement de Pembina, à la direction absolue d'une compagnie qui n'est ni canadienne ni anglaise, mais d'une compagnie américaine possédant un grand chemin de fer américain, qui est exploité aujourd'hui suivant le principe d'un grand monopole. Dès que ce contrat sera sanctionné, le syndicat deviendra maître de l'embranchement de Pembina, et à partir de ce moment il dirigera tout le commerce du Nord-Ouest, non pas vers Montréal ou sur les côtes de l'Atlantique, mais vers Chicago et New-York; et cela continuera durant dix ans. Il est vrai qu'il aura l'avantage de transporter une grande quantité des produits du Nord-Ouest sur la ligne de la baie du Tonnerre, lorsqu'elle sera terminée, ce qui aura peut-être lieu dans deux ou trois ans; mais il n'aura aucun intérêt à agir ainsi, car il retirera plus de bénéfices en effectuant le transport des marchandises sur sa propre ligne et sur le réseau de chemins de fer américains; de sorte que ce contrat, au lieu d'assurer aux Canadiens le commerce du Canada, comme ces honorables messieurs affirment si hautement que c'est leur but, aura pour effet immédiat de faire passer sur le réseau des chemins de fer américains le commerce du Nord-Ouest à destination des côtes de l'Atlantique.

Quand même l'accusation d'inconséquence serait absolument bien fondée, elle n'offrirait pas la moindre justification de la ratification du contrat qui est actuellement devant la Chambre. Ces honorables messieurs ont dit que par ce contrat le chemin coûtera beaucoup moins cher qu'il n'aurait coûté en vertu de l'acte de 1874, ou s'il avait été construit suivant les plans et devis préparés par l'ex-gouvernement. Je suis très surpris d'entendre répéter cet argument à cette phase de la discussion, lorsque nous en avons à plusieurs reprises démontré la fausseté, lorsque nous avons prouvé qu'on ne saurait comparer le chemin de fer que l'honorable député de Lambton se proposait de construire à celui que le syndicat sera tenu de construire suivant les termes du contrat. Il serait aussi absurde de comparer une belle maison commode, possédant toutes les améliorations modernes, à une grange des plus grossièrement construites, que de comparer le chemin que l'honorable député de Lambton voulait construire à une ligne comme l'était celle du "Union Pacific" telle que construite en premier lieu, ou, je puis, ajouter, telle que l'était le "Union Pacific" en 1873. Mais nous voyons que cette même fausseté a été renouvelée vers la fin du débat, qu'elle l'a été, à mon étonnement, par l'honorable député de Halton (M. Macdougall), qui aurait dû voir la grande différence entre les deux chemins, lui qui est ordinairement si exempt de préjugés et si clairvoyant. Cependant il a essayé avec son étrange raisonnement, si on peut appeler ce qu'il a dit un raisonnement, à se convaincre lui-même et à convaincre le public que dans un cas le coût de construction serait beaucoup plus considérable que dans l'autre, bien que le chemin dût être le même dans les deux cas.

Mais un effort plus extraordinaire dans ce sens fut celui de l'honorable ministre des Finances, qui entreprit de prouver au-delà de tout doute, comme il le croyait, que les dépenses du pays, en vertu de l'Acte de 1874, auraient été énormément plus considérables qu'elles ne le seront suivant le contrat actuel. Il a dit, je crois, que cette dépense aurait été plus forte de \$20,000,000 et il a défié qui que ce fût de réfuter son assertion, ou de montrer en quoi elle était erronée. J'avoue qu'à ma connaissance il n'a jamais parlé de chiffres d'une manière plus obscure, et j'ai, depuis, consulté les *Débats* pour essayer de comprendre comment l'honorable monsieur est arrivé à un résultat aussi extraordinaire. J'ai vu qu'il avait pris un chemin très-court après tout. Bien qu'il y eût un grand nombre de chiffres, il est arrivé au résultat par un mode très-sommaire. Il a prétendu que les 52,000,000 d'acres de terres qu'accordait l'Acte de 1874—bien que l'acte déclare expressément que ces terres seront prises par sections le long de toute la ligne du chemin de fer, qu'elles seront seulement, en moyenne

d'assez bonne qualité, ce qui, nous devons le supposer, veut dire qu'elles seront de la qualité moyenne des bonnes terres que traversera le chemin—il a calculé de sang-froid que toutes ces terres devaient être prises dans la zone fertile, et que si l'on dit que les 25,000,000 d'acres situés le long de la ligne, dans la zone fertile, lesquels sont par le présent contrat concédés au syndicat, valent au moins \$2 l'acre, nous devons aussi calculer que les 52,000,000 d'acres qui devaient être concédés en vertu de l'Acte de 1874, valent également \$2 l'acre. C'est là une prétention qui mérite à peine d'être discutée. Tout homme de bon sens qui a jamais entendu parler du pays que traversera ce chemin, qui sait que sur une longueur de près de 1,000 milles, depuis le lac Nipissingue jusqu'à Selkirk, les terres n'ont presque aucune valeur, et qu'il en est ainsi dans les Montagnes Rocheuses, doit être convaincu que les 25,000,000 d'acres dont 11,000,000 seront pris le long de la ligne et 14,000,000 dans la zone fertile, ou en aucun autre endroit qu'il plaira au syndicat valent plus que les 52,000,000 d'acres que l'ex-gouvernement voulait concéder; et que ces 25,000,000 d'acres ont une plus grande valeur non-seulement en moyenne, mais qu'ils valent beaucoup plus que toute la quantité qui était concédée par le premier acte. Le ministre des Finances, prétendant que les terres sont de même valeur dans les deux cas, a dit que si l'on veut que les terres-situées dans la zone fertile et près de la ligne valent \$2 l'acre, l'ex-gouvernement aurait alors donné pour \$104,000,000 de terres; et que si elles valent \$3 l'acre il aurait donné \$156,000,000, et de cette manière l'honorable monsieur a froidement accumulé un montant énorme, lequel, a-t-il prétendu, aurait été payé par ce pays, en vertu de l'Acte de 1874. Non content de cela, il a aussi prétendu que, parce que M. Foster devait obtenir quatre pour cent sur \$7,500 par mille, pendant vingt-cinq ans, pour la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne, à travers un pays offrant de si grandes difficultés que l'on a longtemps douté s'il serait jamais possible de construire un chemin de fer dans cette région.....

Sir LEONARD TILLEY. Hear, hear.

M. ANGLIN. Si l'honorable monsieur veut consulter les livres bleus, il verra que c'est là exactement ce qu'il a dit.

M. WHITE (Renfrew). Quelle était l'opinion de l'honorable député de Lambton au sujet de ce chemin?

M. ANGLIN. Il a toujours été d'avis que c'était un chemin excessivement difficile à construire, mais il croyait sans doute qu'il y avait possibilité de le construire. Il avait le rapport d'un ingénieur qui passait pour être éminent, et qui après avoir visité cette région, avait déclaré qu'il était possible de construire cette ligne; le contrat fut adjugé parce qu'on croyait la chose possible, sans cela, il ne l'aurait pas été; mais cette section était considérée comme offrant des difficultés excessives. On a prétendu que, parce que lors de l'adjudication de ce contrat, il fut stipulé que M. Foster recevrait annuellement environ \$300 par mille, comme intérêts pendant 25 ans, on avait en conséquence eu l'intention de donner, par l'Acte de 1874, un semblable montant en sus des \$10,000 par mille qui devaient être payées en espèces, à tout entrepreneur qui se serait chargé de l'entreprise. C'est là une prétention des plus gratuites. L'honorable monsieur a alors calculé que tout le montant ainsi payé aurait été, je crois, de \$12,400,000, et il a ajouté cette somme au montant énorme qu'auraient représenté les 52,000,000 d'acres de terres, en leur donnant une valeur égale à celle des 25,000,000 d'acres situés dans la zone fertile. Ce n'est pas tout. Il a ajouté à cela le coût de l'embranchement de la baie Georgienne, qu'il a prétendu être compris dans le chemin de fer du Pacifique en vertu de l'Acte de 1874, ainsi que la subvention payée au chemin de fer le "Canada Central." Non content même de cela, il a prétendu de sang-froid que toute l'étendue des 50,000,000 d'acres aurait été prise dans la zone fertile, et que le bill présenté par

l'honorable député de Bothwell pour encourager la construction d'embranchements dans ce pays, était réellement destiné à encourager la construction d'embranchements à travers les terres qui auraient été concédées aux entrepreneurs en vertu de cet Acte, et que l'on aurait donné 10,000 acres de terres et \$10,000 par mille pour un grand nombre de milles de ces embranchements qui auraient été construits pour le profit des entrepreneurs. Ce montant pouvait être évalué à près de deux millions. Il a ajouté toute cette somme à celle obtenue en premier lieu; et ainsi, entassant le Pélon sur l'Ossa, il accumula le montant jusqu'à ce qu'il eût atteint un chiffre très exagéré, et déclara alors d'une manière triomphante: "Voyez ce que ceci aurait coûté si l'Acte de 1874 avait été mis en vigueur, et voyez ce que nous proposons aujourd'hui de donner, et la différence entre ces deux propositions; ensuite, remarquez ce que nous épargnons au pays, et adressez-nous tous les remerciements qui nous sont dus pour notre supériorité de jugement extraordinaire et nos talents administratifs."

Maintenant nous avons à répéter ce qui a déjà été dit au sujet de cette partie de l'argument, si cela est un argument. A la vérité, M. l'Orateur, même s'ils réussissaient à prouver que les termes de l'Acte de 1874 étaient beaucoup plus désavantageux pour le pays que ceux du présent contrat, ils ne prouveraient pas encore que le contrat doit être ratifié. Nous connaissons mieux le pays aujourd'hui qu'en 1874. Lorsque cet acte fut passé, en 1874, l'ancienne administration avait abandonné le pouvoir et la nouvelle ne l'avait remplacée que depuis quelques mois, et les études et exploration qui ont été faites depuis cette époque ne l'avaient pas été alors; nous ne connaissions presque rien de cette contrée. Aujourd'hui nous ne la connaissons guère mieux; mais on nous dit que dans toute la région des Montagnes Rocheuses, l'étendue des terres fertiles n'exécède pas la grandeur d'un comté ordinaire de la province de l'Ontario ou de la province du Nouveau-Brunswick. Je crois qu'on n'aurait pas proposé un pareil acte, et qu'on n'y aurait pas même songé si l'on eût connu alors, comme on la connaît aujourd'hui, la véritable nature de cette contrée. Nous disons que les 52,000,000 d'acres de terres, qui étaient à peu près la même chose, sous le rapport de la qualité et de la quantité, que ceux que Sir Hugh Allan devait recevoir conformément à son contrat, ne valaient pas autant que les 25,000,000 d'acres que le syndicat devra recevoir; et tout homme raisonnable qui a entendu parler de cette contrée ne peut manquer d'être du même avis. De plus, il était stipulé clairement que l'on déduirait de ces \$10,000 par mille ou du total de \$57,000,000, qui devait alors être payé en espèces, le coût de toute partie du chemin construite ou en voie de construction par le gouvernement, ainsi que le coût des explorations qui, on le sait, s'est élevé à \$3,000,000.

L'honorable ministre des Finances a cru avoir trouvé une idée lumineuse quand il a affirmé que par l'Acte de 1874 les terres qui devaient être concédées aux entrepreneurs auraient été exemptes de taxes.

Il savait que les deux tiers seulement des terres devaient être exemptés de taxes. Il a dit qu'il n'était pas présent lorsque cette question fut discutée, mais il y était lors que le contrat de Sir Hugh Allan fut mis à l'étude. Il doit se rappeler qu'une des plus fortes objections que la gauche soulevât contre ce contrat fut que celui-ci mettait absolument à la disposition de Sir Hugh Allan 50,000,000 d'acres de terres; le gouvernement ne conservait aucune direction sur ces terres, n'exigeant pas qu'on les colonisât, ni qu'on essayât de les coloniser, et s'engageant à ne pas vendre les terres de la couronne moins de \$2.50 l'acre, si ce n'est avec la permission des entrepreneurs. L'honorable monsieur, se rappelant ce fait, aurait dû savoir que c'était pour cette raison que l'on prit tant de soin dans l'Acte de 1874 pour que les entrepreneurs n'eussent pas la direction de terres comprenant une aussi vaste étendue de notre territoire. Il aurait dû savoir que le gouvernement, tout en proposant d'affecter ces

M. ANGLIN

terres à la construction du chemin de fer, eut soin de régler que les entrepreneurs ne pourraient pas les garder sans les coloniser, mais que la colonisation en serait poussée avec toute la vigueur possible, et conséquemment qu'il s'était réservé la direction des deux tiers de ces terres. En vertu du présent contrat, la compagnie peut garder les terres, sans payer de taxes, pendant vingt ans, ou aussi longtemps qu'elle aura intérêt à les garder, pendant que le gouvernement disposera des sections alternatives, augmentant ainsi énormément la valeur des terres du syndicat. Je ne sais si, en droit, les terres concédées par l'Acte de 1874 auraient été exemptes de taxes, parce que ces terres, bien qu'elles eussent été retenues par le gouvernement pour des fins de colonisation, cessèrent néanmoins d'appartenir au gouvernement dès que les termes de l'Acte eurent été exécutés. Sans avoir recours à une quantité de chiffres comme celle dont l'honorable monsieur s'est servi pour appuyer sa cause, je crois que tout homme peut comprendre et faire comprendre à qui que ce soit la grande et sensible différence entre l'Acte de 1874 et le contrat qui est actuellement devant la Chambre.

Dans une autre partie de son discours, l'honorable monsieur a prétendu que l'ex-gouvernement avait manqué à son devoir en n'imposant pas de nouvelles taxes. Il a essayé de prouver que lorsque nous avons allégué qu'en conséquence de la grande dépression des affaires, les revenus avaient diminué, la perspective était sombre, et qu'il était impolitique et inopportun de hâter la construction de ce chemin, nous prenions une position que nous ne pouvions garder, parce que, à cette époque de la dépression, la taxe par tête était un peu moins forte qu'elle ne l'avaient été une année ou deux auparavant. Il fait allusion, avec quelque joie, au fait que l'ex-ministre des Finances avait proposé d'augmenter les impôts, que le tarif sur les importations en général fut porté de quinze à dix-sept et demi pour cent, et que d'autres augmentations furent faites, qui auraient rapporté un revenu additionnel de \$3,000,000 s'il n'y avait pas eu une diminution dans les importations. Selon lui, les taxes avaient été augmentées de \$3,000,000 et cependant, malgré cette augmentation, les revenus diminuèrent d'année en année jusqu'à ce que la contribution par tête, en tenant compte de l'augmentation de la population, fut réduite de \$5.31 à \$4.50. Il lui a plu de considérer cela comme le mode de déterminer la taxation suivant l'esprit de la résolution, qui déclare que les impôts sur les habitants du Canada ne devront pas être augmentés en vue de la construction de ce chemin. Il a prétendu, de sangfroid, lui, ministre des Finances, qui est dans la vie publique depuis des années, que, suivant l'esprit de cette résolution, la taxation devrait être fixée, non d'après le taux des droits imposés, mais d'après le montant par tête des revenus perçus au moyen de ces droits; parce que le peuple s'était appauvri de plus en plus pendant ces dernières années, parce qu'il n'avait pu acheter des articles frappés de l'impôt en aussi grande quantité qu'auparavant, parce qu'il souffrait du manque de nourriture, de combustible et de vêtements, cet honorable monsieur nous dit que le ministre des Finances n'aurait pas simplement été justifiable d'augmenter le tarif, mais que c'était son devoir absolu de le faire lorsque le peuple était pauvre et sans ressources. Il s'est vanté d'avoir porté la taxe à \$5.50 par tête. Par quel moyen? En taxant le pain et le combustible du pauvre; en taxant de 50 à 70 pour cent ses flanelles, ses couvertures et ses vêtements à bas prix. Je ne pense pas que le pauvre peuple opprimé du Canada se joigne à l'honorable monsieur dans les félicitations qu'il s'adresse à lui-même.

La voix de tonnerre et la rhétorique échevelée de l'honorable monsieur n'ont ajouté aucun poids aux sophistiqueries et aux faux raisonnements de son chef, qu'il a répétés d'une manière quelque peu maladroite.

L'honorable chef du gouvernement a dit, et plusieurs autres qui l'ont suivi ont répété, que la nouvelle proposition a été concertée par des députés de la gauche, que c'est un

semblant de proposition, une triste ruse politique. En affirmant que cette proposition a émané de l'opposition, les honorables députés de la droite nous attribuent plus que notre part de mérite. Nous serions fiers d'avoir engagé des capitalistes aussi respectables que ceux-là à se charger de l'entreprise à des conditions telles que s'il leur était permis d'exécuter les travaux, le pays économiserait \$3,000,000 en espèces et 3,000,000 d'acres de la meilleure terre que contienne la zone fertile. Ces honorables messieurs, en disant que ce document a été préparé de ce côté-ci de la Chambre, font une assertion dont ils n'ont peut-être pas songé à peser la valeur.

L'honorable député de Frontenac a dit que tout ce contrat, ou une grande partie est un plagiat du premier contrat. "Cela est vrai, et prouve que les principaux députés de la gauche n'ont rien eu à faire avec sa rédaction. S'ils avaient seulement fait le brouillon de la proposition, celle-ci aurait été différente de ce qu'elle est, et beaucoup plus avantageuse au peuple. Nous n'avons rien eu à faire avec la rédaction de cette proposition. Il est vrai que nous l'avons vue, comme les honorables députés de la droite, avant qu'elle ait été déposée sur le bureau de la Chambre, parce qu'on en avait distribué des copies.

Une autre objection que l'on a faite à cette nouvelle proposition, c'est que plusieurs de ceux qui l'ont signée appartiennent au parti libéral, et que sept d'entre eux sont des candidats réformistes qui ont été défaits aux dernières élections générales. Si cela est vrai, ce qui est bien possible, il en résulte simplement qu'il y a, dans le parti de la réforme, des hommes d'une grande fortune et d'une haute respectabilité qui consentiraient à se charger de cette grande entreprise. Comme l'a fait remarquer l'honorable représentant de Durham-Ouest, les honorables députés de la gauche ont oublié que la grande majorité des capitalistes canadiens qui font partie du syndicat, et de ceux que l'on suppose en faire partie, bien que leurs noms ne figurent pas dans la proposition, appartiennent au parti de la réforme; et le plus influent d'entre eux est le dernier candidat libéral qui ait perdu son élection.

On nous dit que les personnes qui ont signé la dernière proposition ne désiraient point qu'elle fût acceptée. On n'ajoutera pas foi à cette assertion. Ceux qui connaissent sir William Howland et les messieurs McMaster, ainsi que les autres messieurs de Toronto et de Hamilton; M. Gilmour et M. McLarn, d'Ottawa; M. Alexander Gibson, venu du Nouveau-Brunswick avec ses \$500,000 dans sa poche, pour prouver sa bonne foi, ne croiront pas qu'ils aient voulu se prêter à une ruse de parti.

Mais on a aussi dit que cette proposition est essentiellement défectueuse et mauvaise; et le très honorable premier ministre a ergoté sur quelques-uns des mots qu'on a employés dans ce contrat. Il a fait l'étonnante découverte, ou c'est un autre qui l'a faite, que le mot "construira" (*will*) a été, à un endroit, substitué au mot "devra construire" (*shall*), et il lui a plu d'affirmer que cette substitution avait été faite de propos délibéré, parce que le mot "construira" n'obligerait pas autant que le mot "devra construire," les entrepreneurs à remplir les obligations qu'ils auraient contractées. J'ai trouvé cela indigne de la position du très honorable monsieur. Si c'était là exactement les termes du contrat, il aurait pu y avoir quelque raison de formuler une objection de ce genre; mais ceci est simplement une proposition de ces messieurs, par laquelle ils disent: si vous acceptez notre offre, nous ferons telle et telle chose; et il semble de peu d'importance que l'on ait employé à ce sujet les mots "devra construire" ou "construira." Si le raisonnement de l'honorable monsieur ne nous donne guère autre chose, il nous portera peut-être à faire un usage plus approprié des verbes auxiliaires.

On nous a aussi dit que les clauses facultatives de ce bill avaient été imaginées expressément dans le but de relever le nouveau syndicat de l'obligation de construire les extré-

mités du chemin. Si les honorables députés de la droite croyaient eux-mêmes que cette proposition était simplement une offre feinte, qu'elle n'était rien autre chose qu'une chétive et méprisable ruse politique, il n'était pas nécessaire de la discuter, ni d'essayer de prouver que certaines clauses y avaient été introduites dans le but de relever les entrepreneurs des obligations qu'ils offraient de contracter. Les propositions facultatives disaient que, dans le cas où le gouvernement désirerait remettre ou abandonner la construction de la section de l'est ou de celle de l'ouest, ou de ces deux sections, il aurait ce droit sans s'obliger à accorder aucune compensation aux entrepreneurs.

"Oh! mais," dit le très honorable monsieur, "ils savent que le gouvernement actuel ne peut accepter cette proposition, que l'honneur du gouvernement est engagé par ce contrat, auquel se trouve lié son destin, et que si la Chambre ne le ratifie pas, le cabinet devra résigner; ils savent aussi que leurs amis politiques, une fois arrivés au pouvoir, les relèveraient de construire ces deux extrémités coûteuses et difficiles du chemin, et leur abandonneraient le montant énorme qu'ils recevraient pour la construction de la partie centrale." Le très honorable monsieur n'a encore donné à la Chambre aucune raison démontrant que le gouvernement devra résigner si le contrat n'est pas ratifié. Envisageant la question au point de vue du bon sens, les honorables députés de la droite ont dû supposer que le contrat leur était soumis pour qu'ils pussent l'étudier, et qu'ils n'étaient pas simplement appelés à enregistrer les décrets des messieurs qui ne forment qu'un comité de cette Chambre. Il a dit que si ce contrat n'est pas ratifié et qu'il entraîne la chute du gouvernement, l'opposition sera appelée à former un nouveau ministère. Il a oublié d'ajouter que le nouveau gouvernement serait obligé de consulter le peuple sur cette question, vu qu'il ne pourrait s'attendre à être appuyé par la Chambre actuelle; et que si l'on pouvait convaincre le peuple que ce contrat constituerait le meilleur marché possible, il déclarerait alors qu'il n'a aucune confiance dans la nouvelle administration, mais qu'il approuve la politique des hommes qui auraient abandonné le pouvoir.

Je ne sais si le très honorable monsieur a fait cette déclaration dans le but d'appuyer cette proposition absurde, ou afin de préparer ses partisans au caucus qui eut lieu le lendemain matin. Nous pouvions voir que, parmi ces messieurs, il y en avait plus qui désapprouvaient le contrat que ne l'ont indiqué leurs déclarations devant cette Chambre. Le ministre des Travaux publics a lui-même déclaré qu'il aimerait qu'on en retranchât une bonne partie, et le député de Halton, qui a parlé vendredi soir, a déclaré qu'il y avait dans le contrat beaucoup de choses qu'ils désapprouvaient encore. Je ne puis en ce moment me rappeler une seule clause de ce contrat que cet honorable monsieur ait approuvée sans restrictions. Plusieurs autres honorables messieurs ont dit qu'ils n'aiment pas le contrat. Ainsi, les ministres sont appuyés par des honorables messieurs qui ne veulent aucunement sacrifier leurs opinions et leurs convictions sur l'autel du parti, mais qui, par égard pour leurs chefs, vont sacrifier leur avenir politique, parce qu'on leur dit qu'ils doivent aujourd'hui soutenir le gouvernement ou tomber avec lui. Je suppose qu'ils sont disposés à l'appuyer.

Pour ce qui est de la proposition du nouveau syndicat, laquelle est actuellement devant la Chambre, c'est simplement une base de convention. Le très honorable premier ministre et le ministre des Finances ont prétendu que le présent contrat oblige le syndicat à construire et à exploiter les deux tronçons extrêmes du chemin; nous soutenons le contraire, et si le contrat doit être approuvé, il devrait l'y contraindre.

Le très honorable ministre dit que le syndicat est tenu, par ce contrat, de commencer au 1er juillet les travaux de la section de l'est et de les continuer de manière à les terminer dans dix années; et que, dans le cas où il n'aurait pas exécuté de bonne foi cette partie du contrat, lorsqu'il

demanderait sa subvention d'argent et de terres pour les parties du chemin qu'il aurait construites dans les prairies, le gouvernement refuserait de lui donner une piastre ou un acre de terres jusqu'à ce qu'il eût donné une forte preuve de son intention de construire les autres parties du chemin. L'honorable monsieur nous a dit plus d'une fois que la section des prairies serait construite dans trois ans; le ministre des Finances n'a pas cru que cela suffisait, et il a fixé le délai à quatre années. Voici la différence entre les deux déclarations: Suivant la déclaration du chef du gouvernement, le syndicat aurait été tenu de construire les trois dixièmes de tout le chemin, en supposant qu'il eût exécuté le contrat à la lettre jusqu'à cette époque; et suivant le calcul du ministre des Finances, il aurait été obligé de construire les deux cinquièmes du chemin. Or, je crois connaître quelque chose au fait de chemins de fer, m'en étant beaucoup occupé depuis plusieurs années, mais je ne puis voir comment le type du "Union Pacific" peut être appliqué à cette partie du chemin qui devra traverser un pays différent totalement de celui qui traverse le "Union Pacific," et où les proportions des courbes et des rampes n'ont pas été déterminées. Si, au bout de trois ans, le syndicat ne pense pas qu'il soit de son intérêt de construire et d'exploiter les deux extrémités de la ligne, il en abandonnera la construction. Il n'aura construit que 190 milles dont 60 à 70 milles seront communs aux chemins du Pacifique canadien et du Sault Sainte Marie, et il aura reçu pour tous ces travaux, suivant le contrat, \$15,500 et 10,000 acres par mille. Le gouvernement n'aura aucun recours contre la compagnie si seulement elle abandonne les \$1,000,000 au gouvernement. Il ne peut y avoir de garantie sur aucune autre partie du chemin, et la compagnie aura le droit, soit de le garder ou de le transporter en toute propriété, pourvu qu'elle construise chaque section de vingt milles, car en ne construisant pas telles parties du chemin elle ne s'exposera qu'à la perte de son dépôt et à toute balance qui pourrait lui être due pour toute partie de la section Est qu'elle aurait construite.

Je ne puis voir quel grand danger il y avait dans la proposition facultative qui contenait la nouvelle offre, proposition qui donnait au gouvernement le droit absolu de suspendre l'exécution des travaux; ce droit je crois qu'il est donné virtuellement à la compagnie par le contrat. Cependant, même dans le cas où la proposition facultative aurait présenté des inconvénients, je ne crois réellement pas qu'il y ait eu la moindre raison d'affirmer que le but de cette proposition, l'intention de ceux qui l'avaient faite, étaient que les sections extrêmes ne devaient jamais être construites; ou que les députés de la gauche, qui ne disent pas que l'offre devrait être acceptée, mais seulement qu'elle est incomparablement préférable à l'autre, voudraient remettre indéfiniment ou pendant une période déraisonnable la construction de ces sections.

Une autre accusation également peu fondée est celle suivant laquelle, d'après ces honorables messieurs, nous conspirerions pour empêcher que les grandes provinces de la Confédération ne fussent reliées par une voie ferrée, et pour livrer aux Etats-Unis le commerce et la population de ce pays. Nous méprisons et répudions toutes ces accusations, et nous défions ces honorables messieurs d'en fournir la preuve.

Mais le très honorable ministre a prouvé beaucoup trop dans l'intérêt de sa propre thèse. Il a démontré que le montant à accorder en vertu de la proposition, pour la section centrale, serait énormément disproportionné aux travaux qu'il y a à faire exécuter. Voici ce qu'il a dit:

"Nous prendrons la section canadienne. Or, voici un calcul fait sur la nouvelle proposition. Nous allons évaluer la concession des terres pour la section de la prairie, à \$1 l'acre, et tout le monde admettra que ce chiffre est ridiculement bas.

"M. MILLS. C'est cela.

"Sir JOHN A. MACDONALD. Oui, ce prix est ridiculement bas pour les terres situées en dedans d'une distance de vingt-quatre milles de

M. ANGLIN

chaque côté de la section des prairies; ces terres devront valoir beaucoup plus qu'un dollar l'acre lorsque le chemin sera construit."

On remarquera que, d'après l'honorable monsieur, l'estimation de \$1 l'acre est ridiculement basse, tandis que, suivant la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer, tout le projet est basé sur le calcul que le premier ministre qualifié de ridiculement bas. Je ferai aussi observer que, lorsque nous eûmes parlé de \$2 l'acre comme du prix possible des terres situées en dedans de la limite de vingt-quatre milles, les honorables députés de la droite se mirent immédiatement à calculer à \$2 chacun les 150,000,000 d'acres que renferme cette contrée, suivant eux, comprenant dans ce chiffre tout le territoire jusqu'à la baie d'Hudson et presque jusqu'à l'embouchure de la rivière Mackenzie. Le très honorable ministre a ajouté:

"La subvention en espèces, 900 milles à \$733.33 par mille, sera de \$6,600,000, et la concession de terres 10,000 acres par mille, pour 900 milles à \$1 l'acre sera de \$9,000,000, formant en tout pour la construction de la section des prairies, à \$1 l'acre, \$15,000,000. Si vous évaluez le terrain à \$2 l'acre, et c'est beaucoup trop bas à en juger par les estimations des honorables messieurs de la gauche, la subvention en espèces et la concession de terres à \$2 l'acre, fera en tout \$24,600,000. Évaluez les terres à \$3.18 l'acre et elle s'élèvera à \$28,620,000, formant en terres et en argent \$35,220,000, de sorte que pour la construction de la section peu coûteuse, la section facile la section qui peut être exploitée avec profit, à \$1 l'acre, la compagnie recevra \$17,333.33 par mille; à \$2 l'acre, elle aura \$27,333.33 par mille, et à \$3.18 l'acre, elle aura, \$39,133 par mille. Et ces prix seraient donnés par les honorables messieurs de la gauche qui disent que cette section peut être construite moyennant \$8,110 par mille."

Eh! bien, si nous avons fait nous-mêmes cette offre, ou si nous étions libres aujourd'hui d'en soumettre une, les honorables députés de la gauche n'en accepteraient aucune de ce genre. Mais lorsque le très honorable ministre démontre qu'il y a une aussi énorme disproportion entre la subvention que cette offre accorderait à ces honorables messieurs et le coût du chemin à construire, peut-il avoir oublié que, suivant les dispositions de son propre contrat, on doit donner environ un tiers de plus en argent, et un tiers de plus en terres?

Mais, depuis que cette discussion est commencée, je n'ai pu découvrir dans les arguments des honorables députés de la droite aucun motif ou raison plus inavouable que celui qui a pour source ce parti pris absolu. L'honorable ministre a dû être toqué lorsqu'il a cité ces chiffres dans le but de prouver qu'en donnant un tiers moins que suivant son propre contrat ce serait payer à ces messieurs une somme extravagante, et dans toute cette affaire il a dû être sous l'empire de quelque hallucination ou de quelque toquade dont malheureusement le peuple du Canada aura à souffrir pendant plusieurs années.

Mais il prétend qu'il y a une raison de donner ce gros bénéfice au syndicat, de lui payer énormément plus que ne coûteront les travaux. Il a dit, à Hochelaga, si ma mémoire ne me fait pas défaut, qu'il avait passé un contrat avec une compagnie composée d'anglais, de français, d'allemands et d'américains dont la fortune était si considérable qu'il leur serait facile de construire cinq chemins de fer comme celui du Pacifique. Aujourd'hui il nous dit dans cette Chambre qu'il a l'intention de donner à ces capitalistes des terres et de l'argent pour deux ou trois fois la valeur des travaux qu'ils auront à exécuter sur ce parcours de 900 milles, afin de les mettre en état d'établir une base de crédit et par là de placer leurs obligations ou d'obtenir de l'argent sur le marché monétaire. Où sont alors les grands capitalistes? Où sont les immenses ressources dont ils peuvent disposer, ainsi qu'on nous l'a dit? Le très-honorable monsieur a prouvé, dans cette affaire, que sa position est fautive et qu'il ne devrait pas l'occuper un instant de plus; il a prouvé qu'il ne devrait pas être maintenu dans cette position par les honorables membres de cette Chambre qui s'occupent sérieusement de cette question et qui désirent faire leur devoir, non à l'égard de leur chef ou de leur parti, mais envers leur pays et leur conscience.

Mais on dit: "Toute cette affaire peut présenter des inconvénients, cette nouvelle proposition peut être beaucoup

plus avantageuse, mais elle vient trop tard." Quand aurait-on pu faire cette offre? Quand les hommes honnêtes et animés de bonnes intentions, croyant le chef du gouvernement de ce pays également honnête, auraient-ils pu soumettre cette proposition? Le seul acte que renferment nos statuts, au sujet de la construction de ce chemin, est l'Acte de 1874. Il n'y a dans nos lois aucune résolution autorisant le gouvernement à passer aucun contrat ou à entamer aucune négociation à ce sujet; il n'y a aucune disposition qui puisse être considérée comme une base de négociations entre le gouvernement et des entrepreneurs quelconques; seulement, l'an dernier, quelques semaines avant que les honorables messieurs eussent entamé cette négociation secrète, ils déclarèrent dans cette enceinte parlementaire que leur programme défini et arrêté était de construire ce chemin comme entreprise du gouvernement et d'en payer le coût avec le revenu des terres du Nord-Ouest. Le très-honorable chef du gouvernement a dit: "Les entrepreneurs et le public en général connaissaient assez notre intention et notre but et lors j'ai dit, au pique-nique donné à Bath, que certaines offres nous avaient été faites et étaient l'objet de nos études, et que nous irions probablement bientôt en Angleterre pour nous occuper plus sérieusement de cette affaire, j'en disais assez pour ceux qui auraient désiré soumissionner cette entreprise."

Si je me rappelle bien, l'honorable ministre, dans ce même discours prononcé à Bath, a assuré à son auditoire et au pays que le gouvernement aurait soin de faire construire ce chemin sans que le peuple eût à déboursier une seule piastre. Cela me parut, à cette époque, une confirmation et une répétition de la déclaration faite devant cette Chambre, et suivant laquelle le gouvernement avait l'intention de construire ce chemin directement et sans retard avec le revenu des terres du Nord-Ouest. Il n'y avait pas de raison pour que les capitalistes de tout le pays donnassent à ces paroles une autre interprétation. Il n'y avait certainement rien qui pût porter aucun homme de ce pays en dehors du cercle enchanté dont le premier ministre était le centre, et dans lequel le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Agriculture, brillaient au premier rang, mais enveloppés du nuage dont s'entourent parfois les dieux, quand ils condescendent à visiter cette terre—il n'y avait rien qui pût induire tout homme n'appartenant point à ce cercle enchanté à supposer un seul instant que le très honorable ministre aurait pris en considération des conditions semblables à celles du contrat, ou la proposition qui est actuellement devant cette Chambre. Le public n'était pas informé que le gouvernement eût l'intention d'offrir l'entreprise; il n'avait pas raison de supposer qu'il eût l'intention de s'écarter de son propre programme, qu'il avait solennellement avoué.

En 1879, nous avons entendu le ministre des Chemins de fer proclamer, dans cette série de pompeuses résolutions, qu'avec l'aide du gouvernement impérial, et en votant une réserve de 100,000,000 d'acres de terres pour cette fin, nous allions construire le chemin du Pacifique, et peupler tout notre pays avec des habitants recrutés dans la Grande-Bretagne et en Irlande. Nous ne devions pas seulement construire le chemin, mais nous devions aussi peupler le pays.

En 1880, après l'insuccès du programme précédent, ces honorables messieurs retournèrent en Angleterre, et lorsqu'ils revinrent au pays, ils annoncèrent qu'ils avaient complètement réussi. On a donné, à Ottawa, un banquet en leur honneur, pour les féliciter de leur succès et leur en témoigner de la reconnaissance, et ils déclarèrent de nouveau, en cette occasion, qu'ils étaient à la veille de réussir; mais nous vîmes bientôt qu'ils avaient complètement échoué. Peu après ils déclarèrent que toute la ligne du chemin du Pacifique allait être construite avec le revenu des terres du Nord-Ouest. Nous n'avions non plus aucun droit de soupçonner le contraire, ni aucune raison de croire que la politique du

gouvernement serait autre que celle-là; le gouvernement était tenu de remplir ce programme, et il n'avait aucune autorisation du parlement pour passer ce qu'ils appellent un contrat définitif. Lorsque ces honorables messieurs furent rendus en Angleterre, nous savons ce que les principaux journaux anglais ont dit de leur mission et de la manière dont ils la remplissaient. Mais ils soutiennent que, pendant tout ce temps, chaque habitant de ce pays aurait dû savoir et a dû savoir, par ce que nous en ont dit les journaux, quelle était réellement la nature des négociations. Tout ce que les journaux nous ont dit, autant que je m'en souviens, c'est que les honorables messieurs, pendant qu'ils étaient de l'autre côté de l'océan, parlaient de millions de piastres et de millions d'acres de terres, comme d'une simple bagatelle, et, il y a quelques jours, le ministre des Chemins de fer a confirmé ces déclarations en disant que \$25,000,000 étaient une misérable somme et 25,000,000 d'acres de terres une misérable quantité. Mais nous n'avons rien entendu dire de la base sur laquelle on conduisait ces négociations; nous n'avons jamais eu raison de soupçonner, et en vérité nous n'avons jamais soupçonné, jusqu'à ce que le contrat eût été déposé sur le bureau, qu'aucun gouvernement de ce pays pût consentir un seul instant à des conditions si monstrueuses.

Mais, a prétendu quelqu'un après le retour des ministres au pays, il y avait encore assez de temps; tous les journaux annonçaient que les détails étaient encore à l'étude; et ces messieurs auraient dû alors faire des démarches auprès du gouvernement. Les honorables messieurs qui raisonnent de cette manière ne s'aperçoivent probablement pas qu'ils nous demandent de croire que les hommes d'affaires de ce pays auraient dû ajouter foi à de simples rumeurs mises en circulation par des journaux plutôt que de croire la déclaration solennelle et publique du premier ministre du Canada. A Hochelaga, cet honorable monsieur a dit au pays qu'il avait, avec ses collègues, passé un contrat définitif, et l'on supposait que toutes les négociations subséquentes n'avaient trait qu'à des détails de moindre importance; de sorte que les membres du nouveau syndicat n'ont pu soumettre leur proposition plus tôt qu'ils ne l'ont fait. Il n'est pas exact de dire que le gouvernement de ce pays a le pouvoir d'engager le parlement et le pays par aucun de ses actes. Le gouvernement du Canada n'a pas et ne devrait pas avoir ce droit. J'ai été un peu étonné de ce qu'un aussi grand nombre d'hommes éminents de diverses provinces aient pu, en aussi peu de temps, se réunir et s'accorder au sujet d'une proposition comme celle qui a été soumise à cette Chambre. Je crois que cette offre a été soumise dès qu'il leur a été possible de le faire. Sans doute qu'ils n'avaient pas l'intention de faire de propositions, jusqu'à ce qu'ils eussent connu les conditions extravagantes que le gouvernement était disposé à accorder; et, alors, sachant qu'ils avaient le droit de soumissionner, sachant qu'ils avaient le droit de s'attendre à ce que la majorité des représentants du peuple dans cette Chambre feraient tous leurs efforts pour épargner l'argent du peuple, ils vinrent ici. Ils ont essuyé les reproches, les outrages et les injures d'hommes desquels ils avaient le droit d'attendre de meilleurs traitements.

L'honorable premier ministre nous a dit que sir Wm Howland n'avait jamais fait dans aucune entreprise un placement de \$50, sans être certain d'en retirer un bénéfice. Il serait impossible de fournir un argument plus fort à l'appui du caractère *bonâ fide* de la proposition. Tous les messieurs intéressés dans la deuxième proposition ont prouvé leur sincérité, quand elle fut révoquée en doute, en déposant dans les quarante-huit heures, dans les banques d'Ottawa, non en obligations, mais en espèces, près d'un million et demi de piastres. Ces honorables messieurs prétendent voir en cela non une preuve que les auteurs de cette deuxième proposition étaient sincères, mais une nouvelle preuve qu'ils avaient recours à la ruse et à la fraude. Je n'ai jamais compris comment ces honorables messieurs pouvaient voir dans cette démarche une ruse politique ou un expédient.

S'ils réussissent à se convaincre de l'exactitude de cette idée ils n'auront pas le même succès auprès du peuple de ce pays, qui verra en cela une preuve que ces messieurs sont sincères et qu'ils auraient exécuté le contrat fidèlement et à la lettre.

Le seul argument, si on peut lui donner ce nom, en faveur de l'attitude de la majorité, est celui qu'a présenté un peu énergiquement l'honorable député de Niagara, qui dit assez souvent des choses énergiques et des bonnes choses. Cet honorable monsieur a dit que toute la question se réduisait à ceci, savoir, que le gouvernement était tenu en honneur d'appuyer le contrat, et que le parti était tenu en honneur d'appuyer le gouvernement. Comme je l'ai déjà dit, à part la déclaration du premier ministre, il n'y a absolument rien qui démontre à la Chambre et au pays que le gouvernement fût tenu en honneur d'appuyer ce contrat. Nous pouvons parfaitement comprendre que ces honorables messieurs ne sachant pas, à la dernière session—bien qu'un de leurs partisans nous ait dit qu'ils le savaient—que de telles propositions allaient être soumises, aient laissé s'écouler la session sans demander l'autorisation de faire ce qu'ils n'avaient pas l'intention de faire. En supposant qu'il soit possible de faire ce qu'ils croyaient être un bon marché, et de soulager le pays de l'anxiété qu'il éprouvait au sujet de cette grande entreprise, je crois qu'ils étaient pleinement justifiables d'entamer des négociations, mais je ne erois pas qu'ils étaient tout-à-fait justifiables de s'obliger, solennellement, comme gouvernement, à soutenir ce marché. Ils auraient pu faire le meilleur marché possible à cette époque, et le soumettre franchement et honnêtement au parlement, puis laisser à ce dernier le soin de décider si ce marché était tellement avantageux que nous dussions l'accepter; mais qu'ils dussent faire reposer leur existence, comme gouvernement et comme parti, sur ce contrat, c'est ce qui ne peut se comprendre, à moins que l'on ne nous donne de plus amples explications.

Que doivent-ils aux membres du syndicat? Pourquoi seraient ils tenus en honneur, envers les messieurs du syndicat, de soutenir ce contrat? S'ils avaient demandé au parlement l'autorisation de négocier un contrat à certaines conditions et dans certaines limites, et qu'après avoir obtenu cette autorisation ils eussent demandé ouvertement et de la manière qu'il fallait, des soumissions pour tous les travaux, et si, après avoir examiné toutes les soumissions reçues, ils étaient arrivés à la conclusion qu'une soumission en particulier était en somme la meilleure, qu'ils l'eussent acceptée et eussent jeté les bases du contrat, ils auraient alors pu dire, avec raison, qu'ils étaient obligés, en honneur, de soutenir le contrat qui aurait été fait dans ces conditions. Mais au lieu de cela, ils ont agi secrètement; ils se sont laissés approcher par ces personnes, qui, d'une manière ou d'une autre, avaient appris qu'on pouvait les approcher, et ils ont accueilli des soumissions dont la substance a été complètement ignorée du public en général. Ils se rendirent à Londres, et se mirent en correspondance avec des capitalistes de cette ville, mais non ouvertement, comme le font toujours les gouvernements. Le secret qui a entouré toutes les négociations était de nature à faire considérer comme trop probables les rumeurs innombrables et honteuses que l'on entend aujourd'hui aux coins de toutes les rues.

Ils se disent tenus en honneur de soutenir le contrat,—ils se sont engagés par l'honneur ou le déshonneur. Ils demandent à leur parti d'appuyer leur programme pour l'unique raison que le maintien du parti au pouvoir repose sur cet appui. Ils comptent sur une décision qui, si elle est rendue, ne sera qu'une décision d'une simple faction, bien qu'elle comprenne une grande majorité. Ce ne sera pas la décision du parlement, une décision basée sur la raison et le bon sens, sur la connaissance de ce qu'exigent le bien-être et les intérêts du pays.

Tous les membres de cette Chambre savent aujourd'hui que ce marché enlève au peuple \$3,000,000 en espèces et

M. ANGLIN

3,000,000 d'acres des meilleures terres du Canada. Tout le monde croit que si cette entreprise était offerte à la concurrence publique, on épargnerait au peuple au-delà de \$3,000,000, et plus de 3,000,000 d'acres de terres. Personne, en dehors de ce parti ne peut s'imaginer dans quel sens concevable et possible il est honorable d'aider à priver le peuple de cette somme énorme et de cette vaste étendue de terres fertiles.

M. GIROUARD. M. l'Orateur, persuadé qu'il s'agit ici de la question la plus importante qui ait été soumise au parlement canadien, non depuis la Confédération, comme l'ont dit plusieurs honorables députés, mais depuis l'admission de la Colombie-anglaise dans l'Union; prévoyant aujourd'hui que la question de la protection peut être considérée comme réglée, le chemin de fer du Pacifique canadien sera le thème principal des discussions politiques pendant vingt ou vingt-cinq ans à venir, peut-être jusqu'à ce que le moment arrive de discuter l'opportunité de changer la situation politique du Canada, soit pour l'union législative, une fédération moins dispendieuse, ou, pour ne pas être injuste envers l'honorable chef de l'opposition, la fédération de l'empire britannique; sachant que je représente un comté où le parti libéral compte de nombreux adhérents, plusieurs partisans instruits et même d'éloquents orateurs qui m'ont déjà fait, sur les *hustings*, une opposition formidable; considérant enfin que ma division électorale, située tout près de la ville de Montréal, en contact journalier avec sa population et composée d'électeurs intelligents, qui, en grand nombre, savent lire et écrire et reçoivent les journaux,—a pu se former une juste opinion des mérites et des démerites du contrat,—pour toutes ces raisons, j'ai résolu d'employer les vacances de Noël à visiter mes commettants, à la porte de l'église, dans chaque paroisse, après la messe, comme c'est la coutume dans la province de Québec, après la session du parlement ou en temps d'élection. A cinq de ces assemblées publiques, j'ai expliqué le programme du gouvernement, la formation de son syndicat et les objections qu'on y oppose. Je leur ai dit que le pays était engagé à construire ce chemin de fer, à partir de l'Océan Pacifique jusqu'à la jonction avec le réseau des chemins de fer canadiens, même au risque d'augmenter les taxes déjà imposées au peuple.

Je suis étonné, M. l'Orateur, d'entendre les honorables députés de la gauche, nier formellement cette proposition, et, je crois devoir à mes commettants de le démontrer ici par des preuves incontestables.

Je sais qu'en 1871, la Chambre des Communes adopta une résolution concernant l'obligation où elle était de construire ce chemin de fer. Je sais que le programme indiqué dans cette résolution, spécifiait que la construction du chemin de fer du Pacifique canadien se poursuivrait de manière à ne pas augmenter les taxes déjà imposées au peuple. Tel était alors le plan reconnu dans le pays. Ce programme a été affirmé de nouveau dans les statuts de 1872 et 1874. Je sais tout cela.

Mais la Colombie anglaise a-t-elle jamais consenti à cette grave restriction? Était-elle spécifiée dans les clauses de l'Acte d'union? Non, M. l'Orateur, et j'ose espérer qu'aucun député ne me contredira à cet égard. Aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1857, il est prescrit que la Colombie anglaise pourrait entrer dans la Confédération aux termes et conditions formulés dans des adresses de la Colombie anglaise, d'une part, et du Canada, d'autre part. Or, voyons ce que disent ces adresses au sujet de la construction du chemin de fer:

"Le gouvernement fédéral s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de l'Union, la construction du chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi à l'est des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie anglaise au réseau des chemins de fer canadiens,—et, de plus, à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'Union."

Dans ce paragraphe, on ne trouve pas un seul mot relatif aux taxes que la construction du chemin de fer pourra né-

cessiter. Le Canada a entrepris, sans conditions, de construire la ligne dans dix ans. Et, depuis lors, la Colombie anglaise a-t-elle jamais donné son consentement à aucune modification de ces conditions, du moins à cet égard? Non, M. l'Orateur, par le traité Carnarvon, elle a consenti à un délai, mais elle n'a pas ratifié la résolution adoptée par la Chambre des Communes, en 1871. Aujourd'hui, comme alors, nous sommes engagés à construire la ligne dans dix ans. Si nous voulons faire honneur à nos engagements, si nous avons souci de l'honneur et du crédit du Canada, la ligne devra être achevée en 1891, quels que soient les frais et l'augmentation de taxes que les travaux entraîneront nécessairement.

En face de cette obligation si claire et si positive contractée par le Canada, j'ai été grandement surpris, frappé d'étonnement, en entendant, l'autre soir, l'honorable chef de l'opposition déclarer solennellement ici, à la Chambre et au pays, que si la Colombie anglaise ne voulait pas se montrer raisonnable, elle pouvait se séparer de nous. Que répondrait l'honorable monsieur à un client solvable qui lui demanderait s'il doit payer, entièrement ou en partie, un billet, par lui signé pour \$100? Lui conseillerait-il de n'offrir que \$25 et d'envoyer paître son créancier s'il refusait d'accepter cette offre? La position de la Colombie-anglaise est précisément la même que celle de ce créancier. Elle est notre créancier; elle insiste à ce que nous remplissions nos engagements, et nous ne pouvons rejeter sa demande sans renier notre obligation, sans honte et déshonneur pour le pays.

Mais nous ne suivrons pas l'avis de l'honorable monsieur. Nous demeurerons de bonne foi avec la Colombie anglaise. Nous construirons la ligne de la manière spécifiée et dans le délai fixé par la convention.

M. l'Orateur, j'ai dit aussi aux électeurs de Jacques-Cartier que, depuis 1871, les deux partis politiques ont fait des efforts réitérés pour former une compagnie qui construirait toute la ligne. Je leur ai dit que l'administration Mackenzie avait adopté une loi autorisant un octroi de \$10,000 par mille et de 20,000 acres de terres, plus quatre pour cent d'intérêt, pendant vingt-cinq ans, sur toute somme d'argent spécifiée au contrat, et que tous ces avantages avaient été jugés insuffisants pour engager les capitalistes à faire des offres, bien que, pendant des mois et des années, on ait fait publier, dans les journaux des deux continents, des annonces demandant des soumissions.

J'ai aussi représenté à mes électeurs qu'en 1879, le parlement avait voté 100 millions d'acres de terres qui devaient être mis à la disposition de commissaires nommés en Angleterre.

En lisant les résolutions concernant le chemin de fer, je ne puis concevoir comment l'honorable chef de l'opposition peut répéter, dans tous ses discours que l'Acte de 1874 concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, est encore en vigueur, du moins en ce qui regarde le plan et le programme que l'on devra suivre dans la construction de cette voie ferrée. L'intention de l'Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien semble avoir été de construire la ligne par sections et subdivisions, comme les autres travaux publics du même genre, et, par suite, il a fallu demander des soumissions. Mais le programme avoué de l'administration et du parlement actuels est de construire toute la ligne, non pas en demandant des soumissions et en maintenant les entrepreneurs sous le contrôle du gouvernement, mais par l'intermédiaire d'une compagnie particulière et comme entreprise commerciale, et c'est pourquoi les dispositions de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, ne peuvent s'appliquer au contrat que nous discutons. Ces dispositions ont été remplacées par d'autres, elles ont été abandonnées et laissées de côté, parce qu'elles ne fournissaient pas les moyens suffisants pour l'exécution de cette grande entreprise.

Mais supposons que l'acte du chemin de fer soit encore en vigueur, que la soumission du syndicat n'ait pas été deman-

dée, faite et acceptée, comme le prescrit l'acte, le parlement ne peut-il pas modifier cet acte, même l'abroger, ratifier le contrat et le rendre légal? Dans mon humble opinion, cette objection est tellement futile que je ne puis comprendre comment l'honorable chef de l'opposition, avec le sens légal qui le distingue, a même pu songer à la faire.

Mais je reviens à ma visite aux électeurs de Jacques-Cartier. J'ai dit aussi à mes commettants combien nous allions donner au syndicat, soit, \$25,000,000 en espèces, 25,000,000 d'acres de terres et les sections en voie de construction, que le gouvernement doit achever et qui représentent en sus une somme de \$28,000,000 à \$30,000,000. Je leur ai expliqué les clauses où l'on veut voir un monopole et qui spécifient l'exemption de taxes et de droits, des privilèges relatifs à la construction des embranchements, et la défense d'établir des lignes au sud du Pacifique canadien ou à moins de quinze milles de la frontière américaine. Le programme de l'administration a été approuvé unanimement par l'assemblée des électeurs, pas une voix ne s'est élevée pour protester. Mais je me trompe, M. l'Orateur. Un monsieur de Montréal, qui se trouvait là, fit observer que nous cédions une trop grande étendue de terres, puisqu'elles valent \$2 l'acre. Un électeur a répondu immédiatement que si elles valaient \$2 pour le syndicat, les sections du gouvernement vaudraient le même prix.—“ Mais, a fait observer un autre électeur, quand ces terres auront-elles quelque valeur? Sans le chemin de fer, elles rappellent un peu les fiefs dans la lune.”—Partout, le contrat a été approuvé, même à la Pointe-Claire, un des châteaux-forts du parti libéral où, de 350 électeurs, je n'ai obtenu que cinquante-trois voix, à la dernière élection. La certitude de la construction, l'énoncé précis des frais qu'elle entraînera, de la date à laquelle elle sera achevée et du tracé que suivra la ligne, sont autant de raisons qui ont fait approuver le contrat.

Depuis cette visite à mes électeurs, un nouveau sujet de discussion s'est présenté soudainement. Je veux parler du nouveau syndicat et de l'offre qu'il a faite,—et j'ai pris la parole avec l'intention de faire quelques observations à cet égard. Selon moi, tous les députés doivent examiner soigneusement cette nouvelle offre. Je ne partage pas l'opinion des honorables députés qui veulent que le gouvernement soit lié par le contrat. Supposons qu'aujourd'hui de grandes compagnies de capitalistes européens viennent offrir d'exécuter les mêmes travaux pour la moitié des subventions que nous accordons en espèces et en terres; je crois que le gouvernement devrait résilier le marché—ce qu'il peut faire, à mon humble avis, tant que le parlement n'aura pas définitivement ratifié le contrat—et accepter l'offre de ces capitalistes.

Mais voyons si la seconde offre est plus avantageuse que la première. Quelle différence existe-t-il entre les deux? La seconde offre est couchée, mot pour mot, dans les termes du contrat, à l'exception de quelques clauses dont je parlerai tout-à-l'heure. Evidemment, il a été dressé sans cette attention et le soin minutieux que les négociants mettent à examiner un document d'une aussi vaste importance, avant de le signer. Je suis convaincu, pour ma part, que plusieurs des signataires ne l'ont pas même lu. Il a été dressé tellement à la hâte que certaines clauses, par exemple les clauses D., 15 et 16 ne correspondent plus aux clauses antérieures modifiées. L'offre consiste à construire la ligne, moyennant 22,000,000 d'acres de terre, et, en même temps, les signataires demandent l'autorisation d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de \$25,000,000 comme dans le contrat. La première clause a été changée, mais les autres ne le sont pas et l'offre, telle que formulée, nous permet de conclure que l'offre est réellement de \$25,000,000 au lieu de \$22,000,000. La différence, du moins la principale, entre les deux soumissions, est que l'on demande \$22,000,000 au lieu de \$25,000,000 en espèces et en terres. Les clauses 15 et 16 du contrat—relatives à l'exemption de

taxes et au paiement de droit sur certains articles importés—sont abandonnées. On abandonne aussi la clause qui interdit au gouvernement fédéral et à ceux des futures provinces d'accorder des chartes pour la construction de nouvelles lignes au sud du chemin de fer du Pacifique ou dans les quinze milles de la frontière américaine aboutissant à moins de quinze milles de la frontière.

Voilà ce que la seconde offre de mieux que la première, et nul doute qu'à cet égard, la seconde offre est préférable à la première. Mais il ne faut pas exagérer ces avantages. Les seules clauses qui méritent l'attention sont la réduction du prix et l'exemption, à perpétuité, de taxes pour la ligne. Dans un pays comme le Nord-Ouest, qui n'est pas encore colonisé, l'exemption des taxes sur les terres, pendant vingt-cinq ans, est d'une bien faible importance, et nous savons tous qu'elle n'affecte pas Ontario, le Manitoba et la Colombie anglaise. De fait, dans la province de Québec, aux termes du Code Municipal—et je crois que la loi est la même pour tout le Canada—les compagnies de chemins de fer subventionnées par le gouvernement sont exemptes de taxes à tous égards, non seulement pendant vingt-cinq ans, mais tant que les compagnies reçoivent des subventions.

Mais il y a plus, et je veux parler ici de l'exemption, à perpétuité, de taxes, pour la ligne, les stations, etc. Le parlement fédéral peut-il empêcher les futures provinces d'imposer des taxes que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord les autorise à décréter? Pouvons-nous créer des provinces sur des principes différents et ayant des pouvoirs inférieurs à ceux que possèdent les provinces déjà organisées? Nul doute que les futures provinces formeront partie de la Confédération et seront soumises aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Ces nouvelles provinces auront donc le pouvoir de mettre fin aux règlements que nous allons établir. Naturellement, elles seront liées par les conventions que le parlement fédéral adoptera aujourd'hui pour elles, et elles ne pourront y mettre fin sans payer quelque indemnité. Mais, M. l'Orateur, grâce à l'existence de cette ligne, elles n'éprouveront aucune difficulté ou répugnance à réaliser cette indemnité en ayant recours à leurs propres ressources, sans faire appel à la population de tout le Canada.

Toutefois, je n'ai pas besoin d'ajouter que je préférerais voir cette exemption perpétuelle supprimée, ou du moins sans effet, après un certain nombre d'années, par exemple quarante ou cinquante ans. Je sais que le gouvernement n'étant qu'une des parties du contrat, ne peut le modifier sans le consentement du syndicat; je sais que ce contrat est en réalité un pacte et que nous devons l'accepter comme tel; je sais que le rejet d'une seule clause romprait tout l'arrangement et y mettrait fin; je sais qu'en pareil cas, la compagnie serait entièrement libre de se retirer. C'est pourquoi je mentionne ce point d'exemption de taxes comme une simple recommandation ou suggestion que les membres du syndicat, en hommes sages et raisonnables, devraient accueillir. Cette exemption de taxes à perpétuité est contraire à l'esprit de la législation moderne, qui n'autorise même pas les municipalités à l'accorder pour plus de vingt-cinq ans, même quand il s'agit d'encourager des manufactures.

Maintenant, quant à l'exemption du paiement de droits de douane, on a exagéré la valeur de ce privilège. Les fabricants n'en souffriront pas; leur position ne sera pas changée, le gouvernement ne payant pas actuellement de droits sur les articles qu'il importe. J'espère, néanmoins, que le gouvernement, en faisant des remises ou par un autre moyen, établira des règlements qui permettront aux Canadiens de faire concurrence aux fabricants étrangers pour la fourniture des articles dont le syndicat aura besoin dans la construction de la ligne.

La défense d'accorder des chartes au sud du chemin du Pacifique ou à une distance de moins de quinze milles de la frontière, pendant vingt-cinq ans, ne peut être fortement ressentie. Elle ne s'applique pas à la province du Manitoba

M. GIROUARD (Jacques-Cartier)

qui a déjà accordé et pourra accorder encore autant de chartes qu'il lui plaira. La 92^{ème} section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord spécifie ce qui suit :

" Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

" Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes :

" Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes, et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province."

En vertu de cette clause, le Manitoba a sans contredit le pouvoir d'accorder des chartes de chemins de fer dans les limites de la province, pourvu que les lignes s'arrêtent à la frontière, et ne s'étendent pas au delà. Bien entendu cette loi locale est sujette au veto du gouvernement fédéral. Mais s'il est prouvé que le chemin de fer du Pacifique établit un tarif et des règlements tyranniques et exorbitants, le gouvernement fédéral aura bien soin de ne pas intervenir et, non-seulement cela peut se faire, mais encore ce parlement peut accorder une charte à une ligne rivale passant au nord du chemin de fer du Pacifique.

Mais, pour revenir au second syndicat, admettant que son offre contienne des conditions plus avantageuses que celles du contrat, et il n'y pas de doute qu'il présente quelques avantages,—examinons quels sont ses désavantages. Par-dessus tout, il laisse dans l'incertitude la construction et la mise en opération du chemin tout entier.

La chose même qui avait répandu tant d'alarmes et d'inquiétude dans l'esprit de la population de ce pays. Le gouvernement est libre de procéder ou non à la construction des sections ouest ou est, ou de toutes les deux ensemble.

L'honorable député de Gloucester, qui a pris la parole avant moi, nous a mis au défi de prouver qu'en vertu du contrat il existait quelque garantie relative à la construction de la section est. Je trouve cette garantie dans la clause No. 7 du contrat et dans la clause 28 de l'acte de constitution. La clause 7 se lit comme suit :

" Et à l'achèvement des sections de l'Est et du Centre, le gouvernement cédera à la compagnie avec un nombre convenable de bâtiments pour gares et le service hydraulique (mais sans équipement), ces portions du chemin de fer du Pacifique canadien construites ou qui doivent être construites par le gouvernement et qui seront alors achevées."

On lit dans la clause 28 :

" Pourvu aussi que telle hypothèque et priorité ne grèvent aucune propriété que la compagnie est par le présent, ou par le dit contrat, autorisée à acquérir ou recevoir du gouvernement du Canada jusqu'à ce qu'elle ait été cédée et transférée par le gouvernement à la compagnie, mais elles grèveront cette propriété, si l'acte d'hypothèque le déclare, aussitôt qu'elle aura été cédée et transférée à la compagnie."

Il est évident qu'en vertu de ces clauses, le syndicat ne peut pas acquérir les sections du gouvernement, ni même les hypothèques, jusqu'à ce que la section Est soit terminée. Quant à moi, je ne demande pas une meilleure garantie. Je déclare immédiatement, M. l'Orateur, que si le contrat contenait quelque incertitude relativement à la construction de la section Est s'il faisait la même réserve ou discrétion de la part du gouvernement; en ma qualité de député de la province de Québec, qui a un intérêt particulier à voir la section Est au nord du lac Supérieur, en ma qualité, dis-je, de représentant du peuple de ce pays hautement intéressé à connaître le coût de la totalité du chemin et s'assurer son exploitation effective d'après les conditions de lord Carnarvon, intéressé à délivrer l'atmosphère politique de toutes les impuretés que produirait nécessairement la construction et la mise en opération de cette immense entreprise par le gouvernement, je n'hésiterais pas à voter contre les résolutions de l'honorable ministre des Chemins de fer.

C'est parce qu'il n'existe pas d'incertitude relativement à ces différents points, c'est pour ces considérations que la province de Québec, en masse, est en faveur du contrat et hostile au second syndicat. Le fait est tellement évident qu'il a été envoyé à peine une contre-pétition de cette partie du

pays. La Halle aux Blés de Montréal n'a pas même jugé nécessaire de donner suite à sa décision, en présentant un mémoire à cette Chambre. Dans cette florissante cité, où l'on trouve tant d'hommes animés de l'esprit d'entreprise on n'a trouvé personne pour se joindre au second syndicat, à l'exception d'un solliciteur d'emploi, quelle que soit du reste sa respectabilité, la compétence et l'habileté qu'il puisse posséder pour administrer un département de chemin de fer.

On mentionnait d'abord les noms de libéraux influents de Montréal et de Québec, mais au dernier moment ils ne se montrèrent pas et déclarèrent même n'avoir pris aucune part au projet. Le fait est que cette seconde offre a été présentée par les partisans extrêmes de nos amis de la gauche, aidés de quelques importateurs déçus d'Ontario, dans le but de soulever des préjugés de clocher contre le gouvernement. Lorsque nous entendons prononcer des paroles semblables aux suivantes par un membre influent du gouvernement d'Ontario, nous ne sommes pas surpris d'entendre présenter des contre-pétitions par quelques divisions de la même province et de voir une contre-proposition venir du même endroit. Voici les paroles telles que citées par le *Globe* :

« Les marchands de Toronto et d'Ontario se trouveront placés dans une position telle qu'ils seront obligés de faire par Montréal la presque totalité de leurs affaires avec le Nord-Ouest. C'est un projet essentiellement montréalais, élaboré et contrôlé par les commerçants de Montréal au préjudice de Toronto et d'Ontario en général. Ce projet implique, je le crains, non-seulement un monopole du syndicat, mais aussi un monopole de Montréal. »

Je ne veux pas supposer un seul instant que ce soit là le langage de la majorité de la province d'Ontario. Tous nous savons que tel est le langage de quelques importateurs d'Hamilton et de Toronto seulement, fait qui devient apparent par les allégations de la Chambre de Commerce de cette dernière ville qui contient le paragraphe suivant :

« Que l'acquisition des dits chemins de fer par le syndicat, détruira le caractère de neutralité du terminus est du chemin de fer national et le transportera de fait à Montréal. »

Je connais trop bien l'intelligence et le patriotisme de la population de la province d'Ontario en général pour croire un instant qu'elle approuvera une assertion ou un argument ayant un caractère si évidemment personnel et local. Nous savons tous que la nature a placé Montréal et Québec à la tête du commerce océanique du Canada, et Halifax et Saint-Jean à la tête de son commerce d'hiver, et cette position demeurera la même, que le commerce du grand Nord-Ouest soit dirigé par la route du Sault Sainte-Marie ou par la voie du chemin de fer du Pacifique canadien, au nord du lac Supérieur. Ontario a beaucoup d'avantages naturels sur ses provinces-sœurs de l'Est. Ces provinces ne sont pas jalouses si elle occupe la position la plus marquante dans cette confédération; nous avons pleine confiance et le vote donné l'autre jour, et les votes qui le suivront, montreront, sans aucun doute, que le même esprit national règne ici.

Finalement, M. l'Orateur, je crois que nous devons donner au premier syndicat la préférence sur le second, à cause des circonstances qui ont amené leur formation à tous les deux. Le premier a pris naissance dans le cabinet d'affaires, loin de toute agitation politique, alors qu'aucun intérêt de parti n'était en jeu. On ne peut supposer qu'un gouvernement ayant pour le soutenir une majorité de plus de quatre-vingts députés ait eu autre chose en vue que de favoriser les meilleurs intérêts du pays, et les membres du syndicat ne peuvent être soupçonnés d'aider à aucune combinaison politique. On ne les connaît que comme hommes d'affaires; on ne connaît les opinions politiques que d'un seul d'entre eux et comme il est libéral, on ne peut le soupçonner d'avoir l'intention de favoriser le parti au pouvoir.

Le second syndicat, au contraire, présente tous les indices d'un mouvement politique, organisé dans le but d'embarrasser le gouvernement. Il a été conçu et mis au monde par les politiciens, dans le but de créer une agitation politique

dans des intérêts de parti. La chose est tellement évidente, la clause de l'acte constitutif qu'ils ont présenté, qui permet d'ouvrir des livres de souscriptions dans les principales villes du Canada, pourvoit à ce que les directeurs provisoires, qui sont les instigateurs de ce mouvement politique, aient le droit de refuser toute souscription qu'ils ne croient pas à propos de garder.

Mais il existe une raison encore plus forte pour nous engager à repousser cette seconde proposition: c'est la formation du second syndicat. Loin de moi l'idée de vouloir me permettre aucune imputation sur la réputation financière ou commerciale des membres de l'une ou de l'autre des compagnies; tous les deux ont des hommes possédant des capitaux considérables et une haute réputation comme hommes d'affaires. Mais je remarque dans la formation du second syndicat l'absence de l'élément étranger, ce qui, dans mon humble opinion, serait fatal au succès final de cette compagnie.

En 1872, sir Hugh Allan, au nom d'une compagnie aussi puissante que celle-ci, se séjant personnellement, sur les marchés de Londres, un prestige incontestablement plus grand que celui d'aucun des membres de ce second syndicat, et peut être plus considérable que tous réunis, n'a pu réussir à trouver les fonds nécessaires parce qu'il n'y avait pas à la bourse de Londres des personnes intéressées comme lui dans l'entreprise.

Le syndicat Stephen possède cet immense avantage. Par l'influence de la maison Kennedy, de New-York, le marché financier de cette grande ville lui est ouvert, et nous savons tous combien ses chefs se sont montrés dans le passé financiers habiles. La maison Morton, Rose et Cie, les met en contact immédiat avec les Bourses de Londres et de Liverpool et grâce à la maison Kohn, Reinach et Cie, inconnue peut-être à beaucoup d'entre nous, mais parfaitement connue de toutes les personnes ayant des rapports avec le monde financier d'Europe, une maison capable à elle seule de placer pour dix millions de bo. ds de la compagnie, il a accès aux bourses de Paris, Vienne, Amsterdam, Berlin et de tout le continent européen.

C'est l'absence de l'élément étranger qui a été cause de l'échec de la compagnie Allan, et qui amènerait indubitablement celui du second syndicat. Sans ces agents financiers, sans la coopération active de ces banquiers, agents de change ou spéculateurs ayant des intérêts dans l'entreprise, quel que soit le nom qu'on leur donne, M. Gilmour, McLaren, Gibson, Carruthers et autres se trouveraient dans la position de ces touristes qui entreprennent de visiter les catacombes de Rome sans les secours d'un guide; ils seraient perdus à tout jamais. Cette considération me semble plus importante que tous les prétendus avantages de la seconde proposition.

Ce que demande le pays, ce n'est pas seulement quelques millions de moins promis sur le papier, elle veut que la construction du chemin ne laisse pas un doute et cela est plus certain, ne peut être même sûrement obtenu autrement que par l'entreprise du premier syndicat.

Pour toutes ces raisons, je crois qu'il est de mon devoir d'enregistrer mon vote contre l'amendement de l'honorable chef de l'opposition et en faveur des résolutions concernant le chemin de fer.

J'espère que le contrat permettra aux capitalistes qui se chargent de cette gigantesque entreprise de réaliser des fortunes. Le pays n'aura pas raison de leur porter envie, car leurs bénéfices constitueront autant d'économies pour le trésor public. Leur esprit d'initiative et leur courage méritent récompense et si j'entretenais quelques doutes, — chose à laquelle je ne songe pas, — sur la supériorité de leurs conditions, je n'hésiterais pas à leur donner les bénéfices de ce doute.

Le grand Nord-Ouest, tout le monde l'admet, personne ne peut le nier, possède une immense valeur, mais peut-être pas immédiatement, ni avant quelques années. La compagnie aura besoin de patience, de courage, de ressources

pécuniaires considérables, avant de pouvoir réaliser des bénéfices, mais elle est sûre d'en faire finalement. La politique suivie par l'opposition l'aidera même à atteindre ce résultat, car au lieu de persister dans cette ligne de conduite consistant à déprécier ce pays jeune et inconnu, j'ai été heureux, nous avons été tous réjouis, de voir nos amis de l'opposition adopter un programme plus patriotique et représenter le Canada comme digne de l'attention de l'Europe et digne d'attirer l'excédant de richesses et de population de l'ancien continent.

Je ne crois pas devoir reprendre mon siège, M. l'Orateur, sans remercier le gouvernement et le ministre aussi capable qu'énergique qui se trouve à la tête du département des chemins de fer, du succès final de leurs efforts; — nos fils et nos petits-fils seront seuls à même d'apprécier la grandeur des services qu'ils rendent au pays en cette occasion. Je félicite également l'honorable chef du gouvernement qui voit se réaliser complètement aujourd'hui ses espérances et ses aspirations de 1872. L'histoire redira qu'après la Confédération, le contrat du Pacifique est le plus grand acte d'une grande carrière politique.

M. DOULL. La question soumise à la Chambre a pris un nouvel aspect depuis que l'on a proposé un amendement à la première proposition dont je désire parler en quelques mots. Je ne serai pas long, car serais-je beaucoup plus capable que je ne prétends l'être, il me semble que je ne pourrais rien dire de nouveau à ce sujet. La question soumise à la Chambre a été si habilement discutée que tous les arguments de part et d'autre me semblent épuisés et la Chambre fatiguée de les entendre répéter. Mais en partie pour moi-même et pour les commettants que j'ai l'honneur de représenter, je crois que la question ayant pris un nouvel aspect, je dois motiver mon vote sur une question aussi importante qui affecte la grande Confédération canadienne, non-seulement dans son état actuel, mais dans son avenir. Du développement et de la colonisation du Nord-Ouest dépendent, pour une bonne part, la grandeur future et la prospérité générale du pays. C'est par la colonisation seulement que nous pouvons espérer voir s'accroître la population, et jusqu'à un certain point, nous ne pouvons atteindre ce résultat sans construire le chemin de fer du Pacifique canadien qui reliera les côtes du Pacifique au réseau des chemins de fer canadiens, établissant ainsi une communication par voie ferrée, de l'Atlantique au Pacifique. Les deux partis admettent, je pense, que cette entreprise est trop considérable pour que le gouvernement s'en charge, et l'opinion générale est que nous devrions faire construire la ligne par une compagnie. Mais aujourd'hui que nous avons l'occasion de la faire construire ainsi, le projet est combattu, dans cette Chambre, par des hommes qui se sont montrés hostiles à toutes les mesures proposées dans l'intérêt du pays, depuis la Confédération, et cela, je crois, pour les raisons les plus précieuses. Depuis que la nouvelle offre a été soumise, la question qui se présente à la Chambre est, en réalité, celle-ci : — « Devons-nous ratifier le contrat ou accepter la nouvelle proposition ? » Les discussions qui ont eu lieu à ce sujet, dans cette Chambre et au dehors, ont établi, je pense, que les conditions du contrat qui nous est soumis, sont plus avantageuses dans les intérêts du pays, que celles du contrat Allan, ou que celles qu'offrirait le gouvernement Mackenzie par l'Acte de 1874.

Les députés de la gauche ont prétendu que les choses ont changé depuis l'an dernier, de manière à augmenter la valeur des terres du Nord-Ouest. C'est mon avis, et je crois que le gouvernement a bien fait de céder moins de terres et de payer davantage en espèces, pour la construction de la ligne. Aux termes du contrat Allan, le gouvernement payait \$30,000,000, en espèces et cédait 55,000,000 d'acres pour les deux grandes sections. Évaluant les terres au prix actuellement indiqué par l'opposition, soit \$3.18 l'acre, la valeur de ce que nous céditions, en vertu du contrat Allan, est représentée par \$204,900,000.

M. GIROUARD (Jacques-Cartier.)

Examinons maintenant les subventions en espèces et en terres accordées par l'acte Mackenzie, de 1871, et nous avons \$10,000 par mille, pour 2,797 milles, soit \$27,970,000. Ajoutons l'intérêt que la compagnie faisant soumission, pourrait demander, soit quatre pour cent sur ce que, d'après l'évaluation du ministre des Chemins de fer, nous aurons définitivement à payer, \$7,500 par mille, et nous avons, en outre, \$20,977,500, soit une subvention de \$48,947,500 en espèces, aux termes de l'arrangement Mackenzie. Ajoutons 56,000,000 d'acres offerts à la compagnie qui aurait entrepris de construire la ligne, aux termes de l'Acte de 1874, et cela nous donne \$170,080,000. Ajoutons ce dernier montant de \$48,947,500 et la valeur des concessions faites, aux termes de la convention Mackenzie, est représentée par \$227,027,500.

Aux termes du présent contrat, voici tout ce que nous céditions : \$25,000,000 en espèces, les sections construites et celles en voie de construction, représentant \$28,000,000, ces deux items formant un total de \$53,000,000, en espèces. Donnant toujours aux terres concédées la même valeur, nous avons, sous ce chef, \$79,500,000, soit un total de \$132,500,000 que nous payons, aux termes de la convention actuelle et une différence, en faveur de la dite convention, de \$72,000,000 avec le contrat Allan et de \$94,000,000 avec les conditions offertes par l'acte Mackenzie. L'opposition a complètement échoué dans ses efforts pour soulever une agitation et provoquer une expression d'opinion contre le présent contrat; c'est la meilleure preuve que ce contrat est préférable aux deux autres que j'ai mentionnés. L'opposition voyait la nécessité de faire quelque démarche pour influencer l'opinion publique en sa faveur, et de là cette nouvelle proposition.

Or, si cette nouvelle proposition est faite de bonne foi, on se demande naturellement pourquoi elle n'a pas été faite plus tôt.

Pourquoi n'a-t-elle pas été faite lorsque le chef de l'ancienne administration offrait des conditions meilleures que celles que le projet de loi actuel propose d'accorder? Pourquoi ne l'a-t-on pas faite il y a plusieurs mois, lorsqu'on savait que les ministres se rendaient en Angleterre pour négocier des arrangements relatifs à la construction de la ligne? Pourquoi ne l'a-t-on pas faite lorsqu'on savait que ces messieurs étaient de retour et travaillaient à préparer ce bill? Pourquoi ne l'a-t-on pas faite lorsque ce projet de loi a été adopté en comité? Pourquoi, je le répète, n'a-t-on pas fait cette proposition plus tôt, si elle est faite de bonne foi, si ce n'est pas un piège tendu pour attraper des votes conservateurs et renverser le gouvernement, si la chose était possible?

Dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, le député de Gloucester a prétendu que le rejet de ce contrat n'entraînerait pas nécessairement la chute de l'administration. Je ne suis pas très versé dans la connaissance du droit constitutionnel, ni très familier avec les usages parlementaires, mais il me semble que si la Chambre rejetait ce projet de loi, l'administration n'aurait d'autre alternative que de résigner. Elle a solennellement passé un contrat, elle est liée par ce contrat, et elle demande à la Chambre de le ratifier. Si la Chambre refuse, elle condamne l'acte du gouvernement, elle vote non confiance dans le gouvernement qui n'a plus, selon moi, qu'à résigner.

Mais l'opposition avait un autre but en brassant pareille intrigue, car, suivant moi, ce n'est qu'une intrigue. Ne pouvant renverser l'administration, ils croient se donner ainsi d'excellentes cartes pour les prochaines élections générales. Mais je suis porté à croire qu'ils ont dépassé le but et qu'ils échoueront certainement dans leur première tentative et dans la seconde.

J'exposerais, aussi brièvement que possible, les raisons pour lesquelles je m'oppose aux nouvelles résolutions et j'appuie le contrat. D'abord, en acceptant la nouvelle proposition et refusant de ratifier le contrat, nous admettons la nécessité de renverser le gouvernement actuel qui sera rem-

placé par un gouvernement dont l'honorable chef de l'opposition serait le chef. Je ne veux point dire que j'hésiterais à renverser l'administration actuelle ou toute autre, si je croyais que l'intérêt du pays l'exige. Secondement, en rejetant le contrat, non-seulement nous causerons la défaite du gouvernement, mais nous tuons un projet que nous avons tous à cœur, celui de construire le chemin de fer du Pacifique canadien de manière à nous assurer une grande voie de communication, de l'Atlantique au Pacifique, en restant sur le territoire canadien. Je ne pense point, avec le premier ministre et d'autres membres de la droite que cette offre n'est qu'une feinte, mais c'est une ruse politique, bien certainement. Toutefois, si cette motion devait assurer la chute du ministère et conduire au pouvoir le chef de l'opposition, nous verrions exécuter, à la lettre, les clauses conformes aux idées de cet honorable monsieur, et l'entreprise serait alors beaucoup plus payante que celle qui fait l'objet du présent contrat. La Chambre et le pays connaissent les opinions de l'honorable monsieur relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Il a déclaré, mainte et mainte fois, qu'il ne voulait point voir construire cette section qui, partant du versant de l'est des Montagnes Rocheuses, aboutirait à la côte du Pacifique, ni celle qui passerait au nord du lac Supérieur; mais qu'il ne voulait point voir construire que la section de la ligne partant du lac Supérieur pour aboutir aux Montagnes Rocheuses et reliée aux lignes américaines par l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Personne ne peut lire la nouvelle proposition sans s'apercevoir qu'elle est très-bien adaptée à ses vues, et que si cette motion le faisait arriver au pouvoir, il n'en adopterait que les parties nécessaires pour atteindre son but, le gouvernement du jour étant parfaitement libre d'adopter ou rejeter le reste. Acceptons cette proposition et rejetons le contrat, nous aurons une ligne s'étendant des Montagnes Rocheuses au lac Supérieur et se reliant aux lignes américaines par le Sault Sainte Marie, mais nous remettons indéfiniment, sinon pour toujours, la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien, établi sur le territoire canadien et reliant l'Atlantique au Pacifique. En effet, quelle compagnie entreprendra de construire l'autre partie que, dans l'ordre naturel des choses, ne pourra jamais être exploitée avec profit, puisque la partie avantageuse est en la possession d'une autre compagnie? Non, la ruse me semble palpable et aucun député ne s'y laissera prendre; le pays ne s'y trompera pas non plus quand il la comprendra mieux, et elle retombera sur ceux qui ont brassé cette intrigue politique.

La clameur dominante, la plus forte objection à laquelle donne lieu le contrat, c'est qu'il va créer un monopole écrasant qui entravera puissamment le développement et la colonisation des territoires du Nord-Ouest. Cette objection porte en elle-même sa réponse; en effet, si ce monopole entrave le développement et la colonisation du pays, il empêchera, par là même, l'entreprise de devenir avantageuse et de donner des profits. — Non, M. l'Orateur, pour rendre l'entreprise profitable, le syndicat doit faire tout en son pouvoir, de concert avec le gouvernement, pour développer et coloniser la contrée. Il me semble que la génération actuelle ne verra pas le syndicat remboursé des dépenses qu'il aura faites.

Mais si le contrat crée un monopole, la deuxième offre présente le même inconvénient, car nous y voyons que le nouveau syndicat prendra possession et gardera ses terres aux conditions stipulées dans le contrat, si ce n'est qu'elles ne seront point exemptes d'impôts, et je ne crois pas que ce détail ait grande importance car, d'ici à vingt ans, une bien faible étendue de ces terres sera taxée. Je regarde donc cette objection comme parfaitement frivole. Quant à l'idée que le syndicat gardera ses terres et refusera de les vendre à des prix raisonnables, je crois que c'est pur non-sens. Il sera intéressé à vendre ses terres le plus tôt possible, parce que le profit qu'il réalisera en les gardant n'équivaudra point

aux profits que lui donnera le trafic qu'il créera en les vendant le plus tôt possible.

Cette après-midi, le député de Gloucester et d'autres membres de la gauche ont prétendu que le contrat ne nous assurait point une ligne de première classe, à cause du type choisi pour la ligne. C'est là une supposition gratuite. La ligne de "l'Union Pacifique," lorsqu'elle fut achevée, en 1871, — et elle n'a pas été achevée avant cette époque, — était regardée comme une ligne de première classe. J'ai voyagé par cette ligne en 1869, trois mois après qu'on l'eût ouverte à la circulation. Même alors la ligne était bonne, mais on y remarquait plusieurs ponts et gares provisoires que l'on a remplacés par des constructions plus solides. C'était alors une ligne incomplète, inachevée, ne pouvant offrir le type dont il est fait mention au contrat. La seconde offre et le contrat sont donc identiques sous ce rapport.

Quant au tarif du transport, je crois que l'objection soulevée disparaît en présence de la déclaration du premier ministre à l'effet que, dans l'Acte refundu des chemins de fer, il sera inséré une clause définissant mieux ce que l'on doit entendre par le profit de dix pour cent.

La gauche a fait au contrat une objection qui, selon moi, a quelque poids, bien qu'elle ne s'accorde pas avec ses principes de libre-échange et que la nouvelle proposition ne contienne rien à cet égard; je veux parler de l'admission en franchise de certains matériaux et articles requis dans la construction de la ligne. Je crois que cette stipulation est contraire au principe admis par le pays et que la protection a pour but d'appliquer. Cette stipulation attaque le principe de la protection dans son essence. Si nous autorisons des exemptions dans ce cas, pourrions-nous les refuser dans d'autres? Si nous n'avons pas encore en opérations de manufactures pouvant produire certains articles requis dans la construction des chemins de fer, nous avons sous la main tout ce qu'il faut pour les mettre en opération dans un délai très court, et j'ai vu avec plaisir, par les journaux, qu'il s'est formé, à Montréal, une compagnie qui va exploiter nos mines de fer et fabriquer des lisses d'acier ainsi que d'autres articles requis dans pareille construction. Dans le district que j'ai l'honneur de représenter nous avons des mines de fer de la meilleure qualité, mines inépuisables et qu'avoisinent d'immenses gisements de houille et de chaux; il manque seulement que des capitaux pour les exploiter. D'après les renseignements que je possède, on peut les exploiter à moins de frais qu'aucune autre mine sur le continent, et leur position est telle que l'on pourrait établir, dans le voisinage, des forges dont le fonctionnement coûterait moins cher qu'à aucune autre mine connue. Elles sont situées sur le parcours de l'Intercolonial, entre Pictou et Truro, à vingt-quatre milles seulement du hayre de Pictou, l'un des meilleurs du Canada. Je trouve donc des objections à cette clause du contrat; mais comme le gouvernement va donner aux fabricants un bonus équivalent à ce qu'il accorde au syndicat par cette clause, je l'accepterai avec le reste, bien que j'eusse mieux aimé ne point la voir dans le contrat.

Quelques députés de la gauche ont voulu démontrer que ce contrat allait imposer un immense fardeau au Canada, et le député de Yarmouth (M. Killam) a prétendu que la province d'où il vient comme moi aurait beaucoup à souffrir. Mais je crois que ses calculs, comme plusieurs de ces déclarations, ne sont pas très bien fondés. Je crois que ces calculs sont le produit de sa fertile imagination et nullement basés sur des données solides. Il a cru l'occasion bonne pour attaquer certains députés de la Nouvelle-Ecosse et pointer son artillerie sur les députés de Halifax en essayant de prouver que le chemin de fer que l'on va construire jusqu'à la baie d'Hudson, pour ouvrir une nouvelle issue au Nord-Ouest, nuira sérieusement à Halifax comme port d'hiver, ignorant le fait que le port de Halifax est ouvert toute l'année, tandis que la baie d'Hudson est prise tout l'hiver.

Le député de Gloucester a dit que les terres, aux termes de l'Acte Mackenzie, 1874, étaient divisées en sections situées sur tout le parcours de la ligne où les entrepreneurs pourraient choisir des terres de qualité moyenne. Mais si j'ai encore quelques notions exactes de géographie, la province d'Ontario s'étend jusqu'à l'ouest du lac Supérieur; toutes les terres situées au nord du lac Supérieur doivent appartenir à cette province et ne peuvent être cédées en vertu d'aucun contrat passé par le gouvernement fédéral. On ne saurait prétendre que toutes les terres situées entre le comptoir de Jasper et Kamloops sont de valeur moyenne, parce que la nature de cette région est telle que les terres doivent y être entièrement impropres à la culture. Par suite, la compagnie n'aura point de terres sur ces deux sections. Kamloops se trouve d'ailleurs, si je comprends bien, dans la province de la Colombie anglaise et le syndicat ne pourra pas prendre des terres dans cette province.

M. MILLS. Vraiment!

M. DOULL. Si j'ai tort, je demande que l'on m'en avertisse. Ainsi donc, aux termes de l'Acte Mackenzie, il aurait fallu prendre les terres dans la région des prairies où elles sont de qualité moyenne. Le présent contrat est donc préférable, sous ce rapport, aux conditions de l'Acte Mackenzie.

Le député de Gloucester a fait une digression pour attaquer la protection. Je croyais que la question du prix de la farine était complètement réglée. L'honorable monsieur prétend que la protection a fait hausser le prix de cette denrée; mais il me semble qu'aucun autre député ne voudrait prétendre que les droits imposés sur la farine peuvent en faire hausser le prix.

Quant au prix du charbon, j'ignore comment les droits l'ont affecté dans l'Ontario; mais une personne qui connaît bien le commerce de charbon, m'a fourni un état indiquant le prix, à Québec, du charbon importé, depuis trois ans, de la Grande-Bretagne, de la Nouvelle-Ecosse et des États-Unis. En 1878, le charbon que nous avons expédié à Québec, nous a été payé \$3.60 la tonne, en 1879, nous l'avons vendu \$3.50, et c'était l'année où l'on a imposé le droit de 50 centins la tonne. En 1880, nous ne l'avons vendu que \$3.35, de sorte qu'en 1880 le charbon de la Nouvelle-Ecosse valait 15 centins de moins qu'en 1879 et 25 centins de moins qu'en 1878.

M. MILLS. Pourquoi ne pas abolir les droits?

M. DOULL. Quant aux charges que nous allons nous imposer pour construire la ligne, je suis intimement persuadé que, dans une période très limitée, le pays se remboursera de tout ce qu'il va payer aux termes du contrat, soit par la vente des terres soit du fait que la population du Canada augmentera considérablement, grâce à cette grande voie de communication. Si l'opposition n'eût pas employé les moyens que l'on connaît pour faire rejeter le contrat Allan, je crois que non-seulement la ligne serait construite aujourd'hui, mais qu'elle aurait amené une immigration suffisante pour payer l'intérêt de la subvention en argent, au moyen des taxes que ces immigrants auraient eu à payer. Or, il en sera de même pour le présent contrat, et dans dix ans, la population amenée par le chemin de fer paiera, si non intégralement du moins en partie, l'intérêt de l'argent que nous allons avancer pour le construire, et, plus tard, la vente des terres produira non-seulement le montant du capital, mais bien davantage. Aux termes du contrat, nous n'avons pas à entretenir et exploiter la ligne, entretien et exploitation dont les frais sont évalués à six millions par année, du moins sur les sections que la nouvelle compagnie ne veut pas construire. Pour ces raisons, je voterai en faveur de la ratification du contrat.

M. BUNSTER. On a dit qu'il n'avait pas encore été question de la Colombie anglaise. Il est vrai qu'elle ne fait pas grand bruit; elle souffre de l'injustice commise envers elle. Le but de l'opposition est de faire rejeter le projet de construire une grande voie nationale de communication à travers le continent. Mais si les rôles étaient intervertis, si

M. DOULL.

l'opposition était encore au pouvoir, ne serait-elle pas heureuse et fière de présenter à la Chambre pareille proposition? Je crois que oui. Elle a eu sept ans pour préparer une proposition dans ce sens; durant cette période, le pays a souffert, la population était mécontente, ne sachant pas si elle devait émigrer ou rester. Toutefois, elle commence aujourd'hui à reprendre confiance; elle espère que le Canada va revenir à la prospérité, grâce à la protection et à la perspective que fait naître l'adjudication du contrat du Pacifique à un syndicat. Mais on a fait une grande injustice à la Colombie anglaise en ne comprenant pas l'île Vancouver dans le projet. Je ne puis m'expliquer pourquoi le gouvernement et le ministre des Chemins de fer n'ont pas cette île dans le projet, puisqu'ils se sont tellement occupés du Manitoba où quatre ministres se sont rendus l'été dernier, tandis que pas un seul n'est venu à la Colombie anglaise. Les expressions malveillantes fréquemment formulées à l'adresse de la Colombie anglaise n'ont rien rapporté au Canada. Les immigrants qui lisent des éloges du Kansas et autres États de l'Union Américaine, dans les discours des députés de l'opposition, songent naturellement à se rendre dans ces États.

Vous n'entendez jamais les Américains dire que les terres ne valent rien aux États-Unis et vanter celles de leurs voisins. On a dit qu'il n'avait point été fait mention de la Colombie anglaise dans le cours de ce débat. Mais elle a pris un vif intérêt à la formation du syndicat et à une assemblée tenue dans une des principales villes de l'île de Vancouver, Nanaimo, la résolution que voici a été adoptée: "Que cette assemblée décerne les plus grands éloges aux ministres pour l'énergie dont ils ont fait preuve en commençant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien sur le continent, et représente respectueusement à l'administration fédérale qu'elle est obligée et qu'en même temps il est opportun de commencer immédiatement la construction du chemin de fer de l'île entre Nanaimo et Esquimaux, et qu'aux termes de la convention Carnarvon de 1874, ainsi qu'en bonne justice pour la province, la construction de cette ligne ne doit pas être différée plus tard qu'au printemps de 1881; qu'en outre, ce chemin de fer devrait être construit comme ouvrage du gouvernement et que les terres publiques ne devraient pas être cédées à une compagnie de chemins de fer."

L'objet de cette pétition est d'engager le gouvernement à garder des terres dont la valeur représente les frais de construction de trois voies ferrées sur l'île. Les capitalistes ou spéculateurs américains construiraient une voie ferrée faisant le tour de l'île et la traversant, rien que pour obtenir possession des gisements de houille qui s'y trouvent. Pendant le temps que nous employons à parler de ce chemin de fer, les Américains le construiraient. Il y a dix ans, lorsque la Colombie entra dans la Confédération, il fut convenu que la ligne serait commencée immédiatement; mais à peine si elle est commencée aujourd'hui, malgré les conditions stipulées. Combien les Américains ne donneraient-ils pas pour la Colombie anglaise, en échange de laquelle les Canadiens n'ont fait qu'une misérable promesse!

L'opposition ne se ferait pas scrupule de rompre ce marché pour des fins politiques; mais je crois qu'un Canadien honnête, tenant à sa parole d'honneur, ne voudrait pas en agir ainsi. Si nous avons, dans notre province, des hommes assez habiles pour faire un marché équitable, et si les autres provinces n'ont pas d'hommes assez honorables pour s'y conformer, qui doit-on blâmer? Le Canada, où des charlatans politiques voudraient remonter au pouvoir et tromper le peuple aux dépens de la Colombie anglaise.

Je suis heureux d'avoir entendu le chef du cabinet déclarer que son parti respecte l'obligation contractée par le pays, mais qu'avons-nous entendu dire dans cette Chambre et au dehors? A Montréal, il y a quelques semaines, je me suis rendu à une réunion tenue, je suppose, dans une enceinte consacrée, car on n'y était admis que sur la présentation

d'un billet jaune ou bleu. L'intention était de tenir des assemblées secrètes et de tromper le peuple. On y a dit que la Colombie anglaise est le cauchemar du Canada. J'ai été surpris d'entendre le député de Durham-Ouest affirmer pareille chose, mais je crois qu'avant d'en finir avec lui, le Canada trouvera que l'honorable monsieur est aussi devenu un cauchemar encore plus fatigant, car il trompe le pays. Il fait très mauvais usage de son jugement solide, de sa science profonde, de ses qualités d'hommes d'Etat. Il a fait une grande injustice au Canada et à la Colombie en empêchant de venir dans le pays des colons qui avaient pu y vivre heureux.

Or, je prétends que tout ce que la Colombie a reçu du Canada ne compense pas ce qu'elle a souffert depuis son entrée dans la Confédération. Naturellement, ses terres ont été fermées à la colonisation, les colons éloignés de nous; et n'avons-nous pas le droit de nous plaindre quand nos terres restent inhabitées, quand on éloigne les colons, lorsque, dans tous les journaux du monde, on imprime que cette province est le cauchemar du Canada, une contrée inhospitalière, "une mer de montagnes"? A l'exemple d'Othello, les habitants de la Colombie tiennent à leur bonne réputation et sont en droit d'exiger qu'on les indemnise des injures qu'on leur prodigue. Lorsque j'ai pris la parole, il y a quelques jours, le député de Durham-Ouest (M. Blake) a nié avoir fait les assertions que je lui imputais. Je vais lire un extrait du célèbre discours prononcé à Aurora par l'honorable monsieur, car, ici, je n'affirme rien sans le prouver. Voici donc ses propres paroles :

"Vous avez observé, que quand le gouvernement dont je faisais partie, entreprit de s'occuper de cette question, notre programme fut énoncé en termes distincts aux électeurs avant le dernier appel que nous leur fîmes et en termes non équivoques, aux polls d'abord, puis en parlement. Je vois qu'une députation a été envoyée en Angleterre; que le peuple de la Colombie anglaise,—je me trompe, non point le peuple de la Colombie, car je ne crois pas que, comme corps, il approuve ces vues exagérées, mais le gouvernement de la Colombie anglaise a envoyé une députation en Angleterre pour presser le gouvernement de la métropole d'adopter quelque moyen de forcer le gouvernement et le peuple de ce pays de faire plus qu'ils ne voulaient entreprendre par rapport à cette voie. Pendant la dernière session, nous avons adopté, avec la plus grande répugnance, une loi augmentant le taux de nos taxes; afin de pourvoir au moyen de remplir, autant que possible, les obligations qui nous ont été imposées par l'ancien gouvernement... Je pense que le principal avantage que la Colombie pourra retirer de l'entreprise, se bornera à la circulation de l'argent qui y sera dépensé et aux profits sur les transactions mercantiles qui en résulteront, et que le Canada perdra terriblement dans cette affaire. Maintenant, même dans ces circonstances, le fait que le chiffre de la population de la Colombie anglaise ne s'élève guère qu'à 10,000 âmes, ne présentant guère plus de locataires qu'il y en a dans l'assemblée qui m'écoute, ne devrait point lui ôter le droit de dire: 'Vous remplirez votre engagement ou vous nous libérerez des nôtres.' Les habitants de la Colombie ont le droit de tenir ce langage, s'ils le jugent à propos; mais je nie que ce soit une raison pour nous de plonger le pays dans la ruine. J'ai quelque raison de croire que les gens sont assez intelligents et raisonnables pour reconnaître la vérité dans cette affaire, et agir en conséquence, à moins, toutefois, qu'ils ne soient poussés et appuyés par des agitateurs de notre pays, prêts à leur donner des espérances illusives, s'ils peuvent ainsi créer des embarras au gouvernement. Vous pouvez juger des dispositions du parlement, par le fait que, pendant la dernière session, un amendement a été proposé par un des membres de la Colombie anglaise, insistant sur l'exécution immédiate des travaux dans cette province; mais il ne fut appuyé que par cinq députés, parmi lesquels deux de sa province, les autres appartenant à la classe que mon ami M. Mowat aime à désigner sous le nom de Tories d'Ontario. Si les Colombiens nous disaient donc: 'Vous devez continuer et achever ce chemin de fer d'après les conditions arrêtées, ou accepter l'alternative de nous voir nous retirer de la Confédération, j'accepterais l'alternative.'

Cette citation prouve assez, je pense, M. l'Orateur, l'assertion que j'ai faite ici, et quand l'honorable monsieur fait si peu de cas de la foi des traités qu'il ose dire: "Brisons le pacte solennellement, laissons la Colombie se séparer; le traité ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit," il doit s'attendre à ce que la Colombie anglaise exprime sa surprise et son mécontentement en voyant de quelle manière la traitent les hommes publics du Canada. Si nos hommes publics avaient, pour la plupart, la même opinion de la Colombie anglaise, la population de la Colombie anglaise commencerait à croire qu'elle ferait bien de se retirer de l'Union;

mais j'ai confiance que le gouvernement fédéral remplira ses engagements envers la Colombie anglaise.

Un député a prétendu—mais il se trompe—que le pays allait donner pour \$50,000,000 de terres au syndicat. Mais est-il quelqu'un, dans cette Chambre, voire même dans tout le pays, qui paierait ces terres \$1 l'acre, si l'on ne devait pas construire le chemin de fer? C'est la voie ferrée qui donnera de la valeur à ces terres et le développement de la colonisation fera plus que compenser les dépenses que nous allons encourir.

UNE VOIX. Etablissez des colonies de Chinois.

M. BUNSTER. Je crois connaître les Chinois mieux que ne les connaît l'honorable monsieur, et je crois pouvoir lui prédire que la question chinoise est la première grande question dont le Canada devra bientôt s'occuper. Je disai donc que les terres augmenteront de valeur, de sorte qu'enfin de compte le gouvernement réalisera des profits, parce que nos terres au lieu d'être habitées seulement par les buffles, les élans et les Sauvages seront peuplées de colons. Nous devrions tenter de développer nos terres comme font les Américains, car leur ligne du Pacifique traverse un désert qu'ils ont colonisé et développé, tandis que nos terres sont de bien meilleure qualité. Mais voici comment le chef de la gauche formulait son opinion dans un amendement proposé l'année dernière :

"Que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la résolution, soient biffés et qu'on y substitue les mots suivants: "que l'intérêt public exige que l'on diffère la construction du chemin de fer du Pacifique à la Colombie anglaise."

M. BLAKE.—Hear, hear.

M. BUNSTER.—Cela prouve l'intérêt que l'honorable monsieur porte à la Colombie anglaise et je ne suis pas surpris de cette interruption. J'ai souvent invité l'honorable monsieur à visiter notre province, afin de juger par lui-même, au lieu de persister dans ses sentiments hostiles. À Montréal, le ministre des Chemins de fer a dit que le député de Durham-Ouest avait offert à la Colombie anglaise un appât de \$750,000, et je suis surpris qu'il n'ait pas nié cette assertion.

Il me semble que les Américains ont beaucoup trop à dire dans l'administration de nos affaires. Si nous nous occupons de nos affaires au lieu de les laisser prendre les devants sur nous, comme ils l'ont fait en construisant la ligne du "Northern Pacific", nous nous en trouverions beaucoup mieux. Toutefois, je mentionnerai l'effet que produisit la rumeur allant à dire que la construction du chemin de fer Pacifique canadien enlèverait, pour un temps, tout trafic au "Northern Pacific." Lorsque le président et les directeurs de cette dernière compagnie se rendirent à Londres pour placer leurs bons, les capitalistes leur répondirent: "Non, cette ligne ne rapportera rien et nous allons à la construction de la ligne canadienne." Le résultat fut qu'à cette époque, ils ne purent placer pour un seul dollar de leurs bons. Mais en 1873, lorsque le gouvernement conservateur fut renversé, le "Northern Pacific" fit de meilleures affaires, parce que le gouvernement Mackenzie se montra hostile à la construction du Pacifique canadien,—et cette ligne américaine fait encore un commerce très actif. Si l'on avait continué la construction de notre ligne en 1873, le "Northern Pacific" n'aurait pas été construit d'ici à vingt ans, et nous aurions eu tout le commerce de transport, depuis les côtes du Pacifique jusqu'à celles de l'Atlantique. Nous aurions pu transporter à Liverpool les produits de l'Asie dans un espace de temps moindre de deux jours et neuf heures que par toute autre ligne, et cet avantage aurait décidé les marchands anglais à utiliser nos chemins de fer de préférence aux chemins de fer américains. Voici une petite mappemonde à l'aide de laquelle je vais mieux faire comprendre l'avantage dont je viens de parler. Certains députés peuvent rire à leur aise, mais je veux démontrer les avantages que la Colombie anglaise a sur les

autres pays du monde. Sous le rapport commercial, nous nous trouvons au centre du monde. Partant de l'île Vancouver on peut se rendre sur n'importe quel point du globe. Rendus en Angleterre, vous vous trouvez dans l'un des hémisphères; arrivés en Asie, vous êtes dans l'autre, mais dans l'île de Vancouver vous êtes au centre du monde. Je vois bien que le député de Durham-Ouest n'a jamais étudié la position géographique de l'île Vancouver; autrement, il ne serait pas si sévère à notre égard. L'honorable monsieur croit que cette contrée est inhospitalière. Voici le plan d'une de nos petites villes qui ne semble pas très inhospitalière. Ici l'honorable député déroule un plan de la cité de Victoria. Le séjour de cette ville est aussi agréable que celui d'aucune autre ville du monde civilisé. Notre province n'est donc point une contrée inhospitalière. Au contraire, c'est une région dont les ressources sont immenses et variées—c'est un vrai paradis pour la beauté des paysages et la salubrité du climat.

Or, M. l'Orateur, c'est une question grave pour l'île Vancouver de n'être pas comprise dans ce projet. J'ai donné avis d'une résolution que je veux proposer comme motion formelle; je ne le propose point comme amendement, parce que le gouvernement s'y opposerait. Mais j'espère que, le temps venu, le gouvernement voudra bien réparer l'injustice faite à l'île de Vancouver. Je ne vois pas pourquoi il a laissé de côté cette île dans ses arrangements avec le syndicat. Evidemment, il ne connaît pas la valeur des terres sur cette île où vit la plus grande partie de la population, où l'on a placé plus de capitaux, où règne une plus grande activité industrielle que dans toute autre partie de la province. Il n'est pas juste de laisser de côté cette île qui possède les meilleurs havres de la côte du Pacifique au nord de San-Francisco, et où la marine royale anglaise a cru devoir établir sa station principale. On ne doit dédaigner aucune ville où flotte le drapeau anglais. L'escadre royale jette l'ancre à Esquimault, parce que cette ville possède le meilleur havre de la côte. Le député de Victoria (M. DeCosmos) a produit une carte pour démontrer que le gouvernement doit s'en tenir au tracé que l'on y trouve indiqué, et respecter la décision Carnarvon qui fixe le terminus de la ligne à Esquimault. Pendant un an ou deux, avant qu'il eût écouté de mauvais conseils, l'ancien gouvernement a persisté, je crois, dans l'intention de construire cette ligne. L'honorable député de Lambton fit transporter sur l'île 5,000 tonnes de rails d'acier, dans l'intention de faire construire la ligne. Il envoya son ministre des Finances en Angleterre, pour placer les bons du Canada, et donna une hypothèque sur tout le pays, la Colombie anglaise y comprise.

Et quel a été le résultat? Environ \$35,000,000 de bons furent vendus à 92 centins par piastre et ils valent aujourd'hui 104 centins, de sorte que le pays a perdu \$5,000,000 qui auraient suffi pour construire deux lignes de Nanaimo à Esquimault et qui auraient comblé la différence entre l'offre du nouveau syndicat et celle du premier. La Colombie anglaise n'aurait pas eu de grands avantages avec aucun des syndicats, mais le premier vaudrait beaucoup mieux pour elle que le second. Si quelque particulier intelligent et entreprenant proposait la formation d'un syndicat pour construire la ligne de l'île Vancouver, et si cette proposition était faite de bonne foi, je serais disposé à l'appuyer; mais on a entièrement laissé de côté l'île Vancouver. Le gouvernement ne nous déclare même pas son intention au sujet des terres de l'île, terres qu'il a réservées et gardées en sa possession depuis dix ans, dans le but apparent de les utiliser pour la construction de la ligne. Il a entravé le développement de cette province, pendant que le Manitoba progressait, et plus tard, quelque député pourra demander, dans cette Chambre, comment il se fait que le Manitoba progresse, tandis que la Colombie anglaise demeure en arrière. Je répondrais: "Parce que les terres de notre province ont été réservées par le gouvernement qui n'a pris aucune me-

M: BUNSTER

sure pour en tirer parti." Le gouvernement a bien, chez nous, des agents des terres, mais le colon qui s'adresse à eux, ne reçoit jamais de réponse satisfaisante.

On a eu tort de dire que nous n'avions point de bonnes terres à la Colombie anglaise; nous en avons plus qu'il n'en faut pour la construction de la ligne. Mais qu'on la construise où l'on voudra, il faudra bien, en définitive, construire une ligne là où se trouvent les bonnes terres, et grâce à notre climat, les immigrants afflueront bientôt à la Colombie anglaise. Nos bestiaux passent l'hiver dehors, sans abri, ce qui ne serait pas possible dans l'Ontario, et ce seul fait encouragera les immigrants à venir chez nous pour se livrer à l'élevage du bétail. Pendant la dernière saison, nous avons exporté plus de bois de service que pendant aucune année antérieure. A Burrard Inlet, nous avons deux scieries qui peuvent débiter 500,000 pieds de bois par jour; il y en a une autre très considérable à Victoria et plusieurs autres sur divers points de la province. Enfin,—et ce n'est pas le détail le moins important,—nos mines de charbon produisent mille tonnes par jour; et lorsque nous prenons en considération le fait que le gouvernement n'a point pourvu à la construction du chemin de fer de l'île pour la relier au continent, nous avons toute raison de dire qu'il a commis une grande injustice en ne donnant pas ainsi à la compagnie du Pacifique le moyen de se procurer chez nous son combustible.

On me permettra de dire que le gouvernement est obligé de tenir compte de la convention Carnarvon. Cette convention est diversement interprétée, et quand la législature locale se réunira, je serai bien surpris si elle n'adopte pas une résolution et envoie un délégué en Angleterre pour veiller à ce que ces conditions soient remplies dans tous leurs détails. On fera pas un jeu des conditions Carnarvon, ni de la question du chemin de fer de l'île. Nous avons un traité, nous nous y tiendrons. Je lirai tout à l'heure une partie du discours prononcé par lord Dufferin, lors de son voyage à la Colombie anglaise. Je crois que trois hommes d'Etat canadiens ont visité la Colombie anglaise et ont fait rapport de leurs visites, mais toujours ces rapports ont été hostiles à notre province. Ils n'ont jamais pris en considération le fait que le trésor fédéral n'a jamais payé une piastre à la Colombie anglaise, et persistent à croire que cette province a fait un excellent marché. Nous savons que le principal représentant de Victoria s'est rallié à la Colombie anglaise avec la promesse que la ligne serait construite. L'a-t-il construit ce chemin de fer? Je crois que s'il avait gardé le pouvoir en 1873, son esprit fertile en ressources aurait trouvé un moyen de construire la ligne; et maintenant qu'il est remonté au pouvoir, je lui demanderai pourquoi il a négligé sa division électorale au point de laisser de côté l'île de Vancouver dans l'élaboration de ce contrat. Lorsque le reste de la Confédération lui refusait un siège en cette Chambre, la division de Victoria lui a rendu l'hommage le plus flatteur en l'élevant. Mais a-t-il su reconnaître cet hommage en construisant le chemin de fer de l'île? Je prétends qu'il ne nous a pas rendu justice, mais j'espère encore qu'il s'acquittera envers nous. Je désire qu'il m'explique pourquoi le contrat ne stipule pas la construction du chemin de l'île, puisque les membres du syndicat feraient la meilleure affaire possible en entreprenant cette ligne qui leur donnerait accès à nos mines de charbon, à nos terres fertiles et à un excellent havre?

Supposé que nous adoptions l'idée du député de Durham-Ouest, et que nous construisions la ligne seulement jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses, quels avantages nous donnerait-elle? quel commerce national pourrait-elle développer? quel est le Canadien qui se vanterait d'avoir rompu un pacte solennel avec la Colombie anglaise. Au contraire, tout Canadien aimant son pays sera fier de voir nos hommes d'Etat venger son honneur en pourvoyant à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien de Winnipeg à

Esquimaux. Le mécontentement qui s'est manifesté à la Colombie anglaise était dû, en grande partie, à ce que l'on appelle le "Scandale du Pacifique." Nous avons ressenti la mauvaise foi manifestée par l'ancienne administration et les injures que nous ont prodiguées certains membres de cette administration en qualifiant notre pays de "région inhospitalière," "mer de montagnes," "cauchemar du Canada." Nous avons envoyé un député en Angleterre et obtenu la décision Carnarvon en 1874. Mais l'ancien gouvernement ne s'est pas conformé à cette décision. C'est pourquoi il nous a envoyé le gouverneur-général.

Et dans quel but ? Pour nous tromper et nous amadouer ; mais il n'y a point réussi. Je vais lire quelques extraits du discours prononcé par Lord Dufferin à Victoria :

"Avant de partir de Victoria pour son voyage dans la partie nord de la province, Son Excellence donna à entendre qu'Elle recevrait à son retour les divers comités qui lui avaient présenté des adresses, et leur ferait part des impressions que lui aurait laissées sa tournée dans la province. Comme on s'attendait généralement à ce que le gouverneur-général parlerait de la question du chemin de fer et annoncerait peut-être le programme du gouvernement, les hommes les plus marquants de la province se rendirent à l'hôtel du gouvernement, dans la matinée du 20 septembre. C'est alors qu'il prononça son fameux "Discours sur la Colombie anglaise" qui dura deux heures et un quart. En voici le début :

"MESSIEURS,—Je suis en ce moment plus heureux, avant mon départ de la Colombie anglaise, d'avoir une occasion de vous remercier et,—par vous, tous les citoyens de Victoria,—non-seulement de la courtoisie et de la bienveillance que l'on a eues pour moi pendant mon séjour parmi vous, mais particulièrement de l'invitation au banquet dont vous vouliez bien m'honorer. Je regrette beaucoup que mes engagements ne me permettent pas d'accepter cette nouvelle preuve de votre hospitalité, mais mon désir de visiter votre pays aussi complètement que possible, et mes autres engagements me forcent, bien malgré moi, de refuser cette invitation. J'aurai encore néanmoins, une autre occasion de me trouver avec vos concitoyens, à la fête que vous avez préparée pour moi, cet après-midi, à Beacon Hill, fête à laquelle j'ai hâte d'assister. Peut-être, messieurs, me sera-t-il permis ici d'exprimer toute la satisfaction et le plaisir que j'ai éprouvés, durant mon voyage à travers certaines parties de la province que j'ai pu visiter pendant le peu de temps laissé à ma disposition. Je sais très bien que je n'ai visité qu'une très petite partie de votre province et qu'il y a des centres importants par leur population, où je n'ai pu me rendre. Je regrette surtout de n'avoir pu visiter Cariboo, le centre principal de votre industrie minière, où réside une population dont j'aurais bien désiré connaître personnellement les desirs, les sentiments et les aspirations. Cependant, avec des efforts, j'ai pu visiter toute la côte de la Colombie anglaise, depuis son extrémité sud jusqu'à l'Alaska. Je suis allé jusqu'à la tête de Bute Inlet ; j'ai examiné les passes de Seymour et les autres chenaux qui passent entre la tête de Bute Inlet et l'Île Vancouver."

Je ne lirai pas tout le discours. Je veux seulement faire voir au député de Durham-Ouest que notre province n'est pas aussi inhospitalière qu'il veut bien le prétendre. Je cite encore :

"Je comprends très bien que la grande chose que l'on reproche au gouvernement canadien, c'est qu'il n'a pas rempli ses obligations. Ces obligations sont consignées dans un engagement solennel, ratifié par les législatures respectives des deux parties contractantes, qui étaient alors parfaitement indépendantes l'une de l'autre, et j'admets que cet engagement avait tout le caractère d'un traité international. Les conditions de ce traité étaient (pour ne pas mentionner les petits détails) que le Canada s'engageait, dans les deux ans qui suivraient l'union, à commencer, aux deux extrémités, un chemin de fer pour relier les côtes de la Colombie anglaise avec les chemins de fer du Canada, et que le chemin de fer serait complété dans les dix ans, à partir de l'union de 1871. Nous sommes maintenant en 1876. Cinq années se sont écoulées, et on peut dire que le travail de construction est à peine commencé à l'une des extrémités. Sans doute, en pareilles circonstances, chacun peut bien dire que le Canada a manqué à ses obligations envers cette province ; mais malheureusement, le Canada est non-seulement accusé d'avoir manqué à ses obligations, mais ce qui est bien différent, il est aussi accusé de violation volontaire de sa promesse, pour en avoir agi de la sorte."

Lord Dufferin explique ensuite comment le Canada nous a traités :—

"Il est bien vrai que vous avez, de la manière la plus généreuse, déclaré, à diverses reprises, que vous ne désiriez pas rendre le Canada responsable, s'il ne tenait pas à la lettre ses engagements quant au délai fixé. Vos espérances, à cet égard, ont été formulées par votre dernier lieutenant-gouverneur, M. Trutch, d'une manière sincère et explicite, bien qu'on ait mal interprété ses paroles, et je n'ai aucun doute que s'il n'était pas survenu des circonstances imprévues, vous auriez montré la somme de patience que l'on était en droit d'attendre de vous. Mais une crise sérieuse survint dans la carrière politique du Canada. Sir John A. Macdonald résigna son portefeuille, et M. Mackenzie arriva au pouvoir, en acceptant toutes les responsabilités prises par le Canada envers vous et votre province. Maintenant on assure—et, je crois, avec vérité—que M. Mackenzie et ses amis ont toujours été opposés à certaines parties de

l'engagement pris par le Canada avec la Colombie anglaise. On a pensé dans cette province, que le nouveau gouvernement était hostile au projet du chemin de fer du Pacifique. Mais j'ai toujours cru et je crois encore que c'est un malentendu. Je crois que le projet du chemin de fer du Pacifique n'a pas de plus fidèle partisan, en Canada, que M. Mackenzie, et qu'il est seulement hostile aux conditions de temps stipulées au contrat, parce qu'il pense qu'elles constituent une impossibilité et qu'en essayant d'exécuter les travaux dans le délai spécifié, ce serait augmenter, d'une manière ruineuse, et inutilement, les dépenses du pays ; et dans ces deux hypothèses, M. Mackenzie est dans le vrai. Avec l'expérience que nous avons aujourd'hui—et il est facile de devenir sage après cela—personne ne voudrait dire que les tracés auraient pu être faits et le chemin construit dans le délai fixé, ou bien qu'une compagnie qui aurait entrepris de construire la ligne dans ce délai, n'aurait pas exigé le double ou le triple de la subvention nécessaire si l'on eût accordé un délai plus long. Mais il serait certainement peu généreux et injuste, de la part de la Colombie, d'avoir des sentiments hostiles pour M. Mackenzie à ce sujet, et de le blâmer si, en arrivant si subitement au pouvoir, il a pris le temps de considérer quelle conduite il adopterait dans la manière de traiter une question d'une importance aussi énorme."

M. Mackenzie délégua M. Edgar pour nous acheter moyennant \$750.000. Nous ne faisons pas des contrats pour en arriver à des compromis. Quelques-uns de nos mineurs ont retiré de cette "mer de montagnes" autant d'or que cela et l'ont emporté dans l'Ontario. Lord Dufferin continuait :—

"La province est convenue que le chemin de fer du Pacifique serait construit en seize ans, à partir de 1874, et qu'il serait commencé "aussitôt que les tracés seraient terminés," et non point à date fixe. En retour, le gouvernement s'est engagé à construire un chemin de fer d'Esquimaux à Nanaimo, à en faire les tracés le plus tôt possible, et à dépenser deux millions par année pour cette construction, à dater du commencement des travaux. Dans cette partie du pays, ces arrangements sont connus sous le nom de "Convention Carnarvon." Cette appellation est très convenable, et je suis très heureux de l'adopter, à la condition toutefois que lord Carnarvon ne sera pas chargé de la responsabilité primitive."

Lord Carnarvon n'était-il pas le premier responsable ? Il prit certainement cette responsabilité et se montra fort disposé à régler le différend porté au pied du trône. Il voyait bien que notre cause était bonne ; autrement, il n'aurait pas offert d'agir comme arbitre. Notre population et le gouvernement acceptèrent cette décision ; mais le gouvernement ne la mit point à effet. Il se dit : "Nous laisserons la Colombie anglaise se séparer de l'Union, plutôt que de nous soumettre à décision parolle." Les ministres n'auraient pas dû traiter ainsi la Colombie anglaise. Si, comme je l'ai déjà dit, la Colombie anglaise ne faisait point partie de la Confédération, que serait le Canada aujourd'hui ? Rien. Le pays a maintenant un bel avenir. Il y a sept ou huit ans, on n'avait pas une bien haute idée du Manitoba, mais l'an dernier quatre ministres ont pris plaisir à visiter cette province où ils ont fait une sorte de tournée d'inspection. Mais ils n'ont pas eu l'idée de se rendre à la Colombie anglaise. S'ils avaient bien voulu y rendre, je suis persuadé qu'ils en auraient emporté une impression autre que celle qu'ils ont à présent. Nous n'avons eu le plaisir de recevoir qu'un seul ministre, le ministre des Travaux publics—c'était, je crois, en 1871—mais il met du temps à nous revenir. Cependant, il y a, dans la province, des travaux publics qui exigent son attention ; et s'il nous faisait une visite, je suis persuadé que l'on s'occuperait davantage du chemin de fer de l'Île Vancouver. Si le chef du cabinet avait fait presser l'examen de cette question par la Chambre, au lieu de tergiverser pendant des semaines, les députés auraient pu se rendre plus tôt chez eux.

Sir JOHN A. MACDONALD. En me rendant à la Colombie, je craindrais d'être reçu d'une façon tellement hospitalière que je ne reviendrais plus.

M. BUNSTER. Si le très honorable monsieur croit qu'on le recevrait d'une façon inhospitalière, il est dans une grande erreur.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas dit "inhospitalière," mais "hospitalière."

M. BUNSTER. Je m'empresse d'offrir mes excuses. Le mot "inhospitalière" a si souvent retenti à mes oreilles que je l'ai toujours présent à l'esprit. Si le chef de l'opposition veut rendre justice à l'Île de Vancouver, je suis persuadé qu'il sera bien reçu à la Colombie anglaise. Il y a d'autres pétitions venant de l'Île Vancouver, surtout de ma

division électorale, approuvant les résolutions adoptées à Victoria. Ces résolutions ont été adoptées parce que la population ressentait l'injustice faite à l'île. Afin qu'on ne m'accuse point de n'avoir pas rendu justice à toutes ces résolutions, je vais en lire le texte :

" Tandis que plusieurs provinces de l'est de la Confédération ont obtenu des conditions meilleures que celles qu'on leur a faites pour entrer dans l'Union, la province de la Colombie anglaise, aux termes de la convention Carnarvon (pour employer le langage de lord Carnarvon lui-même), recevra beaucoup moins qu'on ne lui a promis pour la faire entrer dans la Confédération.

" La première condition du dit arrangement, fait en 1874, était la construction du chemin d'Esquimault à Nanaimo.

" Bien que la population de cette province fût en droit de s'attendre à ce que la ligne d'Esquimault à Nanaimo serait commencée en 1875, prenant généralement en considération les embarras financiers du Canada, elle a attendu des années avant d'exiger formellement la construction immédiate de la ligne.

" Lord Dufferin, en sa qualité officielle de gouverneur-général du Canada, a formellement engagé la bonne foi du gouvernement canadien envers la Colombie anglaise, dans le discours qu'il a prononcé à l'hôtel du gouvernement, Victoria, le 20 septembre 1876, et s'est servi alors de ce langage énergique : " Je me couperais plutôt la main droite que de dire un seul mot qui ne fût pas l'entière vérité. * * * Chaque cause des conditions Carnarvon est, dans le moment, en voie d'exécution."

PLUSIEURS DÉPUTÉS. Ecoutez, écoutez.

M. BUNSTER. Ces messieurs disent : " Ecoutez, écoutez," mais ces conditions n'ont été remplies ni par l'ancien ni par la nouvelle administration. Voici la suite de ces résolutions :

" Après avoir attendu pendant cinq ans, avec patience, tout ce que le gouvernement fédéral a fait en 1880, pour la ligne d'Esquimault et Nanaimo, a été de s'adresser au gouvernement provincial pour demander la concession d'une nouvelle zone de terres de vingt milles, entre Esquimault et Nanaimo, et le transport de Nanaimo à un point situé près de Yale, sur la rivière Fraser, de rails d'acier achetés pour le chemin de fer d'Esquimault à Nanaimo, rails que l'on devait employer sur la section d'Emory Bar et de Savona Ferry du chemin de fer Pacifique canadien sur le continent."

Je doute beaucoup que le gouvernement actuel ait donné à cette section de vingt milles la sérieuse attention qu'elle méritait. Cette section a été réservée, en 1873, à sa demande, et l'on y trouve des terres qui valent \$1,000 l'acre. Il n'y a point, entre Esquimault et Nanaimo, de terres pauvres que l'on ne puisse utiliser comme pâturages, et qui ne valent pas plus d'une piastre—ou d'avantage—que les terres des prairies, parce que le chemin de fer leur aurait bientôt donné de la valeur.

" On croit dans tout le Canada, que des arrangements ont été récemment conclus avec un syndicat de capitalistes pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien qui devra être terminé, vers 1890, chemin qui comprend environ 500 d'un chemin de fer connu sous la désignation de "section du lac Supérieur," et les 70 milles de voie ferrée entre Esquimault et Nanaimo."

" Aux termes de la convention Carnarvon, le chemin de fer d'Esquimault et Nanaimo devait être construit le premier et la section du lac Supérieur la dernière ; la construction de cette dernière devant être remise indéfiniment, jusqu'à l'achèvement, vers 1890, de la ligne, des côtes de l'océan Pacifique au lac Supérieur."

" Il est évident que le gouvernement fédéral n'a pas fidèlement exécuté ses engagements avec la Colombie anglaise.

" Ce qui a engagé la Colombie anglaise à s'unir au Canada, c'était la convention relative au chemin de fer qui lui offrait la perspective d'ouvrir rapidement, coloniser et développer diverses parties de la province.

" Du fait que le Canada n'a point rempli ses engagements, la Confédération a causé un préjudice irréparable à l'île Vancouver, partie fort importante de la Colombie anglaise. Bien loin de favoriser la colonisation, elle l'a empêchée. Depuis le 7 juin, 1873, jusqu'à ce jour, une zone de terres située le long de la côte de l'île Vancouver et ayant une longueur de plus de 180 milles sur 20 milles de large, a été réservée par le gouvernement fédéral, de sorte que des millions de colons qui voulaient se fixer dans cette partie fertile dans cette province, ont été obligés de traverser la frontière pour se rendre sur le territoire de Washington dont la population a beaucoup augmenté depuis le dernier recensement, et cela aux dépens de la Colombie anglaise.

" Bien qu'aux termes de l'Union, la Colombie anglaise fût autorisée à maintenir son tarif jusqu'à l'achèvement du chemin de fer Pacifique canadien, elle a accepté le tarif fédéral, se fiant à ce que le Canada remplirait de bonne foi ses engagements relatifs au chemin de fer. A la suite de cet acte généreux, le montant du revenu payé par la Colombie anglaise au trésor fédéral depuis la Confédération, a excédé les dépenses faites dans la Colombie anglaise à même le revenu fédéral, (dépenses dont plusieurs n'ont procuré aucun avantage à cette province) en sorte que la Colombie anglaise a aidé financièrement le Canada au lieu de lui être à charge.

M. BUNSTER

" En 1874, lors de la convention Carnarvon, les droits de douane perçus à la Colombie anglaise représentaient la somme de \$306,436, tandis qu'on a perçu \$517,261 en 1879, bien que la construction du chemin de fer n'ait pas été commencée dans cette province.

" Depuis la Confédération, le gouvernement fédéral a emprunté plus de \$50,000,000 pour des travaux publics et pour d'autres fins, et bien que la Colombie anglaise ait payé, en proportion, plus que sa juste part d'intérêt sur cette somme, pas un centime des \$50,000,000 n'a été dépensé à la Colombie anglaise pour exécuter la convention Carnarvon.

" Le tarif fédéral, si avantageux qu'il puisse être pour les provinces de l'est, est préjudiciable à la Colombie anglaise parce qu'il pèse lourdement sur les produits considérables de cette province, et il a détruit le grand commerce de marchandises anglaises que Victoria faisait autrefois avec les Etats et territoires avoisinants de la république voisine, sans créer ou encourager aucune industrie nouvelle.

" La seule compensation possible aux nombreux inconvénients de la Confédération, est la construction du chemin de fer par le gouvernement fédéral, aux termes de la convention Carnarvon ; et à moins que le Canada ne soit prêt à remplir les obligations qu'il a contractées avec la Colombie anglaise au sujet du chemin de fer, la province gagnerait beaucoup à se trouver vis-à-vis la Couronne anglaise, dans la position qu'occupe Terre-Neuve, qui a le contrôle entier de ses ressources et des moyens qu'elle prend pour les développer."

Mais la position est renversée. La ligne d'Esquimault à Nanaimo qui devait être construite la première, n'est même pas comprise dans le contrat du chemin de fer du Pacifique. On a donné de bien mauvais conseils au gouvernement, concernant cette ligne d'Esquimault et Nanaimo. Si le gouvernement eût annoncé qu'il ne la construirait pas, s'il nous eût dit, comme le député de Durham-Ouest (M. Blake) : " Que l'île de Vancouver se sépare," en ajoutant qu'il paierait les dommages, notre population aurait probablement pris la chose en considération. Mais nous avons tellement de confiance dans le gouvernement que nous croyons, malgré tout, qu'il nous rendra justice. La population de l'île a adopté ces résolutions parce qu'elle croit qu'on lui a fait une injustice. Victoria et Nanaimo, les deux principales cités de l'île les ont adoptées, Sandwich et Cowichan les ont ratifiées, et ces quatre villes m'ont chargé de les faire valoir auprès du gouvernement. J'espère donc que le gouvernement les accueillera et qu'il poussera activement la construction de la ligne, jusqu'à son achèvement complet.

J'ai pris connaissance d'un rapport dressé par un ingénieur canadien très habile, et faisant voir la différence entre le projet de la dernière administration pour construire la ligne—je parle de celle qui traversera le continent—et celui de l'administration actuelle. Le projet du gouvernement Mackenzie fixe le coût à \$104,000,000, et celui du gouvernement actuel à \$78,000,000, soit une différence de \$28,000,000 ; or, une très faible portion de cette somme suffirait pour construire le chemin de fer d'Esquimault et Nanaimo. J'ai recueilli, dans nos journaux, quelques opinions concernant l'injustice faite à l'île Vancouver. La *Gazette* de Montréal et la *Mail* de Toronto ont un ton bien différent. Voici ce que je trouve dans la *Gazette* :

" Les résolutions adoptées à l'assemblée de Victoria ont une haute portée ; c'est un appel énergique à l'honneur et à la bonne foi de tout le Canada. Elles fournissent aussi un autre exemple du malheureux héritage que nous a laissé la maladresse de M. Mackenzie. C'est sur les conditions Carnarvon que l'on insiste. M. Mackenzie avait accepté ces conditions, mais lorsqu'à la suite du vote du Sénat, il lui devint impossible de remplir la clause relative à la construction du chemin de fer d'Esquimault à Nanaimo il offrit à l'île trois quarts de million de dollars comme compensation de son désappointement, reconnaissant ainsi, de la manière la plus formelle, le droit que l'île avait d'exiger la construction de la ligne."

Mon voisin me demande quelle valeur peut représenter l'île ? Elle vaut beaucoup plus qu'il ne le suppose, et nous en appelons au traité conclu avec le gouvernement. Mais, en admettant que l'île ne représente aucune valeur, et que le chemin de fer ne devrait être d'aucun rapport, serait-ce une raison pour ne pas le construire ? Non. Pourquoi les hommes d'Etat anglais ont-ils toujours mieux réussi que les autres ? Pourquoi l'Angleterre est-elle aujourd'hui en position de prêter à toutes les nations du monde ? Parce qu'elle a toujours rempli ses obligations. Voilà pourquoi elle commande le commerce du monde entier. Le Canada pourrait tout aussi bien remplir ses obligations envers la Colombie anglaise. Voici quelques passages des instructions

que M. Mackenzie donna à M. Edgar lorsqu'il l'envoya comme délégué à la Colombie anglaise :

(Confidentielle—Copie 3, 194.)

OTTAWA, le 19 février, 1874.

“MON CHER MONSIEUR,—Dans vos conversations avec les hommes marquants de la Colombie,—représentants du pouvoir et autres,—il serait bon que vous leur fissiez comprendre qu'en offrant de prolonger le délai fixé pour la construction du chemin de fer au-delà des limites convenues en premier lieu, nous n'agissons que sous l'empire d'une nécessité absolue, et que nous voulons fermement atteindre le but désiré de tous, c'est-à-dire la prompte construction de la ligne.”

“Vous ferez bien de ne pas restreindre vos observations au voisinage des bureaux du gouvernement ou de Victoria ; passez sur la terre ferme et consultez l'opinion à Westminster et dans les autres villes et villages de la partie basse de la rivière Fraser.”

“Il est possible que vous découvriez ainsi quelques dispositions à entrer en négociations avec Ottawa ; dans ce cas, vous nous donnerez connaissance du fait.”

“Vous prendrez tout particulièrement soin de ne pas admettre que nous sommes tenus de construire la ligne jusqu'à Esquimaux ou quelque autre point de l'île ; et tout en évitant de menacer que cette section ne sera pas construite, faites néanmoins comprendre que ce n'est qu'une pure concession et que sa construction dépendra de l'attitude raisonnable que prendra la Colombie relativement aux autres parties du projet.”

Je doute beaucoup que M. Mackenzie eût le droit de donner pareilles instructions à cet agent, ou d'offrir \$750,000 à la province pour se désister de ses droits. Le parlement ne l'avait point autorisé à se jouer ainsi des obligations du traité ni à offrir cette somme pour les éluder.

Je vais lire maintenant quelques observations au sujet du chemin de fer “Union Pacific” ; elles sont empruntées à un guide intitulé : “The New Overland Tourist,” par Croftatt. J'y trouve ce qui suit :

“Bien qu'au début, on n'eût pas grande confiance dans l'achèvement définitif de cette grande voie ferrée, il n'est personne aujourd'hui qui n'apprécie l'esprit d'entreprise dont témoigne la construction de cette ligne, et l'immense valeur qu'elle a aujourd'hui pour le gouvernement, notre population et le monde entier.”

“L'Acte de 1862 fixait l'époque de l'achèvement de la ligne. Le terme du dernier délai était fixé au 1er juillet, 1876.”

“Le premier contrat pour la construction de la ligne, fut passé au mois d'août, 1863, mais divers conflits d'intérêts au sujet du tracé, en retardèrent l'exécution, et ce fut seulement le 5 novembre, 1867, qu'eut lieu la cérémonie de l'inauguration des travaux, à un point situé sur la rivière Missouri, près d'Omaha, Neb.”

“Dans le discours qu'il prononça en cette circonstance, l'enthousiaste M. Train dit que la ligne serait achevée dans cinq ans. Les vieilles gens ne purent comprendre ce jeune Américain et on le ridiculisa ; il fut traité de songe-creux et de visionnaire enthousiaste, la majorité croyant qu'à l'époque désignée, la construction ne serait point finie. Mais elle fut achevée en trois ans, six mois dix jours.”

Espérons que le Canada fera preuve de la même énergie, et que notre ligne à travers le continent sera terminée dans la moitié du délai fixé. Je lis encore dans le même ouvrage :

“Les Américains sont, pour la plupart, familiers avec l'histoire de cette ligne ; cependant, bien peu d'entr'eux se font une idée de l'immense travail qu'il a fallu faire pour se procurer les matériaux nécessaires à la construction de la première section de la ligne. Dans un rayon de 15⁰⁰ milles d'Omaha, il n'y avait point de chemins de fer, et, sur tout ce parcours, il a fallu faire transporter par des attelages, à des prix ruineux, tous les matériaux achetés dans les villes de l'Est. Il fallut aussi faire venir presque tous les travailleurs par la même voie et par les mêmes moyens de transport. Même la machine à vapeur,—de la force de 70 chevaux—qui fait fonctionner tout le mécanisme à l'usine de la compagnie à Omaha, fut apportée sur des voitures de Des Moines, Iowa ; c'était, à l'époque, le seul moyen de transport.”

“Sur un parcours de 500 milles à l'ouest d'Omaha, la région n'est aucunement boisée, on ne trouve qu'un peu de peupliers de Virginie, sur les îles et les rives de la rivière Platte, et ce bois n'est d'aucun usage dans la construction d'un chemin de fer. La région présente le même aspect à l'est de la rivière ; en sorte que la compagnie dût acheter ses traverses toutes coupées, dans les Etats du Michigan, de la Pennsylvanie et de New York. Ces traverses lui coûtaient \$2 50 la pièce, rendues à Omaha.”

Or, sur notre ligne, au lieu de \$2.50, chaque traverse nous coûtera 25 centimes, soit 12½ centimes pour le prix d'achat et 12½ pour le transport. C'est là, d'après moi, un élément de la plus haute importance dans la construction d'un chemin de fer traversant “une mer de montagnes,” comme on veut bien appeler notre province.

Considérant les grands avantages que notre ligne possède, comparativement aux lignes américaines, sous ce rapport et sous d'autres, chacun admettra que la ligne, au lieu d'être

un fardeau pour le pays, contribuera à lui donner l'importance qui lui est réservée. Déjà, la construction de la ligne a donné un certain élan au commerce de la région où elle passe, et, avec le temps, l'augmentation du trafic fera plus que couvrir les frais de construction. Le gouvernement ne s'apercevra pas qu'il a subventionné la ligne, parce que les \$25,000,000 seront payés maintes fois à la douane, sous forme de droits, avant même que la ligne soit achevée.

Grâce à la protection que le ministre des Finances a inaugurée, tout homme qui achète un baril de sucre, devra payer tant au trésor public ; et il en sera de même pour celui qui achète une coverte, ou un gallon de spiritueux, malgré l'averision du ministre des Finances pour ce liquide.

Tout ce qu'on nous a dit à propos des \$25,000,000 et des 25,000,000 d'acres n'est que du charlatanisme politique, indigne d'hommes d'Etat, et toute la génération présente doit être fière de ce que le député de Victoria (Sir John A. Macdonald) a fait pour le pays. Il est vrai qu'il a négligé Victoria ; mais s'il ne fait pas inclure cette division dans le contrat, le peuple a un recours, et si la Chambre n'entend pas son appel, il sera entendu ailleurs. Il dira à ses représentants : “Si vous n'agissez pas convenablement en cette affaire, nous ne vous réélirons point.”

Je parlerai brièvement d'une autre question. Il y a quelques années, je soumis à la Chambre une résolution à l'effet d'empêcher les Chinois de participer aux avantages de la construction de cette ligne à travers le continent. Si nous avions su, lors de notre entrée dans la Confédération, que ces Chinois devaient retirer tant d'avantages de la construction de la ligne, nous aurions fait insérer dans l'acte d'union, une clause les excluant de toute participation aux avantages résultant de la construction de la ligne, et cela pour plus d'une raison. La principale est qu'ils ne se fixent pas sur nos terres ; ils ne peuplent point le pays et les prix de la main-d'œuvre des blancs diminué du seul fait qu'ils ont à travailler avec eux. J'espère donc que le gouvernement interdira aux Chinois de travailler à la construction du chemin de fer Pacifique canadien. La question de laisser les Chinois prendre possession d'une partie de nos terres, deviendra fort sérieuse, si l'on ne remédie pas au mal dès le début, et l'on doit s'attendre à voir encore des Chinois domestiques chez les blancs. Les Etats Unis et la Chine viennent de conclure un nouveau traité par lequel la Chine donne au gouvernement américain le droit d'exclure cette race de son territoire, et je crois que notre gouvernement devrait imiter nos voisins sous ce rapport ; ce serait rendre justice à la Colombie anglaise et au Canada en général. Je suis toujours très-bien disposé à l'égard de mon collègue de la Colombie anglaise, le député de Victoria, (Sir John A. Macdonald,) et j'espère que l'honorable monsieur nous rendra justice, relativement à la ligne d'Esquimaux et Nanaimo. Sinon, je devrai avertir ses électeurs du fait, dès que je serai de retour à la Colombie anglaise.

M. FISET. M. l'Orateur, à cette heure avancée de la discussion j'admets qu'il est fatigant pour cette honorable Chambre d'être obligés d'entendre de nouveaux discours, surtout lorsque ces discours ne doivent pas jeter une nouvelle lumière sur le contrat et l'amendement qui nous est soumis. Mais quelques-uns de nos honorables adversaires, surtout dans la province de Québec, nous représentent sous des couleurs tellement faussées, avec des idées tellement éloignées des nôtres, que nous sommes bien obligés de nous défendre, à moins d'admettre par notre silence qu'ils ont dit la vérité.

Ainsi, du fait que nous demandons que les offres du nouveau syndicat soient prises en considération, ces messieurs concluent, que nous ne voulons pas la construction entière du chemin du Pacifique sur le territoire canadien, que nous voulons favoriser le commerce américain aux dépens du commerce canadien ; que nous manquons de patriotisme, et tout cela parce que la nouvelle compagnie

s'offre de construire ou l'embranchement du Sault-Sainte-Marie ou la ligne au nord du lac Supérieur, au choix du gouvernement. Peut-on agir ainsi à notre égard avec bonne foi—c'est plus que douteux. Il est vrai que nous sommes en faveur de l'embranchement du Sault-Ste Marie. Pourquoi ? parce qu'au moyen de cet embranchement, dans trois ans, nous aurions des communications directes avec le Nord-Ouest en utilisant la navigation du lac Supérieur ; parce que dans trois ans nous pourrions diriger sur les lignes canadiennes le commerce des Etats de l'ouest américain, parce que dans trois ans nos émigrés pourraient se rendre dans les plaines fertiles de l'ouest par une route entièrement sur le territoire canadien, vu que les immigrants ne nous arrivent que durant la saison de navigation. Voilà les principales raisons qui nous font demander la construction immédiate de l'embranchement du Sault-Ste-Marie. Est-ce à dire pour cela que nous sommes opposés à la construction de la ligne au nord du lac Supérieur. Non, mais vu que la construction de cette ligne va prendre dix ans, c'est en attendant qu'elle soit construite que nous voulons la construction de l'embranchement du Sault-Sainte-Marie. Et lequel des deux partis dans la circonstance manque de patriotisme ? Est-ce celui qui veut attirer le commerce des Etats-Unis ici dans trois ans, ou celui qui veut laisser aux Américains, pendant dix ans, le contrôle du commerce du Nord-Ouest canadien ? Est-ce celui qui veut que nos émigrés, dans trois ans, puissent se rendre au Nord-Ouest par une route entièrement sur le territoire canadien, ou celui qui veut continuer à les faire passer sur le territoire américain pendant dix ans ? Evidemment nous sommes ici plus patriotes que nos adversaires. Ce n'est pas tout. Au préambule de l'acte passé le 14 juin 1872 pour incorporer la compagnie du chemin de fer inter-océanique du Canada, on lit ce qui suit :

“ Et considérant qu'il est hautement expédient qu'un grand chemin de fer inter-océanique national, encouragé et subventionné par le Parlement, soit administré, contrôlé et exploité dans l'intérêt de la Puissance et autant que possible par des personnes domiciliées en Canada et sujets de Sa Majesté.”

Un peu plus loin, à la clause 17, on lit encore : “ L'élection des directeurs se fera au scrutin et les personnes ainsi élues constitueront le bureau des directeurs ; pourvu toujours que le président de la compagnie et la majorité des directeurs résident en Canada et soient sujets de Sa Majesté.” De plus dans l'acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, sanctionné le 14 juin 1872, nous trouvons les mêmes paroles : “ Pourvu toujours que le président de la compagnie et la majorité des directeurs résident en Canada, et soient sujets de Sa Majesté.” Que voyons-nous aujourd'hui ? D'un côté il y a un syndicat composé d'hommes honorables, je n'en doute pas, mais d'où viennent-ils ? qui sont-ils ? sont-ce des personnes domiciliées en Canada ? Sont-ce des sujets de Sa Majesté ? Les uns sont des canadiens, les autres des américains, les troisièmes des anglais, les quatrièmes des français, et les cinquièmes ? On a pas pu en trouver d'autres ; mais s'il s'était présenté des allemands, des italiens, des espagnols, des russes, des chinois, du moment qu'ils auraient eu des fonds, on les aurait acceptés. Ce syndicat, c'est le syndicat du gouvernement ; c'est le syndicat des mêmes hommes qui au mois de juin 1872 disaient : “ Quo ce chemin inter-océanique devait être administré, contrôlé et exploité autant que possible par des personnes domiciliées en Canada et sujets de Sa Majesté, dont le président et la majorité des directeurs devraient résider en Canada et être sujets de Sa Majesté.” D'un autre côté voici un nouveau syndicat composé comme le premier, d'hommes honorables ; mais en examinant de plus près, on se demande si ce n'est pas ce même syndicat que le gouvernement voulait avoir en 1872. En effet, tous les membres de ce même syndicat sont domiciliés en Canada et sujets de Sa Majesté. Pourquoi alors refuser de prendre leurs offres en considéra-

M. FISER

tion ? C'est ce que nous examinerons un peu plus loin. Mais on voit que le patriotisme de nos honorables ministres, en 1872, est bien différent de celui d'aujourd'hui. En 1872 ce chemin ne devait être construit que par une compagnie canadienne, aujourd'hui il faut des hommes de toutes les nations, et ce syndicat devra avoir la préférence sur une compagnie exclusivement canadienne dont tous les membres sont sujets de Sa Majesté. Evidemment, M. l'Orateur, si nous descendons sur le terrain où nos adversaires veulent nous conduire, ce sont eux qui manquent de patriotisme et non pas nous qui combattons pour les véritables intérêts du peuple. Pourquoi alors cherche-t-on à nous représenter comme des ennemis du bien public, je n'ajoute pas, de “ l'église,” bien que nos adversaires aient trouvé moyen de faire intervenir la question des écoles du Nouveau-Brunswick dans cette affaire du Pacifique ? Pourquoi veut-on faire croire que nous voulons plutôt l'avantage de nos voisins les Américains que celui du Canada, lorsque c'est le contraire que nous voulons. Nous admirons les Américains comme tous les autres peuples de la terre les admirant, mais pas au point d'adopter leur politique comme nos adversaires l'ont fait, et de la qualifier de nationale.

Je viens de dire, M. l'Orateur, que le gouvernement refuse de prendre en considération les offres du nouveau syndicat, et quelles sont les raisons de son refus ? Les honorables membres de la droite prétendent que ces offres viennent trop tard ; qu'elles auraient dû être faites en même temps que celles du premier syndicat ; que venant si tard elles ne sont pas sérieuses ; que c'est pour embarrasser le gouvernement, etc. Voyons si ces objections sont fondées.

Les offres du deuxième syndicat viennent trop tard.—Pouvaient-elles venir plus tôt ? Trois de nos honorables ministres s'en vont en Angleterre ; avant leur départ ont-ils fait connaître le but de leur voyage ? Ont-ils demandé des soumissions pour la construction d'une partie du chemin de fer ou de tout le chemin de fer du Pacifique canadien ? Non. Si le gouvernement voulait avoir des soumissions pour construire ce chemin n'était-il pas de son devoir d'en demander avant d'aller en Angleterre ? Et croit-on par exemple que si, dans les demandes de soumissions, on eût dit que le gouvernement se chargerait de la construction des parties actuellement sous contrat, et qu'il n'imposerait aucune taxe sur les matériaux qui entreraient dans la construction du chemin, croit-on, dis-je, que le gouvernement n'aurait pas reçu des soumissions plus avantageuses que les conditions qu'il a obtenues avec son syndicat ? Pour ma part, je n'en ai aucun doute, et la nouvelle compagnie qui vient de se former en est pour moi la preuve la plus évidente. Après cela il est bien difficile d'avoir de la compassion pour ceux qui viennent nous dire : “ Nous aurions bien voulu ne pas voir telle ou telle clause dans le contrat, mais nous n'étions pas les seules parties contractantes.” Mais loin de demander des soumissions, on s'efforce de garder le plus profond secret sur toute la transaction. Nos honorables ministres nous reviennent et quelles nouvelles nous apportent-ils ? Nous apprenons que le contrat est donné pour \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, et jusqu'au 10 décembre 1880, nous ignorons complètement les soixante-trois clauses que renferme le contrat, qui, outre les \$25,000,000 et les 25,000,000 d'acres de terre, accorde encore au syndicat \$28,000,000 en ouvrage fait, sans mentionner les privilèges extraordinaires qui sont donnés à cette compagnie. Pourquoi ce silence, pourquoi ce secret ? Si le contrat était bon vous ne deviez pas craindre de le faire connaître ; c'était donc parce qu'il était mauvais que vous l'avez tenu caché. Et c'est après avoir tout arrangé dans l'ombre, après avoir empêché par ce moyen toute compagnie de faire des offres quelconques, que l'on vient dire : Il est trop tard pour recevoir cette nouvelle soumission, lorsque le Parlement ne s'est pas encore prononcé, et on ajoute que venant si tard elle ne doit pas être sérieuse. En entendant

plusieurs honorables membres de l'autre côté de la Chambre nous tenir ce langage, je me suis demandé si réellement ces messieurs pouvaient eux-mêmes être sérieux en émettant une semblable opinion, et j'avoue humblement que, touchant cette question, j'ai des doutes sur leur sincérité. Comment, voici une compagnie qui dépose \$1,300,000 comme garantie pour sa soumission, et l'on vient dire que cette soumission n'est pas sérieuse ? Que faut-il donc pour la rendre sérieuse ? L'honorabilité des personnes, leurs moyens pécuniaires ? mais tout ceci est reconnu et admis ; leur honorabilité est incontestable, leurs moyens pécuniaires dépassent ceux du premier syndicat. Que faut-il de plus ? Non, ce n'est pas la soumission qui n'est pas sérieuse ; mais ils ne sont pas sérieux ceux qui prétendent que la soumission ne l'est pas.

Enfin, on dit que c'est uniquement pour embarrasser le gouvernement. J'admets qu'une telle soumission si supérieure à celle du premier syndicat, faite de bonne foi par des hommes honorables et possédant de grandes fortunes, et capables de conduire l'entreprise à bonne fin, j'admets qu'une telle soumission n'est pas de nature à mettre le gouvernement sur un lit de roses, surtout lorsque ce même gouvernement s'est si inhabilement compromis en acceptant l'extraordinaire contrat que nous discutons depuis le commencement de la session. Ce n'est pas aujourd'hui cependant que l'embarras sera le plus grand ; les disciples sont bien dressés et ils passeront là où le chef les conduira. Je ne dis pas cela pour leur faire un reproche ; nous n'avons pas le droit de leur reprocher leur manière d'agir, chacun est libre, grâce à la constitution qui nous régit, de voter comme il l'entend ; mais nous pouvons dire que de notre côté, l'esprit de parti ne l'a jamais emporté sur les intérêts du pays. Je doute fort dans la circonstance, que nos honorables adversaires puissent en dire autant. Mais c'est lorsqu'il faudra rendre compte au peuple des 15 ou 20 millions qu'ils lui auront fait perdre, millions qu'ils auraient pu épargner et qu'ils auront préféré sacrifier en pur don, à leur syndicat, c'est alors que l'embarras sera à son comble et qu'il faudra peut-être déménager encore plus loin que la Colombie, pour se faire réélire. Oui, M. l'Orateur, en refusant de prendre en considération les offres du nouveau syndicat, le gouvernement refuse par là même d'épargner au trésor et au peuple qui paie, une somme d'au moins quinze millions. Et dans quelle singulière position se trouverait le gouvernement, si au lendemain du vote qui aura sanctionné le contrat passé avec le premier syndicat, celui-ci acceptait du second syndicat les offres que le gouvernement aura refusées. Avant tout ce sont des hommes d'affaires ; ils n'ont pas entrepris de remplir ce contrat uniquement pour faire plaisir au gouvernement ; mais ils l'ont entrepris pour y faire de l'argent. En trouvant une compagnie parfaitement responsable, prête à prendre le contrat, en leur laissant un bénéfice clair d'au-delà de \$15,000,000, et cela sans avoir fait un pouce d'ouvrage, n'est-il pas naturel de conclure que le premier syndicat acceptera les offres de cette compagnie. Il n'y a rien dans le contrat qui l'empêche d'agir ainsi. S'il ne les accepte pas, c'est parce qu'il espère réaliser des bénéfices encore plus considérables. Et dans l'espace de quelques heures, de quelques jours, le gouvernement se sera exposé à faire perdre cette énorme somme au trésor public, et à voir tout de même la compagnie dont il aura refusé les offres, prendre possession du contrat passé entre lui et le premier syndicat. Comme je l'ai dit en commençant, je ne m'étendrai pas davantage sur la motion qui nous est soumise. J'admets que cette honorable Chambre doit être fatiguée des longs discours qui ont été prononcés sur cette question que je regarde comme épuisée. Quant à moi, je me contente des quelques remarques que j'ai faites, et je reprends mon siège en disant que je voterai pour l'amendement de l'honorable chef de l'opposition.

M. McINNES. M. l'Orateur, je considère la question actuellement devant la Chambre comme une question

dont l'importance pour le pays est plus grande que celle de n'importe quelle question qui ait occupé l'attention du pays depuis dix ans, ou qui pourra occuper l'attention du parlement ou du peuple de ce pays d'ici à longtemps. Le peuple s'est prononcé sur cette question dans les élections générales de 1872, 1874, et 1876, et dans chacune de ces occasions, le verdict du peuple a été en faveur de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Le bill maintenant devant la Chambre pourvoyant à la construction de ce chemin par un syndicat, a déjà été discuté si longuement que je ne m'étendrai pas longtemps sur ce sujet, car il n'y a guère d'écolier dans le pays qui ne soit plus ou moins familiarisé avec la question. Je me bornerai tout simplement à m'efforcer de démontrer à la Chambre et au pays que la Colombie anglaise n'est pas le pays inhospitalier, l'excroissance, le pays désolé que les honorables messieurs de la gauche ont décrit. Je vais tâcher de démontrer que la Colombie anglaise a contribué au revenu du Canada plus qu'elle n'en a reçu. Je ne me livrerai pas à des calculs imaginaires, mais je donnerai des chiffres pris dans les comptes publics et le rapport du département des douanes. Pour appuyer la comparaison que je désire établir, je serai obligé de faire une estimation de la population actuelle des diverses provinces.

Je donnerai à l'Ontario une population de 2,000,000, Québec 1,500,000, Nouvelle-Ecosse 400,000, Nouveau-Brunswick 350,000, Île du Prince-Edouard 125,000, Colombie anglaise 25,000, formant en tout 4,460,000, et j'ai toute raison de croire que le prochain recensement démontrera que notre population dépasse ce chiffre. Vous observerez que j'attribue à la Colombie anglaise une population double de celle que l'honorable chef de l'opposition lui a attribuée dans le discours extraordinaire qu'il a prononcé ici l'année dernière ; extraordinaire quant à sa longueur, extraordinaire quant à ses arguments spécieux du commencement à la fin, et extraordinaire par son manque de patriotisme. Il ne nous donnait qu'un chiffre de 10,000 à 12,000 âmes, mais je l'estimerai au double de ce nombre afin de rendre sa cause meilleure et la mienne plus faible. Je prendrai les rapports de la douane tels que publiés dans le rapport de 1879. Je suis peiné de ne pas en avoir un plus récent parce qu'il donnerait une augmentation beaucoup plus grande dans le revenu de la Colombie anglaise.

En 1876 l'Ontario a importé \$34,260,205 valant de marchandises admises en franchise et sujettes aux droits, pour lesquels elle a payé \$4,955,476. La Colombie anglaise avec sa population de 25,000 âmes, a importé des marchandises admises en franchise et sujettes à des droits, au montant de \$2,476,933, sur lesquelles elle a payé des droits de douane au montant de \$516,216. Je puis faire remarquer ici que pour l'année expirée le 30 juin - 1880, elle a payé \$521,000 ; et pour l'année expirée le 30 du même mois dernier, elle a payé \$554,773. Je constate que durant le seul mois de décembre dernier, il a été perçu dans le port de Victoria \$50,317.57 ou \$20,000 de plus que pour le mois correspondant en 1879. En conséquence il est facile de voir que l'Ontario, avec sa population quatre-vingt fois plus nombreuse que celle de la Colombie anglaise, n'a pas importé tout-à-fait quatorze fois plus de marchandises admises en franchise et sujettes aux droits, que la Colombie anglaise, et n'a payé que neuf fois et demie plus que la Colombie anglaise au revenu, ou en d'autres termes, la Colombie anglaise a payé en droits de douane une piastre pour chaque \$9.75 payée par l'Ontario. Je constate que la province a importé durant la même année pour \$29,172,722 de marchandises sur lesquelles elle a payé des droits au montant de \$4,733,289. Ses importations ne s'élèvent pas tout-à-fait à onze fois et demie plus que celle de la Colombie anglaise ; ou pour être strictement exact pour chaque piastre payée par la Colombie anglaise, Québec n'a payé que \$9.55. La Nouvelle-Ecosse avec sa population de 400,000, seize fois la population de la Colombie anglaise, a importé des marchandises au

montant de \$6,828,733, sur lesquelles elle a payé des droits au montant de \$1,183,492, ou pas tout-à-fait trois fois autant que la Colombie anglaise a importé, et elle n'a payé que \$2.75 pour chaque piastre payée par la Colombie anglaise au trésor du Canada.

Le Nouveau-Brunswick avec sa population de 350,000 âmes, ou quatorze fois plus grande que celle de la Colombie anglaise, a importé des marchandises au montant de \$5,378,022, sur lesquelles il a payé des droits au montant de \$1,044,807. Cette province n'a importé que deux fois autant que la Colombie anglaise et n'a payé que \$2.03 pour chaque piastre payée par la Colombie anglaise. L'île du Prince-Édouard, avec une population de 125,000 âmes, ou de cinq fois plus nombreuse que celle de la Colombie anglaise, a importé des marchandises au montant de \$910,987, sur lesquelles elle a payé des droits au montant de \$206,245. Elle n'a importé qu'un peu plus d'un tiers autant que la Colombie anglaise avec sa population de 25,000 et n'a payé qu'une piastre pour chaque \$2.50 payée par la Colombie anglaise au trésor du Canada. Avec une population de 60,000 à 70,000 âmes, trois fois plus nombreuse que la population de la Colombie anglaise, le Manitoba a importé durant la même année pour \$1,196,334 valant de marchandises, ou beaucoup moins que la moitié du montant importé par la Colombie anglaise, et n'a payé que \$274,235 en droits de douanes. Ainsi l'on voit que la Colombie anglaise a importé près du double du montant des marchandises, et a payé plus de deux fois le montant du revenu payé par le Manitoba et l'île du Prince-Édouard réunis, avec leur population de près de 200,000.

Ces chiffres étonneront peut-être quelques honorables messieurs, mais s'ils veulent consulter les comptes publics et le rapport de la navigation et du commerce, ils verront que ces données sont absolument exactes. L'on verra en conséquence que sur les \$80,345,608 valant de marchandises importées au Canada durant l'année, la Colombie anglaise a importé \$2,476,900 valant, ou près de $\frac{1}{33}$ du tout; sur les \$12,939,540 de droits de douanes perçus dans tout le Canada, la Colombie anglaise a payé près de $\frac{1}{33}$ du tout. La Colombie anglaise avec ses 25,000 âmes ou $\frac{1}{17}$ de toute la population du Canada, a payé \$1 pour chaque \$26 payée par toute la confédération. Le peuple de la Colombie anglaise paie pas moins de \$20 par tête, tandis que le reste du pays ne paie qu'un peu plus de \$3 par tête, ou en d'autres termes un habitant de la Colombie-anglaise vaut pour le trésor du Canada, six habitants de l'île du Prince-Édouard, six Néo-Écossais, six Bas-Canadiens, ou six Ontariens, en moyenne six contribuables de chacune des provinces de l'Est. Si l'on obtient un pareil résultat avec une population de 25,000, combien plus ne pourrions-nous pas espérer raisonnablement payer au trésor canadien, avec le chemin de fer du Pacifique canadien qui attirera une population nombreuse et développera les ressources inouïes de la province. La province du Pacifique avec une population de 100,000—ce que je ne crois pas être une estimation exagérée de la population que nous aurons probablement en 1891, lorsque le chemin de fer Pacifique sera construit,—la Colombie anglaise paiera, même si elle ne paie pas en proportion de ce qu'elle donne actuellement, au moins de \$1,000,000 à \$1,250,000 en droits de douanes et d'accise par année. Je pousserai cet exemple un peu plus loin, et je donnerai le montant total des marchandises qui ont été importées et des droits qui ont été payés sur ces marchandises depuis 1871, alors que la Colombie anglaise fut admise dans la Confédération :

	Montant importé	Droits payés.
In 1872	\$1,767,008	\$342,400
" 1873	2,076,476	312,147
" 1874	2,048,336	326,494
" 1875	2,493,593	413,991
" 1876	2,914,975	483,304
" 1877	2,166,793	404,520
" 1878	2,276,073	426,125
" 1879	2,476,983	516,261
" 1880	3,172,000	521,076
Total.....	\$21,132,217	\$3,749,394

M, McINNES

Bien que cela démontre que nos importations sont très considérables, nos exportations depuis 1858, époque où le pays fut d'abord colonisé, ont excédé nos importations d'un quart de million, ou d'un demi-million. En 1879, la Colombie anglaise a importé six fois plus par tête que l'île du Prince-Édouard, au-dessus de trois fois par tête plus que l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et bien au-delà de deux fois par tête plus que Québec et le Manitoba. Voyons quelles ont été nos exportations comparées à celles des autres provinces. Je constate qu'elles ont été de cinq fois plus par tête que celles de l'Ontario, ou du Manitoba, et plus de trois fois celles de Québec, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Édouard. Quant à ce qui concerne les droits d'accise, il est vrai que nous ne payons pas dans la même proportion, cependant, nous avons payé en 1879, plus que la Nouvelle-Écosse et l'île du Prince-Édouard. Les honorables messieurs disent et très naturellement, si vous avez payé près de \$4,000,000 ou plus de \$4,000,000 y compris cette année, au trésor du Canada, vous en avez retiré une somme beaucoup plus considérable.

Je ne vois pas comment la Colombie anglaise aurait pu retirer 50 pour cent du montant payé par elle au trésor, à moins qu'on ne porte à son débit les explorations du chemin de fer du Pacifique canadien, et réellement je ne crois pas qu'un seul honorable député soit assez injuste pour porter ces dépenses au débit de la Colombie anglaise seule. Je n'ai pas l'intention de vanter les vastes ressources de la Colombie anglaise ni les grands avantages qui résultent pour la confédération du fait que la Colombie anglaise en forme partie, comme quelques-uns de ceux qui m'ont précédé l'ont fait, mais l'on admettra que la Confédération ne pourra jamais être une nation parfaite et unie à moins d'avoir une voie d'entrée et de sortie sur le Pacifique aussi bien que sur l'Atlantique. Je prétends donc que les \$2,000,000 pour les explorations dans la Colombie anglaise ne doivent pas en justice être imputés à cette province seulement, et si vous retranchez cette somme, il ne reste plus que quelques édifices publics pour représenter les dépenses faites par le Canada en cette province.

Lorsque la Colombie anglaise fut admise dans la confédération en 1871, notre tarif n'était que de 12½ pour cent. Dans la convention avec la Colombie anglaise, cette province fut laissée libre de conserver ce tarif ou d'adopter celui du Canada. La législature de la Colombie anglaise ayant confiance dans la foi et l'intégrité du Canada et dans la possibilité où il était de remplir ses obligations, et pour montrer qu'elle était disposée à supporter une partie de l'impôt additionnel nécessaire, adopta le tarif canadien. Dans les documents de la session de 1871, les obligations du Canada étaient de \$115,492,000, et elles se sont élevées en neuf ans, 1880—\$183,774,753, soit une augmentation de pas moins de \$68,482,000. La dette nette qui était de \$77,706,517, en 1871, a atteint en 1876 le chiffre de \$147,484,070. Or, il faut se rappeler que l'une des principales clauses dans les conditions de l'Union avec la Colombie anglaise portait que le chemin serait construit dans dix ans, que les travaux seraient commencés dans deux ans et que la construction commencerait simultanément aux deux extrémités. Il est vrai que, subseqüemment, l'ancien ministre adopta une résolution décrétant que le chemin de fer du Pacifique canadien ne serait pas construit plus rapidement que ne le permettraient les ressources du pays, et que la section de la Colombie anglaise, particulièrement, ne serait pas commencée si cela nécessitait l'augmentation des impôts. Pendant ces sept années non-seulement la dette nationale, mais les impôts ont augmenté de beaucoup; cependant le gouvernement s'est retranché derrière cette résolution pour priver la Colombie anglaise de ce qu'en justice elle était en droit d'avoir, savoir, le commencement du chemin de fer il y a quelques années.

A ce sujet l'honorable député de Durham-Ouest a dit l'autre jour, que l'assertion allant à dire qu'il était en faveur de l'abandon de la Colombie anglaise, était fautive; qu'il n'avait jamais rien désiré tant que de voir la Colombie anglaise se montrer raisonnable dans ses demandes, qu'elle ne pouvait pas demander que les conditions ruineuses fussent accomplies à la lettre, mais qu'elle devrait se contenter que le chemin fût construit dans un délai raisonnable. J'aimerais à savoir si le peuple de la Colombie anglaise ne s'est pas montré raisonnable. Je crois qu'il n'y a pas une autre population qui aurait supporté aussi patiemment les insultes dont on l'a abreuvée au moyen de la politique provocante suivie par le député de Durham-Ouest et par son chef d'autrefois pendant les cinq années de leur administration. Et cependant l'on nous demande d'être raisonnables dans nos réclamaçons !

Je crois qu'il n'y a pas une seule province dans la Confédération, qui n'aurait pas suivi une ligne de conduite tout à fait différente de celle de la Colombie anglaise, si elle eût été traitée de la même manière. Je parle pour le district que j'ai l'honneur de représenter et pour la terre ferme en général, en disant qu'à partir de l'époque où elle est entrée dans la confédération jusqu'à présent, pas un seul sentiment annexionniste n'a été exprimé, pas une seule résolution n'a été adoptée, pas une seule assemblée n'a été tenue dans le but d'embarrasser l'ancienne administration ou l'administration actuelle.

Si la Colombie anglaise n'était pas un enfant fort, vigoureux et bien constitué, il y aurait longtemps que le traitement que lui a fait subir le député de Durham-Ouest l'aurait tuée. N'eût été sa grande force de récupération, elle aurait été écrasée à mort, et le député de Durham-Ouest aurait été mis en accusation, non pour assaut et batterie, mais pour infanticide. Je vais citer ici quelques remarques faites par l'honorable député de Charlotte, il y a deux ans. Lorsque la politique nationale était à l'étude il s'est servi du langage suivant qui est, dans mon humble opinion, contraire aux usages parlementaires et tout à fait injustifiable :

“ Qui a entrepris le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard qui a coûté des sommes considérables dont le gouvernement fédéral est responsable ? Encore l'honorable monsieur et ses collègues. Qui a entrepris les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse qui ont tellement obéré les finances du pays ? Encore l'honorable monsieur et ses collègues. Qui a entrepris l'élargissement des canaux du Saint-Laurent ? Qui a entrepris le canal Welland ? Qui a entrepris les édifices publics d'Ottawa et d'ailleurs ? Qui a entrepris le chemin de fer du Pacifique, la plus ruineuse de toutes nos entreprises ? Qui a imposé à la Confédération canadienne cet embarras que l'on appelle la Colombie anglaise, cette excoissance, — ce chancre qu'on appelle la Colombie anglaise, qui nous a épuisés, qui a imposé pour toujours de pénibles fardeaux aux pays ? Qui nous a fait subir ces charges, si ce n'est l'honorable ministre et ses collègues ?

J'en appelle à la Chambre. Est-ce là le langage que nous devons attendre d'un honorable monsieur venant d'une autre province ? Que dirait-on des honorables députés de la Colombie anglaise, s'ils se servaient d'un langage aussi vil à l'adresse des autres provinces ? J'espère que l'on n'entendra plus jamais en cette Chambre un pareil langage à l'adresse des autres provinces. Je crois que nous sommes ici pour légiférer dans l'intérêt de toute la Confédération et non dans l'unique intérêt de nos propres provinces ou de nos propres collèges électoraux. Nous sommes ici pour fonder une grande nation, et à moins que le chemin de fer du Pacifique ne soit construit, et je crois qu'il le sera, nous ne pouvons jamais nous attendre d'être cette grande nation que nous espérons devenir, ni d'établir jamais une grande puissance britannique sur ce continent, et une telle puissance serait incomplète sans la Colombie anglaise. J'ai été très surpris, il y a quelques jours d'entendre quelques remarques faites par le député de Huron-Centre (sir Richard Cartwright). Afin de démontrer combien l'ancienne administration avait épargné aux contribuables de la Confédération, il a rappelé le fait que ce ministère avait abandonné le tracé de Bute Inlet et adopté celui de Burrard Inlet, quoisi

par le gouvernement actuel, mais, bien au contraire, jusqu'en 1877, l'honorable monsieur et ses collègues étaient fortement en faveur du tracé de Bute Inlet, qui devait coûter \$20,000,000 de plus, et nous voyons que le député de Lambton, pendant la session de 1879, l'a avoué au ministre des Chemins de fer. Il a employé le langage suivant que l'on trouvera à la page 191 des *Débats*, 1879 :

Depuis la tête de Bute Inlet jusqu'à Frederick Harbour, il y a 51 milles ; de là à l'Île Vancouver la distance est de 15 milles et il faudra y placer un bateau-passeur dispendieux. Or, monsieur Marcus Smith admet lui-même dans ses rapports que la ligne depuis le havre Waddington à Esquimaux coûterait \$27,000,000, les ponts compris, et nous savons qu'il ne faudrait pas moins de \$15,000,000 à \$20,000,000 pour construire le reste de la route, avec les ponts. Ces raisons me semblent si concluantes contre la route de Bute Inlet que nous ne pouvions hésiter un seul instant, et j'avouerai à la Chambre que jusqu'à ces deux années dernières, j'étais tout-à-fait en faveur de Bute Inlet.

Il ne faut pas croire que l'on trouve seulement ici des terres disponibles. De fait, nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à promouvoir la colonisation au Canada, même lorsque les terres étaient données gratuitement par le gouvernement. Il est encore plus difficile d'envoyer des colons aux régions éloignées de l'ouest, où ils auront à surmonter les difficultés inhérentes à un pays nouveau, et non moins considérables, bien que d'une nature différente de celles qu'ont eu à surmonter les colons dans les districts boisés. En effet, il y a la longueur de l'hiver, le manque de bois et de matériaux de construction, ainsi que les embarras du transport. En conséquence, nous devons nous décider, si nous voulons coloniser cette contrée, à dépenser une forte somme d'argent pour aider aux colons à s'y rendre, et une fois rendus, leur donner des terres gratis. Voilà ma conviction.”

Ce n'est que lorsque l'ex-gouverneur-général, le comte de Dufferin, nous eût honoré de sa visite en 1876, que l'ex-gouvernement se mit sérieusement à l'œuvre pour faire les explorations dans la vallée de la Fraser. Bien que mon prédécesseur et l'ex-député de Yale, eussent en plusieurs occasions, attiré l'attention de la Chambre sur cette question, le gouvernement fit la sourde oreille ; et ce n'est qu'après que l'ex-gouverneur-général eut exercé une pression sur son entourage que le gouvernement jugea à propos d'ordonner l'exploration de la vallée de la Fraser. L'année suivante, un parti d'ingénieurs y fut stationné, et l'on put constater que cette route était la meilleure sous tous les rapports. De sorte que l'ancien gouvernement n'a pas besoin de s'attribuer le mérite, car tout le mérite en revient au gouverneur-général du Canada. Il y a un autre sujet d'un caractère local, sur lequel je désire maintenant attirer l'attention du ministre des Chemins de fer, c'est qu'il n'y a aucune époque fixée pour la construction de la section d'Emory et de Burrard Inlet, excepté la date de 1891. Je crois que le gouvernement trouvera nécessaire d'adjuger l'entreprise de cette section aussi tôt que possible, et certainement pas plus tard que dans un an à partir de l'été prochain.

M. BLAKE. — Vraiment.

M. McINNIS. Ce “vraiment” est prononcé, je crois, par un honorable monsieur qui désirait faire retarder les travaux jusqu'à ce qu'il eut pris place sur le banc des ministres, mais il est à espérer, dans l'intérêt de la Colombie anglaise, comme dans les intérêts de la Confédération en général, que l'honorable monsieur restera longtemps sur le siège qu'il orne de sa présence et où il fait preuve de tant d'habileté. Mes raisons pour insister sur la prompte adjudication de la section dont je viens de parler, c'est qu'il sera impossible de transporter des approvisionnements dans la section montagneuse du chemin entre Jasper House et Kamloops si le chemin n'est pas prolongé jusqu'à la mer. Quelques honorables messieurs peuvent être sous l'impression que tout le chemin peut être construit en commençant par l'extrémité est. Je ne partage pas du tout cette opinion, parce qu'il serait absolument impossible au syndicat de transporter ses approvisionnements de l'Atlantique à travers les Montagnes-Rocheuses à aussi bon marché qu'il pourrait le faire à partir du Pacifique. Le coût serait trois fois plus élevé si les approvisionnements étaient débarqués à Burrard Inlet et envoyés par voie ferrée dans la région en voie de construction. L'entreprise Onderdonk, doit être complétée, je crois, en 1885. Je dis donc qu'il serait du devoir du gou-

vernement d'adjudger l'entreprise de la section dont je parle, en 1882, et certainement pas plus tard qu'en 1883, afin qu'elle put être achevée en même temps que l'entreprise Onderdonk, de sorte que le syndicat pourrait transporter ses approvisionnements depuis le Pacifique jusqu'à la section des Montagnes Rocheuses.

Il y a une autre raison pour la construction prochaine de cette section. Bon nombre de personnes croient que cette section du chemin ne rapportera jamais rien. Je n'hésite pas à dire, après avoir considéré la question avec beaucoup de soin, que cette section du chemin rapportera presque autant que la section des prairies, pour les raisons suivantes: En premier lieu sans la construction de cette section, nous ne pourrions jamais commander le commerce asiatique. En second lieu, le commerce sur un parcours de 1,000 à 1,200 milles à l'est de l'océan Pacifique—de fait au centre même des prairies du Nord-Ouest, de cette belle région à blé,—s'écoulera vers le Pacifique et non vers l'Atlantique. Les wagons transportant ce produit auraient pour fret de retour, notre magnifique et précieux bois de construction, notre charbon, notre poisson et nos produits miniers. Je crois qu'un grand commerce interprovincial s'établira entre le Nord-Ouest et notre province de cette manière. L'honorable député de Vancouver (M. Bunster) a parlé des résolutions adoptées à une assemblée tenue à Victoria en décembre dernier. La 15^{ème} résolution se lit comme suit:

“ Que la seule compensation pour les nombreux inconvénients de la Confédération, c'est la construction du chemin de fer, par le gouvernement, en vertu des conditions Carnarvon, et à moins que le gouvernement soit prêt à mettre à exécution les obligations qu'il a contractées avec la Colombie anglaise la province trouverait un grand avantage à être placée vis-à-vis de la couronne britannique dans la même position que celle occupée aujourd'hui par Terre-Neuve, et à avoir le contrôle absolu du développement de ses propres ressources.”

Tout ce que j'ai à dire c'est que la population de Victoria n'a pas le droit de parler au nom de la Colombie anglaise en général, et elle n'a certainement pas le droit de parler au nom de la terre ferme dans cette province. Elle n'y est pas autorisée. Sur la terre ferme, ainsi que je l'ai dit, il n'a jamais été tenu d'assemblée censurant l'ancienne administration, même aux jours sombres où tout paraissait dans la confusion, lorsqu'il fut annoncé semi-officiellement dans le *Globe* en 1876 que le tracé de Bute Inlet était adopté. Même à cette époque, nous n'avons pas adopté de résolutions pouvant être interprétées en faveur de la secession ou de l'annexion, ou en faveur de rien qui pût ressembler à ces changements constitutionnels. Lorsque la population de la terre ferme aura des griefs, elle les fera sans doute connaître, mais elle ne sympathise pas le moins du monde avec les résolutions adoptées à l'assemblée de Victoria. Je crois cependant que la population de l'île a tous les droits possibles d'exiger du gouvernement la construction du chemin, et je n'ai pas de doute que, si elle prend patience comme nous l'avons fait, elle aura le chemin.

Maintenant je vais attirer l'attention de la Chambre sur une ou deux clauses du syndicat politique, du simulacre de syndicat, de la contrefaçon de syndicat—je crois que le syndicat politique est le meilleur qualificatif que je puisse lui donner—qui a été présenté à la Chambre l'autre jour. Je vois que dans la 21^{ème} clause il est dit:

“ Dans le cas où le gouvernement désirerait différer ou abandonner la construction de la section de l'Ouest du dit chemin de fer, s'étendant de Kamloops à Port Moody, il lui sera loisible de le faire, et alors le gouvernement ne sera pas tenu de terminer et transférer à la compagnie la dite section de l'Ouest selon les articles 6 et 7 de la présente proposition.”

Ensuite, je trouve dans la 22^{ème} clause:

“ Dans le cas où le gouvernement désirerait faire différer ou abandonner par la compagnie, la construction, sous l'empire des présentes, de la portion occidentale de la section du Centre du dit chemin de fer, composée des 450 milles du dit chemin gagnant l'ouest, tel que mentionné dans l'article 9 de la présente proposition, la compagnie offre de réduire la subvention en argent et en terres d'une somme et quantité égales à celles affectées aux dits 450 milles ouest de la section du Centre sous l'empire du dit article 9 des présentes, c'est-à-dire, \$5,400,000 et 6,750,000 acres de terre.”

M. McINNES

Maintenant, si cela veut dire quelque chose, cela veut dire que si le gouvernement actuel et la Chambre telle que constituée aujourd'hui, étaient assez insensés pour abandonner le marché qui a été conclu avec le syndicat *bona fide* et pour accepter l'offre du faux syndicat, le gouvernement n'aurait pas d'autre alternative que de placer sa résignation entre les mains du gouverneur-général, et l'honorable député de Durham-Ouest gravirait alors les marches du trône politique du Canada.

Il irait trouver, sans doute, le gouverneur-général et lui dirait: “ Je n'ai pas la majorité en cette Chambre et en conséquence je vous conseille de dissoudre le parlement pour en appeler au peuple ” L'honorable monsieur espérerait à force de fausses représentations arriver aux bancs des ministres. Si lui et ses amis réussissaient, quel serait le résultat? L'honorable monsieur dirait à son nouveau syndicat: “ Nous vous dispensons de construire cette section de l'Est, nous vous dispensons de ces 450 milles à travers les Montagnes Rocheuses; nous vous dispensons de construire cette section de la Colombie anglaise ”—le même programme que l'honorable monsieur recommandait l'année dernière, c'est-à-dire une semence de discorde entre les diverses provinces de cette Confédération que nous avons réunies au prix de tant de sacrifices—et le résultat serait que la Confédération serait démembrée et que le pays retomberait dans l'état où il se trouvait en 1866. Je considère que si les honorables messieurs qui siègent au banc des ministres aujourd'hui cédaient pour un moment aux sophismes de l'honorable député de Durham-Ouest, ils ne seraient pas dignes d'occuper la place qu'ils occupent maintenant. Tout ce que j'ai à dire en terminant c'est que j'espère que l'honorable député de Durham-Ouest vivra assez longtemps pour voyager sur le chemin de fer du Pacifique canadien construit sur le territoire britannique d'ici à la côte du Pacifique, et je puis l'assurer que quelles que soient les autres choses que nous pourrions lui refuser, nous lui souhaiterons la bienvenue et nous lui offrirons une hospitalité égale au moins à tout ce qu'il pourrait trouver de mieux dans toute autre partie de la Confédération. Nous tendrons à cet honorable monsieur la main de l'amitié, et je suis tout à fait convaincu que s'il nous fait cette visite, il avouera que son opposition à la construction du chemin de fer du Pacifique a été la plus grande bétise politique de sa vie. Mais tant qu'il n'aura pas appris à traiter chacune des provinces de la Confédération avec justice, à s'élever au-dessus des intérêts de parti, et à n'avoir en vue que les intérêts de tout le pays, j'espère qu'il continuera, M. l'Orateur, à occuper un siège à votre gauche.

M. GILMOR. Avant que d'entrer dans la question maintenant à l'étude, je désire corriger une erreur que j'ai commise dans les quelques remarques que j'ai faites il y a quelques jours. J'ai dit alors que deux journaux publiés au Nouveau-Brunswick dans l'intérêt des idées conservatrices, avaient publié le grand discours du ministre de l'Intérieur, mais qu'ils n'avaient pas publié le contrat. Depuis lors j'ai appris que l'un de ces journaux a publié le contrat le 23 décembre. Je saisis la première occasion qui m'est offerte de corriger l'erreur que j'ai commise alors. Je regrette de m'être ainsi trompé.

Je désire aussi dire quelques mots au sujet de la manière dont la discussion est conduite. Vous avez, M. l'Orateur, donné beaucoup de latitude à la discussion. Je ne m'oppose pas du tout à cela, mais quelques-unes des épithètes qui ont été appliquées aux membres de l'opposition ont été dans certains cas très blessantes. J'ai pris des notes des discours et je relève les épithètes suivantes prononcées en cette Chambre: “ traitres coupables,” “ démagogues factieux,” “ avocats de bas étage,” “ ergoteurs,” “ fiers de l'audace de leur supercherie,” “ ils baissent la tête de honte parce que leur chef a déshonoré le pays à ce point,” “ anti-patriotes et déloyaux,” “ une affaire montée,” “ un brandon de discorde,”

“conçue sans honneur et sans honnêteté,” “une imposture, une vile imposture,” “hors la loi,” “indigne du Ciel.” C’est là la preuve d’une mauvaise cause. Il me semble que les honorables messieurs, ayant une cause aussi bonne qu’ils le prétendent, devraient pouvoir la traiter sans s’abaisser à ce genre de langage.

Vendredi soir l’honorable et vénérable député de Glengarry (M. McLennan), a entrepris de faire une semonce à l’opposition et s’est permis quelques sarcasmes. Je croyais qu’il essaierait de répliquer à l’honorable député de Brant-Nord (M. Fleming); il s’est un peu occupé de cet honorable député, et il a consacré le reste de ses remarques à donner des conseils au parti libéral quant aux mérites de ses chefs.

Nous ne pouvons espérer la perfection dans aucune institution humaine, mais j’aimerais à informer cet honorable monsieur, que l’une des principales qualités que nous exigeons chez nos chefs, c’est la pureté du cœur et de la vie, et nul homme, quels que puissent être ses talents ou sa position, ne peut espérer conduire le parti libéral à moins d’avoir ces qualités à un très haut degré. Quant à l’intelligence ou à l’habileté de nos chefs—et je ne suis pas ici pour les flatter—les membres du parti de la réforme ne suivront aucun homme aveuglément. Ils ne peuvent diriger le parti de la réforme à moins que ce parti ne croie que leur programme est avantageux au pays.

Une preuve de la faiblesse de leur cause c’est que les messieurs de la droite ont employé la majeure partie de leur temps à répéter les discours prononcés par l’honorable député de Norfolk, l’honorable député de Lambton, et l’honorable et savant chef de l’opposition. Ce plan a été adopté en premier lieu par l’honorable ministre des Chemins de fer. En consultant son discours, je vois qu’il a cité cinquante-sept paragraphes de ces discours. Ces discours n’ont pas été repassés dans le but d’admirer leur logique, leur éloquence ni leur force d’argumentation. Ils ont été critiqués dans le but d’y découvrir des défauts et des taches. Ils ont été lus avec l’instinct des oiseaux de proie qui planent dans les airs, regardent les champs verts et les prairies emallées de fleurs, mais qui ne sont pas attirés par les beautés qui s’y trouvent. Ils n’ont aucun goût pour le beau. Mais si un vautour voit un cheval mort, s’il peut fixer sa vue sur une charogne quelconque, ou sur quelque chose de corrompu, il s’abat immédiatement par terre et enfonce son bec dans cette pourriture.

Je ne veux pas faire de comparaison, mais si les honorables messieurs de la droite veulent trouver de la corruption, ils n’ont pas besoin de sortir de chez eux pour la trouver. J’ai été heureux d’entendre mon honorable ami, le ministre des Finances, parler sur cette question. Il devait parler sur cette question. Il est le seul représentant du Nouveau-Brunswick dans le ministère. Il y a été placé par le suffrage du peuple. Il est actuellement l’arbitre des destinées du Nouveau-Brunswick. Il n’a pas, il est vrai, plus de partisans aujourd’hui qu’il n’en avait lorsqu’il a poussé le peuple de cette province à l’adoption du grand projet du chemin de fer du Pacifique canadien. Il est vrai qu’il ne représente pas la majorité du peuple, ni les opinions, ni les désirs de la population du Nouveau-Brunswick. Cependant, j’espérais l’entendre essayer de prouver qu’à part les autres fardeaux qu’il a entassés sur les épaules du peuple, celui-ci serait à l’avantage de ce dernier, et que cette dette additionnelle de cinq ou six millions qui doit être accumulée sur eux produira quelque compensation. Il n’a pas réussi dans mon opinion à rien prouver de tel. J’espère que mon honorable ami donnera la raison pour laquelle il n’a pas épargné au peuple du Nouveau-Brunswick au moins un million de piastres, différence entre les deux offres maintenant devant nous. J’ai pris des notes du discours de l’honorable monsieur. D’abord il dit :

“Nous sommes tenus d’exécuter les conditions convenues avec la Colombie anglaise.”

M. l’Orateur, je n’ai jamais entendu un membre du parti de la réforme se prononcer contre cette proposition. Il n’était pas nécessaire de traiter cette question. C’est un fait bien établi que la Confédération canadienne a assumé l’obligation de construire le chemin de fer du Pacifique. La seule question en litige est quant au temps et à la possibilité pour le Canada d’entreprendre ce travail. Cette obligation est acceptée par le chef et par tous les autres membres de l’opposition, et je n’ai jamais entendu de ce côté de la Chambre une remarque pouvant donner à entendre qu’on avait l’intention de la répudier, parce que, quelle que soit la sincérité avec laquelle ils ont pu se prononcer contre cette obligation, cependant ils la considèrent comme ayant été imposée au pays par les messieurs qui occupent actuellement le banc des ministres. Lorsque ces derniers furent défaits et que le parti réformiste arriva au pouvoir, le parti réformiste répudia-t-il cette obligation? Bien qu’il la désapprouvât fortement, jamais il n’exprima aucun sentiment pouvant être interprété comme une répudiation de ces engagements.

La question que l’on s’est demandée est celle-ci : Dans quel délai pouvons-nous, avec les ressources du pays, remplir nos engagements envers la Colombie anglaise? L’honorable député de Lambton n’a-t-il pas fait autant, pendant les cinq années de son administration, que les honorables messieurs de la droite auraient pu faire s’ils eussent été à sa place? Et n’ont-ils pas approuvé en substance la manière dont il a fait son travail pendant cette période? La déclaration ressemblant le plus à une répudiation, que j’aie entendu faire, a été faite par l’honorable ministre des Chemins de fer, dans un discours dont je prendrai la liberté de lire une petite partie. Dans ce discours prononcé par cet honorable monsieur durant la session de 1880, il a dit :

“Eh! bien, nous devons tous admettre, je crois, que les gouvernements successifs doivent montrer beaucoup de déférence pour la politique de leurs prédécesseurs et se tenir, dans une grande mesure responsables de son exécution.

Nous sommes tous d’accord sur le fait que c’est dans les plus graves circonstances seulement qu’une nouvelle administration peut répudier, si je puis parler ainsi, les engagements pris par ses prédécesseurs, avec l’assentiment du parlement, au sujet d’une grande question publique. Mais j’admets parfaitement qu’il était loisible à l’honorable député qui fut alors appelé à former une nouvelle administration, de dire qu’ayant combattu dans le parlement la politique relative à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, parce que ce pays ne pouvait pas s’engager dans une entreprise aussi gigantesque sans porter sérieusement atteinte à la condition financière du pays, il refusait de se tenir responsable de l’engagement pris par ses prédécesseurs.

L’honorable monsieur pouvait d’autant mieux agir de cette façon, que le parlement, ayant déclaré que le chemin ne serait construit qu’à la condition qu’une compagnie serait formée, aida, dans la mesure mentionnée plus haut, à l’exécuter comme entreprise particulière; et la tentative de construire le chemin d’après les conditions autorisées par le parlement ayant échoué, il pouvait fort bien déclarer à la Chambre qu’il ne pouvait mettre à exécution la politique de ses prédécesseurs.

L’honorable monsieur n’adopta pas cette ligne de conduite.”

Je ne prétends pas dire que ce discours implique la répudiation, mais il impliquait que, dans certaines circonstances, nous pourrions répudier ce marché. Ce n’était pas l’opinion du gouvernement d’alors. Le parti de la réforme, malgré sa forte opposition à ce projet ruineux, a fait tout ce que la Colombie anglaise pouvait raisonnablement attendre, tout ce que nos ressources nous permettaient de faire. S’il s’est trompé de quelque manière, c’est plutôt en excédant les ressources du pays; il a augmenté de dette publique pour un montant énorme et a chargé le peuple d’un fardeau en continuant l’entreprise. Cependant je ne vois pas comment il aurait pu honorablement ou raisonnablement l’éviter.

Le ministre des Finances a dit : “Il est très étrange que des messieurs connus comme étant opposés au chemin de fer du Pacifique soient maintenant prêts à faire partie de ce syndicat et à devenir partie au contrat.” Je ne vois pas pourquoi des personnes ayant la volonté et les moyens de devenir parties à un contrat pour construire le chemin de fer Pacifique, ne le deviendraient pas, parce que, dans leur opinion, l’entreprise ne devrait pas être faite dans l’intérêt du public.

Il dit : “Le gouvernement de la Réforme aurait dû continuer les travaux en 1875, 1876 et 1877, durant la grande

dépression dans le commerce. Ils auraient ainsi empêché cette dépression et amené des temps prospères." Je ne suis pas surpris d'entendre cela de la part de l'honorable ministre des Finances dont le programme politique est d'amener des temps prospères en plongeant le pays dans les dettes, en entreprenant un montant considérable de travaux improductifs et en augmentant l'impôt.

Il dit encore : " Les principaux journaux libéraux ont été encouragés à préjuger le cas avant la réunion du parlement et avant que le contrat fût connu." Ce n'est pas ce que mon expérience m'a appris. Je crois que les principaux journaux libéraux, dans les provinces d'en bas, du moins, ont été très prudents, dans leurs appréciations au sujet de ce contrat, avant la réunion du parlement.

Il a dit " Le nouveau syndicat n'a l'intention de construire que la section centrale." Si l'honorable monsieur avait lu l'offre et l'avait interprétée comme elle doit l'être, il aurait vu que le syndicat s'engage à construire toute la section d'une extrémité à l'autre. Le choix reste entre les mains du gouvernement.

Mais à qui cette proposition est-elle faite ? Elle n'est pas faite au gouvernement réformiste, mais aux messieurs qui occupent actuellement le pouvoir, qui, d'après cette nouvelle offre ont le pouvoir de forcer les parties à construire le chemin d'une extrémité à l'autre tel que dans le contrat que nous sommes à discuter. Il dit de plus : " Le pays ressent un grand soulagement depuis qu'il connaît le chiffre de ses obligations." Il y a dans ce contrat une incertitude au sujet de l'étendue de nos obligations. Le gouvernement est devenu partie contractante avec le syndicat pour construire 706 milles de chemin de fer, et le syndicat s'est engagé envers le gouvernement à construire le reste du chemin. Le peuple sait ce qu'il a consenti à donner au syndicat, mais ne sait pas ce qu'il aura à payer pour le chemin qui doit être construit par le gouvernement. Il prétend que des soumissions ont été demandées par le gouvernement, que le pays a été notifié et que des soumissions auraient pu être reçues si elles eussent été présentées. Il se base pour dire que le gouvernement était prêt à recevoir des soumissions, sur ce que le chef de l'administration avait donné à cet effet dans son discours prononcé à Bath. Qui a jamais entendu dire qu'un avis de cette nature ait été donné au public lorsqu'il s'est agi de l'adjudication de grands travaux publics ?

Ce n'est pas de cette manière qu'un gouvernement doit procéder. Si un phare ou un bureau de poste ou toute autre entreprise doit être donnée, un avis public doit être publié, et les soumissions ne sont pas sollicitées de cette manière. Je suis certain que le pays ignorait complètement l'intention qu'avait le gouvernement d'adjuger l'entreprise de cette manière.

Il a dit : " L'ancien syndicat ne pourrait abandonner les sections est et ouest, mais le nouveau pourrait les abandonner." L'honorable monsieur sait très bien que le nouveau syndicat ne pourrait pas abandonner les sections est et ouest. Il a dit : " Je ne saurais appuyer aucune proposition qui n'aurait pas pour but de construire le chemin d'un océan à l'autre." Le nouveau syndicat ne propose pas de faire moins que cela. Le gouvernement a pris possession de ces terres dont un tiers devaient être concédées en vertu de l'Acte de 1874, dans le but d'empêcher qu'elles soient retenues et vendues par des monopoleurs. Il désirait en disposer, aussi promptement que possible afin d'empêcher qu'une compagnie pût les retenir au détriment des colons et des terres du gouvernement. Relativement à l'exécution de cette grande, gigantesque et dispendieuse entreprise, je donnerai, non le programme et l'opinion du parti de la réforme mais tout simplement mes propres convictions. Je crois que le Canada en a fait assez et qu'il s'est montré très libéral relativement aux dépenses du chemin de fer du Pacifique pour ouvrir les terres du Nord-Ouest et les rendre accessibles à la colonisation, et qu'il a fait tout ce qu'il pouvait faire dans ce sens. Lorsqu'il aura complété les sections

M. GILLMOB

du chemin de fer maintenant en voie de construction, il aura dépensé pour le chemin de fer \$35,000,000 ; achat des territoires de la baie d'Hudson, \$1,500,000 ; compensation aux sauvages, \$600,000 par année, ce qui, capitalisé, équivaut à la somme de \$15,000,000 ; dépenses sur terres fédérales, explorations, police à cheval, paiement aux sauvages, expédition de la rivière Rouge et autres détails de moindre importance, \$11,183,000. Total, \$62,683,000.

Voilà ce que le peuple aura à dépenser pour ouvrir le Nord-Ouest, pour ceux qui y sont déjà et pour ceux que l'on pourra engager à aller s'y fixer à l'avenir. Je prétends que cette somme énorme est plus que nous aurions dû raisonnablement être appelés à dépenser dans ce but, que nous avons fait tout notre devoir envers le Nord-Ouest dans ce but. Je ne voudrais pas, si j'en avais le pouvoir, construire plus de 50 à 100 milles de ce chemin de fer par année, juste assez pour se tenir en avant des établissements du Nord-Ouest. C'est tout ce que nous devrions faire ou ce que nous pouvons faire sans pressurer le peuple qui est obligé de fournir l'argent. Le chemin de la baie du Tonnerre à Selkirk sera complété dans une année ou deux, alors que ceux qui sont trop loyaux pour traverser le territoire américain pour aller au Nord-Ouest auront sept mois de l'année pour le voyage par une route canadienne ; en outre, nous avons l'embranchement de Pembina, et ceux qui veulent aller au Nord-Ouest et qui ne craignent pas tant pour leur loyauté, ou qui ont moins peur d'en être sevré en voyageant sur le sol américain peuvent passer à travers les Etats-Unis et se servir de cet embranchement. Je ne crois pas que les intérêts du Nord-Ouest ni ceux de la Confédération demandent que nous procédions plus rapidement à cette entreprise. Nous ne devons pas oublier que le peuple qui lutte vaillamment pour gagner sa vie dans toutes les parties du Canada et dont la grande majorité, quoique n'étant pas dans le besoin est comparativement pauvre ; que ces millions d'individus ont peu à dépenser en sus des paiements pour leurs besoins les plus pressants.

Il y a eu cinq propositions différentes relativement à cette grande entreprise. En premier lieu, le contrat Allan qui, avec tous ses défauts, était préférable à l'arrangement déposé sur le bureau ; ensuite est venu le fameux acte Mackenzie, de 1874, en vertu duquel nulle offre n'a été faite et aucune entreprise n'a été adjugée. Le gouvernement avait, en vertu de cet acte, le choix, ou de continuer les travaux lui-même, et de fait il les a continués lentement, mais aussi promptement que le demandaient les intérêts du pays et le développement de ses ressources, achevant certaines parties avant que d'abandonner le pouvoir. La proposition suivante fut celle du ministre actuel des Chemins de fer proposant d'affecter 100,000,000 acres de terres pour l'achèvement de ce chemin de fer. C'était un grand projet et il fit un grand discours pour le présenter. L'on nous fit croire que le gouvernement anglais réussirait, il devait entrer en société avec le gouvernement anglais, et lui persuader que c'était pour notre avantage mutuel ; que notre gouvernement pouvait trouver des établissements dans le Nord-Ouest pour l'excédant de population de la mère-patrie ; nos ministres allèrent en Angleterre et firent de leur mieux, mais ils ne réussirent pas, et lorsqu'ils revinrent nous apprîmes que tout le projet s'était évanoui. Le gouvernement entreprit alors ce chemin de fer comme entreprise du gouvernement, et l'on nous dit que des soumissions avaient été reçues pour la construction de 127 milles dans les Montagnes Rocheuses, ce qui prouvait que le gouvernement était décidé à procéder à l'exécution des travaux. Cette proposition donna lieu à une motion du chef de l'opposition, laquelle motion fut rejetée et le gouvernement continua la construction du chemin comme entreprise publique. La suivante, la dernière et la pire de ces propositions n'était guère connue avant de nous réunir le dix décembre. Tous ce que nous savions avant la réunion du parlement, c'était que \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres

de terres devaient être donnés pour construire le chemin de fer du Pacifique.

J'admets franchement que cette proposition m'a favorablement impressionné, et que j'ai fait part de mes opinions à mes électeurs. J'ai consulté ceux qui parmi eux étaient les plus capables de me donner des conseils, et ils m'ont répondu que je ne pouvais me former une opinion avant que d'avoir vu les conditions, vu que tout dépendait de cela. Je suis venu au parlement, bien résolu à voter d'une manière honnête et indépendante pour ces conditions si elles me convenaient et si elles offraient le meilleur moyen de construire le chemin. Elles furent déposées sur le bureau de la Chambre le 10 décembre, car, naturellement, elles ne pouvaient pas être placées devant nous avant cette date d'après l'opinion d'un des hommes les mieux versés dans la pratique parlementaire, le chef du gouvernement. Il nous a dit que la dignité du parlement l'empêchait de faire connaître au peuple les conditions de ce contrat. Naturellement, je n'étais guère au fait de cette question de la dignité du parlement, mais je ne pouvais voir comment elle pouvait être froissée le moins du monde en mettant le peuple dans la confiance du gouvernement et en lui faisant connaître les conditions et les obligations que le gouvernement imposait à ceux qui sont les maîtres du parlement et du gouvernement, ceux de la volonté desquels les membres du gouvernement et de la Chambre tiennent leurs sièges. Le contrat fut placé devant le parlement le 10 décembre et je sais que j'exprime l'opinion de chaque homme intelligent des deux côtés de la Chambre qui a lu le contrat, lorsque je dis que tous l'ont condamné.

Je crois être quelque peu juge de l'expression de la physiologie et que je puis dire au regardant la figure d'un homme s'il est satisfait ou s'il a été déçu.

La première impression de chaque homme après avoir lu le contrat a été mauvaise, et ainsi que c'est généralement le cas lorsqu'il s'agit de choisir entre le bien et le mal, les premières impressions étaient les meilleures. Et si les amis du gouvernement s'en étaient tenus à leurs premières impressions, s'ils étaient seulement restés fidèles à leurs sincères convictions, il se seraient épargnés plus d'un moment de chagrin et auraient épargné au pays les fardeaux dont ce contrat doit le charger, fardeaux dont le poids se fera toujours sentir et qui conduiront le pays à la destruction et à la ruine.

Je crois que mon honorable ami de Niagara (M. Plumb) a été la seule étoile particulièrement brillante—sa figure est la seule qui n'ait pas été immédiatement assombrie par un nuage. Rien de ce que le gouvernement pourrait faire ne saurait changer la figure souriante de l'honorable député de Niagara qui semble toujours oint du baume du contentement. Mais j'ai vu par les figures des honorables messieurs quels étaient les sentiments qu'ils éprouvaient, et j'ai vu aussi par les figures des membres du ministère qu'eux aussi étaient sombres.

Et quel a été le remède au terrible choc que les honorables messieurs ont reçu ? Un caucus fut organisé et les *whips* reçurent instruction de donner l'ordre suivant : "Demain nous devons avoir un caucus et voir de quoi il retourne." Le diable devait en retourner et il n'y avait pas de poix bouillante. Et le jour suivant voyez-les : jeunes gens dans toute la vigueur de l'âge et vieillards à cheveux gris, la tête courbée comme des roseaux sous l'effort de la brise, ils ont passé par ces portes, ils ont marché à la file indienne le long des corridors, à travers les couloirs et ont gravi les escaliers comme des esclaves rivés à leur chaîne en maudissant l'homme qui les conduisait à leur fatal destin.

Ils peuvent me dire qu'ils approuvent le contrat ; mais je sais qu'il en est autrement. Ils ont défilé dans la Salle No. 22, au son de la "Marche des Morts" dans *Said*. Quelle que soit l'estime qu'ils ont pour leur vaillant chef, ils auraient préféré le conduire au cimetière que de le suivre à ce caucus.

Croyez vous qu'ils soient aller pour glorifier, louer et exalter leur chef en cette occasion ? Dans tous les cas, cela leur a pris beaucoup de temps avant que de pouvoir le glorifier et l'exalter. Il a dû passer sa baguette magique plusieurs fois au-dessus de leurs têtes avant que de les mettre sous son influence. Je puis me figurer l'honorable ministre des Chemins de fer se trouvant là pour les examiner à mesure qu'ils sortaient et leur disant. "Montrez-moi votre langue" puis ensuite "Assurément, vous n'êtes pas dangereusement malade ; si vous voulez seulement retenir votre langue, vous tenir tranquille et être très prudent, vous vous en retirerez." A un autre "Laissez-moi vous tâter le pouls ; vous êtes certainement un peu fiévreux, mais cela se passera." Ainsi ils ont défilé, ils sont sortis et ils sont aujourd'hui rétablis au point que presque tous sont décidés à prier le genou devant le dieu Baal et à laisser le pays aller à la ruine.

Le ministre des Chemins de fer a dit que la ligne au nord du lac Supérieur était nécessaire au maintien des institutions britanniques en ce pays. C'est là une question qui répond à tout ; une fois qu'ils en sont arrivés là, il n'y a pas à réfuter leur argument. Cet honorable monsieur semble être ultra-loyal. Je ne le connais pas très bien personnellement, mais je crois qu'il n'est pas plus loyal que les autres, et qu'il ne tient pas plus que les autres aux institutions britanniques.

Il est excessivement attaché aux institutions britanniques lorsque cela peut lui servir à atteindre son but et lorsque les exigences politiques le requièrent. J'avertis mes amis de Québec d'avoir à surveiller l'honorable monsieur. Il est tellement loyal que je ne serais pas surpris qu'il présentât une résolution déclarant que l'anglo-saxon soit la seule langue reconnue ici. Il est très loyal lorsque cela peut lui permettre d'atteindre son but. Il veut maintenant adopter les institutions britanniques, et il est tellement loyal qu'il désire que les voyageurs contournent la rive nord du lac Supérieur pour se rendre au Nord-Ouest.

Comment ces honorables messieurs ont-ils autrefois traité la question de la loyauté et de l'amour des institutions britanniques ? Ils ont condamné une partie des institutions britanniques. Ils n'ont pas été loyaux relativement au libre-échange. Ils n'étaient pas désireux d'adopter des institutions britanniques sous ce rapport et de donner au peuple l'avantage d'acheter son pain à prix réduit. C'était alors le Canada pour les Canadiens et ils ont presque insulté l'Angleterre et les hommes d'Etat anglais. Ils ne voulaient pas suivre l'exemple de la Grande-Bretagne ni adopter sa politique commerciale—la meilleure partie de ses institutions, cette politique qui procurait au peuple la nourriture et les vêtements à bon marché—mais ils voulaient adopter cette partie de la politique anglaise, qui a été introduite dans la constitution britannique dans les siècles passés, et qui ébranle la Grande-Bretagne dans ses fondements. Ils désiraient adopter cette partie de la constitution anglaise que les hommes les plus éminents de la Grande-Bretagne essaient à faire disparaître, ils voulaient attacher cette partie de la constitution anglaise à la constitution de ce pays.

Il convient au programme des honorables messieurs de nous indiquer maintenant les institutions britanniques que nous devrions adopter ; mais l'année dernière, en introduisant la politique nationale, ils nous ont montré les Etats-Unis comme possédant des institutions que nous devrions adopter. C'est là un sentiment dont on abuse à mon avis ; il ne signifie rien, et c'est folie que d'en parler. Quant à ce contrat, je puis dire en toute sincérité qu'il eût été de l'intérêt public de demander des soumissions pour la construction du chemin de fer du Pacifique Central. Le gouvernement devait cela aux contribuables qui auront à faire face aux dépenses. Il était de son devoir, en vertu de l'Acte de 1874, qui existait alors dans nos statuts, parce qu'un acte passé par le parlement ne devrait pas être violé par le gouvernement ; car il a été placé là dans un but défini, de faire demander des soumissions en vertu de cet acte. Je crois qu'il a manqué gravement à son devoir, en n'observant pas

la loi et en ne demandant pas des soumissions, afin que les capitalistes et le public pussent savoir non-seulement que le gouvernement désirait avoir des soumissions, mais de plus qu'il avait l'intention d'accorder des concessions comme celles qu'il a faites secrètement et clandestinement à ce syndicat, afin qu'il fût possible à tous les entrepreneurs de soumissionner avec connaissance de cause.

Maintenant quelles sont ces énormes concessions faites à la compagnie? Les entrepreneurs ont à choisir les meilleures terres. La ligne doit être exemptée de l'impôt pendant vingt ans ou jusqu'à ce que les terres soient colonisées. Tout le terrain requis pour les stations et les quais est donné gratuitement en sus de la concession de terres. Le matériel pour la construction du chemin doit être admis franc de droit. Si la compagnie choisit des terres des sauvages, le gouvernement s'oblige à éteindre le titre. La compagnie peut jusqu'à un certain point changer le tracé du chemin et le rapprocher de ce terrible quarante-neuvième parallèle. Le droit de passage et la voie sont donnés gratuitement à la compagnie. Le chemin de fer et tous les biens appartenant à la compagnie seront exemptés de l'impôt pour toujours. La compagnie a le droit de construire tous les embranchements et le gouvernement doit donner la voie et tout le terrain requis par le syndicat pour emplacements des gares, cours, etc.

D'ici à vingt ans le gouvernement n'accordera aucune charte à des compagnies pour construire des lignes en dedans d'une distance de 15 milles de la frontière, excepté pour les lignes qui se dirigeront vers le sud-ouest ou à l'ouest du sud. C'est là une particularité très inacceptable du contrat. Je ne puis concevoir pourquoi le peuple du Nord-Ouest serait mis dans l'impossibilité de communiquer avec les gens qui habitent du côté sud de la frontière. Qui sont ces gens? Sont-ce des Hottentots, des sauvages, des canibales, une race avec laquelle il serait dangereux de vivre en société? Non; ce sont des Anglais, des Irlandais des Ecossais, des Français et des Canadiens du même sang que nous et parlant la même langue que nous. S'il est de l'intérêt du peuple du Nord-Ouest de vivre en société avec ceux qui habitent au sud de la frontière, pourquoi les en empêcherions-nous par la loi? S'il est de son intérêt de construire une ligne au sud du point spécifié, pourquoi décréter que pendant 20 ans aucun chemin de ce genre ne sera construit, excepté par le syndicat. Aucune autre ligne ne doit y aller d'après la proposition du gouvernement, quelles que soient les exigences de la condition commerciale.

Le gouvernement a inauguré une politique qui ne peut réussir. Vous pouvez faire des lois à cet effet, mais vous ne pouvez renverser les lois du commerce, les lois de la nature et les lois de Dieu. Vous adoptez un programme qui, au lieu de perpétuer les institutions politiques du Canada, aura pour effet de mécontenter le peuple, de le chasser du pays et de produire la confusion et l'anarchie dans l'avenir. Vous vous êtes joués de la loyauté du peuple, vous avez excité ses préjugés jusqu'à ce que vous eussiez atteint votre but.

Je suis étonné que dans ce siècle éclairé, parmi un peuple intelligent comme le nôtre, vous ayez osé en plein dix-neuvième siècle, adopter un programme comme celui que vous proposez. Ce programme subira un échec signalé, et le mécontentement et les inconvénients qui en résulteront n'auront pas pour effet de rendre le peuple plus loyal.

Le programme du gouvernement actuel a été de nous empêcher de faire ce qu'il est de notre intérêt de faire. Il a entrepris de mettre de côté toute loi naturelle, de nous faire passer par la ligne la plus longue, de nous faire voyager aussi loin que possible pour arriver à toute partie de la Confédération, de nous faire commercer avec des gens avec lesquels nous n'avons pas intérêt à faire le commerce, et il nous taxe si nous allons où il est de notre intérêt d'aller pour nos affaires. Il agit contrairement à la raison, au bon sens, et aux véritables principes politiques.

M. GILLMOB

Pour revenir à ce marché du syndicat, je constate que la onzième clause décrète que les biens de la compagnie, le chemin et les terres doivent être exemptés des taxes municipales, provinciales et fédérales pour toujours. Je n'ai pas besoin de faire de commentaires là-dessus. Cette clause parle d'elle-même. C'est la chose la plus absurde qui puisse être imaginée. De fait, aucune de ces propositions n'a pu être imaginée par le gouvernement; elles ont dû être suggérées par le syndicat, et le gouvernement ne s'y est pas opposé. Pour des raisons que je ne puis concevoir, le gouvernement a fait toutes ces concessions: le gouvernement doit construire la ligne de la baie du Tonnerre à Selkirk, de Kamloops à Yale, de Yale à Port Moody, plus de 700 milles de la partie la plus difficile de la ligne et céder pour toujours le chemin au syndicat. C'est là ce qui s'appelle construire le chemin de fer du Pacifique. C'est là ce qui s'appelle donner par contrat le chemin de fer à une compagnie. Le gouvernement a dix ans pour exécuter ces travaux, et le peuple qui devait être délivré de la corruption par le fait que le gouvernement donnait l'entreprise à une compagnie, doit souffrir pendant dix ans encore.

S'il est dispendieux pour le gouvernement de construire le chemin de fer, le peuple devra payer cette dépense pendant dix ans encore. Tant que le syndicat y travaillera, le gouvernement doit y travailler. Ils sont en société. Ils se sont associés non-seulement pour construire le chemin de fer du Pacifique, mais pour prendre charge du pays à l'avenir. Ce que le syndicat ne peut faire, le gouvernement lui aidera à le faire.

Ce gouvernement ultra-loyal, qu'a-t-il fait encore? Il a permis à la compagnie de fixer son bureau principal soit dans la Confédération canadienne, soit aux Etats-Unis. C'est là le Canada aux Canadiens! Toute la longueur de cette voie ferrée ainsi que je le constate est de 2,689 milles. Le ministère doit construire 704 milles au coût estimé de \$35,369,000. La compagnie doit construire 1,985 milles, qui, d'après l'estimation de M. Fleming, coûteront \$48,500,000. La subvention du gouvernement à cette compagnie est de \$25,000,000 en espèces et 25,000,000 d'acres de terres, et ce n'est certainement pas une estimation exagérée que de porter le prix des terres à \$2 l'acre. La subvention en argent et en terres, s'élèverait à \$75,000,000 que le ministère se propose de donner au syndicat pour construire un chemin dont l'ingénieur du gouvernement estime le coût à \$41,500,000. Otez \$48,500,000 de \$75,000,000 et il reste \$26,500,000 que vous vous proposez de donner au syndicat en sus de l'estimation du coût des travaux par l'ingénieur du gouvernement.

Je n'ai jamais entendu le ministère ni aucun de ses partisans expliquer comment ils peuvent justifier le fait de donner à la compagnie \$26,500,000 de plus que son ingénieur a estimé comme étant le coût des 1,985 milles. Je ne vois pas comment ils pourront expliquer cela au peuple. Ils viennent nous dire que l'Acte de 1874 aurait donné plus que le contrat Allan. Nous n'avons rien à faire de ce qui est passé. Personne n'a jamais entrepris de construire le chemin en vertu de cet Acte. Mais comment les honorables messieurs peuvent-ils concilier avec leur devoir le fait de donner un montant aussi considérable en sus du coût estimé de la construction de cette voie ferrée. Naturellement ils céderont tout cela dans dix ans au syndicat qui le possédera en toute propriété pour toujours.

Mais la chose la plus remarquable de ce contrat est la 5e clause. Elle s'explique encore moins que les autres particularités du contrat. Elle a rapport à la section des 100 milles à l'ouest de Winnipeg. Cette section de cent milles à l'est de Selkirk a été commencée comme entreprise du gouvernement et le contrat était à raison de \$6,000 par mille, sans compter les rails, portant le coût à \$600,000; les rails devaient coûter \$300,000; de sorte que si le gouvernement eût continué à exécuter ces travaux comme entreprise gouvernementale, le coût total de cette section aurait été de

\$900,000. Pourquoi n'a-t-il pas continué à le construire comme il a construit les sections de la baie du Tonnerre et de la Colombie anglaise pour les céder au syndicat ? Pourquoi a-t-il adopté un autre plan au sujet de ces 100 milles en particulier ? Cette section est maintenant terminée, je crois sur un parcours de 60 à 70 milles, et le tout pourrait être terminé de très bonne heure à la saison prochaine. Le gouvernement se propose non-seulement de le construire au coût de \$900,000, mais encore de donner à la compagnie un subside de \$10,000 par mille pour cette même section, ce qui équivaut à un million, ainsi que 1,250,000 acres de terre qui valent au moins \$5 l'acre ou \$6,250,000 ; en d'autres termes, il donne à la compagnie \$7,250,000 et il reprend \$900,000 pour ce qu'il a dépensé sur le chemin, laissant une balance nette en faveur du syndicat de \$6,350,000. C'est là à mon avis l'une des particularités les plus remarquables de ce contrat, particularité que je n'ai jamais entendu expliquer par le gouvernement.

Je crois que le Canada a contribué très libéralement pour favoriser les intérêts des colons du Nord-Ouest. Lorsque nous considérons les épreuves et les misères endurées par les pionniers de la colonisation dans les anciennes provinces, nous devons, je crois, en conclure que le Canada a fait tout ce qu'il devait faire pour le Nord-Ouest. Nous déponsions tout ce que nous pouvons arracher au peuple pour cette région, et j'espère que la population du Nord-Ouest remboursera quelque peu la Confédération canadienne de ce qu'elle a fait dans son intérêt.

Mais si ce contrat est adopté, cette population sera surchargée, pressurée, et opprimée—elle sera incapable de se suffire à elle-même, bien loin de rembourser les millions que nous avons dépensés dans le but de lui venir en aide. Notre dette s'est accrue énormément. Elle s'est augmentée de \$77,500,000, qu'elle était en 1871, à \$147,000,000 en 1879, près du double. Nous avons à parler de chiffres tellement considérables qu'il est presque impossible de nous faire une idée de leur importance. Relativement à l'idée évoquée par ces millions, je vais lire un court article d'un de nos journaux publiés à St. Jean :

“La presse conservatrice traite la question de l'octroi de 25,000,000 d'acres de terres dans le Nord-Ouest comme si c'était une question de peu d'importance ; elle est devenue si habituée à compter par millions qu'elle a tout-à-fait perdu le sens des proportions. Ils ne s'imaginent pas ce que 25,000,000 d'acres de terres choisies représentent. C'est là une étendue de territoire plus grande que la partie cultivée de l'Angleterre. Après deux mille ans de culture, toute l'étendue cultivée de l'Angleterre ne s'élève qu'à 24,596,260 acres, y compris les pâturages aussi bien que les terres en culture, ou au delà de 400,000 acres de moins que ce que le syndicat doit recevoir.

“Toute l'étendue cultivée de l'Irlande y compris les pâturages permanents ne dépasse pas 15,337,856 acres, ou près de 10,000,000 acres de moins que l'énorme concession de terres que le syndicat doit recevoir pour la construction du chemin de fer Pacifique.

“Toute l'étendue cultivée de l'Ecosse est de 4,738,127 acres, ou moins d'un cinquième de la concession de terres du syndicat. De fait toute l'étendue de l'Ecosse, y compris les îles, les rochers, les montagnes et les brugères est de 5,500,000 acres moindre que la concession de terres du syndicat.

“D'après le dernier recensement l'étendue totale des terres défrichées du Canada était comme suit :

	Acres.
Ontario.....	8,833,626
Québec.....	5,703,944
Nouveau Brunswick.....	1,171,157
Nouvelle-Ecosse.....	1,627,091
Ile du Prince-Edouard.....	445,103

17,780,921

“La concession de terres du syndicat sera donc d'au delà de 7,000,000 d'acres plus grande que toute l'étendue cultivée de la Confédération en 1871 et, même après avoir laissé une grande marge pour l'augmentation depuis le dernier recensement, elle sera encore beaucoup plus grande que l'étendue des terres actuellement cultivées au Canada, et cependant sir Charles croit que tous ceux qui s'opposent à ce qu'il donne à des monopoleurs de chemins de fer un territoire quinze fois plus grand que toutes les terres cultivées dans sa province natale, ne font que se livrer à une indignation de commande.”

“Pour porter un peu plus loin la comparaison ; en 1877, le dernier recensement dont nous ayons un rapport complet, le nombre d'acres de terres défrichées dans les six Etats de la Nouvelle-Angleterre était comme suit :

	Acres.
Maine.....	2,917,793
New Hampshire.....	2,334,487
Vermont.....	3,073,257
Massachusetts.....	1,736,221
Connecticut.....	1,646,752
Rhode Island.....	289,030

11,997,540

“L'on verra par le relevé qui précède que les terres défrichées des six Etats de la Nouvelle-Angleterre, réunies, ont une étendue bien moindre que la moitié de la concession énorme de terres accordée au syndicat. Comme question de fait, il n'y a pas un seul Etat dans l'Union qui ait une étendue de terres défrichées aussi considérable que la concession de terres du syndicat. L'étendue des terres défrichées dans les six Etats les plus grands de l'Union était comme suit lors du dernier recensement.

	Acres.
Illinois.....	19,319,952
New-York.....	15,627,206
Ohio.....	14,469,133
Pennsylvanie.....	11,515,965
Indiana.....	10,104,279
Iowa.....	9,396,467

“Il s'ensuit de ce qui précède que la concession de terres du syndicat est au-delà de deux fois plus considérable que l'étendue défrichée de la Pensylvanie, de l'Indiana ou de l'Iowa, près de 10,000,000 d'acres plus grande que l'étendue défrichée du grand Etat de New-York, et qu'elle excède de plus de 5,000,000 d'acres d'étendue du premier Etat agricole de l'Union, l'Illinois. Ce sont là des chiffres qui méritent d'être bien étudiés par tous les vrais Canadiens malgré les railleries de sir Charles et malgré toute la grande hâte que sir John a de céder à des particuliers et de mettre à l'abri des taxes, une étendue de territoire fertile plus grande que l'étendue cultivée de son pays natal et celle de son pays d'adoption réunies.”

Le gouvernement se propose de prendre \$100,000,000, non dans l'intérêt d'une classe particulière, mais dans l'intérêt du syndicat seulement. Nous déponsions ces fortes sommes pour une population qui n'existe pas actuellement. Si l'immigration ne vient pas plus rapidement qu'elle est venue jusqu'à présent, nous sommes à faire une dépense fort au-dessus de nos ressources. Maintenant, je dois dire que l'opposition n'est pas responsable de cette nouvelle offre. Elle n'est pas faite à l'opposition mais au gouvernement, bien que les honorables messieurs de la droite semblent convaincus que si nous allions devant le peuple ces derniers documents seraient soumis à un gouvernement réformiste après les élections. Pourquoi supposer que si nous allions devant le peuple, un gouvernement libéral serait nécessairement formé. Si le peuple est avec vous quelle raison avez-vous de craindre ? Vous admettez par cet argument que si vous allez devant le peuple vous êtes certains d'être défaits. Si c'est une question de choix entre ces deux offres, il n'y a aucune comparaison entre les deux. Je crois que les messieurs du second syndicat sont incapables d'être mus par des motifs politiques comme ceux qu'on leur attribue. Un membre important de ce syndicat, demeurant dans ma province, m'a assuré qu'il ne connaissait rien de l'affaire avant de voir le journal. Il télégraphia immédiatement à sir William Howland de le compter l'un des membres. Il pourrait, dit-il, construire la section des prairies pour \$8,000 par mille. Il savait qu'on était à compléter un chemin de Saint-Jean à Saint-Stephen, Nouveau-Brunswick à travers une région difficile et qui ne coûterait pas plus de \$10,000 par mille. Ce monsieur m'a dit de plus qu'il n'hésiterait pas à construire un chemin à un prix beaucoup plus réduit que celui qui est proposé par la dernière offre. S'il eût été présent il aurait entrepris de construire le chemin pour \$20,000,000 et 20,000,000 d'acres de terres.

Ce contrat a été fait sans être aucunement autorisé par la loi. Le seul acte en vertu duquel ces travaux pouvaient être faits est celui de 1874 ; mais il ne donne pas au gouvernement l'autorisation d'engager le pays à achever 706 milles de chemin en dix ans, ce qui coûterait au pays \$53,000,000 et de les céder ensuite au syndicat. L'acte de 1874 n'autorisait le gouvernement qu'à donner à une compagnie \$10,000 par mille ou \$27,000,000 sans faire d'exemptions de droit ni d'impôts et sans accorder les concessions qui rendent ce contrat si ruineux pour le pays. L'acte n'em-

pêchait pas d'autres compagnies de construire des chemins de fer partout où bon leur semblerait et à telle époque qu'il pourrait leur convenir.

Le résultat est maintenant connu. Les honorables messieurs de la droite se sont successivement rangés en ligne. Ils ont décidé de sacrifier le pays et d'imposer silence à leurs convictions. Je ne puis comprendre comment en ce pays libre, possédant de si forts avantages sous le rapport de la religion et de l'éducation, où la liberté de pensée et d'action existe, d'honorables messieurs puissent, en ce siècle de lumière, se décider à adopter ce contrat.

Je puis comprendre que le païen dans son aveuglement, puisse courber le front devant le bois et la pierre, et que les Hindous au teint bronzé, dans le but d'apaiser leurs dieux imaginaires et de tranquilliser une conscience coupable, puissent livrer leurs enfants à la dent cruelle des monstres marins. Je puis comprendre que les païens puissent se prosterner devant le char de Jagornat; mais je ne puis comprendre comment des hommes, sur ce sol libre du Canada, peuvent sacrifier, non-seulement leurs convictions, non-seulement leurs opinions, mais encore les millions du peuple canadien, et les intérêts du pays, pour appuyer un gouvernement qui a illégalement porté devant le peuple un contrat ruineux pour les intérêts du pays, contrat qui ne manquera pas, en fin de compte, de ruiner les hommes qui l'adoptent.

M. ELLIOTT. M. l'Orateur, le sujet de la discussion actuelle, au dire des députés des deux partis, est de la plus grande importance au point de vue du bien-être et de la prospérité du pays. L'importance de la question est telle qu'on ne peut guère s'en faire une idée exacte; de là la nécessité évidente pour tous de l'étudier avec le plus grand soin. Cet immense projet qui a pour but la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, cette grande entreprise nationale dont l'honorable ex-premier ministre disait avec raison que le gouvernement est moralement aussi bien que légalement engagé à la mener à bonne fin, devrait être considérée en mettant de côté tout esprit de parti.

Si la construction de ce chemin est nécessaire au développement et à la consolidation de notre vaste confédération, et tous les députés de l'un et l'autre parti l'admettent, quel que soit le parti qui propose une mesure ayant pour but d'en assurer l'exécution, cette mesure devrait être appuyée par tous les députés, pourvu qu'elle ne porte pas atteinte aux intérêts du pays en général.

La nécessité de la construction de ce chemin est depuis longtemps reconnue. Nous avons un territoire immense, formé par la confédération de différentes provinces, un territoire qui s'étend d'un océan à l'autre sur une longueur de 4,000 milles; et la seule voie de communication actuellement en existence entre les extrémités orientale et occidentale de ce territoire, se trouve, pour la plus grande partie à traverser un pays étranger. Si nous voulons tirer parti de l'immense étendue de terres riches et fertiles que contient le Nord-Ouest, si nous voulons leur donner une valeur réelle au lieu de la valeur purement nominale qu'elles ont eu jusqu'ici, il nous faut nécessairement construire cette ligne, ou une ligne semblable, et leur fournir ainsi les moyens d'attirer la colonisation.

La seule question qui puisse se soulever est donc celle-ci : vaut-il mieux que le chemin soit construit par le gouvernement, ou vaut-il mieux qu'il soit construit par une compagnie particulière? Tous les honorables députés pensent, comme moi, qu'il a été démontré à satiété qu'une compagnie particulière peut construire un chemin de fer bien plus économiquement qu'un gouvernement ne pourrait le faire. La ligne de conduite adoptée par le gouvernement à l'égard de la construction de ce chemin de fer canadien se recommande donc à l'approbation de tous les députés qui ont à cœur le bien du pays, et non pas seulement le bien de leur parti.

M. GILLMOR

En confiant à un syndicat la construction de cette voie ferrée, le gouvernement s'est dégagé d'une immense responsabilité; tout en se réservant un contrôle suffisant sur l'entreprise; il ne fait que mettre en pratique le principe posé par lui en 1873, et que le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie a vainement essayé de suivre en 1876.

En 1873, le gouvernement qui avait alors à sa tête sir John Macdonald proposait de donner la construction du chemin à une compagnie dont sir Hugh Allan était président, moyennant une subvention en argent de \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre. Malheureusement ce projet ne pût aboutir. Je dis malheureusement, car s'il avait été mené à bonne fin, la ligne serait aujourd'hui, d'après les termes du contrat, presque entièrement achevée.

En 1876, l'ex-premier ministre, sous l'autorité de l'Acte de 1874, fit publier des avis demandant une compagnie qui voulût se charger de cette construction; il lui promettait \$10,000 et 20,000 acres de terres par mille, plus 4 pour cent d'intérêt pendant vingt-cinq ans sur ce que coûterait le chemin en sus des \$10,000 par mille. Aucune compagnie ne voulut accepter ces propositions. En 1879 le parlement par une loi spéciale mit en réserve 100,000,000 d'acres de terres; avec le produit de la vente de ces terres le gouvernement actuel devait faire construire le chemin. C'est de cette loi qu'est né le présent contrat.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je soulève une question d'ordre. Je vois que certains députés se permettent de lancer du papier dans la Chambre. C'est une habitude dont il faut se corriger. En Angleterre une telle conduite, si elle était tenue en présence de l'Orateur non-seulement entraînerait l'expulsion de celui qui s'en rendrait coupable, mais l'exposerait à être nommé par l'Orateur et probablement à être puni d'une amende de £100.

M. MACDONALD (Inverness). On me permettra de faire remarquer que pendant le discours d'un honorable député de la gauche, quelques députés se sont permis les mêmes libertés et que pas un mot de remontrance n'est venu y mettre fin de la part de l'honorable monsieur.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne prétends pas imputer la faute aux députés d'un parti ou de l'autre; quels que soient ceux qui se conduisent de la sorte, je m'en occupe peu, c'est une conduite intolérable.

M. ELLIOTT. Avant d'examiner le contrat dans ses détails, je vais essayer de le comparer, aussi brièvement que possible, avec les projets précédemment élaborés; mais afin d'arriver à une conclusion raisonnable à ce sujet, il est nécessaire de dire quelques mots de la valeur à laquelle il faut estimer les terres. L'estimation qu'on en a faite varie beaucoup, elle va depuis zéro jusqu'à \$4 et \$5 l'acre. Quelques membres de l'opposition ont prétendu que le produit de la vente couvrirait à peine les frais de la colonisation, d'autres sont allés jusqu'à dire qu'on ne trouverait pas même à les donner pour rien. Cependant, spectacle étrange, quelques députés de l'opposition les estiment de \$2 à \$4 l'acre.

D'où leur est donc venu cette hausse, d'où vient donc que, en quelques années, leur valeur a augmenté de rien à un prix si élevé? Cela ne vient certainement d'aucun acte accompli par nos honorables adversaires; cela doit donc venir de ce que le chemin de fer doit être construit par la compagnie qui nous occupe. En effet, en 1878, les terres n'ayant aucun débouché valaient tout autant que ces terres, également sans débouché, en 1881. Si ce n'est pas là la cause de cette augmentation de valeur, je ne vois plus qu'une seule manière de l'expliquer, c'est que les honorables députés de l'opposition commencent à voir les choses de leur bon côté.

Plus haut vous évaluez les terres et plus frappant sera le contraste entre le contrat qui fait l'objet de cette discussion et celui que proposait le gouvernement Mackenzie, car les honorables députés de la gauche ne nous ont pas démontré qu'elles aient une plus grande valeur aujourd'hui que sous leur administration. Prenons pour faire cette comparaison

la valeur que leur a donnée l'ex-premier ministre en 1878: c'est-à-dire \$1 l'acre. Nous aurons ainsi pour équivalent du projet de 1873 :

Subvention en argent.....	\$ 30,000,000
50,000,000 d'acres à \$1 l'acre.....	50,000,000
	<u>\$ 80,000,000</u>

Le projet de M. Mackenzie se chiffrait comme suit :

Subvention en argent.....	\$ 27,000,000
54,000,000 d'acres à \$1 l'acre.....	54,000,000
Intérêt à 4 pour cent pendant 25 ans sur le coût en sus de \$10,000 par mille.....	40,000,000
	<u>\$ 121,000,000</u>

Le contrat qu'on nous propose aujourd'hui d'accepter équivaut à :

Subvention en argent.....	\$ 25,000,000
25,000,000 d'acres à \$1 l'acre.....	25,000,000
Sections construites et à construire.....	28,000,000
	<u>\$ 78,000,000</u>

En examinant les totaux, on voit que le contrat actuel est de \$2,000,000 au moins plus avantageux que celui qu'avait accepté la compagnie Allan, et qu'il nous coûtera \$43,000,000 de moins que la somme offerte par M. Mackenzie. Mais, diront mes honorables amis de l'opposition, la compagnie reçoit d'autres privilèges qui grossiront son total; je me propose de revenir sur ce point tout à l'heure.

Après ces quelques mots sur le contrat en général, permettez-moi, M. l'Orateur de parler un peu de quelques détails, et de quelques-unes des objections soulevées par nos honorables adversaires. On a, d'abord, attaché beaucoup d'importance aux mots suivants de la clause 9 section B: "De manière à permettre le passage régulier des convois." Nos amis de l'opposition en concluent que la compagnie se contentera d'achever la ligne jusqu'à ce point, afin d'être en mesure de réclamer la subvention en argent et en terres due à l'achèvement de cette section de 20 milles.

Je crois, M. l'Orateur, que nous devons donner à ce texte la signification que l'on donne à celui des clauses 7 et 8.

D'après moi, on ne peut bien comprendre une clause qu'en la faisant concorder avec ce qui précède, et dans les clauses 7 et 8, nous trouvons que, aussitôt qu'une section achevée sera livrée à la compagnie, cette dernière devra l'entretenir, l'exploiter, et la mettre en opération d'une manière efficace." Et plus loin, clause 8 "devra par la suite les entretenir et exploiter d'une manière efficace."

L'exploiter d'une manière efficace; c'est ce que la compagnie devra faire aussitôt qu'une section sera achevée, et elle ne peut réclamer aucune subvention en terres ou en argent avant que la section pour laquelle elle réclame cette subvention soit achevée. J'en conclus que la compagnie doit exploiter d'une manière efficace chaque section achevée aussitôt que la subvention y attachée lui aura été payée.

Il ne reste plus qu'à établir ce que l'on doit entendre par "exploiter d'une manière efficace," et le "service régulier des convois." Un des honorables députés a prétendu l'autre jour que la compagnie pouvait décider à son gré ce que serait un "service régulier des convois," qu'elle pourrait expédier un convoi par semaine, ou par mois, ou par année. Il est bien vrai que le service de ce convoi pourrait être fait d'une manière efficace, mais cet honorable député ou ses amis pourraient-ils dire que c'est là "exploiter la ligne et la mettre en opération d'une manière efficace?"

On a fait aussi beaucoup de bruit à propos d'une objection que, pour ma part, je considère comme tout simplement insignifiante. On a prétendu que toutes les meilleures terres du Nord-Ouest seront livrées au syndicat, et qu'ainsi on crée un immense monopole de terres; on a prétendu que le syndicat pourra les tenir en réserve jusqu'à ce qu'elles aient atteint une valeur considérable et réalisé par cette opération d'immenses profits; et que cette manière d'agir retar-

derait le développement et la colonisation du pays au lieu de l'encourager.

Je n'ai pas l'intention de retenir longtemps la Chambre sur ce point, je me contenterai de demander si l'on peut raisonnablement supposer que ces terres, qui forment la partie la plus considérable du prix payé pour la construction du chemin, soient ainsi tenues hors du marché par la compagnie. Peut-on supposer qu'une compagnie quelconque, s'engageant à construire et à exploiter un chemin du genre de celui qui nous occupe, dans le but de développer les ressources du pays qu'il traverse, s'aviserait d'enrayer ce développement en tenant, pour ainsi dire, les terres sous clef et en refusant de les vendre aux colons? Il ne faut pas oublier non plus que le gouvernement possède une section alternant avec chacune de celles de la compagnie, et cela seul suffirait à mon avis pour empêcher la mise à exécution du projet que l'on redoute.

On dit, M. l'Orateur, qu'en donnant au syndicat le contrôle sur une aussi vaste étendue de terrains, nous allons créer une nouvelle "Compagnie du Canada." Ces honorables députés craignaient-ils aussi une nouvelle "Compagnie du Canada" lorsqu'ils se préparaient à sanctionner les propositions de M. Mackenzie, en 1876, alors que la compagnie aurait eu à sa disposition une superficie plus de deux fois plus considérable que celle dont le contrat fait mention, si cette compagnie avait pu être formée?

D'après mon opinion, M. l'Orateur, comme le succès au point de vue financier du chemin de fer en question dépend absolument de la colonisation rapide du pays qu'il traverse, la compagnie fera tout ce qu'elle pourra pour aider à transporter en aussi grand nombre que possible dans cette vaste région cette classe de colons dont les labeurs peuvent seuls en développer les ressources.

Il y a encore un point sur lequel j'aimerais à dire un mot. Nos honorables adversaires disent que "chaque article importé en franchise pour la construction du chemin de fer ajoute, dans la proportion des droits qu'il aurait dû payer, au fardeau des taxes que nous avons à supporter." Et cependant ces mêmes députés reprochaient l'autre jour au gouvernement de ne pas continuer les travaux comme une entreprise du gouvernement. Comment concilier ces deux sentiments? Supposons que le gouvernement eût continué à construire le chemin de fer, combien aurait-il été payé de droits sur les articles importés dont on aurait fait usage? Est-ce que ceux-là aussi auraient ajouté au fardeau des taxes que le peuple supporte?

J'ajouterai à ces quelques réflexions que, dans mon opinion ce contrat que l'on nous demande de sanctionner est de beaucoup le plus avantageux qui ait été proposé jusqu'ici à la sanction du parlement.

Dans une grande entreprise comme celle-ci, où l'on rencontre des difficultés à première vue insurmontables, il est complètement impossible d'élaborer un plan qui n'ait pas quelques défauts de détails; mais les objections soulevées contre le syndicat par les honorables députés de la gauche, sont pour le plus grand nombre, plutôt inspirées par l'esprit de parti que dictées par l'intérêt général du pays. Les reproches que nos adversaires nous adressent me rappellent, pour la plupart, ce que disait le comte de Beaconsfield: "Ceux qui critiquent sont généralement ceux qui n'ont pas réussi comme auteurs." Je m'imagine donc qu'ils sont si acharnés contre ce contrat, parce qu'ils n'ont pu réussir à nous en offrir un meilleur.

Ces messieurs sont prêts à combattre toute mesure, quelle qu'elle soit, qui sera présentée dans cette Chambre par le gouvernement actuel. N'ont-ils pas combattu la proposition de l'honorable ministre des Chemins de fer, de construire le chemin de fer au moyen du produit de la vente des terres du Nord-Ouest? N'ont-ils pas combattu le contrat Allan? Ne sont-ce pas les mêmes députés cependant qui ont appuyé le projet de contrat de M. Mackenzie, qui était certainement moins avantageux de plusieurs millions de piastres que l'un

et l'autre des deux projets qu'ils ont combattu ? La raison, M. l'Orateur, il ne faut pas aller la chercher bien loin ; aussi longtemps que ces messieurs mettront le parti avant le pays, aussi longtemps on les verra s'acharner à combattre tous les projets, toutes les mesures émanant du parti conservateur.

M. SCOTT. Je n'avais certainement pas l'intention de prendre la parole à une heure aussi avancée, et, il n'y a que quelques jours, je n'avais même pas l'intention de parler pendant cette session, la première que je passe au parlement. Mais certaines choses se sont passées depuis quelques mois qui me forcent à vous présenter quelques observations. En ma qualité de jeune député j'éprouve naturellement un certain embarras à prendre la parole devant les vétérans du champ de bataille parlementaire, devant ceux qui ont servi bravement et loyalement leur pays, de l'un et de l'autre côté de la Chambre.

On m'a fait remarquer un petit entrefilet contenu dans la correspondance télégraphique du *Globe* en date du 13 janvier, et qui dit :

« M. SCOTT de Selkirk a négligé de voter pour le contrat, puis il a essayé de quitter la Chambre avant que l'on nommât ceux qui votaient contre, dans la rangée où il siège, mais il fut empêché par de vigoureux cris de : à l'ordre ? »

Je crois que je n'agirais ni dans mon intérêt personnel, ni dans celui des électeurs qui m'ont envoyé ici, si j'essayais jamais d'éviter l'occasion de voter. Il n'est pas dans le caractère irlandais d'é luder une responsabilité. Comme représentant du Manitoba, la province la plus directement intéressée de toutes les provinces de la Confédération, à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien je sens qu'il est de mon devoir d'exprimer mon opinion sur le contrat que nous discutons en ce moment. Je prie donc les honorables députés de vouloir bien être indulgents pour moi pendant que je leur exposerai ma manière de voir impartialement et loyalement au sujet du contrat et des offres du second syndicat que met en avant l'honorable chef de l'opposition.

En 1869, lorsque les messieurs qui occupent aujourd'hui les banquettes ministérielles étaient au pouvoir, on crut avantageux d'annexer les pays du Nord-Ouest à la Confédération canadienne. On comprit qu'il était bon d'encourager l'excédant de la population d'Ontario et de Québec qui émigrerait aux États-Unis de l'Ouest, à s'établir plutôt dans notre région de prairies. Avant cette époque, le pays était comparativement inconnu, non-seulement de l'autre côté de l'Atlantique, mais encore de ce côté. On paya \$1,500,000 — l'acquisition de cette contrée, et l'on mit en réserve 1,490,000 acres de terres pour acheter les droits des indiens. Depuis ce temps, on a dépensé des sommes considérables pour explorer le pays, et pour faire les études préliminaires de différents chemins de fer projetés.

Maintenant que nous sommes en possession de cette contrée, il est du devoir de tout homme loyal, de tout homme d'état, de tout homme qui a la moindre étincelle de patriotisme au cœur, d'en faire une véritable province anglaise, et de fonder ainsi un pays qui rivalisera d'ici à cinquante ans au moins avec nos voisins du sud, par sa richesse, sa population, ses industries et sa fidélité au drapeau auquel il doit foi et hommage. Il y a quelques dix ans, le gouvernement du jour reconnut la nécessité de construire une ligne de chemin de fer reliant les provinces de l'est à celles de l'ouest. Malheureusement les messieurs qui étaient alors au ministère ne purent mener à bien leur entreprise, ils furent vaincus par la force des choses. Une élection rendue nécessaire par la défection d'un petit nombre de députés, obligea le très honorable monsieur qui est aujourd'hui premier ministre, à donner sa démission. Des élections générales s'ensuivirent et le parti réformiste triompha avec une majorité écrasante.

Pendant les cinq ans que ce parti fut au pouvoir il ne fit rien ou peu de chose pour aider au développement de la plus belle et de la meilleure partie de la Confédération. Le parti réformiste fut vaincu à son tour aux élections gé-

M. ELLIOTT

rales de 1878, et le très honorable député de Victoria fut de nouveau appelé à la tête du ministère.

Il soumet aujourd'hui à la sanction de la Chambre un contrat qui, à ce qu'il croit, lorsqu'il aura été complètement exécuté, sera le digne couronnement de ses efforts des dix dernières années. L'honorable monsieur voit s'approcher la fin d'une carrière utile et brillante, et je crois qu'il désire avant d'être forcé de mettre fin à ses labeurs, voir ce grand chemin de fer achevé de l'Atlantique au Pacifique.

On a soulevé bien des objections contre ce contrat ; d'abord l'exemption de taxes en faveur de la voie, des bâtiments des gares, etc. Nous savons que les municipalités d'Ontario et d'autres parties du Canada ne demandent pas mieux que d'exempter de taxes la voie des chemins de fer, et de leur accorder des subventions à conditions que des stations soient construites à certains points avantageux pour ces municipalités. Cette manière d'agir est très sensée ; elle est basée sur le principe que les gens qui placent leurs capitaux dans une entreprise d'intérêt public, ont droit à l'aide du public dans l'exécution de leur entreprise.

La petite cité de Winnipeg que j'appellerai ma ville natale, a construit pour ce chemin de fer un pont qui coûtera environ un quart de million de piastres ; quelques semaines avant mon départ, elle offrait à ce syndicat trente acres de terres exemptes de taxes à perpétuité, et trente acres de terres à Winnipeg valent plus qu'une superficie égale dans cette petite province d'Ontario. Je ne vois aucune raison pour ne pas accorder cette exemption à la voie du chemin de fer.

On s'est objecté aussi à l'exemption des terres. Tout le long de la ligne les sections appartiennent alternativement au gouvernement et à la compagnie, et au-delà des limites où la colonisation s'est arrêtée, les terres n'ont aucune valeur. Je ne vois aucune raison pour s'objecter à cette exemption si l'on considère que la compagnie du chemin de fer peut coloniser ses terres beaucoup plus rapidement que le gouvernement ne pourrait le faire et elle les vendra le plus rapidement possible afin de se procurer des transports.

On dit que la subvention en argent et en terres est excessive. Le second syndicat, formé il y a quelques jours, a proposé de construire le chemin pour \$3,000,000 et 3,000,000 d'acres de moins que le premier. A propos de cette subvention que l'on me permette de lire un extrait du *Free Press* de Manitoba, le *Globe* du Nord-Ouest.

« Lorsque les détails de l'arrangement conclu avec le syndicat, furent publiés d'abord, nous avons exprimé l'opinion que, en prenant en considération la grandeur et la nature des travaux dont la compagnie était chargée par le gouvernement, la subvention de \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres n'était pas excessive Nous étions fermement convaincus que, quoique certains détails de l'arrangement actuel eussent gagné à être modifiés, le syndicat avait parfaitement le droit, vu les circonstances, de demander une subvention en argent et en terres aussi considérable que celle dont on demande aujourd'hui la sanction au parlement. »

Je suis heureux de voir les honorables députés de l'opposition estimer à si haut prix les terres du Nord-Ouest ; je suis heureux d'apprendre que nos terres valent \$3 l'acre. J'espère que c'est la vérité, et que nous rencontrerons des personnes disposées à placer leurs capitaux sur ces terres en les achetant à ce prix. Je crois qu'elles atteindront une valeur plus considérable, mais en dehors des établissements, elles n'ont pas en réalité augmenté de valeur pendant les quatre dernières années.

Il est vrai qu'au Manitoba, et dans les régions où se porteront les colons, la propriété augmentera en valeur dans une certaine proportion, mais le Manitoba ne forme qu'une petite portion du Nord-Ouest ; et les terres situées au-delà des limites de la province sont restées stationnaires depuis quatre ans.

On s'est encore objecté au privilège donné à la compagnie de choisir ses terres où elle l'entendra. On ne pourra trouver que dix ou douze millions d'acres dans la zone fertile depuis la rivière Rouge jusqu'à Jasper House ; et le reste des 25,000,000 devra être pris en arrière de la lisière de vingt-quatre milles qui longe le chemin de fer. Je n'y puis

voir aucune matière à objection; je ne vois pas pourquoi nous ne permettrions pas à la compagnie de les choisir en dehors des sections alternatives, où elle voudra les prendre, car pour obtenir ces terres qui sont maintenant incultes, elle devra construire des embranchements qui deviendront des tributaires de la ligne principale, et le long de ces embranchements, les terres du gouvernement aujourd'hui sans valeur, prendront une valeur considérable.

D'après mon interprétation du contrat au sujet des embranchements, le gouvernement ne promet ni une piastre, ni un acre de terres pour la construction de ces lignes. Elles devront être construites, à ce que je comprends, entièrement aux frais de la compagnie.

Quant au tarif des transports, la population de la région que je représente a cessé d'être placée dans une position désavantageuse. Elle souffre depuis plusieurs années des inconvénients d'un monopole qui est exercé par certaines personnes dont quelques-unes font partie du syndicat actuel et elle s'est sentie peu rassurée de la perspective. Elle craignait que par l'opération de la clause qui défend à toute autre compagnie de construire un chemin au sud-est de la ligne principale, pendant vingt ans, elle fût placée complètement à la merci du syndicat pendant cette période. Je sais aujourd'hui que le gouverneur en conseil a le pouvoir de fixer les tarifs de transport.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est bien cela.

M. SCOTT. Je sais que les ministres actuels ont à cœur les intérêts du pays, et je suis tout disposé à laisser cette question entre leurs mains. Je vais maintenant citer les commentaires d'un journal grit du Manitoba, le *Free Press*, sur cette question :

" Nous ne pouvons attacher aucune importance à la crainte conçue par quelques personnes, que sous la direction de messieurs Stephen, Hill et Angus, la compagnie imposât des tarifs tels que les intérêts des colons du Nord-Ouest en fussent lésés. Ils trouveront naturellement leur avantage à encourager le colon à produire le plus de grains possible. Des tarifs excessifs n'obtiendraient pas ce résultat, et ces hommes ont déjà montré sur le chemin de fer Saint Paul et Manitoba qu'ils étaient trop avisés pour sacrifier le futur au présent."

Voilà l'opinion de l'organe des libéraux, et si le rédacteur de ce journal est satisfait de cette clause, je ne vois pas de raison pour ne pas en être satisfait, moi aussi. Sans doute, il y a quelques semaines certains honorables députés, et moi entr'autres, étaient disposés à soulever quelques objections contre le syndicat; mais lorsque l'opposition nous eût présenté, avec tant de bruit, la seconde proposition qui, à première vue, ne paraît pas marquée au coin de l'honnêteté, si j'eusse été disposé à combattre la première, je n'aurais certainement pas pu voter pour la seconde.

On peut y remarquer que les sections de l'Est et de l'Ouest doivent être abandonnées; le Nord-Ouest deviendrait ainsi un pays complètement isolé, et le nouveau syndicat devant se servir du réseau américain, nous dans le Nord-Ouest, nous n'avions plus aucun intérêt commun avec le reste de la Confédération, quoique nous soyons tous Canadiens, dans le Nord-Ouest. Lorsque ces faits sont venus à ma connaissance, je n'ai plus eu la moindre hésitation sur la manière dont je devais donner mon vote, et me servir désormais de mon influence. Je regrette que certains honorables députés des provinces de l'est, qui sans doute ont à cœur l'intérêt de leur pays, quoi qu'ils aient une étrange manière de le manifester, soit aussi empressés à se servir du réseau des chemins de fer américains. Et pourquoi veulent-ils le faire? C'est parce qu'il y a un tronçon de 650 milles où le trafic local ne suffirait pas à l'entretien de la voie, si la population du Nord-Ouest ne pouvait plus venir acheter ses marchandises dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Pourquoi vouloir nous forcer à subir éternellement le système vexatoire et dispendieux des expéditions en transit que nous subissons depuis dix ans? Lorsque le gouvernement actuel nous donna la politique nationale, bien des personnes dans l'Est craignirent, je n'en doute pas, que le

pays pût en souffrir. Au Manitoba nous croyions qu'elle allait ruiner le pays, pour la seule raison que nous sommes tous importateurs et que nous devons faire venir toutes nos marchandises de l'Est. Mais il s'est produit ce phénomène étrange que, presque aussitôt après que cette politique fut mise en vigueur, les marchands du Manitoba découvrirent de nouveaux marchés. Où les ont-ils trouvés? Dans les provinces d'Ontario et de Québec. Des centaines de mille piastres que nous avions l'habitude d'envoyer aux Etats-Unis prirent leur chemin dès lors vers la caisse de nos amis grits d'Ontario et de Québec. Et ce qui est plus étrange encore c'est que le prix des marchandises ne s'est pas élevé, il a plutôt diminué.

Un honorable député de l'opposition a prétendu que la ligne de la Baie du Tonnerre au lac Nipissingue, serait très dispendieuse à construire, et à exploiter. Je l'admets. Le pays est très accidenté; il n'y a que peu de commerce qui puisse aider à défrayer les dépenses de l'exploitation d'une ligne à travers cette contrée; mais voici à quel point de vue je juge cette question: c'est qu'il est d'une nécessité absolue que nous ayons une ligne entièrement construite sur le sol canadien, et que nous ne devons pas nous mettre à la merci de certains personnages de Washington qui auraient le droit de décider si tel ou tel article doit ou non être transporté sur leur ligne.

Nous savons tous qu'en 1870 nous avons eu quelques troubles dans le territoire de la rivière Rouge, et qu'il fût nécessaire d'expédier des soldats vers cette région. Nous n'avions pas alors de chemin de fer sur notre territoire, et quel en fut le résultat? C'est d'abord que la marche des troupes fût retardée de deux mois; ensuite que les dépenses se montèrent à \$2,000,000; ces dépenses furent causées principalement par la nécessité de décharger les navires au Sault Sainte-Marie, de transporter les articles par voitures à travers le portage, puis encore de les transporter deux milles sur le lac, et de recharger le tout sur les steamers.

En 1871, nous avons eu une invasion féniennne, quelques irlandais écorchés comme moi — quoique j'eusse l'honneur de commander une compagnie contre eux, envahirent le pays; lorsque nos hommes ont été revêtus de l'uniforme, on ne leur aurait pas permis de traverser le Sault; et nous n'aurions pu atteindre Fort Garry de l'automne. Pour ma part, j'espère bien que nous n'aurons jamais de difficulté avec nos voisins du sud, mais si vous vous rapportez à l'époque de l'affaire de Trent, vous vous rappellerez que nous dormions alors sur nos deux oreilles. Nous nous figurions avoir pour voisin un peuple honnête et inoffensif et nous étions loin de croire qu'ils dussent venir nous chercher noise.

A cette époque, les troupes régulières anglaises durent faire une marche de 300 milles dans la neige, de Halifax à Québec. Cet incident démontre à nos chefs que la première chose à faire était de construire le chemin de fer Intercolonial. Ce chemin de fer n'a pas été entrepris dès l'abord comme une affaire commerciale, parce que, nos amis de l'Est, me pardonnent de le dire, il traverse un pays, qui était très pauvre au point de vue du commerce. Mais des raisons politiques et nationales exigeaient qu'il fût construit.

La valeur du Nord-Ouest est bien supérieure à tout ce que vous avez dans l'Est; et pourquoi hésiterions nous à dépenser quelques millions pour construire un chemin de fer à travers notre territoire, pour donner une voie de communication à nos concitoyens du Nord-Ouest?

On a fait un parallèle entre le personnel du premier et celui du second syndicat. Le second syndicat a été formé à la hâte et il nous est tombé du ciel au moment où nous nous y attendions le moins; cependant je crois que la majorité de ses membres sont des personnalités bien connues des membres de cette Chambre. Je connais quelques-uns de ceux des membres du premier syndicat qui résident de ce côté de l'Atlantique. Ce sont des hommes d'expérience en fait de

chemins de fer, qui se sont enrichis à construire des voies ferrées à travers la prairie et qui tout en s'enrichissant ont fait dix fois plus pour le pays que parcourt leur ligne. Je sais aussi qu'il y a dans ce syndicat un certain nombre de capitalistes européens. Ce dont nous avons le plus grand besoin dans le Nord-Ouest, c'est de l'immigration, et ces capitalistes européens seront directement intéressés à faire coloniser leurs terres par des immigrants d'Europe. Les trois quarts des chemins de fer des Etats-Unis appartiennent à des capitalistes anglais qui ont dirigé l'émigration du côté où il était de leur intérêt de la diriger. Les neufs dixièmes des immigrants anglais de ce pays ont été amenés par l'influence de ces capitalistes à s'établir dans les Etats de l'Ouest pendant les deux dernières années.

A propos de ce premier syndicat, je citerai encore le grand organe du Nord-Ouest, le *Free Press* :

“ Pour la population du Nord-Ouest, il y a une considération qui a plus de poids que le nombre de piastres et d'acres de terres donnés pour la construction de ce chemin de fer. Nos intérêts sont intimement liés au développement et au progrès de l'immigration et de la colonisation. La compagnie ou le système qui sera le plus propre à pousser cette grande entreprise avec la plus grande vigueur et le plus de succès, est évidemment celui que, *caeteris paribus*, on doit préférer. La présence des propriétaires du chemin de fer St. Paul et Manitoba parmi les membres du syndicat, nous est un excellent gage que la colonisation du Nord-Ouest sera poussée activement, et dans des conditions libérales. Ils ont l'expérience, la science, la connaissance intime du pays et les moyens les plus efficaces d'encourager la colonisation. Nous nous demandons s'il serait possible de trouver dans tout le Canada des hommes remplissant aussi bien les conditions requises pour mener à bien l'immense entreprise de peupler nos fertiles prairies. Nous ne voyons aucun nom dans le personnel d'aucune compagnie rivale, qui puisse nous inspirer la même confiance sur ce point capital. Il nous reste donc à considérer si, en tenant compte de l'ajournement proposé de la construction de la section du lac Supérieur, la différence qui existe entre les deux propositions est suffisante pour contrebalancer la différence qui devra certainement résulter pour la colonisation dans les premières années, du moins, d'une administration improvisée et inexpérimentée. Il n'y a pas dans toute la question de point plus important que celui-là, du moins pour la population du Nord-Ouest. Quelques milliers de colons de plus ou de moins par année auront plus d'influence sur l'avenir du Nord-Ouest, qu'une différence de quelques millions de piastres ou d'acres de terres dans la subvention accordée à un syndicat.”

Voilà ce que pense un homme qui est un des plus avancés parmi nos adversaires politiques.

Pendant l'ajournement des Chambres, on a tenu un grand nombre d'assemblées, spécialement dans la province d'Ontario. J'ai eu le plaisir de lire les discours prononcés à ces assemblées par quelques-uns des principaux membres de l'opposition. J'ai remarqué entr'autres choses, que l'on prétendait que cet arrangement allait coûter au pays une immense somme d'argent, chaque comté ayant à payer des centaines de mille piastres et ainsi de suite, pour la construction de ce chemin de fer.

Je dois opposer une dénégation à cette assertion, car je ne crois pas qu'après tout le chemin doive coûter un sou au pays. Je prétends que l'augmentation de la valeur des terres, occasionnée par la construction du chemin de fer sera suffisante à elle seule pour compenser tout ce que le Canada a payé ou devra payer pour cette construction, et en ma qualité d'habitant de l'Ouest, je ne tiens pas à ce que l'on dise que nous, les habitants de l'Ouest, allons quémander l'aide de ceux de l'Est. Dans dix ans nous verrons les habitants de l'Est demander de l'aide au Nord-Ouest. Nous tâcherons de leur donner un coup d'épaule, et d'encourager leurs industries, comme nous l'avons déjà fait en donnant de l'emploi—grâce à la politique nationale, à des milliers de leurs ouvriers pour la fabrication des instruments aratoires, que nous importions auparavant des Etats-Unis.

L'opinion unanime dans notre pays est sans contredit en faveur d'une ligne de chemin de fer s'étendant de l'Atlantique au Pacifique et construite entièrement sur le territoire canadien. Si le contrat conclu par le gouvernement peut nous donner une ligne de ce genre, il est du devoir de tout patriote de donner son appui à cette mesure et aux hommes d'Etat qui l'ont introduite. Elle est certainement d'accord avec les plus chers intérêts du pays, et ceux-là même qui la

M. SCOTT

combattent aujourd'hui, n'y sont pas opposés de cœur et d'âme; ils n'agissent ainsi que parce qu'ils ont besoin de faire une certaine opposition, qui leur donne occasion de faire un peu de capital politique dont ils pourront se servir aux prochaines élections générales, dans deux ans d'ici.

Si le gouvernement avait publié sa mesure il y a trois mois, elle aurait rencontré infiniment moins d'opposition, parce qu'il faut du temps au peuple pour qu'il se forme une opinion stable. L'opposition à ce contrat dans Ontario et au Manitoba diminue rapidement, et la seule localité d'où nous viennent encore des nouvelles d'opposition est cette petite île isolée qui a envoyé ici une pétition contre le syndicat portant 4000 signatures. Il est facile de faire signer des pétitions; on signe ce genre de documents très souvent sans savoir au juste ce que l'on signe. Les députés de l'opposition verront qu'en prolongeant ces débats, il n'y gagnent que de se faire tort. C'est le mieux qu'ils puissent faire pour maintenir dans la position éminente qu'il occupe aujourd'hui, le très honorable monsieur dont la vie s'est passée à encourager le progrès matériel du Canada, et dont la destinée est d'ajouter cette œuvre colossale à toutes celles par lesquelles il a déjà tant fait pour la prospérité nationale.

M. HOUDE propose que la discussion soit ajournée.

La motion est adoptée, et à 2 h. 5 a. m., la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 25 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

COMPAGNIE DE GARANTIE DU CANADA.

M. GAULT présente un bill (No. 36) à l'effet de modifier davantage l'acte constitutif de la Compagnie de Garantie du Canada.

Première lecture du Bill.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper, pour la seconde lecture des résolutions rapportées du comité général, le 14 janvier courant, octroyant certaine subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et sur l'amendement de M. Blake à cette motion,

M. HOUDE. Après les discours si éloquents et si complets prononcés par les honorables députés de la droite, en faveur du contrat soumis à notre sanction, je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question; j'avais encore une autre raison, c'est que je suis indisposé. Mais je viens de lire dans l'organe local de l'opposition, le *Free Press* d'Ottawa, un article de fond où le rédacteur laisse percer son intention de créer des préjugés dans l'opinion publique, et surtout dans cette Chambre, contre le parti conservateur canadien-français, dont j'ai l'honneur d'être un des humbles membres; et je ne saurais m'empêcher de solliciter l'attention bienveillante de la Chambre pendant quelques minutes, afin de démontrer la fausseté des accusations portées contre nous par ce journal.

Le *Free Press* s'intitule un journal libéral et réformiste; mais sa conduite prouve que s'il est libéral, il n'est qu'en donnant cours à ce qui est le contraire de la vérité, et s'il est tant soit peu réformiste, il devrait commencer par réformer cette mauvaise habitude qu'il a de calomnier ses adversaires, et de faire aux autres ce qu'il ne voudrait pas qu'on lui fit à lui-même. Afin de montrer l'esprit qui inspire la

rédaction de ce journal, je vais citer la phrase suivante qui paraît dans son numéro d'hier soir ;

"Le syndicat de St. Paul a, dit-on, dépensé près de \$500,000, à Ottawa, et considère qu'il a fait un bon placement."

Les rédacteurs du *Free Press* ou ceux qui l'inspirent sont peut-être des gens très aimables, je suppose qu'ils le sont ; mais ils se laissent trop souvent emporter si loin du vrai sentiment de leur dignité, lorsqu'ils parlent de leurs adversaires qu'ils n'ajoutent rien à l'honneur du parti qu'ils prétendent servir en agissant de la sorte. Il semble qu'il leur soit impossible d'imaginer que leurs adversaires soient inspirés par des motifs honorables. Et pourquoi cela ? Peut-être parce qu'ils jugent les autres d'après ce qu'ils voient lorsqu'ils regardent dans leur propre conscience.

Dans tous les cas, ils me rappellent ce célèbre personnage dont parle l'Écriture Sainte, et que l'on trouvait dans le temple de Jérusalem, où il se proclamait bien meilleur qu'un de ses voisins. Ils s'attribuaient modestement toutes les vertus, et, charitablement chargeait le publicain, qui se trouvait être derrière lui, de toutes sortes de vices. Malgré toutes les grandes qualités qu'il se vantait de posséder, je ne crois pas qu'il eût le don de voir assez loin dans l'avenir pour prévoir que, au nord d'un continent alors inconnu, vivraient un jour quelques-uns de ses descendants en ligne directe qui suivraient si dignement les traces de leur ancêtre.

De tous les journaux de l'opposition, le *Free Press* est le plus injuste envers le parti conservateur, et surtout envers les conservateurs canadiens-français. Et pourquoi cela, M. l'Orateur ? Je ne puis voir d'autre raison que l'origine de mes compatriotes, et c'est un fait sur lequel j'ose attirer l'attention de mes honorables amis de la gauche qui appartiennent à la même race.

A l'appui de ce que je viens de dire, je vais citer un autre extrait d'un article de fond du *Free Press*. Le voici :

"Sir John A. Macdonald savait fort bien qu'il aurait à compter avec ses partisans de Québec, et quoiqu'en réalité ces derniers n'aient aucun droit de puiser au trésor fédéral, il était assez disposé à s'assurer de l'appui indéfini de ses amis de Québec, en promettant de tirer le gouvernement provincial de ses embarras financiers. Il a donc été décidé en caucus, avant l'ajournement de Noël, que le gouvernement fédéral achèterait le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et que le contingent de Québec voterait pour le syndicat.

"Pendant que la confiance en cet arrangement était encore entière, le premier ministre fit un nouvel effort pour faire adopter les résolutions par le comité et obtenir un vote sur l'adoption du rapport ; mais son plan fut déjoué par la tactique plus habile de l'opposition. On s'aperçut bientôt que, avec sa duplicité habituelle, sir John ne songeait qu'à amuser ses amis bleus pour obtenir leur vote d'abord, et régler ensuite la question d'intérêt local. Alors, M. Chapleau fit son apparition sur la scène et passa quelques jours à Ottawa, essayant de ramener le chef du parti à la conscience de ses engagements. Pendant ce temps les orateurs du parti ministériel qui avaient été jusque-là tenus en laisse, furent lâchés, et on leur permit de déclamer tout à leur aise. Avec la perspective de la désertion des conservateurs français, le gouvernement était aussi heureux de pouvoir retarder le vote qu'il était auparavant désireux de l'obtenir au plus tôt.

"Enfin, M. Chapleau quitte Ottawa murmurant et mécontent ; son organe, la *Minerve* publie un article de quatre colonnes contre les conditions du syndicat, et insiste pour que le gouvernement fédéral les modifie sur plusieurs points importants. Quelle est la situation actuelle ? La pierre d'achoppement est la somme que l'on demande pour la venue du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. M. Chapleau dit qu'il coûte douze et vaut quatorze millions de piastres, mais sir John agissant au nom du syndicat de St-Paul, ne peut offrir que sept millions et demi."

Cet article me rappelle une anecdote racontée par l'honorable chef du gouvernement actuel. Après la bataille du 17 septembre 1878, un ami politique du *Free Press* se rendit chez son perruquier pour se faire raser, et on lui fit payer la double du prix ordinaire parce que son visage s'était allongé de moitié. L'extrait que je viens de lire me fait croire que les rédacteurs du *Free Press* n'ont pas encore cessé de payer double prix à leurs barbiers. Et il me semble, M. l'Orateur, que ce développement anormal de l'extérieur du siège de leurs facultés mentales ; s'est accompli au détriment de l'intérieur, si nous en jugeons par l'étroitesse accrue de leur esprit.

Aucun homme sans préjugés ne peut voir rien d'extraordinaire dans le fait que le premier ministre de Québec est venu à Ottawa. Ce monsieur et ses amis sont tout dévoués aux intérêts de la province qu'ils sont chargés de gouverner. Ils ont compris sur le champ que les intérêts du grand chemin de fer provincial dont ils ont l'administration, pourraient être lésés par le contrat que nous discutons, et ils sont venus ici, non pas dans l'intention que leur prête gratuitement le *Free Press*, mais afin de veiller honnêtement et loyalement aux intérêts de leur province.

Bien loin d'avoir cherché à influencer les députés de la province de Québec, ils n'ont jamais été si longtemps à Ottawa, sans que nous les ayons vus davantage. Les conservateurs de la province de Québec, qui siègent ici, sont tous les amis du gouvernement local, dont l'honorable M. Chapleau est le digne chef. Nous lui avons prêté main-forte quand il a été en notre pouvoir de le faire, et nous serons encore heureux de le faire si l'occasion s'en présente.

Mais s'il était vrai que l'honorable M. Chapleau et ses collègues fussent venus ici pour nous dicter la ligne de conduite que nous devons tenir sur cette question qui intéresse le Canada tout entier, ils nous trouveraient peu disposés à recevoir leurs ordres. Nous sommes parfaitement capables de remplir les devoirs dont nos électeurs nous ont chargés.

La prétention que le premier ministre de Québec essaye de donner des ordres aux députés de cette province est absurde et n'a aucune fondation. Il nous respecte trop, comme nous le respectons trop pour songer à jouer ce rôle.

Comme je le disais tout à l'heure, il est venu ici pour veiller aux intérêts du chemin de fer de sa province. Je ne sais si ses craintes, ou les craintes exprimées par la *Minerve* que rédige si bien le député distingué d'Ottawa, étaient bien fondées, mais elles étaient légitimes. Ils croyaient, avec un certain nombre de membres de la Chambre, que la rédaction de quelques unes des clauses du contrat n'était pas assez claire. L'honorable député de Halton (M. Macdougall) était de la même opinion à propos de la clause, en particulier, qui a rapport au tarif que le syndicat peut imposer.

La *Minerve* serait la dernière, j'en suis persuadé, à combattre la politique du gouvernement. Elle craignait, peut-être à raison, peut-être à tort, que le syndicat en usant de son droit d'imposer, par rapport à nos chemins de fer provinciaux, tel tarif qu'il lui plairait, ne lésât les intérêts de la province de Québec. La déclaration du très honorable premier ministre l'autre jour, a dû dissiper ces craintes. Je ne craindrai pas d'avouer que j'avais moi-même quelques appréhensions de ce côté ; mais après la promesse du premier ministre que l'acte général des chemins de fer contiendra une clause destinée à faire disparaître tous les doutes que l'on pourrait concevoir sur ce point, je suis heureux de pouvoir dire que les faits ne justifiaient pas nos craintes.

Je demanderai à tous les députés impartiaux, je demanderai même à mes honorables collègues de la province d'Ontario, pourquoi ils verraient d'un œil jaloux la présence à Ottawa du premier ministre de Québec, qui y vient pour veiller aux intérêts du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ? Ce chemin de fer est destiné dans quelques temps à transporter les marchandises à parcourir total jusqu'à l'Intercolonial et aux provinces maritimes ; les intérêts des provinces maritimes sont donc les mêmes que ceux de Québec. Je demanderai même aux députés d'Ontario quels intérêts ils peuvent avoir qui soient en antagonisme avec les intérêts de la province de Québec sur ce point. Ils n'en ont pas.

Ils parleront peut-être des intérêts de Toronto, mais les marchandises destinées aux marchés de l'Europe ne peuvent pas s'arrêter à Toronto ; ce n'est pas là qu'on peut les charger sur les steamers transatlantiques.

Nous, les députés de la province de Québec, nous ne sommes pas jaloux de Toronto. Nous voyons ce grand centre commercial prospérer de plus en plus, nous aimons à lui voir recevoir sa part des avantages qui résulteront de la construction du Pacifique canadien; nous ne doutons pas que cette part lui revienne, et lorsqu'il en jouira, nous en profiterons aussi, car le fret de Toronto doit passer par les ports de Montréal, de Québec, de Halifax ou de Saint-Jean.

Je crois donc qu'il est de mauvaise politique de la part des journaux d'essayer à créer des préjugés et des jalousies de clocher sur une question comme celle-ci, qui devrait plutôt réunir tous ceux ont à cœur le bien de leur pays.

Les conservateurs de Québec, M. l'Orateur, n'ont pas besoin d'être achetés pour appuyer ce contrat. S'il y a jamais eu une fraction du parti conservateur qui a toujours été en faveur de cette grande entreprise, c'est assurément la fraction de la province de Québec. Nous trouvons aujourd'hui dans le contrat rédigé avec tant de soin, tous les principaux points que nous demandions autrefois, et je dois répéter aux rédacteurs du *Free Press*, qu'ils sont très injustes envers les conservateurs de la province de Québec.

Qu'il ait été au pouvoir ou dans l'opposition nous avons toujours formé la plus grande partie de la majorité du premier ministre; et je demanderai aux messieurs du *Free Press* et aux membres de cette Chambre, s'ils peuvent citer une seule occasion où les conservateurs canadiens-français aient demandé un privilège ou une loi qu'ils n'étaient pas prêts à accorder à leurs concitoyens de quelque origine ou religion qu'ils fussent.

Mais, M. l'Orateur, tout en étant fidèles à nos chefs, nous n'avons jamais sacrifié nos principes, ni ce que nous considérons comme l'intérêt public, à l'attachement que nous avions pour eux. La meilleure preuve que je puisse donner de la sincérité et de la loyauté avec laquelle nous appuyons la mesure que le gouvernement nous demande d'adopter, c'est que les conservateurs ont déjà appuyé une politique bien moins avantageuse pour le pays, et cette politique émanait de nos adversaires. Puisque nous avons aidé à nos adversaires à adopter l'Acte de 1874, qui était certainement moins avantageux pour le pays que le contrat actuel, on doit nous croire sincères et convaincus lorsque nous donnons notre appui à ce contrat.

Avec la bienveillante permission de la Chambre, je continuerai encore quelques instants pour répondre à certaines parties des discours de mes honorables amis les libéraux de la province de Québec. Je parlerai maintenant en français, vu que c'est la langue qui m'est la plus familière et que je désire être aussi court que possible. J'ai écouté hier avec intérêt le discours de mon honorable ami de Rimouski (M. Fiset) comme j'avais écouté auparavant ceux des autres députés libéraux. Depuis que ce débat est engagé, j'ai aussi lu attentivement les articles des journaux de l'opposition, afin de me former une opinion juste, une opinion impartiale sur cette grande question; et après mûre réflexion, M. le président, j'en suis venu à la conclusion que les objections de nos honorables amis de la gauche sont ou mal fondées, ou bien grandement exagérées, et dans tous les cas, qu'elles ne doivent pas empêcher le Parlement de ratifier le contrat, dans l'intérêt du pays.

La principale objection soulevée par nos honorables adversaires de la province de Québec, par l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier), et par l'honorable député d'Iberville (M. Béchard), c'est que nous avons manqué à notre devoir envers le peuple en ne faisant pas appel à son jugement sur cette question; en ne lui soumettant pas la question. Je ferai remarquer à ces honorables messieurs, que si, dans les élections que nous avons eues depuis 1872, ils ont manqué de discuter la chose devant le peuple, eh! bien, ils ont manqué de faire ce qu'ils auraient dû faire, et dans tous les cas, ils ont manqué de faire ce que nous, de ce côté-ci de la

M. HOUDE

Chambre, avons fait. C'était en 1872, c'était en 1874, c'était en 1878, que nous devions discuter devant le peuple cette grande question du Pacifique. C'était la principale question à l'ordre du jour en 1872, c'était la principale question à l'ordre du jour en 1874, et c'était la seconde question à l'ordre du jour en 1878. Pour ma part, je ne suis nullement embarrassé d'adopter la politique du gouvernement sur cette question, car, après la politique nationale, la politique de la protection, la question de la construction du chemin de fer du Pacifique est celle que j'ai discutée le plus longuement et le plus minutieusement avec mes électeurs en 1878. Je souhaitais bien qu'il y eût un changement de ministère, et je croyais que c'était dans l'intérêt du pays, mais je ne savais pas que les honorables messieurs de la gauche perdaient le pouvoir; cependant, je m'étais engagé envers mes électeurs à appuyer sur cette question-là une politique telle qu'aujourd'hui, le présent contrat fût-il présenté par les libéraux, je ne pourrais pas m'empêcher de voter pour sa ratification. A plus forte raison quand il est présenté par mes propres amis dois-je lui donner un cordial appui, et c'est ce que je vais faire.

Je m'accorde avec mes honorables amis de la gauche en admettant que cette question-là est d'une importance majeure; d'une importance capitale et que le peuple avait droit d'être consulté sur le coût de ce chemin et sur les principaux aspects que comporte cette question. Mais, M. le président, c'est ce que nous avons fait, et si quelques députés, par négligence, ne l'ont pas fait, ce n'est pas une raison pour renverser le jugement plus éclairé de la majorité des électeurs de ce pays. Je dis que le peuple nous a approuvés dans trois élections différentes de construire le chemin de fer du Pacifique. A présent, il y a bien quelques détails qui étaient imprévus, c'est vrai, mais il en est ainsi dans toutes les questions de législation. Il est difficile de prévoir en temps d'élection quels seront les détails impliqués dans toutes les questions qui doivent venir devant le Parlement. On peut bien s'entendre sur le principe des choses, sur les grandes lignes de la politique, mais on ne peut pas aller au-delà. En demandant aujourd'hui de retourner devant le peuple, c'est vouloir introduire dans le pays un système impossible; il vaudrait autant dire qu'à chaque étape de la législation il faudrait consulter nos électeurs, ce qui serait une impossibilité; et d'ailleurs, on ne pourrait pas le faire convenablement, et le peuple n'aurait pas le bénéfice d'une discussion éclairée, et il rendrait des jugements moins favorables à ses intérêts que nous, qui sommes appelés à le remplacer ici, pouvons le faire pour son propre avantage. En effet, pourquoi sommes-nous ici 206 membres au lieu de tout le peuple du Canada pour légiférer en son nom et dans ses intérêts? C'est parce qu'il est impossible de faire prononcer le peuple sur tous les détails de la politique, sur tous les détails de la législation; c'est pour cela qu'on a imaginé le système représentatif, système que nos honorables amis de la gauche voudraient mettre de côté aujourd'hui pour un autre impraticable.

Il est vrai, M. le président, que l'Acte de 1872 n'a jamais été soumis directement au peuple; cependant, je dirai que les traits principaux de cette loi étaient connus d'avance, et qu'ils ont été discutés. Je me rappelle très bien avoir rencontré, à Montréal, mes honorables amis de la gauche, et de les avoir entendu reprocher à feu sir George Etienne Cartier de ne pas donner de garantie pour que le terminus oriental du chemin de fer fût situé à un point avantageux pour sauvegarder les intérêts de la province de Québec. Un jour, j'étais parti exprès de Québec pour assister à Montréal à une grande assemblée publique tenue sur la Place St. Jacques. Sir George E. Cartier avait fait venir Sir Hugh Allan, futur président de la compagnie qui était en voie de formation dans le temps, pour lui faire déclarer que c'était l'intention de sa compagnie de mettre le terminus du chemin de fer près du lac Nipissingue. Et, j'entendais les libéraux alors crier que l'on voulait tromper le peuple, et qui disaient:

donnez-nous la preuve; montrez-nous la charte et nous vous croirons, sinon, nous ne vous croirons pas. Et je pense que si mes honorables amis consultaient le *National* du 12, ou du 13 ou du 15 août 1872, ils trouveraient la preuve de ce que j'affirme; ils trouveraient la preuve que ce journal a rapporté les paroles de sir George E. Cartier et de sir Hugh Allan, déclarant que le terminus du chemin de fer serait près du lac Nipissingue, et ce journal disait: c'est bel et beau si nous étions certains de la chose! Eh! bien, mes honorables amis ont la preuve aujourd'hui que nous ne cherchons pas à les tromper; ils ont la preuve que ce chemin assure à notre province comme à toutes les autres provinces un terminus équitable et avantageux, et que ce terminus est près du lac Nipissingue. Est-ce qu'ils sont satisfaits aujourd'hui d'avoir ce qu'ils demandaient en 1872, d'avoir ce pourquoi ils ont défait sir George E. Cartier dans Montréal-Est? Non, M. le président, à présent qu'ils ont ce terminus ils n'en veulent pas; ils se moquent de la section au nord du lac Supérieur; il leur faut un chemin en partie construit sur le territoire américain. Nos honorables amis de la gauche cherchent à nous mettre en contradiction, mais ils ne le peuvent pas, parce qu'ils se mettent eux-mêmes en contradiction sur ce point; ils ne peuvent pas nier qu'ils répudient aujourd'hui ce qu'ils invoquaient en 1872. La construction de cette section du chemin est non-seulement avantageuse à la province de Québec, mais elle est indispensable à sa prospérité, et elle est conforme à l'équité avec laquelle ils voulaient voir toutes les provinces, et entr'autres leur province, traitées au sujet de la construction de ce chemin de fer du Pacifique. Je ne suis pas, pour ma part, opposé à la construction de l'embranchement du Sault Ste. Marie en temps et lieu. Je crois que cet embranchement sera construit, et si seulement cet embranchement est destiné à transporter le cinquième des marchandises que l'honorable chef de l'opposition entrevoit dans un avenir très-rapproché, je dis que nous n'avons pas même besoin de nous en occuper, car il est indispensable à la compagnie du chemin de fer "Northern Pacific" et elle le construira sans que nous ayons à déboursier un sou. Je crois en effet que cet embranchement est destiné à nous amener une certaine part du trafic du Nord-Ouest américain, mais si nous ne prenions pas la précaution de construire l'embranchement au nord du lac Supérieur, ces avantages seraient bien vite enlevés par les désavantages que nous ferait éprouver l'abandon de la section au nord du lac Supérieur.

Je me rappelle—le fait a été cité avant moi, mais je crois qu'on ne saurait trop le répéter—qu'en 1870, lorsque malheureusement dans un territoire nouvellement acquis à la Confédération, il s'est élevé des troubles, les américains ont empêché notre gouvernement d'envoyer des armes, des munitions et des soldats par le canal du Sault Ste. Marie. J'ai entendu l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) dire qu'on avait construit le premier chemin de fer du Pacifique américain au début de la guerre civile parce qu'on sentait le besoin immédiat, le besoin urgent, de relier les Etats du Pacifique à ceux du centre. Eh! bien, M. le président, je souhaite bien, et j'espère que les mêmes circonstances pénibles ne se présenteront jamais pour notre pays; cependant mieux vaudrait prévenir un mal que d'avoir à le réparer. Si dans quelques années, ce qui n'est pas impossible après tout, la mère-patrie devenait en guerre avec cette puissance ombrageuse et ennemie, la Russie—et on sait qu'il n'y a pas bien longtemps lorsque les relations sont devenues tendues entre ces deux pays on a vu une partie de la flotte Russe aller faire des croisières inquiétantes sur les côtes de notre province du Pacifique—si nous ne pouvions pas envoyer des secours à cette province, ou si des troubles s'élevaient dans notre Nord-Ouest, et qu'il nous fallût envoyer par terre des troupes, des munitions et des armes, les Américains refusant de laisser passer des munitions de guerre et des soldats sur leur territoire, dans quelle position

regrettable serions-nous? C'est pourquoi il est de notre devoir, et il y va de notre patriotisme, sans compter les avantages matériels que nous aurions à en retirer, de construire au plus tôt la section au nord du lac Supérieur afin d'avoir un lien de fer qui unisse toutes les provinces sur le territoire canadien d'un bout à l'autre. Et cette section au nord du lac Supérieur est avantageuse à toutes les provinces; elle est avantageuse à la province du Manitoba, elle est avantageuse aux futures provinces de l'Ouest, afin que les émigrés qui viendront à l'avenir et qui se dirigeront vers notre Nord-Ouest, n'aient pas à passer sur le territoire américain, et là, être en butte à toutes les sollicitations des agents de chemins de fer et des compagnies de terres américaines qui nous font une concurrence si désastreuse, si nuisible sous le rapport de l'immigration. C'est aussi l'avantage de la province d'Ontario, car cette ligne est construite sur le territoire de la province d'Ontario. En même temps c'est l'avantage de la province de Québec et des provinces maritimes, et aussi de la province d'Ontario sous cet autre aspect encore, parce que cela nous sauve du danger de voir une partie de notre trafic détournée de nos ports au profit des ports américains.

M. le président, je serais le dernier homme dans cette Chambre à entretenir des sentiments d'hostilité, des sentiments de haine contre nos voisins les Américains. C'est un grand peuple que j'estime, et dont j'admire les hautes qualités pratiques et l'intelligence. Mais c'est un peuple égoïste, et quand j'ai entendu hier un honorable député s'extasier tant en faveur des Américains qu'il semble porter si chèrement dans son cœur, plus chèrement même que la métropole, quand je lui ai entendu dire que c'était le peuple le plus aimable; je dis que ce n'est toujours pas le peuple le plus aimant, du moins pour notre métropole. Si l'Angleterre a jamais éprouvé et éprouve encore le mauvais vouloir d'une nation, c'est bien celui des Etats-Unis, tout étonnant que cela soit. Je crois que le peuple américain aura toujours assez de bon sens pour comprendre qu'il n'est pas de son intérêt, non plus que de sa gloire de nous chercher des querelles inutiles et injustes. Cependant, souvent un gouvernement fait faillite à un peuple ce que le peuple ne voudrait pas faire. On a déjà vu des peuples se lancer en guerre les uns contre les autres par la seule faute de leurs gouvernements. Une fois la faute commise l'orgueil nationale empêche de reculer.

Il pourrait donc arriver que des politiciens mal inspirés chercheraient à lancer le peuple américain contre le Canada et contre l'Angleterre. Eh! bien, un des moyens d'éviter cela, c'est de nous rendre aussi indépendants que possible de nos voisins. Et je me rappelle très bien, quoique mon expérience ne soit pas très longue, que les Etats-Unis sont venus bien près il y a une dizaine d'années d'entrer en guerre contre l'Angleterre et nous menaçaient d'envahir le Canada dans quinze jours et d'en faire la conquête dans un mois. Lorsqu'on a vu le puissant sénateur Sumner, lorsqu'on a vu le général Butler, et le sénateur Chandler, trois hommes éminents du parti républicain, chercher à lancer leur pays contre l'Angleterre à propos des réclamations de l'Alabama, je dis, et tout le monde sait que nous sommes venus bien près d'une rupture de relations amicales entre l'Angleterre et les Etats-Unis, et s'il y a qu'un homme qui a empêché ce mal d'arriver, c'est le président Grant. Il avait probablement vu assez d'horreurs pendant la guerre civile; il en était rassasié, et il savait comprendre qu'une nation qui a à faire une guerre sanglante est toujours perdante, même en remportant la victoire définitive; et je ne m'étonne pas que le président Grant, lors de sa visite en Angleterre ait été si bien reçu, car il a rendu service non-seulement à son pays en empêchant cette guerre désastreuse d'éclater, mais il a rendu un service signalé à l'humanité en même temps.

M. le président, les honorables députés de l'opposition ont essayé de faire croire au peuple que nous appuyions une

mesure ruineuse pour le pays, se plaisant à augmenter par des calculs fantaisistes la valeur des terres que le gouvernement donne à la compagnie du Pacifique. En les entendant cette année porter la valeur de ces terres à trois, quatre, et même jusqu'à cinq piastres l'acre, je me suis dit qu'il était fort regrettable que ces honorables messieurs n'aient pas vanté plus tôt nos terres du Nord-Ouest, car probablement elles auraient aujourd'hui une plus grande valeur aux yeux de l'étranger. L'année dernière, ils ne croyaient pas que nous puissions avec 100,000,000 d'acres de terre, parvenir à construire le chemin de fer du Pacifique, parce qu'ils ne considéraient pas ces terres comme ayant une valeur suffisante pour cela, et cette année, ils en augmentent la valeur d'une manière mirobolante. Mais ces honorables messieurs ne remarquent pas qu'à mesure qu'ils augmentent le prix des terres, ils se placent eux-mêmes dans un désavantage plus grand, et qu'ils montrent que le marché qu'ils ont proposé et qu'ils n'ont pas pu conclure, mais qu'ils auraient bien désiré mener à bonne fin, était beaucoup plus désavantageux que celui que nous sommes en voie de faire réussir aujourd'hui. Car, M. le président, si nous évaluons les terres à \$2.00 l'acre, il se trouve que le marché proposé en 1874, par nos honorables amis de la gauche, lorsqu'ils étaient au pouvoir, aurait coûté cinquante et quelques millions de piastres de plus que le présent contrat. Maintenant si nos honorables amis augmentent le prix des terres à \$3.00 l'acre, la différence est encore plus grande; s'ils élèvent ce prix à \$4.00 et \$5.00 l'acre, la différence augmente encore de \$28,000,000 ou \$29,000,000 par chaque piastre qu'ils mettent de plus sur la valeur des terres; de sorte qu'ils se mettent eux-mêmes dans une position illogique et en contradiction flagrante avec leur propre passé.

Je ne m'étendrai pas sur ce sujet qui a déjà été discuté, je veux seulement faire remarquer la contradiction dans laquelle nos honorables amis se placent; et ce n'est pas à eux assurément, de nous reprocher de donner trop pour la construction de ce chemin, lorsque d'après leurs propres calculs, ils étaient disposés à donner une cinquantaine de millions de piastres de plus que nous ne donnons par le présent contrat. La plupart des objections qu'ils ont soulevées contre le premier contrat se rencontre dans la seconde offre qu'ils ont fait échoire eux-mêmes et qui renferme toutes leurs pensées exprimées en discutant cette question. Aujourd'hui qu'ils voient que cet enfant n'est pas légitime aux yeux du public, aujourd'hui qu'ils voient que cet enfant ne jouit pas de la considération du peuple, ils essayent de le renier. Mais, M. le président, la paternité de cet enfant leur appartient; ce sont eux qui ont fait échoire ce second syndicat; ce sont leurs idées qui sont mises dans cette soumission. C'est ce qui pouvait arriver de mieux à ce côté-ci de la Chambre pour confondre nos honorables amis de l'autre côté au sujet des objections qu'ils nous font et des reproches qu'ils nous adressent.

Il y a bien, M. le président, dans le contrat certaines clauses que j'aurais désiré ne pas voir, et que les ministres eux-mêmes, je crois, auraient désiré ne pas y inclure, mais dans un contrat, comme on l'a fait remarquer, il y a deux parties et l'ensemble peut être avantageux, quoiqu'il y ait des détails qu'on n'aime pas autant que d'autres. La principale objection que j'y avais, et qu'un certain nombre de mes collègues y avaient peut-être, c'est le doute qui semblait exister quant à la signification que l'on doit attacher aux mots "capital dépensé" afin de permettre au gouvernement d'intervenir pour réduire le taux du fret de la compagnie, si ce taux était exorbitant, s'il n'était pas raisonnable, lorsque cette compagnie aurait retiré un revenu net, tous frais d'exploitation payés, de dix par cent. Je lis dans l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition que le nouveau syndicat propose de se contenter de l'acte général des chemins de fer sous ce rapport. Mais, M. le président, l'acte des chemins de fer sauvegarde moins

M. HOUDE

l'intérêt public et sauvegarde mieux l'intérêt de la compagnie que la clause que le gouvernement a mise dans le premier contrat, car, d'après l'acte général des chemins de fer la compagnie aura droit de retirer quinze pour cent des profits nets, tandis que d'après le nouveau contrat, elle n'aura droit de retirer que dix pour cent. Et, cependant, on voit l'honorable chef de l'opposition par une contradiction qui m'étonne beaucoup de sa part, venir mettre les deux choses en regard, tandis que la comparaison est toute défavorable à ses prétentions et aux vœux qu'il veut faire prévaloir. Il en est à peu près ainsi de toutes les objections que ces honorables messieurs ont soulevées. Ce contrat, il faut le prendre dans son ensemble et c'est en le considérant ainsi que je puis appuyer la mesure du gouvernement, parce que je la considère éminemment avantageuse aux intérêts du pays.

Quant à l'exemption de taxes, M. le président, c'est une bagatelle, comme on l'a fait remarquer. Mais, j'ai entendu les honorables députés de la gauche dire qu'on ruinait les vieilles provinces pour les futurs habitants d'un territoire qui n'est pas encore habité. Eh! bien, est-ce que mes honorables amis ne comprennent pas que cette exemption de taxes que nous imposons pour l'avenir aux habitants du Nord-Ouest est une bien faible contribution que nous les forçons de payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Est-ce exorbitant, M. le président? certainement non. Très-heureuses auraient été les autres parties du pays si elles avaient pu sillonner leurs territoires de chemins de fer moyennant de si légers sacrifices.

Maintenant, je pense que si les honorables membres de l'opposition avaient été au pouvoir et qu'ils eussent eu à négocier avec le syndicat, ils auraient cherché à obtenir de meilleures conditions. Je leur suppose assez de patriotisme pour cela, mais est-ce trop demander de leur impartialité que de leur faire supposer que nos amis qui sont au pouvoir ont essayé d'obtenir la même chose, qu'ils ont essayé d'obtenir des conditions plus avantageuses que celles que nous avons, bien qu'elles soient déjà très avantageuses au pays? M. le président, je pense qu'en effet, le gouvernement aurait peut-être obtenu de plus grands avantages pour le pays si ce n'eût été de la politique imprudente, pour ne pas dire anti-patriotique, de nos adversaires. Si ces honorables messieurs ne s'étaient pas étudiés dans le passé à déprécier les ressources de nos territoires du Nord-Ouest, à déprécier la valeur de nos terres, à faire croire que ce chemin de fer, pour vingt, ou vingt-cinq, ou cinquante ans à venir, ne paierait pas même le graissage des roues par le fret qu'il aurait à transporter, je crois, en effet, que nos amis du gouvernement auraient peut-être obtenu des conditions plus avantageuses. Mais à qui la faute? C'est aux honorables membres de la gauche eux-mêmes si la chose n'a pas eu lieu. Ce n'est donc pas au gouvernement qu'ils doivent en faire reproche; c'est leur propre *med culpa* qu'ils doivent dire.

Maintenant, je ne veux pas être trop long et je vais finir, car j'ai compris que c'était le désir de la Chambre d'arriver à un vote ce soir sur cette question et je le désire moi-même. Cependant je dois dire, puisque l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier) a fait un appel spécial aux conservateurs de la province de Québec en faveur de ses vues sur cette question, que si j'avais plus d'autorité pour parler au nom de mes honorables collègues de la province de Québec, il nous appartiendrait bien plus, à nous, de faire appel à son patriotisme et au dévouement de ses amis de la province de Québec, et de leur demander d'appuyer la politique du gouvernement sur cette question, vu que c'est une politique encore plus avantageuse pour le pays que celle que les membres de la gauche ont essayé de faire prévaloir lorsqu'ils étaient au pouvoir. Je regrette beaucoup, M. le président, de voir, sur cette grande question comme sur tant d'autres semblables, nos honorables amis du parti libéral de la province de Québec, s'opposer à ce que nous menions à bonne fin cette entreprise, comme ils se sont

opposés à la construction du Grand-Tronc, et à presque toutes les autres grandes entreprises dont le parti conservateur a pris l'initiative. Je dis à mon honorable ami de Québec-Est (M. Laurier) et à ses collègues que je regrette infiniment de les voir s'engager dans un avenir qui est trop semblable au passé qu'a suivi leur parti, et qui a rendu leur parti stérile pour le bien du pays. Je regrette que mes honorables amis persistent encore à s'identifier à un parti qui devrait être mort, avec un parti entre lequel ils auraient dû tracer une ligne de démarcation et une ligne bien tranchée. Ils auraient dû commencer ce parlement avec une politique nouvelle, eux qui devraient être les hommes de l'avenir du parti libéral dans la province de Québec, et qui s'acharnent encore à être les hommes du passé, d'un passé qui a été si souvent et si justement condamné par la grande majorité du peuple de notre province.

M. le président, bien des raisons militent en faveur de la ratification de la politique du gouvernement sur cette question, surtout les circonstances spéciales où se trouve non-seulement ce pays, mais aussi le pays voisin. Les Etats-Unis font de tels efforts pour garder les devants dans la voie du progrès matériel, dans la voie des chemins de fer en particulier, que nous devons, dans la mesure de nos forces, nous aussi, tâcher de les imiter si nous ne voulons pas rester dans une position tout-à-fait désavantageuse vis-à-vis des pays européens qui vont envoyer une forte émigration, émigration qui, venant ici, nous aiderait à former une nation importante sur cette partie du continent américain. Il faut savoir faire des efforts pour attirer sur notre territoire l'immigration européenne qui se compose d'Irlandais, de Français, d'Écossais et d'Allemands, et les empêcher de prendre tous la route des Etats-Unis. Ce sont des circonstances particulières dont il convient de tenir compte aujourd'hui que nous avons à rendre une décision sur une pareille question.

M. le président, il m'est arrivé assez souvent, et encore dernièrement, dans l'élection de mon honorable ami, le député de Joliette (M. McConville) de rencontrer des orateurs libéraux de la province de Québec qui nous reprochaient à nous, conservateurs, par notre politique relative au chemin de fer du Pacifique, par notre politique en faveur de l'immigration européenne, de travailler contre les intérêts de notre province, contre les intérêts de notre race. Je ne dirai pas, M. le président, que cet orateur que j'ai rencontré dans le comté de Joliette, bien qu'il soit un des plus forts orateurs du parti libéral, représentait exactement les sentiments de mes honorables amis de l'opposition ici présents dans cette Chambre. Je serai assez généreux pour ne pas les tenir responsables des vues étroites exposées par ce jeune radical. Cependant, cet exemple, avec plus d'un autre que je pourrais citer encore, prouve que certains journaux, tels que le *Free Press*, le *Witness*, etc., ont tardé de chercher à faire croire que plus un Canadien-Français est libéral avancé, radical, plus il a des vues favorables au progrès de ce pays. Les libéraux avancés dans ce pays ont des idées aussi contraires à l'entente et à l'harmonie qu'il est désirable de voir régner au sein de notre population, que le parti radical avec lequel ils sympathisent et qui fait actuellement l'humiliation et le malheur de notre ancienne mère-patrie, la France. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on fasse venir ici des irlandais, des français, des anglais, des allemands, et des écossais qui nous aident à former une grande nation sur ce continent. Quand on considère l'état où se trouve aujourd'hui la France, on a la preuve de ce que je soutiens. Peut-on trouver un pays qui soit plus homogène que la France? Et cependant, y a-t-il un peuple aussi malheureusement divisé contre lui-même que le peuple français? Ce qui prouve, M. le président, qu'il ne suffit pas de parler la même langue pour former un peuple uni, un peuple fort, on en a eu la preuve en France, quand ces pauvres alsaciens qui, pour la plupart, ne parlaient pas le français, se faisaient tuer pour la patrie française, tandis

qu'une partie des parisiens, qui se prétendent les plus français de tous, déchiraient le sein de leur mère au lieu de marcher à l'ennemi. Eh! bien, M. le président, je dis que dans ce pays-ci, on peut être d'origine irlandaise, on peut être d'origine anglaise, on peut être d'origine allemande, on peut être d'origine française, et former un peuple uni, un peuple fort, un peuple de frères, un peuple qui s'entende et qui se traite bien, tout en parlant des langues différentes; il suffit pour cela que nous soyons en communauté d'idées, en communauté de principes sociaux, en communauté d'aspirations, que nous aspirions les uns et les autres vers le même but, vers la grandeur et la prospérité de notre commune patrie. Je ne verrai probablement pas cela moi-même, bien que je sois jeune, mais peut-être que d'autres verront des canadiens-français dans vingt ou trente ans d'ici, venir représenter dans ce parlement, les provinces de l'Ouest avec des collègues d'autres origines. C'est avec ces vues larges que j'envisage la question, et c'est pour ces considérations que j'appuie la mesure du gouvernement. Ce gouvernement nous a donné la protection pour nos industries nationales, et j'attends de lui une autre protection contre les préjugés, contre les idées étroites, contre les idées mesquines et les divisions que mes confrères du *Free Press* et d'autres journaux mal inspirés cherchent à semer parmi notre population.

J'espère que non-seulement dans notre parti, mais aussi dans le parti opposé, il se trouvera des intelligences assez larges pour battre en brèche ces malheureux préjugés, afin que nous puissions former un peuple uni, un peuple de frères, ayant en vue le bien commun, la prospérité et la grandeur de la patrie canadienne.

M. ROBERTSON (Shelburne). Depuis que j'ai eu l'honneur d'occuper un siège en Parlement, j'ai eu occasion de donner deux votes sur la question de la construction du chemin de fer du Pacifique. En 1879, j'enregistrai mon vote contre la politique de l'honorable ministre des Chemins de fer, et à la dernière session, j'ai vu qu'il était de mon devoir de voter en faveur de l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest qui s'opposait à la construction du chemin en ce moment dans la Colombie anglaise. Il y a dix ans quand la Colombie anglaise a été admise dans l'Union, les conditions de son admission furent toutes à son avantage, et quand le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir, il s'est trouvé engagé à prafaire le chemin à travers le continent en dix années. Le chef du parti conservateur paraît être entraîné par un sentiment national à construire ce chemin sans s'occuper aucunement des dépenses. Ceci me paraît être du chauvinisme canadien de la part de gens qui cherchent à imiter la politique du parti conservateur en Angleterre, lequel tend à s'annexer des territoires, et à faire des guerres étrangères à n'importe quel prix. Depuis, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les démarches faites par le gouvernement pour assurer la construction de ce chemin par une compagnie.

Ce qu'a dit l'honorable premier, à Hochelaga, lorsqu'il a déclaré qu'il avait réussi à trouver une compagnie qui construirait ce chemin pour \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres a été reçu avec joie, par tous les partis politiques. Mais l'honorable premier prit grand soin de cacher au public le mauvais côté de ce contrat. L'on nous a dit, à l'ouverture de cette session que le contrat devait être ratifié immédiatement, mais, malgré son immense majorité, le gouvernement n'a pu précipiter cette affaire et l'opposition peut se féliciter, non-seulement d'avoir obtenu du temps pour considérer cette mesure, mais d'avoir même obtenu deux modifications importantes, savoir: une définition plus accentuée de la nature du chemin à construire par cette compagnie, et la second, un amendement promis, par l'honorable premier, pendant la séance d'hier soir, en réponse à l'honorable député de Halton, se rapportant au tarif de transport.

L'un des motifs pour lesquels je m'oppose au contrat, est que l'on nous demande de trop forts subsides, en faveur du syndicat.

Nous ne donnons pas seulement \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, mais nous nous engageons à compléter les parties les plus difficiles de ce chemin et à en construire une partie additionnelle dans la Colombie anglaise, en outre, d'importantes concessions.

Les honorables messieurs de la droite ont soutenu que les terres données ne valaient qu'un dollar l'arpent, mais pas plus tard que l'an passé, l'honorable premier les estimait à \$4.00 ou à \$3.18 l'acre, et je vois pas pourquoi cette évaluation ne serait pas acceptée maintenant, particulièrement par ces honorables messieurs, dans l'estimation des subsides qu'ils doivent accordés au syndicat. Je n'ai aucune objection à ce que le gouvernement construise la section des prairies, car c'est de nature à les développer, quand la population y aura afflué en nombre suffisant pour nécessiter la continuation de ce chemin à travers la Colombie anglaise, alors nous devrions compléter cette route, à travers le territoire canadien, d'un océan à l'autre. Nous avons eu un triste exemple de la trop grande peur des Etats-Unis, dans la localisation de l'Intercolonial, à des frais énormes, le long de la côte nord du Nouveau Brunswick de crainte qu'il ne soit trop rapproché des frontières. La conséquence en est, que ce chemin au lieu de nous être profitable, nous coûtera toujours, très cher, à l'avenir.

Je me suis opposé, l'an passé, à la construction du chemin à travers les montagnes de la Colombie anglaise parce que je n'en voyais pas la nécessité, tant qu'il n'y aura pas d'habitants dans le Nord-Ouest et que le coût d'exploitation doit en être partout plus élevé.

L'année dernière l'hon. ministre des Chemins de fer était en faveur de la ligne du Sault Ste.-Marie, qu'il dénonce aujourd'hui, comme anti-patriotique, quoique ce chemin nous fournirait des raccords, à un prix assez faible, entre un ou deux Etats de l'ouest américain et nos territoires de l'Ouest, ce qui nous permettrait de retarder les grandes dépenses nécessitées, pour la construction au nord du lac Supérieur. L'honorable représentant d'Annapolis a dit l'autre soir qu'il était prêt à subir le contrat. Il a fait de grands efforts pour démontrer que c'était le meilleur qui ait jamais été soumis à ce pays, et pour prouver l'exactitude de ses assertions, il nous a donné un grand nombre de chiffres. Le peuple de la Nouvelle-Ecosse, et même les honorables messieurs qui siègent sur les bancs du Trésor ont cependant mis peu de confiance dans les estimations de cet honorable monsieur. En 1869, je trouve que cet honorable monsieur, alors qu'il était commissaire des chemins de fer du gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse, a fourni des statistiques et des aperçus sur l'exploitation du chemin qui ont ensuite été trouvés tout à fait inexacts. Je trouve de plus dans les documents publics que les statistiques par lui soumises au gouvernement, dirigé alors par le premier ministre actuel, étaient si erronnées que l'honorable député de Halton (M. MacDougall), alors ministre des Travaux publics, dut nommer une commission pour s'enquérir de la cause de ces erreurs de statistiques, et sur la recommandation de cet honorable monsieur, il déchargea M. Longley de cette position. L'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach), a fait plusieurs objections à ce contrat dans son discours. Il s'objecte à l'admission en franchise des lisses d'acier, au transfert de l'embranchement de Pembina, il pense que le gouvernement devrait se conserver le pouvoir de racheter et d'assumer le contrôle de ce chemin après son achèvement; il s'oppose aux clauses exemptant les terres de taxes, mais après mûre réflexion il change d'avis sur ces points. Une autre de ses objections a été résolue par la déclaration du premier ministre que le gouvernement introduirait un amendement à l'acte général des chemins de fer, et quoique nous soyons encore dans l'ombre à ce sujet, cela satisfait l'honorable membre. Ces objections

M. ROBERTSON (Shelburne)

devraient être suffisantes pour empêcher un député de voter pour le contrat, mais je suis persuadé que quelles que puissent être les objections, il supporterait le gouvernement. L'honorable député de Pictou (M. Doull), a soulevé, hier soir, de très sérieuses objections à ce contrat. Il a démontré que les intérêts des mines de charbon et de fer de Pictou, en seraient sérieusement affectés, mais il paraît que le ministre des Finances lui aurait donné l'assurance que les intérêts des producteurs d'acier et de charbon seraient protégés. Il a fait allusion à ce qu'a dit l'honorable représentant d'Yarmouth (M. Killam), et lui a attribué une "imagination fertile" parce qu'il avait affirmé la possibilité d'un port sur la baie d'Hudson, par lequel serait expédié le grain qu'on s'attendait de transporter en Europe, par Halifax. S'il avait porté une attention spéciale au débat ou aux discours prononcés en dehors de cette Chambre, il saurait que cette idée est sortie du cerveau fertile de l'honorable ministre des Chemins de fer. L'autre soir, au cours de la discussion, l'honorable député de York-Est (M. Boulthée) qui a été appelé l'homme de combat du parti gouvernemental, s'est levé d'un air de triomphe pour lire un télégramme adressé au ministre des Finances, annonçant que le conseil municipal de Gloucester, représenté dans cette Chambre par un membre de l'opposition, avait adopté une résolution approuvant l'arrangement syndical, et alors, les honorables messieurs de la droite demandèrent à cet honorable monsieur de supporter le contrat.

Il y a un comté dans la Nouvelle-Ecosse représenté dans cette Chambre par un honorable monsieur, occupant une haute position dans le ministère—une citadelle conservatrice où les libéraux peuvent à peine s'assurer une majorité dans aucun des districts de votation. Je parle du comté de Cumberland, représenté par l'honorable ministre des Chemins de fer, qui a adopté une résolution condamnant l'affaire du syndicat. Comme je ne veux pas priver l'honorable ministre des Chemins de fer du plaisir de lire ces résolutions qui m'ont été transmises, je ne les lirai pas moi-même. Une copie lui en a été adressée et je suis convaincu qu'il les soumettra à cette Chambre et qu'il agira suivant les désirs de ses électeurs.

Je ne crois pas devoir ajouter aucune chose à ce qui a été dit en opposition au contrat maintenant devant cette Chambre, et je vais dire simplement mes objections et les raisons pour lesquelles je supporterai l'amendement de l'honorable représentant de Durham-Ouest. L'une de ces objections c'est que le gouvernement a une autre offre de capitalistes responsables, par laquelle tout le chemin peut être construit pour plusieurs millions en moins qu'il en coûtera d'après l'arrangement du syndicat. Les honorables messieurs de la droite ne croient pas que cette offre soit sincère, mais quand nous examinons les noms qui y sont apposés, et que nous savons que ces messieurs ont mis dans les mains du gouvernement au-delà de \$1,000,000 comme garantie de l'exécution de tout le contrat, soit pour le parachèvement de ce chemin ou d'aucune de ses parties, il leur sera difficile de faire croire au peuple que le second syndicat n'est pas sincère. Une autre objection que j'ai à ce contrat, c'est que les subsides que l'on se propose d'accorder sont beaucoup trop élevées, et que le monopole qui en découlerait n'est pas dans l'intérêt du pays.

Une troisième objection, est que le parachèvement de la section du lac Supérieur ne sera pas nécessaire avant dix ou quinze ans, époque à laquelle le peuple du Nord-Ouest sera peut-être en position de pouvoir contribuer aussi à la construction de ce chemin. Enfin, parce que les dépenses pour exécuter ce contrat, en ce moment, seront supportées seulement par les anciennes provinces, vu qu'il n'y a pas de population dans les territoires du Nord-Ouest pour y contribuer. D'après ce que font les honorables messieurs de la droite, nous devons croire que ce contrat sera ratifié par ce parlement. J'ai l'espoir qu'en exprimant mes vues devant cette Chambre, et en votant comme je le ferai, j'agirai dans l'in-

térêt de la province de la Nouvelle-Ecosse, et de mes commettants, et de toute la Puissance, et pour ces raisons, je suis forcé de supporter l'amendement de l'honorable député de Durham Ouest.

M. RYKERT. M. le président, comme j'ai déjà traité au long la question qui nous occupe, je ne veux point occuper l'attention de cette Chambre pour bien longtemps, mais je désire donner des explications sur certains points, qui ont surgi durant le débat et rectifier certaines assertions de la part d'honorables messieurs de la gauche. J'avais à peine terminé mon discours où je traitais la question des taxes, que l'organe du parti réformiste mettant de côté les arguments que j'avais fait valoir devant cette Chambre, présentait à ses lecteurs la question de taxation sous un jour tout à fait différent. Plusieurs députés qui, dans leurs discours, ont l'habitude de recevoir leur inspiration de *Globe*, ont emboîté le pas à sa suite, d'autres ont grandement exagéré ce qu'on avait pu trouver à redire à l'exemption de taxes. Il y a quelques jours, le député de Perth-Sud, (M. Trow), après m'avoir félicité de mon activité en cette Chambre, ajoutait que je n'avais traité la question qu'à demi;—mais je remarque que ni lui, ni aucun député de la gauche n'ont réfuté mes allégations quant au montant de taxes dont la compagnie sera exemptée pour ce qui concerne le chemin. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a estimé le montant d'exemption à \$21,600,000; l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron) le place à \$85,000,000, tandis que le *Globe*, organe de ces messieurs ne va pas au-delà de \$6,968,950. Il serait à désirer que ces messieurs pussent s'entendre davantage avec leur organe quant à leurs évaluations; pour ma part je suis prêt à démontrer que le montant de ces exemptions, loin d'atteindre l'estimation la plus basse, ne s'élève guère au-delà de \$6,000. Mon honorable ami de Perth-Sud (M. Trow) s'est grandement mépris sur la valeur estimée des terrains de son propre comté, en la plaçant à \$50 l'acre. J'ai sous la main le rôle d'évaluation de l'année dernière, et l'autre jour je me suis servi de celui de 1874. Je vois que l'évaluation de la propriété foncière était l'an dernier pour le comté de Perth, de \$27 l'acre et seulement de \$13 en 1872. Dans mon estimation de l'autre jour, je me suis servi des chiffres de 1874, parce que, prenant en considération depuis combien de temps Ontario est établi, il n'est que juste de prendre une moyenne raisonnable entre les deux montants. Pour donner pleine satisfaction aux honorables messieurs, je vais prendre l'évaluation de dix comtés dans la province d'Ontario, quelques-uns des plus riches, les autres des plus pauvres, et je constate une valeur moyenne estimée à \$12.14 l'acre. Pour faire ce calcul, je prendrai les comtés suivants: Grey, Lanark, Middlesex, Norfolk, Perth, Prescott et Russell, Renfrew, Simcoe, Stormont, Dundas et Glengarry et le vieux comté de Welland. Ces dix comtés renferment 6,740,000 acres de terres, et ils sont évalués à \$81,945,000, ou \$12.14 l'acre. Or, il n'y a pas dans le Nord-Ouest plus de 1,000 milles de chemin qu'on puisse exempter de taxes. En réalité, je crois qu'il n'y a que 554 milles, mais je veux donner aux honorables messieurs le bénéfice du doute. Prenons 1,000 milles à 12 acres par mille, nous avons 12,000 acres. En allouant un quart de ce montant pour les voies d'évitement nous avons encore 3,000 acres, ou en tout 15,000 acres, qui, évaluées à \$12.14 l'acre, donnent \$182,100. Mettons 100 acres du coût de \$1,500 chacune, ce qui me paraît être un montant raisonnable, et nous avons \$150,000 de plus. J'évalue les ateliers à \$100,000, quoique l'honorable député de Selkirk (M. Scott), nous ait dit, hier soir, que la ville de Winnipeg consentait à donner 30 acres de terres et une exemption perpétuelle de taxes si on voulait y construire les ateliers du chemin, mais je ne tiendrai point compte de cette exemption afin de donner à ces honorables messieurs tout l'avantage possible dans mes calculs—ceci formerait une évaluation totale de \$432,000. Et lorsque je place le taux de cotisation à 1½ centin dans le dollar, je crois

que mon honorable ami voudra bien admettre avec moi que je lui donne tout l'avantage possible, car le taux moyen de cotisation dans Ontario dépasse à peine trois-quarts de centin. J'ose même dire que le taux de cette ville, ou de toute autre ville du Dominion, ne dépasse pas un centin et demi. Cependant, d'après le chiffre donné en premier lieu et malgré la marge libérale que j'ai faite pour la valeur de la propriété foncière, je constate que le montant total de l'exemption est exactement de \$6,481.50, au lieu des estimations exagérées et contradictoires faites respectivement par l'honorable chef de l'opposition, par l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron), et par leur organe autorisé, le *Globe*.

Je me crois justifié de dire que mes calculs de l'autre jour ne peuvent être disputés par les honorables messieurs de l'opposition, et je suis persuadé qu'ils les auraient déjà contredits s'il eût été en leur pouvoir de le faire. Je pense, cependant, qu'ils devraient avoir la candeur d'admettre qu'ils se sont trompés. Il y a encore un autre échafaudage que je vais renverser, pour le profit des honorables messieurs de la gauche. On nous a répété maintes fois, et à grand son de trompe, que le montant d'exemption sur les terres, en prenant le "Union Pacific" pour point de comparaison, représenterait une somme énorme. On nous a répété maintes et maintes fois, que ce montant représenterait annuellement la somme de \$853,023. Je vais lire à ces messieurs, ce qu'en dit leur organe, pour montrer au public jusqu'à quel point ils sont décidés à exagérer les chiffres et à traiter injustement ce projet. Lorsque, pour la première fois, j'entendis l'opposition reprocher à l'honorable ministre des Chemins de fer d'avoir, de propos délibéré, fait au syndicat cadeau de \$23,000,000, sous forme d'exemption, j'ai cru qu'il était de mon devoir d'examiner à fond la question.

J'ai entendu certains honorables messieurs de la gauche dire que le "Union Pacific" avait, l'an dernier, payé \$835,023 de taxes—je savais alors que ce n'était point le cas—cependant, je me donnai le trouble d'écrire au secrétaire-trésorier de cette compagnie. En même temps, je m'adressais à M. Poor, cette grande autorité en matière de chemins de fer, et dont on a cité les ouvrages bien souvent pendant le cours de cette discussion. Je vais vous donner lecture des réponses que j'ai reçues.

M. TROW. Pour répondre aux allégations de l'honorable monsieur je dois dire que je me suis servi d'une période de 10 ans, de 1869 à 1879.

M. RYKERT. L'honorable député de Huron devrait rectifier l'organe de son parti. Et c'est ce que je me propose de faire avant de reprendre mon siège. Le montant donné de \$825,023, représentait ce que la compagnie avait payé pendant dix-sept années. Il y a quelques jours, le *Globe* prétendait que ce n'était que pour un an. J'ai sous la main une lettre de M. Poor, l'auteur du manuel tant vanté; voici ce qu'il dit :

"New York, 19 janvier, 1881.

"CHER MONSIEUR.—J'ai reçu votre lettre du 17 courant, et je vous expédie un exemplaire du dernier rapport de la compagnie du chemin de fer "Union Pacific." Le montant de \$835,023 représente les taxes payées depuis que la compagnie a obtenu son octroi. Le montant des taxes payées l'an dernier s'est élevé à \$108,437.

"(Signé)

H. V. POOR."

C'est ce que confirme la lettre suivante :

"Boston, 19 janvier, 1881.

"CHER MONSIEUR.—Le montant des taxes que vous citez d'après le manuel de Poor, représente le total des taxes payées sur nos terres depuis le commencement du chemin.

"(Signé)

H. McFARLAND,
Secrét.-Trés. Union Pacific Railway."

M. CAMERON (Huron-Sud). Est-ce là le montant des taxes sur les terres ?

M. RYKERT. Oui.

M. CAMERON. M. Poor m'en dit rien dans son manuel.

M. RYKERT. M. Poor donne un exposé sommaire des dépenses de la commission des terres, et un autre des taxes sur les terres. Si mon honorable ami veut bien consulter la dernière édition du manuel de M. Poor, il y verra que le total de l'octroi en terres, représente 12,085,227 acres. Au mois de décembre, 1879, la compagnie avait vendu 1,568,438 acres, laissant au 1er janvier 1881, 10,574,789 acres à vendre. Les dépenses du département des terres, les taxes sur les terres, les montants payés sur lots de ville, ainsi que l'escompte et la commission, se montaient, en tout à \$1,889,877 depuis le commencement des opérations. L'honorable monsieur a prétendu que le montant payé l'an dernier était de \$835,023. J'arrive maintenant à une plus haute autorité, au créateur politique de la gauche, à celui qui les fait et les annule. Voici ce que dit le Globe du 15.

" Pour bien faire comprendre la grande valeur de ce présent il faut mettre en regard le montant des taxes que paye le chemin " Union Pacific " En 1879 le Union Pacific eut à payer un montant de \$279,158 pour 1,597 milles de chemin : la même compagnie paya pendant cette année \$835,023 de taxes sur ses octrois de terres."

M. CAMERON. Je n'ai jamais dit que " l'Union Pacific " avait payé l'an dernier \$335,023. Si mon honorable ami veut consulter les procès-verbaux de la Chambre il verra que j'ai dit que c'était pour quatre ans et c'est là le calcul de M. Poor dans son manuel de cette année.

M. RYKERT. Je m'aperçois que l'honorable monsieur a évalué le montant à \$835,023 par année pour 4 ans. Il est impossible qu'ils aient payé cette somme, parce qu'en décembre 1879, ils n'avaient en main que 10,500 000 acres de terres. Je ne crois pas que les discours des honorables messieurs soient beaucoup lus, mais il n'en est pas ainsi de leur organe, c'est lui que je cite et je tiens à montrer au public quel habileur politique dirige l'opinion des honorable messieurs de l'autre côté :

" L'octroi de terres fait au syndicat vaut infiniment plus que ce qui fait au " Union Pacific. " Donc le moins qu'on puisse évaluer l'exemption de taxes faite au Pacifique canadien est vingt fois \$835,023 ou \$16,700,460. L'exemption de taxes en faveur du chemin de fer vaut, au moins autant pour la compagnie que ce que le " Union Pacific " est obligé de payer, c'est-à-dire \$279 158 par année. Le capital de cette somme à 4 pour cent donne le montant d'exemption de taxes du chemin de fer.

C'est-à-dire.....	\$6,978,950
Ajoutez à cela le montant de vingt années d'exemption de taxes sur les terre octroyées	16,707,460

Valeur totale de l'exemption de taxes \$23,679,410

Eh ! bien, M. le président, la compagnie possède ces terres depuis dix-sept ans—mais je dirai douze ans, donnant en moyenne \$69,585 par année—maintenant prenons les 20,000,000 d'acres que nous donnons au syndicat, moins 5,000,000 retenus en garantie, évaluons les terres d'après le taux que paie le " Union Pacific, " et nous arrivons à un paiement annuel de \$139,170. Supposons qu'il ne puisse vendre un seul acre de terre pendant vingt ans, et multiplions par 20 et nous trouvons que le syndicat aurait à payer pour taxes \$2,783,400, ce qui représente entre mes calculs et ceux du *Globe*, pour les terres seulement, une différence de \$13,917,060. J'irai même plus loin. Je prendrai, pour point de comparaison les taxes payées, l'an dernier, et c'est tout à l'avantage de nos adversaires. M. Poor évalue ce montant à \$105,437. Doublez cela, vous aurez \$216,874 par an, puis multipliez par 20, moins un tiers pour les ventes, et le montant total sera de \$2,891,654, c'est-à-dire une différence de \$13,808,806. Il me semble que ces honorables messieurs devraient en cette Chambre, abandonner ces estimations, ou bien admettre que leur organe fait fausse route et est mal informé. Il est à déplorer que ces exposés soient répandus par tout le pays en vue de tromper l'opinion publique et d'obtenir un verdict défavorable aux honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre.

M. RYKERT

M. TROW. Si l'honorable député veut bien jeter un coup d'œil sur les *Les Débats* de jeudi dernier, et prendre connaissance de mes remarques, il verra que je ne comprends qu'une période de dix années.

M. RYKERT. Je vois par *Les Débats* que vous dites que les taxes datent de 1859.

La compagnie n'était pas encore constituée à cette date, elle ne possédait pas un seul acre de terre ; l'honorable monsieur est évidemment dans l'erreur, quoique je croie qu'il ne voulait parler que d'une période de dix ans. L'honorable député de Huron Sud dit que c'est pour une période de quatre ans, lorsque l'organe du parti prétend que c'est \$835,028 par année—ce qui représente une erreur insignifiante de \$13,000,000 seulement pour les terres, et \$6,000,000 pour le chemin. Je vais aussi en quelques mots traiter la question qu'a soulevée au commencement de ce débat, la proposition faite par ce nouveau syndicat d'abandonner la section est de ce chemin. Je me suis donné la peine de consulter les autorités sur ce sujet, sachant d'avance que j'avais raison, car depuis vingt ans que je siége en cette Chambre, je me suis fait un devoir de ne jamais rien avancer que je ne puisse prouver,—j'ai déjà établi qu'aucune compagnie ne pouvait exécuter une partie d'un contrat et abandonner l'autre, ce qui serait contraire à tous les éléments de droit et d'équité. La clause à laquelle je faisais allusion est très claire et son interprétation ne saurait donner lieu à aucun doute. La 4ème clause du contrat dit que :

Les travaux de construction commenceront à l'extrémité est de la section de l'Est pas plus tard que le premier jour de juillet prochain, et les travaux sur la section du centre seront commencés par la compagnie à tel point, vers son extrémité est sur la partie de la ligne maintenant en voie de construction, qui sera jugée convenable et qui sera approuvée par le gouvernement, à une époque ne dépassant pas le premier de mai prochain. Et les travaux sur la section de l'Est et la section du Centre seront poussés vigoureusement et sans interruption, en faisant tels progrès annuellement sur chaque section, qui permettent à la compagnie de compléter et d'équiper les deux et chacune d'elles, et de les mettre en état d'exploitation le ou avant le premier jour de mai 1891."

J'ajoutais alors que si la compagnie voulait abandonner la section de l'Est le gouvernement pourrait en appeler à la cour de Chancellerie et forcer la compagnie à exécuter son contrat en entier, et je déclare que c'est la loi aujourd'hui, quoiqu'en dise le chef de l'opposition. Cet honorable monsieur nous a dit de ce ton modeste, affable et sympathique auquel la Chambre est accoutumée : " Il n'en est rien, il n'y a point de telle loi. " Alors, sachant que j'avais affaire au chef reconnu de la cour de Chancellerie, je n'osai dire qu'il avait tort, mais je résolus d'examiner ses autorités. Après avoir entendu, en cet Chambre, un avocat distingué citer une cause et puis refuser de la désigner, et de dire où on pouvait la consulter, je commençai à douter de l'exactitude de l'honorable monsieur. Lorsque devant une cour un homme distingué prétend que tel cas est la loi du pays sans qu'il puisse dire au juge où se trouve ce précédent, on l'invite poliment à s'asseoir et à s'occuper de ses affaires. Eh bien ! l'honorable député a bien voulu me donner ses autorités et a cité le cas de la compagnie du chemin de fer de South Wales vs. Wythes que je trouvai après quelques recherches dans le vol. I de Ray and Johnson, Chancery Reports, 186. Je puis prouver que ce cas n'a pas été cité plus d'une fois depuis vingt-quatre ans, et alors le tribunal décida que, vu la nature fragmentaire du contrat, il ne pouvait accorder le recours demandé. Je suis d'opinion qu'il n'est pas permis à un particulier ni à une corporation de tirer profit d'une partie d'un contrat et d'abandonner l'autre—une telle manière d'agir serait opposée à tous les principes de droit et de justice ; et ce que je ne puis approuver de la part de l'honorable député c'est que lui, avocat, ait cité à l'appui de sa cause un cas qui date de vingt-quatre ans, lorsqu'il n'aurait eu qu'à feuilleter son propre plumeau pour y trouver deux causes plaidées par la société légale dont il fait partie dans les deux dernières années—qui confirment mon interpréta-

tion de la loi. La cause suivante qui a été portée en cour d'Appel et confirmée est à l'appui de ce que j'avance.

Edwards vs. Grand Junction Railway Co., 7, Simmons, 337 et Mylne et Craig, 650.

Cause décidée d'après le principe que la cour ne leur permettrait point l'exercice des pouvoirs acquis en vertu d'un tel contrat sans qu'il soit exécuté en son entier et au cas que la compagnie légalement constituée n'adopterait point le contrat ou qu'elle ne chercherait aucunement à exercer les pouvoirs à elle conférés par le dit contrat, ou qu'elle n'aurait fait aucune partie de l'entreprise. la cour peut refuser de forcer la compagnie légalement constituée à l'exécution spécifique du contrat; mais si elle accepte le contrat ou en tire parti, ou exerce les pouvoirs qui lui ont été conférés par icelui, dans ce cas, la cour interviendra positivement et obligera la compagnie à l'exécution du contrat en son entier.

Je ne veux pas dire que l'honorable monsieur ignore son droit au point de ne pas savoir où trouver ses preuves, mais je ne sais pas qu'un avocat ait jamais cité une cause remontant à vingt-cinq ans sans chercher si des cas subéquents n'ont pas infirmé son autorité. Et c'est ce qu'aurait fait l'honorable député, si ses opinions et ses actes n'étaient pas dépendants de ses préjugés politiques. L'honorable député cite une cause tendant à prouver que la cour ne peut forcer une des parties contractantes à remplir un contrat lorsque l'autre partie peut obtenir une compensation devant les tribunaux.

Je nie quo ce soit là l'esprit de la loi; mais il y a certains cas comme celui-ci, où considérant la nature du contrat, la cour de Chancellerie ne permet pas qu'on abuse de son mécanisme en facilitant trop souvent des procédures dispendieuses. Je vais citer un cas plus récent, celui de *Greene vs. la Compagnie du chemin de fer West Cheshire*, tel que rapporté dans le volume 13 des *Equity Reports*, page 44, lequel cas a été jugé en 1871, dix-sept ans après celui que mon honorable ami a cité l'autre jour:

"Greene vs. la Compagnie du chemin de fer West Cheshire. La cour ne refusera point de décréter l'exécution spécifique d'un contrat, quoique le demandeur puisse avoir recours pour dommages, ou qu'il ait déjà cherché à obtenir sans succès une compensation pécuniaire. Voici les faits de la cause:—

"Une compagnie de chemin de fer avait conclu un arrangement avec un propriétaire dont une partie du terrain, en vertu d'un contrat antérieur, avait été passée à la compagnie, par lequel, en considération du retrait préalable par le dit propriétaire d'une pétition qu'il avait présentée au parlement contre la charte de la compagnie, la dite compagnie s'engageait à construire et à maintenir à ses frais, pour l'usage et la satisfaction du propriétaire, une voie d'évitement d'une longueur convenue, le long de la ligne et sur un terrain que le propriétaire s'engageait à fournir pour cette fin."

Sir James Bacon, V. C., en rendant son jugement, s'exprime ainsi:

"Je suis tout à fait opposé à l'idée que cette cour doive agir envers une compagnie de chemin de fer d'après des principes différents de ceux qui devraient être appliqués à des particuliers. Ses engagements sont de la même nature que les contrats ordinaires; ses droits et ses obligations sont, en tous points, les mêmes que ceux des autres membres de la société. Ces compagnies jouissent de certains privilèges différents de ceux des particuliers, et sous certains rapports plus étendus. Mais en même temps qu'il est du devoir de la cour de respecter ces privilèges et d'en favoriser la jouissance, ce n'est pas pour elle un devoir moins impérieux de veiller à ce que les pouvoirs que la législation lui a confiés et qui font partie intégrante de sa constitution, ne soient exercés en vue d'aider la compagnie à faire tort aux autres, ou à se décharger de l'accomplissement de ses obligations légitimes. * * * On ne saurait trouver de violation d'un contrat ordinaire plus directe, plus volontaire, plus formelle. La compagnie ne donne point d'excuses, elle se contente de dire que le demandeur peut lui intenter une action et obtenir d'elle le paiement des dommages que le jury décidera qu'elle a encourus par la contravention volontaire au contrat, et qu'en conséquence la cour d'Equité ne saurait entendre le demandeur. Je ne comprends pas que la loi telle qu'administrée en cette cour puisse appuyer cette défense. * * * Ce serait le renversement de tous les principes qui ont présidé jusqu'à ce jour à l'interprétation de cette partie du droit, que de soutenir qu'il est loisible à un homme qui a persuadé un autre de lui céder ses droits moyennant une condition spéciale, de dire; 'Je puis remplir mes obligations envers vous, mais je ne le veux pas: et au lieu de tenir ma parole et de remplir fidèlement ma promesse, je vous laisse libre de m'intenter une action en dommages; je ferai tout en mon pouvoir pour faire rejeter votre réclamation; et au lieu de reconnaître vos droits légitimes je vous obligerai à accepter le montant qu'il me sera possible de persuader à un jury de vous donner en compensation de la perte: du tort et du désappointement que vous aurez occasionné mon injustice préméditée."

"S'il était permis à un particulier de dire ou de faire cela, l'injustice serait tellement criante qu'on ne pourrait l'endurer; le serait-elle moins si c'était le fait d'une corporation? Il me répugnerait souveraine-

ment de contraindre une compagnie à exécuter des engagements qui n'obligeraient point des particuliers; mais j'agis en opposition directe à ce que je crois être le point de vue légitime et honnête de la cause, si j'appuyais, en faveur de la compagnie, la violation ouverte de ses devoirs, comme c'est le cas dans cette question. Il est vrai qu'il peut se rencontrer des cas où la cour se trouve dans l'impossibilité de rendre justice en matière d'exécution spécifique, et vu l'irrégularité du contrat, il peut être impossible à la cour de décider dans le sens qu'elle désirerait. Tel est le cas dans la cause de la compagnie du chemin de fer de 'South Wales' vs Wytther L. K. et J. 186 (citée par M. Blake, hier soir) où vu la nature vague et fragmentaire du contrat, la cour n'a pu le faire exécuter. Mais cette difficulté ne se rencontre point dans le cas présent. Il n'y a rien de vague ni d'incertain dans la question, et si la cour décrétait que la compagnie peut prolonger son chemin par la voie d'évitement qu'elle a promis de construire, on ne saurait questionner le pouvoir quelle a de contraindre à l'exécution de cet arrêt, afin d'assurer l'exécution pleine et entière du contrat."

La cour reconnut ce fait en principe que lorsqu'un homme entreprend d'exécuter un contrat, il ne peut point dire: "je vais en remplir une partie sans m'occuper du reste." Il y a aussi le cas de *Wallace vs le "Great Western Railway"*. La compagnie s'était engagée à construire une gare et une voie d'évitement en un certain endroit, mais elle ne bâtit qu'une gare bien insuffisante, tout au plus de seconde classe et refusa de construire la voie d'évitement. Quel fut le jugement rendu en ce cas? Voici en quels termes s'exprima le chancelier Spragg dont l'autorité est bien reconnue à la cour. (25 Grant, page 97):

"Dans la cause de lord Lyndsey, le vice-chancelier cite un autre cas au cours duquel lord Coltenham parlant de la cause des *Edwards vs. la compagnie du chemin de fer "Grand Junction,"* dit: "Je ne suis pas attaché précisément au contrat, mais j'ai considéré surtout ceci, que lorsqu'une partie fait une convention au moyen de laquelle une société est ensuite constituée légalement, et mise au jour et acquiert certains pouvoirs, je ne permettrai point à cette compagnie d'exercer les pouvoirs acquis en vertu du contrat, sans que ce contrat soit exécuté dans son entier."

C'est précisément le cas dont il s'agit ici. La compagnie s'engage à construire la section du centre. A quoi les cours de justice l'obligeront-elles? Dans la cause que je viens de citer, *Blake, Kerr, Cassolls et Boyd*, représentant la compagnie du chemin de fer "Great Western." La cause fut portée en appel et défendue par MM. *Boyd et Cassells*. Le juge en chef *Moss* décida que la compagnie avait profité du contrat et qu'elle était tenue de l'exécuter en entier. Voici les termes du jugement:

"Ils prétendent que la nature du contrat ne le rend pas susceptible d'être exécuté en entier. Cette dernière objection est complètement mise à néant par le cas de *Hood vs. la compagnie du chemin de fer "North Eastern, L. B. 8 Eq. 666.* Il est très facile de déterminer si la compagnie agit de façon à maintenir une gare pour le fret et les passagers, à un endroit quelconque. Dans le cas cité, la cour fit droit à la demande, bien qu'on avançât les mêmes raisons que s'il se fût agi d'un contrat pour une gare de première classe. Le cas diffère totalement de celui où la cour refuse de surveiller l'exécution des travaux. Il n'est pas un homme intelligent qui puisse douter que la compagnie ne comprenne parfaitement ce qu'elle a à faire pour remplir l'obligation de maintenir une gare à *Gowanstown*. En résumé, il me semble au-delà de tout doute que les appelants sont tenus d'exécuter le contrat en question, et que s'ils ont cherché à s'en débarrasser, c'est qu'ils n'y trouvaient point leur affaire."

Je crois avoir cité assez de cas décidés dans nos cours et dans les cours d'Angleterre pour montrer que ma position, l'autre jour, était parfaitement justifiable. Je citerai encore celui de *Storor vs. la compagnie du chemin de fer "Great Western," 2 Y et C. C. C., 48:*

Lorsque sir J. L. Knight Bruce, V. C., décida que les défendeurs, c'est-à-dire la compagnie, étaient tenus de construire et d'entretenir pour toujours un viaduc convenable et suffisant pour laisser un wagon chargé de bois passer sous le chemin de fer.

Les défendeurs répondirent que celui qu'ils avaient construit était convenable. Le demandeur maintint qu'il ne l'était pas et la compagnie fut obligée d'exécuter son contrat en tous points. Dans le cas de *Wilson, la compagnie du chemin de fer Furness, 9, Eq., 23:*

"La cour décréta que la compagnie ayant bénéficié de la convention qui la débarrassait d'une obligation onéreuse à condition de faire quelque chose de bien plus aisée, il ne serait pas permis à la compagnie d'éluder ses engagements."

J'espère que l'honorable député de *Huron-Sud (M. Cameron)* voudra bien examiner les cas que je viens de citer. Je

crois qu'il a avoué, l'autre jour, que son chef s'était trompé. Depuis que cette question est débattue, l'honorable député de Durham-Ouest a renié emphatiquement ce qu'il avait dit. De fait l'honorable monsieur est dans l'habitude de nier et de répudier ses assertions antérieures. L'honorable représentant de Cornwall disait: "Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest a soutenu que les cours ne pourraient faire exécuter ce contrat; et l'honorable député de Durham-Ouest de répondre: Je n'ai jamais avancé cela. Je vais lire dans *Les Débats* ce que j'ai dit dans la discussion sur ce point, et je vais lire aussi la réponse qu'a faite le député de Durham-Ouest. J'avais dit :

"Je présume, et je ne crois pas qu'on puisse réfuter ma proposition, je présume dis-je, que si la compagnie ne pousse pas les travaux vigoureusement à la satisfaction du gouvernement, le gouvernement pourra recourir à la cour de chancellerie dont personne ne connaît mieux les attributions que le député de Durham-Ouest, pour la contraindre à faire ce que le contrat l'oblige de faire."

Est-ce bien cela ?

M. ANGLIN. Parfaitement.

M. RYKERT. Mais votre chef dit que c'est faux. Je nie cette proposition, dit-il, ou je n'en connais rien du tout.

M. ANGLIN. Quelle proposition ?

M. RYKERT. Celle que je viens de citer.

M. MILLS. L'honorable député avait en vue la juridiction des cours de chancellerie. Et ce que prétend l'honorable député de Cornwall se rapporte à la juridiction des cours en général.

M. RYKERT. Il est bien évident que je parlais de la cour de chancellerie. J'ai prétendu que la cour de chancellerie ferait usage de ses pouvoirs pour rendre obligatoire l'exécution d'un contrat semblable à celui qui est maintenant soumis à la Chambre. L'honorable monsieur s'accorde avec moi, mais son chef a dit qu'il niait cette proposition, ou qu'il n'en connaissait rien. Ce contre quoi je proteste, c'est que chaque fois qu'un député de la droite énonce une proposition, l'honorable député de Durham-Ouest le tourne en ridicule. Le passé de l'honorable député est connu de tous. Je regrette qu'il ne soit pas à son siège. J'ai donné un aperçu de sa carrière politique, il n'y a pas longtemps. Je pouvais aussi donner un aperçu de sa carrière de juriconsulte au parlement. Elle n'est qu'une longue série de bévues. Pour ne citer qu'une de ces bévues en matières constitutionnelles, je vous rappellerai le mémoire présenté à la Reine, qu'il introduisit dans la législature d'Ontario, et par lequel il la pria de prendre l'initiative de telle mesure qu'elle jugerait nécessaire pour empêcher le Dominion de rien changer des subsides aux différentes provinces. Je m'opposai aux résolutions, croyant qu'il n'était point du ressort de cette législature de présenter un tel mémoire. Toutefois, le mémoire fut envoyé en Angleterre, puis renvoyé ici par lord Granville, qui conseilla à la législature d'Ontario de se mêler de ses affaires. C'est le sens de sa note. Sur toutes les grandes questions constitutionnelles, l'honorable monsieur a échoué d'une manière déplorable, et j'espère qu'à l'avenir, lorsqu'il s'adressera à la Chambre, il voudra bien être plus délicat dans le choix de ses expressions. Peu m'importe qu'il nous compare à une meute de chiens, cela ne m'empêchera point de suivre les honorables chefs de ce côté-ci de la Chambre, et je ne me suis pas encore abaissé au point de rendre hommage à l'honorable chef de l'opposition. Rien ne lui plaît; tout l'aigrit, et de lui je puis dire :

"How doth the little busy bee,
Improve each shining hour,
Gathering Buncombe all the day,
From everything that's sour."

M. CASGRAIN. Comme je ne concours pas dans les résolutions dont on doit donner maintenant la deuxième

M. RYKERT

lecture, je désire faire quelques observations, afin de expliquer la conclusion à laquelle je suis arrivé.

Mais auparavant, qu'il me soit permis de complimenter l'honorable député de Selkirk, (M. Scott) sur son habile discours d'hier. En prenant la parole en anglais, j'ai pour excuse que les honorables membres de cette Chambre, n'ont pas encore reçus de copies françaises des offres du second syndicat. Comme je désire être concis, je diviserai la question en deux propositions seulement.

1er. Est-ce que la Chambre doit permettre au gouvernement de changer le programme établi pendant la dernière session ?

2nd. Est-ce que cette affaire du syndicat, maintenant devant cette Chambre, est dans les circonstances actuelles, un si bon marché que le parlement doive l'adopter ?

Quel était le programme du gouvernement avant d'aller en Angleterre ? Il avait alors un programme fixe et établi, approuvé par le parlement, et quelles raisons eut-il de le changer ?

Que s'est-il passé alors ? Rien qui nous soit connu. Ces honorables messieurs laissèrent ce pays pour l'Europe, et, si nous les croyons, ils emportèrent avec eux deux soumissions. Ils en reçurent d'autres en Europe. Ils se prétendirent liés par un contrat fait de l'autre côté de l'Atlantique.

Pour ce qui concerne ces offres, cependant, le parlement est encore dans l'ignorance, et je demande à cette Chambre et au pays, si nous sommes obligés de ratifier ce contrat, simplement parce que les honorables messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles nous disent que c'est le meilleur qui pouvait être fait ?

Si je pouvais me convaincre que ce contrat soit le meilleur possible j'en adopterais une partie à tout événement, avec certains amendements, parce que je préférerais que cette entreprise soit conduite par une compagnie privée, plutôt que de voir le gouvernement exposé, comme il l'a été, et comme tout gouvernement le sera, à d'énormes difficultés—à la subornation et à la corruption. Voilà la question soumise au public maintenant. Si ces honorables messieurs nous demandent de les croire quand ils nous disent: "Vous, messieurs de l'opposition, vous devez vous en rapporter à notre dire, nous avons fait le meilleur marché possible." Pour ma part, je répondrai que pour bonne raison, je ne puis accepter leur parole.

M. PLUMB. Je soulève une question d'ordre. L'honorable monsieur a énoncé deux propositions—l'une insinuant qu'on a eu recours à la corruption, et l'autre que le gouvernement a fait de faux énoncés.

M. L'ORATEUR. Peut-être que l'honorable membre s'expliquera.

M. CASGRAIN. Je voulais dire ceci et je crois l'avoir dit, que le gouvernement devrait être au-dessus du soupçon; c'est à dire que le gouvernement ne devrait pas faire cette ouvrage lui-même, que cette entreprise devrait être confiée à une compagnie privée, afin d'éviter, à l'avenir, toutes méprises, subornation ou corruption. Voilà ce que j'ai voulu dire. Je pense l'avoir exprimé.

M. PLUMB. Ce n'est pas ce que l'honorable membre a dit.

M. CASGRAIN. Si je n'ai pas dit cela, c'était mon intention. Tout le peuple, en ce moment, entretient de grandes craintes sur ce contrat fait dans l'ombre; et j'affirme qu'un grand nombre de citoyens les expriment. Les honorables membres de la droite sont trompés par des flatteurs. On ne leur dit pas toute la vérité et le côté fâcheux de ce contrat ne leur est pas démonté, mais au contraire, on le leur cache.

Il y a une question sur laquelle le public a entretenu des doutes depuis cinq à six ans. Je ne désire pas du tout offenser les membres du gouvernement, mais je dois prendre le fait tel qu'il existe, et permettre au peuple d'en tirer les conclusions. Je dis que le peuple se demande

aujourd'hui si l'on a remis à sir Hugh Allan les \$360,000 par lui payées ? si oui, par qui ? quand et comment ? S'il ne l'a pas été, le peuple a ses soupçons ; j'ai aussi mes propres soupçons que je ne puis écarter. L'intérêt sur cette somme s'est accru, depuis lors, et le montant total, doit s'élever aujourd'hui à environ un demi-million.

Nous ne connaissons pas tout ce qui s'est passé derrière la scène, relativement à ce contrat, mais nous savons, qu'en août dernier pendant que les honorables messieurs de la droite étaient de l'autre côté de l'Atlantique, ils n'avaient pas encore fait le contrat dont il est ici question ; et, si mes informations sont exactes—car les murs parlent—un contrat, une offre, une soumission ou quelque chose de ce genre, sans les détails circonstanciés du présent contrat leur aurait été expédié de Montréal, contenant des conditions si exorbitantes qu'on ne s'attendait pas qu'elles seraient acceptées.

QUELQUES HONORABLES MEMBRES. Expliquez-vous.

M. CASGRAIN. Je dirai plus ; je puis donner la source de mes informations à l'honorable premier ministre et les noms à lui personnellement.

Mes renseignements que je crois vrais veulent qu'au temps que ces négociations se faisaient, en Angleterre, le premier contrat signé lui ait été expédié de Montréal.

Je dirai de plus que quand ces honorables messieurs eurent failli complètement dans leurs transactions, en Angleterre, ou dans leur tentative de transactions, avec les capitalistes anglais, il y eut alors un retour soudain à nos négociations, quoiqu'il me soit impossible d'expliquer comment cela s'est produit ; mais au-dessus de ce nuage qui s'assombrit de jour en jour, il peut encore passer un éclair qui en le déchirant, peut nous montrer la vive lumière qu'il recelait. Ces honorables messieurs se sont mis volontairement dans cette position, parce qu'ils n'ont pas voulu nous communiquer ni papiers ni documents ni nous laisser connaître ce qu'ils ont dans opéré l'ombre. Ils se sont laissé soupçonner par leur propre faute—et pour ma part, je le regrette profondément, parce que, pour l'honneur du pays, les ministres doivent être comme la femme du romain, au dessus du soupçon.

Et avenant six heures, l'Orateur laisse le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. CASGRAIN. Je ne pense pas que le peuple de ce pays puisse croire qu'il n'y a pas eu de meilleures conditions offertes avant que la dernière soumission fut mise sur le bureau de cette Chambre. Les honorables messieurs, de l'autre côté, nous demandent d'accepter leur jugement, sans nous laisser connaître sur quelles bases ils ont assis leur décision. Je ne puis arriver à la même conclusion, et, pour me servir de l'expression favorite de l'honorable ministre des Chemins de fer, je ne puis comprendre qu'un homme intelligent et impartial puisse y arriver. Le ministre des Chemins de fer a lancé contre ce côté de la Chambre l'accusation que des déficits existaient dans les budgets du dernier gouvernement.

Je n'admets pas qu'ils se soient élevés à \$6,000,000 ou \$7,000,000, comme le dit l'honorable ministre, mais je dis, que quel qu'en soit le montant, ils provenaient de causes en dehors du contrôle de la dernière administration, et dues à la dépression générale et universelle. En signalant ces déficits, qu'est-ce l'honorable monsieur essaie de faire ? Par un seul trait de sa plume et le sceau de son ministère, il est sur le point de sacrifier au moins \$12,300,000, comme la chose appert des deux offres soumises à cette Chambre. Le peuple de ce pays, s'il est intelligent, distinguera la différence entre un déficit de \$7,000,000 et un gaspillage de \$1,250,000, ou d'après mes calculs de \$16,000,000 à \$18,000,000, car je comprends qu'il y a cette différence entre les deux offres.

Le problème n'est pas difficile à résoudre ; au contraire il est aussi clair que le jour. Le premier ministre, afin de démontrer qu'il possède la confiance populaire, affirme qu'ayant subi son procès, le résultat en a été sa rentrée au pouvoir ; et de là il se prétend complètement exonéré. Je n'en juge pas ainsi ; j'accepte le verdict du peuple mais en le qualifiant. Ce verdict est dû à la dépression commerciale, dont j'ai parlé. Les mêmes causes produisent partout les mêmes effets. C'est cette même cause qui a renversé dernièrement une administration anglaise. Eh bien ! ça été la principale cause ; la politique nationale, dont a tant parlé, était un bon drapeau d'occasion, et elle a produit l'effet anticipé.

Le très honorable monsieur a affirmé qu'il avait subi son procès. Mais, je ne crois pas qu'il ait eu un procès impartial comme nous le comprenons, sous le gouvernement constitutionnel.

Ce procès aurait dû avoir lieu devant cette Chambre, par une mise en accusation, et alors, si ces honorables messieurs avaient été absous, nous nous serions réjouis à l'idée qu'à l'honneur de ce pays serait demeuré intact. Si, d'un autre côté, il eussent été trouvés coupables, ils auraient été forcés d'abandonner leurs portefeuilles et auraient aussi leur châtiment.

Il y avait aussi un autre motif au moyen duquel les honorables messieurs essayèrent de laver ce que j'appelle leur linge sale, c'était la nomination d'une commission royale dans ce but. Nous savons, par ce qui arriva plus tard, comment cette commission accomplit sa tâche. J'admets qu'il y avait dans cette commission, un nom honorable, celui de M. le juge Day, qui n'y servit que comme de chaperon mais je dirai que le même degré de confiance ne doit pas s'accorder, au moins à l'un des membres de cette commission, et afin de démontrer combien peu de confiance doit être placée dans le verdict de cette commission, je rappellerai un fait qui a déjà été rendu public. L'un de ces commissaires fut appelé, il y a environ neuf mois, à décider un cas d'élection dans la cité de Québec. La cour se composait de trois juges, dont cet ex-commissaire faisait partie. Ces trois juges s'étaient entendus sur l'arrêt à prononcer, et quand ils arrivèrent sur le banc pour rendre leur jugement, cet ex-commissaire, au grand étonnement de ses collègues, rendit un jugement tout-à-fait différent de celui dont il était convenu, en chambre, avec ses confrères ; et ceux-ci furent obligés de prononcer le vrai jugement de la cour. Je ne crois pas qu'un autre scandale de ce genre, dans lequel un commissaire royal était l'acteur, ait eu jamais lieu auparavant. Le jugement qu'il prononça alors, contrairement à ce qui était convenu, était de priver son de siège (unseat) un membre libéral et d'annuler son élection. Je ne nommerai pas ce commissaire royal, il est bien connu. Et j'en ai honte, car il est canadien-français.

Nous avons maintenant une autre commission royale qui siège et qui aurait pu rendre service, si son rapport était fait afin que nous puissions l'examiner durant ce débat. Nous ignorons encore ce sujet, comme plusieurs autres. Ainsi des commissions royales présentes, passées et peut-être futures.

Maintenant, monsieur l'Orateur, l'honorable ministre des Chemins de fer possède une grande facilité d'élocution, mais il est quelquefois porté à parler trop vite et à trop parler. Comme un bravache espagnol, il nous dit qu'il avait cloué son pavillon au mât, ou en d'autres termes, si je comprends cette métaphore, il entend s'en tenir, quelles qu'en soient les conséquences, au premier contrat.

Deux minutes auparavant il nous avait dit qu'il n'avait pas même vu la nouvelle proposition. Je suppose que si cette offre nouvelle eut été de faire l'ouvrage *gratis*, il l'aurait encore refusée. Je crois que, dans des circonstances, la position de cet honorable monsieur n'est guère tenable devant le pays.

Il a été affirmé par des partisans du premier syndicat, que la nouvelle proposition avait été conçue dans le péché et qu'elle était née dans l'iniquité. Si l'un ou l'autre de ces contrats mérite cette qualification, je suis sûr que ce n'est pas le second. Je suis certain que l'on stupéfait le premier et qu'on le regarde avec crainte dans tout le pays. L'honorable chef de l'opposition affirme qu'il ne connaissait rien du nouveau contrat jusqu'au moment où il a été déposé sur le bureau de cette Chambre.

Pour ma part je n'en connaissais rien auparavant; et quand de mon siège, j'affirme cela, j'espère que l'on me croira. Je pense que l'honorable chef de l'opposition sera cru sur parole et qu'on ne lui reprochera pas qu'il a fait partie d'un complot politique, à moins que l'on soit préparé d'en faire une accusation formelle et précise.

J'aime à croire à la parole d'un autre quand cela est possible. Quand le prou chevalier de Saint-Jean (sir Leonard Tilley) affirmait à notre ex-gouverneur-général, lord Dufferin, qu'il ne connaissait rien d'abord, de la transaction dite du scandale du Pacifique, je crois qu'il était sincère et qu'il disait la vérité, parce qu'alors il n'était pas dans la position de connaître ce qui en était.

Je puis aussi croire que l'honorable ministre des Chemins de fer a dit la vérité quand il affirmait qu'il n'en connaissait rien, non plus, quoique tous deux, aient épousé ensuite la cause de leurs collègues, et montré en cela, peut-être, beaucoup plus de courage que de prudence.

Je désirerais pouvoir dire la même chose de tous les autres membres du cabinet.

Le vieux proverbe dit: "Si vous me trompez une fois, c'est votre faute, mais si vous me trompez une deuxième fois, c'est ma faute." Je ne désire pas être induit en erreur une deuxième fois, si je puis l'éviter. Quand les honorables messieurs de la droite n'ont plus d'arguments, ils se rabattent sur la politique nationale. Il m'est impossible de comprendre que la politique nationale puisse avoir une influence quelconque sur le contrat ou sur la nouvelle offre. Puis, les honorables messieurs nous disent: "Oh! vous voulez rompre avec la Colombie anglaise," tandis que, de fait, c'est le gouvernement qui ne tient pas parole à cette province. Notre entente avec la Colombie anglaise, d'après le traité Carnarvon, était de construire un chemin de fer depuis Nanaimo jusqu'à Esquimault. Pourquoi cette entente ne fait-elle pas partie du contrat avec le syndicat? Quant à la seconde offre je la crois sincèrement préférable à la première, et en l'acceptant, le pays épargnera une énorme somme d'argent, et se débarrassera des grands privilèges et monopoles qui sont accordés par le premier contrat. L'avenir de ce pays dépend du vote que nous donnerons ce soir; et s'il m'était possible d'inclure les honorables messieurs de l'autre côté de cette Chambre à voir différemment dans cette question, je ferais de grands efforts pour en arriver à ce résultat.

Mais, je crains, M. l'Orateur, d'après ce que j'ai vu et entendu, que le vote ne soit décidé d'avance. Si je possédais, en ce moment, la connaissance parfaite de la langue anglaise, et si je pouvais employer cette éloquence irlandaise, qui est si naturelle aux Irlandais, j'avertirais cette nation de se rappeler les souffrances de leurs compatriotes depuis des siècles, et je leur demanderais s'ils voudraient appeler leurs frères d'Irlande, en ce pays, pour y subir les mêmes outrages dans le Nord-Ouest! Je crains que le grand pouvoir du syndicat n'exerce une terrible influence sur cette région.

D'un autre côté, si le syndicat doit inaugurer un immense système d'immigration, nous devons voir quelle espèce d'immigrants il va diriger sur le Nord-Ouest. Nous ne pouvons pas y conduire des gens qui ne sont pas amis de la Couronne anglaise, ou des étrangers qui n'ont aucun intérêt commun avec nous. Un espace étroit les séparera des Etats-Unis. Il y a plusieurs organisations féniennes aux

M. CASGRAIN

Etats-Unis, qui peuvent, à l'avenir exercer une influence néfaste sur les colons mécontents du Nord-Ouest.

Je crois, en conséquence, que le gouvernement aurait dû se réserver un contrôle direct sur le projet d'immigration que le syndicat doit inaugurer. Si je pouvais aussi en appeler aux membres français de la province de Québec, siégeant de l'autre côté de cette Chambre—dont la plupart sont des jeunes hommes de talent—je leur demanderais, s'ils ne détruiraient pas l'intérêt de leur pays par leur vote de ce soir, s'ils ne sacrifient pas toute l'influence qu'ils posséderaient autrement?

Le gouvernement a adopté une méthode extraordinaire en introduisant cette mesure devant la Chambre. Il a commencé par friser l'illégalité et il voulait, aussitôt la mesure devant nous, la hâter tellement que nous n'eussions pas le temps de la discuter!

Les règles de cette Chambre n'ont pas dû être faites en vain, mais les honorables messieurs ont cru devoir les suspendre. Où est l'importance de suspendre les règles de cette Chambre pour sanctionner un contrat qui ne sera pas en vigueur avant quatre mois, et quand nous devons être encore dix ans sans communication avec le Nord-Ouest, autrement que par les Etats-Unis? Il plane un doute sur ce contrat, dans le bill y annexé, la seconde clause est très extraordinaire, car on y donne aux entrepreneurs le droit d'évaluer leurs services rendus et d'en être payés, laissant ainsi une immense marge au soupçon.

Cette clause se lit comme suit:

"Le montant capital des parts de la compagnie sera de vingt-cinq millions de piastres, divisé en parts de cent piastres, chacune, lesquelles parts seront transférables de telle manière et à telles conditions qu'il sera établi par les règlements de la compagnie; et telles parts, ou aucune partie d'icelles, peuvent être accordées comme parts payés pour valeur reçue, de bonne foi, par la compagnie, soit en argent, au pair, ou à tels prix et conditions que le bureau des directions pourront fixer."

M. DOMVILLE. Ceci ne se trouve-t-il pas dans la seconde offre?

M. CASGRAIN. Je ne le sais pas. Je ne discute pas maintenant cette offre; mais en supposant qu'il en soit ainsi, deux mauvaises raisons n'en valent pas une bonne. Je laisse au pays l'interprétation de cette clause. Le très honorable premier a employé un langage très significatif par rapport à ce syndicat. Il dit à ses partisans, que le gouvernement devait sombrer ou surnager, d'après leur vote. Voilà ce qui s'appelle un argument *ad hominem*. Il en a appelé à l'affection de son parti, à ses vieux ans et à ses longs états de service, pour faire ratifier ce contrat, et si ce n'était de l'affection qu'on lui porte, ses amis ne supporteraient pas le gouvernement, sur cette question.

Aucun des treize autres ministres n'aurait pu les persuader de voter ainsi.

Durant le vacance, j'ai eu occasion d'exposer à mes électeurs, les raisons pour lesquelles je m'opposais à la ratification de ce contrat, et comme je n'ai pas à rougir de ce que j'ai dit, je vais vous lire ici mon manifeste pour le bénéfice de cette chambre et du pays.

"Aux libres et indépendants électeurs du Comté de l'Islet.—Messieurs, vous vous rappelez le premier contrat du Pacifique avec Sir Hugh Allan.

"Voici un second contrat fait par les mêmes ministres. Aussitôt, et autant que je l'ai pu, je l'ai fait distribuer dans le comté afin que le peuple entier en prenne connaissance.

A vous d'en juger.

"Je vous soumetts le résumé des raisons qui m'empêchent de sanctionner un tel contrat.

"1. Parce que le prix et les avantages accordés sont exorbitants.

"2. Parce que le gouvernement a refusé de produire toutes les autres soumissions, offres ou correspondances pour la construction du chemin.

"3. Parce que le gouvernement a tenu caché jusqu'au dernier moment le contenu du contrat et a laissé, dans l'intervalle, induire le public en erreur en donnant à entendre que le chemin serait construit sans qu'il en coûtât un seul cent de plus à l'Etat.

"4. Parce que le gouvernement, pressé par le syndicat a avancé la Session du Parlement et a poussé en toute hâte l'adoption de cette mesure dans le but de terminer au plus vite la discussion en Chambre et d'empêcher le peuple de connaître ce contrat avant qu'il fût sanctionné.

"5. Parce que la garantie pour l'exécution du contrat est tout-à-fait insuffisante.

"6. Parce que la garantie pour l'exploitation du chemin pendant 20 ans est également insuffisante.

"7. Parce que le public sera livré à la merci des propriétaires du chemin, le gouvernement n'ayant réservé aucun contrôle pratique sur le tarif du chemin.

"8. Parce que la construction de la partie du chemin au nord du lac Supérieur est prématurée, et ne sera ouverte que dans dix ans; que cette région de 200 lieues est inhabitée et non cultivable.

"9. Parce que, en faisant la correspondance au Sault Sainte-Marie, du chemin du Pacifique avec les lignes américaines en voie d'y arriver, on évite une énorme dépense, et on aurait sous peu une communication avec le Nord-Ouest amplement suffisante pour tous les besoins.

"10. Parce que tous les Parlements élus depuis la Confédération ont affirmé en principe que la construction du chemin de fer du Pacifique, ne se ferait qu'en autant qu'elle n'imposât aucune taxes additionnelles sur le peuple.

"11. Parce que l'exemption en faveur des constructeurs de toutes taxes à toujours sur le chemin, de tous droits sur les importations pour construire le chemin, — et de toutes taxes pendant 20 ans sur les terres données en paiement, — sont des privilèges exorbitants, en vue du fait que le reste du peuple va être taxé en sus pour le prix du contrat et pour continuer à enrichir des contracteurs devenus millionnaires à ses dépens. Et parce que les dix ans accordés pour relier le chemin du Pacifique par le nord du lac Supérieur, aux chemins de fer de l'Ontario et Québec est un trop long délai: attendu que ces provinces qui supportent la plus grande partie du fardeau du coût du chemin se trouvent par là les plus mal servies.

"12. Parce que, avant d'adopter finalement ce contrat, il est dans l'intérêt public de voir à obtenir d'autres soumissions plus favorables.

"13. Parce que, le Ministère s'est mis par sa faute à la merci des contracteurs qui lui ont imposé les termes les plus exigeants.

"14. Parce que, en sus du prix énorme du contrat et plus que suffisant pour construire le chemin, les contracteurs reçoivent de plus le chemin en présent du gouvernement.

"15. Parce que le gouvernement aurait dû stipuler qu'après un certain laps de temps, plus ou moins reculé, la propriété du chemin retournerait à l'Etat.

"16. Parce que les termes du contrat n'assurent que la construction d'un chemin d'une qualité inférieure, vague, indéterminée, et hors de proportion avec le prix.

"17. Parce que le Gouvernement, malgré les avantages extraordinaires accordés à la compagnie, se charge néanmoins de la construction des parties les plus difficiles et les plus coûteuses du chemin.

"18. Parce que, en sus du coût de l'arpentage des 25,000,000 d'acres, le gouvernement est exposé à payer des dommages pour ne pouvoir livrer à demandé ces terres non encore arpentées.

"19. Parce que le privilège exclusif accordé pour 20 ans, de construire et d'opérer des chemins de fer dans le Nord-Ouest crée un monopole tellement exorbitant qu'il doit être rejeté non seulement par les habitants du lieu, qui s'y opposent unanimement, mais par tous ceux du pays.

"20. Parce que la création d'une compagnie propriétaire des vastes étendues des meilleures terres du Nord-Ouest à son choix, formera un pouvoir tellement puissant et étendu qu'il sera un danger pour l'Etat et un monopole écrasant qu'il faudra racheter.

"21. Parce que les terres données en paiement sont toutes prises dans le Nord-Ouest et dans le Manitoba, sans que la Colombie Britannique qui force la construction immédiate du chemin, en fournisse un seul acre.

"22. Parce que, il y avait aucune réserve dans ce contrat permettant de l'amender en aucune manière, il n'y a pas d'autre alternative que de le rejeter en entier.

"23. Parce que, sur les circonstances actuelles d'un second contrat du chemin du Pacifique par les mêmes hommes qui ont fait le premier avec Sir Hugh Allan, le peuple a une raison légitime de défiance, et doit être mis sur ses gardes; et qu'il est prématuré de sanctionner ce contrat avant de connaître le rapport de la Commission Royale qui siège présentement et qui est chargé de s'enquérir des affaires et des contrats du Pacifique.

"24. Parce que l'appel au peuple, au moyen d'élections générales est la voie ouverte pour le consulter dans une occasion la plus importante qu'on puisse offrir.

"Si vous êtes d'avis, Messieurs, comme un grand nombre de vos compatriotes, d'opposer cette mesure du Ministère, pétitionnez au plus tôt le Gouverneur Général et les Chambres pour éviter les suites d'un contrat qui, une fois sanctionné, seront irréparables.

" P. B. CASGRAIN,

" Député du comté de l'Islet.

" Ottawa, Janvier 1881."

J'ai mentionné le nom de sir Hugh Allan. Je suis informé de bonne source et j'ai toute raison de le croire et le crois sincèrement que sir Hugh Allan a suivi de près les honorables ministres de l'autre côté des mers. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il a été en communication avec eux, mes informations ne me le permettent pas, mais je sais que sir Hugh Allan a parlé de ce contrat, et je sais aussi que quand les négociations en furent tout-à-coup interrompues, que les princes de la finance d'Angleterre s'en trouvèrent froissés. Je ne sais ce qui se passa. J'ignore si les termes proposés étaient trop élevés ou trop bas, mais je sais que les honorables messieurs ne réussirent point avec les capitalistes anglais. Pendant qu'ils étaient en Angleterre, ils décou-

vriront qu'ils pouvaient faire un contrat en Canada. Ils revinrent alors, l'acceptèrent, et c'est ce "contrat définitif" que l'on dit avoir été passé en Angleterre. Je voterai en conséquence, en faveur de l'amendement et contre le contrat.

M. WADE. Je désire n'occuper la Chambre que très peu de temps. La manière dont le débat s'est prolongé me rappelle une remarque que je faisais un jour, à un membre de la Chambre locale, qui me disait avoir une accusation à porter contre les sténographes. "Comment! me disait-il, j'ai parlé pendant longtemps, la Chambre était vide, et, en regardant le compte-rendu de mon discours, je n'occupe dans ce rapport qu'un espace de trois ponceaux." Je lui demandai s'il savait exactement ce qu'il avait dit à la Chambre. Il me répondit qu'il n'en était pas bien sûr, mais qu'il avait certainement parlé longtemps. "Mais, lui dis-je, vous avez peut-être toujours répété la même chose, et le reporter, par pitié, aura condensé votre discours." Je ne rapporte pas cet incident avec l'intention de blesser qui que ce soit dans cette Chambre, car je suis un trop jeune membre pour faire la leçon aux honorables députés quant à ce qui peut être convenable. Je crois cependant que les longs discours sont à l'ordre du jour dans les débats de cette Chambre. Certaines remarques ont été faites par un honorable membre concernant le comté que j'ai l'honneur de représenter. Aussitôt que l'insinuation a été lancée, je me suis levé à l'instant, et quoique peut-être je n'aurais pas dû le faire, il m'a semblé que pour l'honneur de mon comté et de ma province je devais me lever. Il m'a semblé, et j'en étais sûr, que cette insinuation recelait quelqu'autre chose. Je crois que l'honorable monsieur a tenu cette assemblée dans Halifax dans le seul but de détruire les deux honorables messieurs en arrière de moi. Cet honorable député avait une intention.

Je ne puis pas dire s'il a été autorisé par cette assemblée à venir ici pour tirer avantage de la chose. Je ne suis pas homme à reculer à l'heure du danger. Sans vouloir faire de reclame, je puis citer mon passé, et s'il n'eût pas été ce qu'il est, je ne serais pas aujourd'hui au parlement, comme représentant du comté de Digby.

L'honorable député de King, (M. Borden), a dit :

"J'étais à rappeler à l'honorable député de Digby un événement dans l'histoire de la Nouvelle-Ecosse, à peu près semblable à celui d'aujourd'hui, lorsque l'honorable monsieur a été forcé par le chef de son parti à donner un vote qui l'a relégué dans la vie privée pendant plusieurs années. Je ne m'étonne pas que cette dépêche télégraphique ait excité la bile de cet honorable monsieur, car elle lui rappelle le résultat de la conduite qu'il a cru devoir suivre en cette occasion, et que, je regrette d'avoir à le dire, il a l'intention de suivre encore aujourd'hui."

Est-ce que le comté de King, ce jardin de la Nouvelle-Ecosse, aurait chargé cet honorable monsieur d'assister à cette assemblée à Halifax. Comment, lorsque j'eus la première fois l'honneur d'occuper un siège dans la législature de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable monsieur n'était qu'un enfant au berceau; cependant il vient aujourd'hui comme délégué de cette grande assemblée à Halifax, d'où je suppose, la dépêche télégraphique a dû émaner. Il y a un nom au bas de cette dépêche, mais j'ignorais complètement qu'il y eût quelqu'un de ce nom dans le comté, parce que la personne de ce nom y est arrivée depuis peu. Je savais qu'il y avait des Longstaffs, gens estimés dans le comté, et je m'informai qui pouvait être ce M. J. D. Longstaff. Maintenant je le sais, il est le Juif-Errant du comté de Digby où il est venu s'établir. On voulait amener dans le comté un véritable grüt. Mais est-il vrai que le comté de Digby a adopté les résolutions que la dépêche ferait supposer? Je ne le crois pas. Qui compose ce conseil? Il y a là des hommes que je respecte; mais le préfet et plusieurs conseillers sont pour moi des adversaires politiques, et j'admire toujours un adversaire honnête et sincère. Je crois qu'on n'a jamais autorisé l'envoi de cette dépêche, et conséquemment, je crois qu'elle doit venir de Woodstock. Bien que je ne voudrais porter aucun jugement téméraire, je dois cependant appré-

cier les faits suivant qu'ils apparaissent. Si l'on a cru que l'opinion qui paraît exprimée dans cette dépêche aurait pour effet de me faire dévier de la position que j'entends tenir sur cette importante question, on s'est trompé. Je ne crains même pas ce dont l'honorable député de King m'a menacé " d'être relégué dans la vie privée pendant plusieurs années." Je ne voudrais pas parler de ma vie publique, mais je suis obligé de le faire.

J'ai fait mon devoir envers le pays, dans la position que j'occupais alors, peut-être indignement, et cette position était celle d'Orateur de la Chambre d'Assemblée de la Nouvelle-Ecosse. Je crois avoir répondu à l'honorable monsieur par ces quelques remarques. Je regrette d'avoir ainsi pris le temps de la Chambre, mais c'eût été manquer à mon devoir, à mes amis et à moi-même, de ne pas justifier ma position. Je ne veux aucunement discuter la question actuellement devant cette Chambre. La question de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien est devant le pays depuis plusieurs années. Au point où elle en est rendue, la question doit être traitée vigoureusement. Je crois que tout ce que je pourrais dire n'ajouterait rien aux arguments qui ont déjà été soumis à cette Chambre en faveur de la ratification du contrat. C'est pourquoi, sans prendre plus de temps, je me contenterai de dire qu'il est de mon devoir, et que je dois à mon pays, dont je suis un des représentants, de supporter ces résolutions, ce que j'entends faire.

M. GLEN. — M. l'Orateur, quoique je sois un des jeunes membres de cette Chambre, je ne puis pas laisser clore cette discussion sans protester contre l'adoption du contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, maintenant devant la Chambre, parce que je crois que son adoption nuirait à l'établissement et au développement des territoires du Nord-Ouest, et que le contrat qui accorde des privilèges et des exemptions, tend à détruire l'harmonie, le bien-être et la prospérité de ceux qui sont appelés à établir cette vaste région.

Je veux bien supposer, M. l'Orateur, que les états faits par l'honorable ministre des Chemins de fer, ainsi que par le chef du gouvernement quant à la quantité et à la nature des terres cultivables du Nord-Ouest sont corrects. Je veux aussi croire que le chef du gouvernement était justifiable de donner sa sanction officielle aux règlements des terres en 1879, fixant le prix des terres, qui se trouvent sur la ligne du chemin projeté à \$5.00 de l'acre. Si le très honorable premier-ministre était justifiable de demander à des nouveaux colons \$5.00 de l'acre pour ces terres, avant la construction du chemin, c'est la plus forte preuve que ces terres sont d'une grande valeur pour les fins de l'agriculture, ou, autrement dit, que ce sont des terres cultivables d'un ordre supérieur, et d'une grande valeur commerciale, pourvu que le produit de ces terres puisse être transporté sur le marché à telles conditions que le travail et le capital qui y seraient investis pourraient y être rémunérés convenablement.

Le coût du transport par chemin de fer est d'une importance vitale pour ceux qui ontentend s'établir dans le Nord-Ouest. La valeur commerciale d'une terre au point de vue de la colonisation dépend entièrement du coût du transport des produits de l'agriculture, depuis le Nord-Ouest à Liverpool, qui est le marché définitif pour le surplus de ce continent. Si le coût du transport d'un minot de blé de Winnipeg à Liverpool, avait été aussi élevé en 1880 qu'en 1873, le blé n'aurait pas pu être cultivé avec profit dans le Nord-Ouest, et conséquemment, la valeur commerciale des terres en 1880, ne serait pas plus grande qu'en 1873. Cependant, depuis 1873, il y a eu un grand changement dans le coût de la construction des chemins de fer, le coût de l'entretien, le coût de l'administration, ainsi que dans la valeur de l'argent.

Il y a eu une telle réduction, quo, parlant commercialement, en raison des distances, Winnipeg se trouve aujourd'hui

M. WADE

d'hui plus prêt de Liverpool que ne l'était Chicago en 1873. En 1873, la moyenne du prix de transport d'une tonne de fret sur un parcours de 100 milles, par les chemins de fer Boston et Albany, New-York Central, New-York et Erie, Pennsylvania Central, Pittsburg, Port Wayne et Chicago, Lake Shore et Michigan Southern, Michigan Central, Chicago, et Alton, Chicago, Burlington et Quincey, Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, Chicago et North-Western, Chicago, Rock Island et Pacific, et Illinois Central était de \$1.77, tandis que, en 1879, la moyenne du prix de transport d'une tonne de fret sur un parcours de 100 milles, sur ces mêmes routes, n'était que de \$1.02, ou, en d'autres termes, en 1879, une tonne de fret pouvait être transportée sur un parcours de 1,777 mille pour le même prix que sur un parcours de 1,002 mille en 1873.

Ces différents chemins de fer sont les meilleures lignes de chemin de fer allant du Minnesota, du Nebraska, du Kansas et du Missouri à l'Atlantique. Les statistiques concernant plusieurs de ces chemins de fer, pour l'année 1880, démontrent une diminution sensible dans le prix du transport, comparé à 1879, et je puis affirmer que pour l'année 1880, le fret était transporté à aussi bon marché pour 2,000 milles qu'il était en 1873 pour 1,000. Je possède une lettre de M. Henry V. Poor, une des meilleures autorités sur les chemins de fer aux Etats-Unis, exprimant l'opinion que la moyenne du prix du fret exigé par les différentes compagnies rivales entre Chicago et l'océan n'a pas excédé cinq millièmes par tonne, par mille, et le blé et la fleur ont été transportés à des taux au-dessous de la moyenne, mais à ce prix le blé peut être transporté d'un point à mille milles à l'ouest de la Baie-du-Tonnerre jusqu'à Montréal à raison de 33 cts le minot pendant que la compagnie du chemin de fer de St. Paul et Minnesota demande pour le même transport d'Emerson à Saint-Paul, soit une distance de 290 milles, de 30 à 33 cts le minot. Si le blé peut être transporté même à cinq millièmes par tonne par mille, soit 33 centins par minot pour deux mille milles (et aujourd'hui il vaut, à Toronto, \$1.15), il vaudrait 82 cts 600 milles à l'ouest de Winnipeg, pourvu qu'il y en eut plus que pour la demande locale. A ce prix, le producteur recevrait une rémunération raisonnable pour son travail, ce qui donnerait une valeur commerciale considérable aux terres propres à la culture. Le blé valant \$1.00 à Toronto vaudrait encore 67 cts à 600 milles à l'ouest de Winnipeg; mais aux prix actuellement exigés par la compagnie Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, le blé produit à 600 milles à l'ouest de Winnipeg, et valant \$1.15 le minot à Toronto, ne rapporterait pas au producteur seulement le coût de la production, sans rien lui laisser pour son travail et son capital, et \$1.15 par minot est plus que la moyenne du prix du blé à Toronto durant les quinze dernières années.

La grande diminution dans le coût du transport par chemins de fer depuis 1873 est une des merveilles commerciales de notre temps. C'est un fait étonnant qui a dominé la dépression commerciale aux Etats-Unis pendant les années 1873-45 et 1876, augmentant l'exportation des produits d'agriculture de plus de 100 pour cent. C'est ce fait qui menace de créer une révolution entre les propriétaires et les locataires dans le Royaume-Uni. C'est ce fait qui a permis aux cultivateurs de l'ouest de faire l'élevage de bestiaux dans les plaines du Texas, et tout en s'assurant pour eux-mêmes des profits raisonnables pour leur travail et leur capital, ils peuvent encore vendre à plus bas prix que les cultivateurs anglais sur leur propre marché. C'est ce fait qui a assuré aux cultivateurs des Etats de l'Ouest un revenu raisonnable pour leur travail et leur capital, et leur a permis de devenir de grands consommateurs des produits manufacturés des Etats de l'Est.

C'est ce fait, et non pas la politique de protection des Etats-Unis qui a fait revivre les industries manufacturières de ce pays. C'est uniquement ce fait qui

a rétabli le crédit des Etats-Unis, et qui leur a permis d'emprunter des capitaux sur les marchés européens à aussi bas prix qu'aucun autre pays du monde. Et c'est ce fait, pour beaucoup, qui attire actuellement un plus grand nombre d'immigrants aux Etats-Unis qu'en aucun autre temps dans l'histoire de ce pays. C'est ce fait qui a fait tourner en faveur des Etats-Unis la balance du commerce, qui avait toujours été contre eux, depuis un demi-siècle, les exportations des trois dernières années ayant excédé les importations par un delà de \$600,000,000. C'est ce fait qui a permis aux Etats-Unis non seulement de retenir chez eux l'or et l'argent qu'ils produisent, mais même d'attirer l'or des autres pays. Et depuis la découverte de l'or en Californie, les Etats-Unis en ont constamment exporté. C'est ce fait qui a si considérablement augmenté la population des Etats de l'ouest depuis les quelques dernières années, à comparer avec les plus anciens Etats. Pendant que la moyenne de l'augmentation de la population durant les dix dernières années aux Etats-Unis a été de 30 pour cent, l'augmentation dans le Minnesota a été de 80 pour cent. L'augmentation dans le Dakota a été de près de 900 pour cent, le Kansas 160 pour cent, le Nebraska 400 pour cent, le Texas près de 100 pour cent, et je puis affirmer que presque toute cette augmentation a eu lieu dans les trois dernières années. C'est principalement ce fait qui, depuis les quelques dernières années, a entièrement changé l'aspect commercial du continent américain, à comparer avec l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse et tout le continent européen, augmentant considérablement la valeur des rentes américaines de tout genre, et attirant le placement des capitaux européens à des montants jusqu'alors inconnus. C'est ce fait qui a considérablement aidé au gouvernement américain à reprendre ses paiements en espèces en 1879. C'est ce fait qui a rendu les Etats-Unis la nation la plus prospère du monde aujourd'hui. La récolte du blé aux Etats-Unis est évaluée pour l'année 1880, à 400,000,000 de minots. Comme c'est le marché étranger qui contrôle le prix du blé sur le marché d'ici, en épargnant un centin par minot sur le coût du transport, les cultivateurs américains augmenteraient leur profit de \$4,000,000 sur la récolte du blé seulement, et conséquemment, en épargnant 5 centins par minot sur le coût du transport, ce serait un profit net de \$20,000,000, en faveur des producteurs de blé aux Etats-Unis, pour une seule année. Maintenant, si nous voulons peupler notre territoire du Nord-Ouest—si nous voulons donner quelque valeur commerciale à nos terres publiques, nous devons démontrer à ceux qui désirent immigrer que le produit de nos terres peut être et sera transporté à Liverpool à aussi bon marché que les produits américains. Sans cela, les énormes dépenses que nous sommes à faire pour l'ouverture de notre territoire seront perdues—seront autant de capital gaspillé. Sans cela, les agents d'immigration des chemins de fer américains, en démontrant le fait aux immigrants, les détourneront de venir s'établir en ce pays. L'agent d'immigration américaine n'aura pas de meilleur argument à montrer pour empêcher de venir s'établir au Canada, que la copie du contrat avec l'acte de constitution maintenant sur le bureau. Et je n'ai aucun doute que si nous approuvons le contrat, dix millions de copies en seront imprimées dans différentes langues, et distribuées en tous sens en Europe par les agents d'émigration et de chemin de fer américains, et ce sera le meilleur moyen d'induire les émigrants à aller s'établir aux Etats-Unis, plutôt que dans la Puissance du Canada.

Si nous approuvons le contrat, nous mettons dans les mains des agents d'immigration américains des raisons approuvées par le parlement du Canada, pour attirer plus que jamais l'émigration européenne du côté des Etats-Unis plutôt que du Canada. L'agent américain ne manquera pas de démontrer que la clause qui empêche la construction d'aucun autre chemin pendant vingt ans, empêchera aussi la concurrence dans le coût du transport. Il ne

manquera pas non plus de démontrer que le gouvernement canadien a volontairement abandonné son droit de régler le tarif sur le chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'à ce que la compagnie puisse réaliser un profit net de 10 pour cent par année sur le coût de la construction du chemin. Il fera aussi voir cette clause qui exempte de toutes taxes pendant vingt ans les terres de la compagnie, et il démontrera aussi cette clause qui exempte de tout impôt pour toujours les dépôts, les ateliers, les chantiers, les élévateurs, les bâtiments, les télégraphes, les téléphones et le matériel, laissant ainsi à l'immigré tout le fardoau, non-seulement d'ouvrir des chemins, et de construire des écoles, mais même de protéger la propriété de la compagnie, sans que celle-ci y contribue pour un sou.

On ne manquera pas non plus de faire voir à l'immigrant que le gouvernement canadien n'a pourvu qu'à la construction de 1000 milles seulement de chemin à travers la région fertile, qui contiendrait, à son propre dire, 2,000,000 d'acres de terres propres à la colonisation, et qu'il aurait accordé de tels privilèges et de telles exemptions au chemin de fer du Pacifique canadien que la compagnie aurait pour toujours le monopole de construire un chemin à travers cette vaste région. Les agents d'immigration américains feront aussi voir que les trois Etats du Nord-Ouest américain, avec une étendue de moitié moindre en nombre d'acres de terres cultivables que dans notre territoire du Nord-Ouest, ont déjà 10,683 milles de chemin de fer, et que les chemins de fer se construisent actuellement dans ces mêmes états plus rapidement que jamais; qu'en se basant sur la même proportion, nous devrions avoir d'ici à vingt-quatre ans, pas moins de 24,000 milles de chemin de fer dans cette partie de territoire qui s'étend depuis les limites du Manitoba aux Montagnes Rocheuses, si l'on veut que les cultivateurs de cette partie puissent faire concurrence aux cultivateurs des Etats de l'ouest en envoyant leur grain sur le marché européen. Le contrat contient en lui-même les éléments de destruction qui empêcheront toute politique d'immigration de pouvoir être proposée ou adoptée. C'est tout le contraire dans l'offre qui a été faite par sir William Howland et ses associés, qui ne contient aucune clause dont les agents d'immigration américains pourraient se servir pour détruire la politique d'immigration de ce pays. Enfin ces mêmes agents feront ressortir l'assertion de l'honorable ministre des Chemins de fer que le seul contrepois au monopole qui sera créé par le contrat, s'il est confirmé, sera la construction d'un chemin de fer à la Baie d'Hudson, et une sortie pendant trois ou quatre mois de l'année à travers les bancs de glaces du nord pour se rendre à Liverpool.

En supposant que la baie du Tonnerre soit aussi près de la mer que Chicago, ou en d'autres termes que chacun de ces deux points soit à une distance d'environ mille milles de la mer, une tonne de fret pourrait être transportée, au taux payé aux chemins de fer américains en 1880, d'un point à mille milles à l'ouest de la baie du Tonnerre ou Chicago, à aussi bon marché que le même fret pouvait être transporté de la baie du Tonnerre ou Chicago à la mer en 1873. Prenant en considération la réduction marquée des prix exigés dans les villes maritimes, et la réduction dans le prix du fret océanique, et aussi que les risques du transport ont été bien diminués, et le temps qu'il fallait pour transporter le fret de l'intérieur du continent à Liverpool bien raccourci, je crois avoir raison de dire que Winnipeg, en ce qui concerne le coût du transport actuel, se trouve commercialement plus près de Liverpool aujourd'hui que ne l'était Chicago en 1873.

Et j'ai raison de croire que dans dix ans, il y aura eu une telle réduction sur le coût du transport du fret par chemins de fer et par eau, que les produits du territoire à l'extrême ouest de la section centrale du chemin de fer du Pacifique, seront, commercialement parlant aussi près de Liverpool que Chicago l'était en 1873.

Si cet exposé est exact ; et je défie mes honorables adversaires de prouver qu'il ne l'est pas, si l'honorable chef du gouvernement avait raison de faire ses règlements pour la vente des terres publiques dans les territoires du Nord-Ouest — avant la construction du chemin — alors les terres entre le Manitoba et les Montagnes-Rocheuses sont d'une aussi grande valeur commerciale que les terres incultes de l'Illinois, du Missouri, Iowa, Kansas, Wisconsin et Minnesota, pourvu que la population qui s'établira dans le Nord-Ouest puisse profiter de la concurrence dans le transport du fret, de manière à forcer les compagnies de chemin de fer à transporter le fret en ne faisant qu'un bénéfice juste et raisonnable, sur le coût actuel du transport.

Comme je l'ai dit, le coût de la construction des chemins de fer, de leur entretien et de leur exploitation, ainsi que la valeur de l'argent, ont considérablement diminué depuis 1873, et pour ces causes, il est devenu possible aux compagnies de chemin de fer de réduire énormément le coût du transport du fret. Mais, n'eût été la grande concurrence entre les différentes compagnies de chemin de fer pour s'assurer du patronage et du fret, la réduction dans le prix du transport aurait seulement augmenté les profits des compagnies, et non les profits du cultivateur. La compétition entre les compagnies de chemin de fer a dû assurer aux producteurs et aux consommateurs des Etats de l'Ouest, une part des profits provenant de la réduction du prix de transport, et conséquemment, la réduction dans le prix de construction, d'entretien et d'exploitation des chemins de fer, ne peut être d'aucune valeur commerciale aux producteurs et aux consommateurs, à moins qu'il ne soient laissés libres de forcer les compagnies, par la concurrence, d'accepter pour leurs services un profit juste et raisonnable sur le coût de tels services, et à moins que la population qui s'établira dans le Nord-Ouest ne soit laissée libre de pouvoir s'assurer pour elle-même de la concurrence entre les compagnies, pour le transport du surplus des produits au marché, la grande réduction dans le coût de construction, d'entretien et d'exploitation des chemins de fer, la réduction dans la valeur de l'argent, et dans le coût de transport océanique, n'aura aucun effet sur la valeur commerciale des 250,000,000 d'acres de terre fertiles, qui suivent les calculs des honorables ministres des Chemins de fer, et des Travaux publics, et de l'honorable chef du gouvernement, existent entre le Manitoba et les Montagnes Rocheuses. Ces 250,000,000 d'acres de terre fertile, peuvent n'être d'aucune valeur commerciale, pour cette simple raison que ces terres pourront être situées de telle sorte que le produit du sol ne pourra être transporté à des prix qui assureraient au producteur un profit raisonnable pour son travail et le capital engagé.

Ces mêmes terres pourraient valoir dans leur état inculte \$5 de l'acre pourvu que les compagnies ne reçoivent qu'une rétribution juste et raisonnable pour le transport des produits, ce qui ferait une différence dans la valeur commerciale de ces terres de \$1,250,000,000. Nous sommes donc appelés à décider si nous devons créer un monopole qui, pratiquement, détruirait la valeur commerciale des terres du Nord-Ouest, ou si nous devons refuser d'accorder à une corporation privée irresponsable, le contrôle absolu sur la valeur commerciale de nos terres publiques. Le contrat maintenant devant cette Chambre, constitue ce monopole, qui, pendant vingt ans, va lier les mains à la population de cette contrée, et l'empêchera, ainsi que ses enfants, de pouvoir obtenir une juste rémunération pour son travail.

L'offre faite par sir William P. Howland et ses associés pour la construction de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique canadien, ne constitue pas un tel monopole, mais laisse le peuple libre de développer la concurrence dans le transport, et de s'assurer les profits qui découleront de la réduction dans les prix de construction, entretien et exploitation des chemins de fer, augmentant ainsi la valeur commerciale des terres dans cette vaste région, laissant le peuple

M. GLEN

libre de s'assurer pour lui-même de tous les profits qui découleront de la réduction future dans les prix de transport, ce qui doit nécessairement arriver pendant les vingt années à venir, et ce qui augmentera encore la valeur commerciale des terres, tant des colons que du gouvernement. Si les compagnies américaines avaient exigé les mêmes prix en 1879 qu'en 1873, le coût de transport aurait augmenté pour les producteurs et les consommateurs des Etats-Unis de \$550,000,000 pour une seule année, ou suffisamment pour payer leur dette nationale en quatre ans, un montant presque double de tout le revenu du gouvernement, ou égal à \$11.00 par tête pour toute la population ; ou pour la Puissance du Canada \$44,000,000 annuellement, prenant la population pour être de 4,000,000.

Vous pouvez voir clairement, M. l'Orateur, qu'il n'y a aucune forme de taxation directe ou indirecte aussi importante ou aussi oppressive pour les producteurs et les consommateurs d'un pays, que le tarif de transport d'un chemin de fer, et il n'y a aucune influence ni aucun pouvoir aussi en état de régler et réduire le tarif du transport que l'établissement de lignes rivales. Les trois Etats, Iowa, Wisconsin et Minnesota ont une superficie de 122,000,000 d'acres de terres, comprenant les lacs, rivières et terres incultes, ou un peu moins que la moitié du nombre d'acres de terre cultivables dans le Nord-Ouest, depuis les limites ouest du Manitoba aux Montagnes Rocheuses, suivant l'estimation des honorables ministres des Chemins de fer, et des Travaux publics, et de l'honorable chef du gouvernement.

En 1850, la population de l'Iowa était de 191,881 ; le Wisconsin, 304,756 ; le Minnesota, 6,038, ou une population totale pour ces trois Etats de 502,675.

En 1870, l'Iowa avait une population de 1,188,207 ; le Wisconsin, 1,051,351 ; le Minnesota, 433,257 ; ou une population pour ces trois Etats de 2,677,815, de sorte qu'en vingt ans la population de ces trois Etats aurait augmenté de 2,175,240. En 1860, ces trois Etats ont produit 21,686,216 minots de grains. En 1870, ils ont produit 99,566,900 minots. Maintenant, monsieur, si mon exposé est exact, que Winnipeg — en tant que le prix du transport est concerné — se trouve aussi près de Liverpool que Chicago l'était en 1873, et si nos terres ont la même valeur pour les fins de l'agriculture, si elles sont aussi productives que celles du Wisconsin, du Minnesota et de l'Iowa, il n'y a aucune raison pourquoi l'établissement de cette région ne serait pas aussi grand et aussi rapide que l'a été l'établissement de ces trois Etats. En 1855, le Wisconsin avait 187 milles de chemin de fer ; le Minnesota, aucun, l'Iowa, 68 — ou un total pour les trois Etats de 255 milles de chemin de fer. En 1863, le Wisconsin avait 906 milles de chemin de fer ; le Minnesota, 31 ; l'Iowa, 792 — ou un total pour les trois Etats de 1,728 milles de chemin. En 1870, le Wisconsin avait 1,225 ; le Minnesota, 1,092 ; l'Iowa, 2,683 — ou un total de 5,300 milles de chemins pour les trois Etats. En 1879, le Wisconsin avait 2,296 ; le Minnesota, 3,008 ; l'Iowa, 4,779 — ou un total de 10,683 milles de chemin pour les trois Etats. En vingt-quatre ans, l'augmentation par milles de chemins de fer dans ces trois Etats (avec une superficie moindre que la moitié des terres fertiles entre le Manitoba et les Montagnes Rocheuses) est de 10,448 milles. Si nous voulons que nos territoires se développent aussi rapidement que ces trois Etats nous devons construire un nombre égal de milles de chemins de fer en proportion de la superficie, ou au moins 21,000 milles d'ici à vingt-quatre ans. Pour assurer la construction de ce nombre de milles de chemins de fer, nous ne devons mettre aucun embarras dans la construction de chemins de fer au moyen de l'entreprise privée, aidée par des subsides municipaux ou provinciaux. Il y a déjà assez de difficultés à ouvrir un pays par le moyen de chemins de fer sans que la Puissance du Canada vienne déclarer, comme loi, qu'aucun chemin de fer ne sera construit pendant vingt ans, si ce n'est que du consentement d'une corporation irresponsable, dont les intérêts seront de s'opposer à la construction d'aucune

igno rivaie. J'ai dit que pour assurer le rapide établissement du Nord-Ouest, il était nécessaire de construire au moins autant de milles de chemins de fer, par mille carré de superficie, qu'il en a déjà été construit dans les Etats de l'Iowa, Wisconsin et Minnesota. Ceci comprend, comme je l'ai dit, la construction d'au moins 24,000 milles de chemin en vingt-quatre ans. Et la construction d'un nombre aussi considérable de milles de chemin de fer, nous laissera encore dans une position désavantageuse à comparer avec les trois Etats sus-nommés.

Mais supposons que la compagnie, d'après son contrat, construirait la moitié de ce nombre, soit, 12,000 milles de chemin, en vingt ans—et ce chiffre même n'assure pas le développement rapide de cette contrée—estimons la valeur de la clause qui exempte la compagnie d'impôt sur les rails d'acier, et tout le matériel qui devra servir à la construction de la ligne principale et des embranchements, lignes télégraphiques, téléphones, etc. Douze mille milles de chemin comportent,—y compris la moyenne du nombre de milles de voies d'évitement constatées sur les lignes américaines—au moins 14,000 milles de voie simple. Estimant les rails, éclisses, boulons, écrous, etc., à 200 tonnes par mille, il faudra 2,800,000 tonnes de fer et d'acier pour construire seulement la voie—sans comprendre le fer pour les ponts, qui, en raison d'une moyenne de \$10 par tonne, donne une valeur de \$112,000,000.

Un droit de 10 pour cent sur ce montant formerait \$11,200,000—qui se trouve être la valeur de la clause qui "exempte la compagnie d'aucun droit sur les rails d'acier, boulons, écrous, etc.," en supposant même qu'on ne construirait que la moitié du nombre de milles de chemin dans le Nord-Ouest en proportion de la superficie qu'il n'en a été construit dans les trois Etats de l'Ouest pendant les dernières vingt-quatre années. Mais si l'on construisait autant de milles de chemin de fer dans le Nord-Ouest qu'il en a été construit dans les trois Etats, en proportion de la superficie, l'exemption des droits sur les rails d'acier, etc., vaudrait \$22,400,000. Supposons seulement que 12,000 milles eussent été construits, l'exemption des droits sur l'acier et le fer vaudrait au moins \$12,500,000.

Je désire attirer l'attention de cette Chambre sur le fait que, s'il est vrai que c'est le producteur qui paie les droits, nous perdons une belle occasion de faire payer aux producteurs de fer et d'acier américains et anglais l'énorme prime que nous allons donner au syndicat pour la construction de ce chemin. Un droit de 25 pour cent—et tous les cultivateurs sont obligés de payer un droit de 30 pour cent sur les instruments d'agriculture—sur \$112,000,000, qui est la valeur du fer et de l'acier qui sera nécessaire à la construction de 12,000 milles seulement de chemin, nous rapporterait la magnifique somme de \$28,000,000, assez pour payer non-seulement la prime que nous donnons au syndicat par le contrat, mais aussi une somme suffisante pour assurer la construction de l'embranchement du Sault Ste. Marie.

Mais si d'un autre côté, il est vrai que le coût de l'impôt soit à la charge des consommateurs, alors les promesses que nous faites la politique protectionniste, la Politique nationale, ne sont donc plus qu'un affreux mensonge. J'attire l'attention de la Chambre sur le moment opportun qui se présente maintenant au gouvernement de mettre en pratique son système de protection, en l'appliquant en faveur de l'exploitation de nos mines de fer. Voici un marché certain où peut s'écouler d'ici à vingt-cinq ans, tout le fer nécessaire à la construction de chemins, locomotives, ponts, etc., etc., et ce jusqu'au montant de pas moins de 4,000,000 de tonneaux, ajoutant à ce montant, la quantité requise pour les chemins de fer des anciennes provinces et la quantité aussi requise pour les besoins ordinaires dans la Puissance, à savoir : à peu près 200,000 par année, et nous nous créons de suite, un marché pour 10,000,000 tonneaux de fer et d'acier, par année, dont la valeur peut, sans exagération, être estimée à \$10 par tonneau, ou à une valeur totale de \$400,000,000,

laquelle somme, au grand déplaisir sans doute, de nos honorables amis, sera dépensée, à l'étranger, pour le bénéfice des capitalistes anglais et américains et de leurs employés. En développant les richesses de nos mines de fer, on donnerait de l'emploi à des milliers d'artisans capables et intelligents et on augmenterait la demande locale pour nos diverses industries manufacturières, ce qui deviendrait un immense avantage de plus, offert à l'immigration dans notre pays.

Il me semble que les succès obtenus par ces messieurs en construisant quelques moulins à farine, en érigeant quelques manufactures de coton, raffineries de sucres ou quelques autres industries de ce genre, pâlissent en présence des chiffres que je viens de soumettre, et du résultat que l'application du système que je soutiens pourrait amener. Si nous ne profitons pas de l'occasion qui nous est offerte de tirer avantage de nos propres ressources, je crains bien fortement que nous ne pourrions pas d'ici à longtemps, faire autre chose que d'exporter notre fer à l'étranger, et d'importer chez nous en retour, le fer et l'acier fabriqués. On nous dira, peut-être, que nous n'avons pas besoin de 12,000 milles de chemin de fer pour compléter le chemin entre les limites du Manitoba et les Montagnes-Rocheuses; mais pour en décider mettons à profit l'expérience que nous avons acquise, dans Ontario, à ce sujet.

Sans crainte de contradiction, nous pouvons affirmer, qu'à la fin de l'année 1879, nous avions en pleine exploitation, 4,000 milles de chemin de fer entre la baie Georgienne et la Cité d'Ottawa, et que, comprenant dans ce calcul la construction du chemin de fer du *Canada Central*, la ligne de chemin reliant le lac Nipissingue au Sault Sainte-Marie, le "*Ontario and Pacific Junction Railway*," le "*Ottawa and Toronto*" et plusieurs autres chemins qui devront être construits pour compléter ce grand réseau, nous nous trouvons en présence de 6,000 milles de chemin de fer que nous aurons, avant 1890, dans la province d'Ontario, au sud du lac Nipissingue. Le nombre total d'acres de terres maintenant en état de culture, y comprenant les terrains destinés au pâturage n'exécède pas 15,000,000 acres ou à peu près un seizième des terres, qui sont propres à la culture dans les territoires du Nord-Ouest, d'après le ministre des Chemins de fer. Nous ne devons pas perdre de vue le fait qu'une grande moitié des produits d'Ontario nous arrivent d'en deçà de quarante milles de la baie Georgienne, la rivière du Détroit, le lac Erié, le lac Ontario, ou du fleuve Saint-Laurent ou de l'Ottawa, et peuvent être transportés sans l'aide d'un chemin de fer.

Ne perdons pas de vue le fait que dans la province d'Ontario, on peut généralement se procurer tout le bois ou autre combustible nécessaire au chauffage, à une distance de quinze milles, du lieu où on en a besoin, et il en est de même pour le bois de construction. Si nous prenons note de ceci nous voyons qu'il est plus urgent de construire des chemins de fer dans le Nord-Ouest que dans Ontario, et cependant si nous construisons autant de milles de chemin de fer, dans le Nord-Ouest, que nous nous proposons de le faire ici avant 1890, en proportion de la quantité de terres propres à la culture, il nous faudra construire 96,000 milles de chemin de fer pour placer le Nord-Ouest, sur un pied d'égalité avec la province d'Ontario, c'est-à-dire, huit fois autant de milles que, d'après moi, nous sommes tenus de construire en vertu du contrat maintenant sous considération.

Pour estimer le coût de l'exemption de taxes sur le matériel nécessaire au chemin de fer, gares à marchandises et à voyageurs, havres, élévateurs, télégraphes et téléphones, nous dirons pour un instant, que 12,000 milles seulement devront être construits.

En 1864, en Angleterre et le pays de Galles, 12,592 milles de chemin de fer étaient en exploitation, et donnaient au gouvernement, en moyenne, un revenu de \$40 par mille; en 1874, la moyenne fut de \$601.05 par mille; en 1875, de \$661.17 par mille; en 1876, de \$731.14; en 1877, de

\$764.25; en 18.8, \$809.86 par mille, ce qui donne une augmentation du revenu du gouvernement de près de cent pour cent de 1864 à 1878.

Maintenant, en France, nous voyons qu'en 1879, il s'y trouvait 13,871 milles de chemin de fer en exploitation, la taxe directe imposée sur ces chemins rapportant à l'état un revenu de \$19,155,000, ce qui en moyenne, donne une taxe de \$1,380.93 par mille. Les taxes indirectes, telles que transport des troupes, munitions de guerre, passage des employés du gouvernement, etc., etc., rapportaient \$16,000,000.

Le chemin de fer de Paris, Lyon, et Méditerranée, donne au gouvernement un revenu de 11 pour 100, et après 70 ans ce chemin deviendra la propriété de l'état.

D'après l'opinion de M. Charles Adams, junior, les 9,000 milles de chemin, maintenant exploités aux Etats-Unis, ce qui équivaut à la moitié de l'étendue des chemins de fer dans le monde entier, dont 43,000 milles ont été construits depuis le commencement de l'année de 1870, paient en moyenne \$300 par mille, ce qui forme une somme de \$28,200,000 par année. Nous avons donc pour nous guider la politique adoptée par les trois plus grandes nations du monde, imposant des taxes sur les chemins de fer, et nous avons la preuve, qu'en Angleterre, en 1878, le gouvernement a perçu un revenu de \$10,200,000, sur 12,592 milles de chemin de fer.

En France, en l'année 1879, les impôts sur 13,871 milles de chemin de fer, ont rapporté au gouvernement, une somme près de \$36,000,000; le revenu perçu aux Etats-Unis a été de \$28,200,000, ce qui donne un montant de \$74,400,000, pour ces trois Puissances, c'est-à-dire un montant trois fois plus élevé que le revenu total de toute la Puissance du Canada.

Si nous admettons qu'une moitié des chemins de fer des Etats-Unis a été construite depuis le commencement de 1870, nous pouvons estimer à \$500 par mille, ou à une somme ronde de \$6,000,000 l'exemption perpétuelle de la taxe sur les 12,000 milles de chemin de fer qui seront construits dans le Nord-Ouest, suivant moi, en vertu de ce contrat.

En capitalisant cette somme au taux de cinq pour cent d'intérêt, nous trouvons que l'exemption de taxes vaut une somme de \$125,000,000. Cette question des impôts sur les lignes de chemin, est tellement importante qu'elle a attiré l'attention des Etats-Unis, qui ont consulté, à ce sujet, l'opinion des principaux états de l'Europe. Ils ont reçu des informations à ce sujet de l'Autriche, de la Belgique, de l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Hollande, la Hongrie, la Russie, et la Suisse. Le seul de ces pays où les compagnies de chemins de fer sont exemptes de taxes, est la Hongrie, mais dans cet état il est stipulé qu'au bout de 90 ans, tout le chemin avec un matériel complet, de la même valeur que le matériel originaire de la compagnie, devient la propriété de l'état.

Des trente-six Etats de l'Union américaine, tous, sans exception, taxent les biens des compagnies de chemin de fer et j'en suis encore, après toutes mes recherches, à me demander où est la législature en Amérique ou en Europe, qui a accordé, aux compagnies de chemin de fer une exemption d'impôts perpétuelle. Aux Etats-Unis, on a accordé une exemption de taxes à certaines compagnies de chemin de fer, pour un temps limité, mais il y a été établi en principe de mettre les compagnies sur le même pied, que les simples particuliers.

Le mode de perception des impôts varie peut-être un peu d'un Etat à un autre, mais il est un principe établi que l'état doit retirer un bénéfice des compagnies de chemins de fer.

Dans l'Etat de New York, la loi se lit comme suit: Il n'existe pas d'autres taxes que les taxes locales, et elles seront imposées tant sur les meubles que sur les immeubles dans chaque municipalité, d'après la valeur de ces meubles ou immeubles, de la même manière que les taxes sont imposées sur les simples particuliers.

M. GLEN

Mais il n'y a pas de règle établie, fixant sur les impôts sur le matériel roulant.

En 1879, La compagnie dite "The New-York, Central Railway" a payé un impôt d'un montant de près de \$1,000 par mille. Dans la Pennsylvanie, chaque compagnie déclarant un dividende de six pour cent, paie à l'Etat un impôt d'un demi millième de piastre, sur le montant du capital-action. De plus chaque compagnie de chemin de fer, compagnie de télégraphe, de chars-dortoirs, chars-palais, etc., paie une taxe du huit dixième d'un pour cent, sur son revenu brut.

Dans le Rhode Island, les compagnies de chemins de fer, tout comme les particuliers, paient des impôts réglés d'après la valeur de leur propriété foncière. La valeur des droits de passage, des voies, gares ou autres améliorations nécessaires au chemin, est réglée par une commission d'arbitres.

Quant aux propriétés immobilières de ces compagnies elles tombent sous le coup de la loi commune.

Tous les biens mobiliers excepté le matériel roulant sont imposés à l'endroit où ils se trouvent le 1er mai.

Si le capital excède en valeur le stock mobilier ou immobilier, le surplus est taxé comme capital. Quant au matériel roulant, il est taxé au *quantum* de la longueur du chemin parcouru dans chaque municipalité.

La valeur des droits de passage est établie de la même manière, avec cette différence que les voies d'évitement et les doubles voies et les constructions qui y sont érigées sont taxées d'après les règlements de la municipalité où elles sont situées. Il n'y a pas d'appel de la décision des arbitres de l'Etat.

Dans l'Indiana, la loi sur les impôts est la même que dans les Illinois, à deux exceptions près. Tout le capital-actions est, par la loi soumis à l'évaluation des arbitres de l'état et est distribué par eux pour la taxation aux municipalités au pro rata de la longueur du parcours du chemin sur leur territoire, ensuite, les particuliers porteurs d'actions de chemin de fer ont à payer les mêmes droits que sur toute autre propriété.

Il n'y a pas d'appel d'une évaluation exagérée. Dans l'Etat de l'Iowa, on a établi en principe que toutes les propriétés devraient être mises sur un pied d'égalité, quant à la question des impôts.

Dans le Kansas, on a décidé que toutes les propriétés devraient être taxées d'après leur valeur en argent. Quant aux compagnies de chemins de fer, la valeur de leurs propriétés tant immobilières qu'en matériel roulant, est estimée par une commission nommée à cet effet, et le coût de cet impôt est réparti par l'Etat, parmi les municipalités, d'après le nombre de milles parcourus par ce chemin de fer sur leur territoire.

Les immeubles qui ne tombent pas dans la catégorie plus haut mentionnée, c'est-à-dire les immeubles qui ne sont pas assujétis aux lois concernant les chemins de fer, sont sujets aux lois réglant les impôts sur les immeubles dans chaque municipalité où ils se trouvent. Dans le Massachusetts, les cotiseurs de chaque municipalité font un rapport aux commissaires des impôts de toute compagnie établie ou ayant des immeubles, dans ces différentes municipalités; un état de compte est établi d'après ce rapport et alors chaque compagnie paie un montant fixé d'après la longueur du chemin de fer et la valeur de ses biens meubles ou immeubles sur le territoire de l'Etat. Le commissaire des impôts prend comme base d'évaluation, la valeur que ces propriétés avaient au premier mai, alors précédant. On détermine le montant à payer d'après la valeur des propriétés taxées par l'Etat durant l'année, sur les rapports des commissaires—évaluateurs de l'année courante. Quant aux compagnies de chemin de fer, chaque municipalité perçoit un *quantum* du montant d'impôt de tant par cent, sur la longueur de chemin de fer qui traverse son territoire.

Le montant des impôts est payé par les différentes compagnies de chemin de fer au trésorier de l'Etat qui est nominativement un commissaire pour la perception des revenus, et qui, avec un membre du conseil, forme un tribunal d'appel de toute évaluation erronée, et leur jugement est sans appel.

Dans le Michigan, en lieu de toutes taxes, à l'exception de taxes sur les immeubles qui ne servent pas au chemin de fer, un impôt de deux pour cent est prélevé sur le revenu brut n'excédant pas \$2,000 par mille, et de trois pour cent sur tout revenu excédant cette somme, de plus une taxe de trois pour cent est perçue sur le revenu additionnel que retire la compagnie de chaque voyageur occupant un char-dortoir, ou char-salon, et aussi un même impôt sur le louage de tout convoi spécial, soit de fret ou de voyageurs. Les immeubles qui ne servent pas au chemin de fer, sont assujétis au règlement d'impôts des municipalités où ils sont situés.

Dans le Minnesota, on a établi un impôt de trois pour cent sur les revenus bruts, au lieu de toutes autres taxes; mais par une législation spéciale; à cet effet, le montant de cet impôt a été diminué pour un certain nombre d'années, pour les différents chemins de fer, y compris celui du "Northern Pacific." Les taxes sont évaluées d'après le montant des recettes de l'année précédente.

Supposant que quatre centins par acre de terre, serait une juste moyenne, par année, du tarif de l'impôt, sur les terres de chemins de fer, pour d'ici à vingt années, et supposant aussi que toutes ces terres demeureront la propriété de la compagnie pendant douze années à venir, nous trouvons que l'exemption de taxes, équivaut à une prime de \$12,000,000 pour la compagnie. En 1860, les Etats de L'Iowa, du Wisconsin et du Minnesota ont récolté 100,000,000 minots de blé, dans 8,000,000 acres de terres en culture. En 1870 ces mêmes Etats ont produit 220,000,000 de minots de grains sur 17,500,000 acres de terres. Supposons que pendant les vingt années à venir prochaines, nous puissions récolter en moyenne 100,000,000 de minots de grains dans le territoire qui se trouve entre les limites ouest de Manitoba et les Montagnes Rocheuses, un territoire qui est plus grand que ces trois Etats réunis,—nous devrions même récolter plus que cela—et supposons que la compagnie demande seulement dix cents de trop pour le transport de chaque minot de grains, est-ce qu'alors la compagnie n'enlèvera pas aux cultivateurs une somme de \$10,000,000 par année ?

Nous sommes en droit de présumer que pour le transport des effets qui seront importés dans le Nord-Ouest, ou en seront exportés tel que le combustible, le bois de services, les machines, etc., etc., la compagnie exercera un monopole qui lui vaudra \$20,000,000, par année, pendant 20 ans. Et même en admettant que 8,000,000 d'acres de terres, ce qui ne serait qu'un trentième des terres, qui d'après le ministre des Chemins de fer, sont cultivables, seraient mises en état de culture—les privilèges découlant de cette exemption de taxes, donnent à la compagnie des bénéfices tels, qu'il sera impossible à toute autre compagnie privée de lutter jamais contre elle, en sorte que la compagnie qui aura joui de ses privilèges pendant 20 ans finira infailliblement par exercer un monopole complet pour l'avenir.

La clause No. 20 de l'acte de constitution, empêche le gouvernement d'intervenir dans le règlement du prix de passage par la compagnie, tant que les profits ne seront pas de dix pour cent sur la somme dépensée pour la construction du chemin. Mais il n'y a rien dans cette clause qui détermine le coût de la construction de ce chemin. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, paiera peut-être plus que la valeur réelle du chemin. Nous savons que les chemins de fer sont toujours construits par des compagnies, composées de capitalistes qui contrôlent ces chemins de fer, et les revendent ensuite à un prix beaucoup plus élevé que le montant du prix de construction. Cela a été fait dans la construction du chemin de fer Union Pacific, qui doit pourtant servir de modèle au gouvernement

pour la construction du chemin de fer proposé. Il n'y a rien qui puisse empêcher les capitalistes avec lesquels le contrat que nous discutons a été fait, de se constituer en compagnie de construction de chemin de fer, puis ensuite de le revendre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, à un prix beaucoup plus élevé que le véritable coût de construction, s'assurant ainsi, un contrôle pour un temps illimité sur les prix à être imposés pour le transport des marchandises.

C'est de cette façon que le capital-action et les bons de la compagnie du chemin de fer "Union Pacific" et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Central, comprenant la ligne entre Omaha et San-Francisco, ont été augmentés jusqu'à \$268,000,000, donnant à dix pour cent une somme de \$26,800,000, lorsque le coût réel de la construction de ce chemin ne s'élève pas à la moitié de cette somme. La compagnie Pacifique canadien, peut parfaitement acheter la compagnie du Ottawa, Montréal, Québec et Occidental pour la somme de \$14,000,000, et en vertu du contrat, exiger un bénéfice net de 10 pour cent avant que le gouvernement puisse statuer sur le tarif de transport. C'est un fait connu que certains membres influents du syndicat ont acheté le chemin de fer Saint-Paul et Manitoba pour une somme n'excédant pas \$10,000,000. Maintenant on évalue ce même chemin à \$32,000,000. Il n'y aurait rien qui pourrait empêcher la compagnie du Pacifique canadien, d'acheter ce même chemin à \$32,000,000 ou pour une somme plus élevée encore, et, d'après le contrat, le gouvernement ne pourrait pas intervenir dans le règlement des prix de transport tant qu'un profit de dix pour cent, n'aurait pas été réalisé sur cette somme de \$32,000,000. La compagnie du Pacifique canadien peut acheter ou construire des voies ferrées depuis le lac Nipissingue jusqu'à Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax et exiger sur le coût de ces achats ou de ces nouvelles constructions, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, une somme de dix pour cent, avant que le gouvernement puisse intervenir et déterminer le montant du tarif.

De plus, avec le pouvoir accordé à la compagnie d'acheter des voies ferrées qui atteignent la navigation océanique ou des embranchements, nous donnons à cette compagnie un contrôle illimité, sur les prix qu'elle pourra demander, et ce pour un temps indéfini. Comme je l'ai dit en commençant, je présume que les honorables ministres sont dans le vrai lorsqu'ils nous disent que le territoire dans le Nord-Ouest entre Manitoba et les Montagnes Rocheuses, contient 250,000,000 d'acres de terres propres à la culture et que ces terres sont d'une telle qualité que l'honorable premier est justifiable de les avoir évaluées en 1879, à \$5 l'acre même avant la construction du chemin.

Il est véritablement absurde de prétendre que l'on peut desservir un aussi grand territoire avec 1,000 milles de chemin, entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses, autant vaudrait dire qu'on rencontrera les besoins du commerce qui se fait sentir entre Montréal et Liverpool en ne se servant que d'un seul steamer. La valeur de l'exemption d'impôts sur les lisses d'acier, les boulons, les carvelles, les éclisses, le fer pour la construction des ponts, les fils télégraphiques et autres appareils pour téléphone ou autre chose, peut être fixée sûrement à \$1,000 par mille, et l'exemption perpétuelle des terres peut être évaluée au moins à \$500 par mille par année, ce qui capitalisé à 5 pour cent donne une somme de \$10,000 par mille, de sorte qu'il demeure établi que pas une compagnie privée ne pourrait rivaliser avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, même après le monopole de vingt années. Il est évident que le syndicat n'a exigé le monopole de la construction des chemins de fer d'ici à vingt ans que dans le seul but d'empêcher la construction de lignes rivales. On ne doit pas même penser que des compagnies privées construiront des chemins d'embranchement pour alimenter la ligne principale, qui aurait le droit de décider, elle seule,

du prix qui peut être imposé pour le transport des passagers et des marchandises.

Nous sommes donc obligés de reconnaître que la construction de nos chemins de fer dans nos vastes territoires du Nord-Ouest, restera sous le monopole de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et cette compagnie aura sous son contrôle la valeur commerciale de 225,000,000 d'acres de terres, propres à la culture, et qui, nous dit-on, seront encore la propriété du gouvernement lorsque la compagnie aura choisi ses 25 millions d'acres en vertu du contrat.

Si nous voulons induire les immigrants à venir s'établir dans cette partie du pays, nous devons leur assurer que les prix de passage, depuis les bords de la mer jusqu'aux territoires du Nord-Ouest ne seront pas plus élevés que les prix demandés sur les chemins des Etats-Unis; c'est-à-dire un profit juste et raisonnable sur le coût réel du transport. Je ne trouve aucun autre moyen de donner une garantie suffisante aux immigrants, qu'en se réservant le droit de contrôler par le gouvernement le tarif des prix de transport, ou en permettant la construction de lignes rivales, par des compagnies privées, ou encore en construisant ce chemin comme entreprise du gouvernement et l'exploitant pour le plus grand avantage de tout le public, c'est-à-dire des habitants et des consommateurs de tout le pays.

Quant à la construction de la ligne entre le lac Nipissingue et le Sault Sainte Marie, je fais observer que je faisais partie de la députation qui a rencontré le ministre des Chemins de fer, au bureau des postes, à Toronto, le 21 décembre 1879. Les honorables députés de Toronto Ouest, de Toronto-Centre, de Toronto-Est, de Welland, de Hamilton, de Muskoka—les honorables Frank Smith, John Beverly Robinson et Alexander Morris, M.P.P., étaient présents—des lettres furent reçues des députés de Durham-Est, York-Est, de Hamilton et de Simcoe, exprimant les regrets éprouvés par ces honorables messieurs de ne pouvoir être présents à cette réunion et témoignant de leur sympathie pour le succès de l'entreprise qui faisait l'objet de cette députation. L'honorable ministre des Chemins de fer, a alors prononcé un discours, que j'ai trouvé excellent, et le fait est que je suis encore de la même opinion, tellement que je vais lire ce discours à la Chambre.

« Sir CHARLES TUPPER. Je suis disposé à croire que la construction d'une ligne qui relierait le Sault Sainte-Marie, par une ligne de chemin de fer, s'étendant d'ici par Gravenhurst et Nipissingue et de Montréal par le Canada Central et la ligne au Sault Sainte-Marie, aurait non-seulement pour effet d'amener chez nous, une grande partie du commerce des Etats-Unis et de l'Ouest du Minnesota, du Dakota, et des contrées voisines de Saint Paul, et de Minneapolis, à travers notre territoire, mais que cette ligne ne serait pas exposée au danger que j'entrevois d'abord; parce que je crois que nous pourrions communiquer du Sault Sainte Marie à la baie du Tonnerre, et ensuite que le gouvernement construirait son chemin jusqu'à ce dernier point, chemin auquel nous travaillons aussi rapidement que possible, nous pourrions bientôt établir des voies de communications plus faciles entre les anciens centres de ces provinces, et Montréal et Toronto, ce qui ne pourrait être que d'un grand avantage pour le pays. J'irai plus loin qu'aucun de vous, messieurs, en parlant du projet que vous avez en mains et je vous dirai que dans mon appréciation ce projet ne concerne pas seulement les intérêts de Toronto, de Belleville et de Hamilton, mais que toute la Puissance a intérêt à ce que ce chemin soit construit. Je considère que la construction de ce chemin nous aidera dans nos efforts pour la colonisation de notre vaste Nord-Ouest. Il n'est pas un projet dont l'exécution pourrait plus aider à la colonisation de notre vaste Nord-Ouest, et certes l'accomplissement de ce projet ne peut aussi avoir d'autres résultats que la prospérité de nos manufactures de Toronto, Hamilton, Montréal ou d'autres parties du pays, dont les produits pourront être jetés dans le Nord-Ouest, encourageant ainsi tout ce qui peut tendre à développer les ressources de ce pays, nous rapprochant ainsi du jour où nous pourrions mettre à exécution le projet de construire un chemin de fer au nord du lac Supérieur. Je n'hésite donc pas à dire que je regarde cette mesure, comme une de celles qui intéresseront vivement tout le Canada, l'importance de cette question et les résultats avantageux qui découleront du projet proposé, tant pour Saint-Paul que pour les localités environnantes, en pouvant se rendre à la mer par un chemin plus court et plus économique, font que nous aimerions à avoir la construction de ce chemin même avant bien longtemps. »

En parlant du chemin du Sault Sainte-Marie, le ministre des Chemins de fer ajoutait :

M. GLEN

« J'ai eu occasion de causer de ce sujet avec M. Dawson, le député d'Algoa. Je lui ai parlé de la possibilité d'entretenir une voie de communication, en hiver, passant entre le Sault Sainte-Marie et la baie des Chaleurs, et ce monsieur m'a dit qu'il y avait un excellent port au Sault Sainte-Marie, que les lacs étaient navigables pendant l'hiver, et que la navigation n'était interrompue que pendant cinq ou six semaines tout au plus. »

Le ministre des Chemins de fer a aussi dû rencontrer une délégation de la chambre de commerce de Montréal le 8 janvier, 1880. Je cite le rapport du *Mail*, de Toronto, en date du 9 janvier, 1880. Sir Charles Tupper s'exprimait ainsi :

« Le gouvernement ayant pris les mesures nécessaires à l'extension du Canada Central jusqu'au lac Nipissingue, a dû aussi donner son attention au projet de conduire ce chemin directement du lac Nipissingue au Sault Sainte-Marie. En consultant la carte géographique, on a constaté que ce chemin serait une ligne droite et rapide entre Saint Paul et Minneapolis, ces grands centres du commerce de l'ouest, et la ville de Montréal.

« On a trouvé que la facilité avec laquelle on pouvait, par cette route, faire parvenir le blé au port de Montréal, et de là l'expédier à Liverpool, méritent d'attirer l'attention des intéressés. Plus ils examinaient ce projet et plus il devenait convaincu, qu'indépendamment de l'importance qu'il y avait pour nous de construire la route de Saint-Paul, ou de Duluth, ou de ces deux points, jusqu'au Sault Sainte-Marie, afin d'établir une jonction avec le trafic transocéanique, à Montréal et indépendamment de l'immense affluence que ces routes donneraient au commerce de l'ouest, nous aurions un immense intérêt à construire, au plus tôt possible, une ligne de communication entre le Sault Sainte-Marie et le lac Nipissingue. Le développement du Nord-Ouest dépend de la facilité, du bon marché et de la rapidité avec lesquelles nous pourrions envoyer nos colons dans le Nord-Ouest, et faire arriver les produits de ce pays jusqu'au bord de la mer.

« Le fait que la route du Canada Central serait prochainement étendue jusqu'au Nipissingue, que le gouvernement poussait avec vigueur les travaux du chemin de la baie du Tonnerre à la baie des Chaleurs, et le fait que l'extension de la ligne entre le lac Nipissingue et le Sault Sainte-Marie, rapprocherait Montréal à soixante heures de route de la rivière Rouge, démontrent clairement toute l'importance qu'il y a de mettre ce projet à exécution, au plus tôt possible.

« Le gouvernement espère que le chemin entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge sera terminé au 1er juillet 1882 et d'après les informations prises sur ce pays, il n'y a pas d'obstacles à prévoir pour l'achèvement du chemin entre le lac Nipissingue et le Sault Sainte-Marie, soit terminé en même temps.

« Quand bien même il n'y aurait aucune démarche faite pour la construction du chemin de Minneapolis ou Duluth, jusqu'au Sault, cela n'empêcherait pas le ministre des Chemins d'être favorable à la construction de notre chemin. L'honorable ministre ajoutait que quand bien même ce chemin n'aurait d'autre avantage que celui d'ouvrir aux produits du Nord-Ouest une route plus courte et plus directe à la mer, ce projet méritait d'attirer l'attention du gouvernement et du pays. »

J'attirerai l'attention de cette Chambre, et particulièrement l'attention du député de Welland, sur un article de fond, qui a paru dans le *Mail* de Toronto en date du 22 novembre 1879 :

« Nous ne saurions affirmer que le gouvernement se soit formellement engagé dans l'entrevue que nous avons eue avec le ministre des Chemins de fer, nous ne dirons pas que nous avons reçu des promesses formelles de subsides, pour un chemin de fer par Gravenhurst et Nipissingue, à Saint Sainte-Marie, mais nous pouvons assurer que comme jamais entreprise publique n'a été soumise à l'attention d'un ministre par une députation plus puissante et plus impartiale, cette députation a été reçue de la manière la plus satisfaisante et a eu des données explicites de la politique de ce ministre.

« Les ressources commerciales et les besoins de cette partie du pays ont augmenté dans une proportion telle, que même avec l'achèvement du chemin entre Nipissingue et la baie du Tonnerre, la ligne du Sault Sainte-Marie devient une nécessité qui s'impose à ceux qui jugent des choses au point de vue des intérêts généraux, sans égoïsme et aussi sans s'occuper de mesquins intérêts de partis politiques.

« On avait craint d'abord que la construction de la ligne du Sault Sainte-Marie nous placerait à la merci des Américains, mais on semble revenir maintenant à l'opinion de sir Hugh Allan qui pensait que cette route nous permettrait d'offrir aux Américains un chemin plus court pour le transport de leurs produits jusqu'au bord de la mer. Le sort de ce nouveau chemin est maintenant entre les mains de trois Puissances. Il dépend du gouvernement d'Ontario de voter les subsides nécessaires, il dépend aussi du gouvernement du Dominion, de donner à ce chemin une aide qu'il jugera nécessaire, et de plus il dépend des messieurs qui composaient la délégation et de ceux qu'ils représentaient de prendre les moyens de mener cette entreprise à bonne fin. L'opinion publique toute entière s'est prononcée en faveur de ce projet et il serait étrange qu'en un temps d'aussi grande confiance et de progrès, on verrait mettre de côté l'accomplissement d'un projet qui rencontre l'assentiment général. »

M. l'Orateur, dans le temps j'ai approuvé cet article et je l'approuve encore. Je ne crois pas que mon ami de Durham-Ouest, ait démontré l'avantage de la construction de ce

chemin, plus habilement que ne l'a fait le ministre des Chemins de fer, dans ses discours à Montréal, ou à Toronto, ni que le journal organe du gouvernement, le *Toronto Mail*.

Les raisons qui, il y a un an, militaient en faveur de la prompt construction de ce chemin, sont plus fortes aujourd'hui qu'alors. L'achèvement immédiat du "Northern Pacific Railway" est assuré. On travaille activement au chemin, entre Duluth et le Sault Sainte-Marie, le trafic de l'Ouest a augmenté considérablement, et nous comprenons l'importance qu'il y a pour nous d'ouvrir un chemin jusqu'à la mer, aux produits des marchés de l'Ouest.

Depuis cette époque le Grand-Tronc a complété son chemin entre Port Huron et Chicago, et pendant la première année reçut 29 pour cent de tout son trafic, par sa jonction avec Chicago. Le recensement a démontré une augmentation énorme de population dans les Etats et les territoires qui deviendraient tributaires du "Northern Pacific Railway," et dont le trafic trouverait d'immenses avantages dans une route ouverte pour eux jusqu'aux bords de la mer.

Le Minnesota, le Wisconsin, le territoire de Washington, l'Oregon, le Montana, le Dakota, l'Idaho et le nord du Michigan, Etats ou territoires traversés par le "Northern Pacific Railway" ont d'après le recensement une population de 3,000,000, ayant augmenté dans une proportion de plus de 100 pour cent en dix ans, de sorte qu'à dix ans, nous pourrions calculer que les Etats du Nord-Ouest auront une population de 6,000,000 d'habitants, pour lesquels la route du Sault Sainte-Marie, sera le débouché le plus court et le plus direct pour conduire leurs produits jusqu'à la mer. D'après les arrangements faits avec le Grand-Tronc, celui-ci ne percevait que 7 pour cent sur le trafic de Chicago, et cependant, le revenu de ses raccordements avec Chicago a été de \$3,000,000 la première année que fut exploitée la ligne entre Port Huron et Chicago.

Ceci peut nous donner une idée de la valeur pour nous d'une autre ligne nous reliant avec les Etats de l'Ouest. On a estimé à \$45,000,000, les recettes du "Union Pacific" et du "Central Pacific" pour l'année 1880, et on s'attend pour l'année prochaine à les voir s'élever jusqu'à \$50,000,000.

Supposons qu'une partie de cet immense trafic passerait par le chemin de fer du Pacifique canadien, et que sa route la plus directe serait de se rendre à Montréal, par le Sault Sainte-Marie, je n'hésite pas à dire que le trafic qui serait ainsi obtenu par le raccordement du Sault Sainte-Marie serait plus considérable que celui que nous avons maintenant de Chicago par Montréal, et je crois même qu'avant longtemps ce trafic deviendra plus considérable que celui qui vient aussi des Etats-Unis à Montréal, par les canaux de Welland ou du Saint-Laurent. Mais mettant de côté pour un instant, l'importance du trafic américain qui devra se rendre à Montréal, par le Sault Sainte-Marie, j'en arrive à m'occuper de deux ou trois assertions faites par l'honorable ministre des Chemins de fer, aux délégations qu'il a rencontrées tant à Montréal qu'à Toronto.

Il déclare formellement que vers le 1er juillet 1883, le gouvernement aura terminé la ligne depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à la rivière Rouge, et que, vers la même époque, on peut compléter la ligne depuis le lac Nipissingue jusqu'au Sault Sainte-Marie. Si la chose est vraie, il ne sera pas difficile d'assurer la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie et de le livrer au trafic vers le premier mai 1883. De cette façon, comme l'honorable ministre le dit, nous serons sûrs d'avoir, pour le trafic du Nord-Ouest, une route moins coûteuse que si elle passait par Saint Paul et Duluth ou Chicago.

Je désire aussi attirer l'attention de la Chambre sur la déclaration faite par l'honorable ministre des Chemins de fer, qu'il y a un bon havre au Sault Sainte-Marie, et que l'honorable député d'Algoma l'a informé que "le lac était entièrement libre durant l'hiver et que la navigation ne

serait pas interrompue pendant plus de cinq ou six semaines."

Maintenant, M. l'Orateur, nous fondons sur l'honorable ministre des Chemins de fer pour dire que la route la plus directe et la moins coûteuse pour les territoires du Nord-Ouest peut-être construite dans l'espace de deux ans, à compter du premier juillet prochain et que nous aurons chaque année, pendant au moins dix mois et demi, une route qui traversera notre territoire; si ces déclarations étaient vraies lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer les a faites à Toronto et à Montréal, elles sont encore vraies aujourd'hui, et ce sont là des raisons suffisantes pour nous faire construire immédiatement le chemin du Sault Sainte-Marie. L'honorable ministre de l'Agriculture a admis que la grande majorité des immigrants arrivaient dans ce pays durant la saison de la navigation, et que la grande majorité des immigrants allaient au Manitoba durant la même saison. Si la chose est vraie, nous pouvons, en construisant l'embranchement du Sault Sainte-Marie, avoir, dans deux ans, dans notre pays, la route la plus courte, la plus directe et la moins coûteuse, non-seulement pour les marchandises, mais aussi pour les immigrants. D'un autre côté, si nous ne construisons pas cette ligne, nous devons, pendant dix ans, continuer à envoyer nos immigrants par les Etats-Unis où, l'honorable ministre l'a dit, un grand nombre d'entre eux sont portés à s'établir. On nous demande de commencer immédiatement la construction de la section de l'Est ou du lac Supérieur, afin d'assurer, dans notre pays, une route dont on pourra se servir pendant environ cinq ou six semaines par année; et cela, dans un temps où le trafic est le moins considérable entre les anciennes et les nouvelles provinces.

Nous avons entendu, M. l'Orateur, exprimer beaucoup de sympathie pour le pauvre syndicat. Je crois qu'il ne serait pas déplacé de montrer aussi un peu de sympathie pour les pauvres cultivateurs que l'on encourage à aller s'établir dans les territoires du Nord-Ouest. Les cultivateurs de ce pays se lèvent de bonne heure et se couchent tard. Ils gagnent honorablement leur pain à la sueur de leur front. Ils portent le poids et la chaleur du jour, et sont les véritables producteurs de la richesse du pays.

C'est en pratiquant la plus stricte économie et en faisant les efforts les plus grands qu'ils peuvent, pendant leur vie, acheter et améliorer une ferme de cent acres qui, lorsqu'ils ont atteint l'âge de soixante et dix ans, vaut de \$3,000 à \$10,000. En règle générale, ils ne déposent aucun argent pour les jouissances et les plaisirs de la vie; ils se contentent du strict nécessaire et retirent beaucoup moins de leur travail et de leurs capitaux que les autres membres de la société.

D'un autre côté, les membres du syndicat sont millionnaires, et il en est ainsi de la majeure partie des directeurs de chemins de fer de ce continent. Personne n'a mieux réussi à amasser d'immenses fortunes que ceux qui ont eu le contrôle de la construction et de l'administration de chemins de fer, et aucun placement, en égard à la valeur actuelle des placements, n'a rapporté de meilleurs dividendes que les chemins de fer. Il est parfaitement reconnu que le capital-action et la dette consolidée des chemins de fer de ce continent représentent une somme plus de deux fois aussi considérable que les frais de construction et d'équipement; ou, en d'autres termes, tandis que le capital-actions et la dette refondue s'élèvent à plus de \$5,000,000,000 les frais de construction et d'équipement n'excèdent pas \$2,500,000,000. En supposant que les 86,000 milles de chemins de fer en exploitation aux Etats-Unis, dans l'année 1879, coûtaient en moyenne \$30,000 par mille, ou \$2,580,000,000 les recettes étaient égales à huit et demi par cent. On ne doit pas oublier que plus de la moitié des chemins de fer ont été construits depuis dix ans et, en conséquence, une très grande partie de ces chemins de fer n'ont été que peu de temps en opération et leurs affaires n'ont pas acquis leur entier développement.

Nous ne devons pas non plus perdre de vue le fait que plus de 26,000 milles se trouvent à l'ouest du fleuve Mississipi dans les nouveaux états et territoires. Il n'y a, sur ce continent, aucun genre d'affaires dans lesquelles on emploie un capital si considérable, qui, en moyenne, ait rapporté des profits nets aussi considérables que la construction et l'exploitation des chemins de fer. Les profits nets des banques nationales des Etats-Unis, qui emploient environ \$2,000,000,000 de capital, n'ont pas dépassé cinq par cent pendant l'année 1879. C'est un fait notoire qu'il y a eu, et qu'il y a encore, de grandes extravagances dans la construction et l'administration des chemins de fer.

Les présidents et les administrateurs ont reçu des salaires plus élevés que dans n'importe quel autre genre d'affaires. Il est fort douteux que la culture rapporte toujours au fermier et à sa famille, pour leurs travaux, quatre par cent sur le capital placé dans l'exploitation de leur ferme, et cependant, nous exemptons la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de taxes pour ses terres, sa voie, son matériel roulant, etc., et nous obligeons le cultivateur de payer non-seulement le coût de l'ouverture des chemins et de la construction des maisons d'écoles, etc., mais encore de payer les frais de protection de la propriété de cette compagnie de chemin de fer.

Il est certain que l'on peut construire et équiper, moyennant \$10,000,000, les 900 milles qui traversent la section de la prairie. La construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie peut se faire moyennant \$3,000,000, total \$13,000,000, ce qui, à 4 par cent par année, équivaldrait à une taxe annuelle imposée sur le pays de \$520,000. En vertu de ce contrat le gouvernement doit compléter la ligne depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Winnipeg, et aujourd'hui il possède la ligne depuis Pembina jusqu'à Winnipeg.

L'honorable ministre des Chemins de fer a dit que la section de la prairie paierait immédiatement les dépenses encourues par les travaux et, en outre, un intérêt raisonnable sur le coût de construction. Le gouvernement peut emprunter de l'argent à quatre pour cent par année. Supposons maintenant que le gouvernement annonce qu'il construira la section de la prairie comme entreprise de gouvernement et qu'il détermine le tarif sur cette section et sur les embranchements de la Baie-du-Tonnerre et de Pembina de façon à ne retirer qu'un bénéfice de quatre pour cent sur les dépenses pendant les 25 années à venir, et que l'on permette à des corporations privées de construire autant d'embranchements que l'exige le développement du pays; supposons que les marchandises qui passeront par les embranchements soient transportées sur la ligne principale à des conditions aussi favorables qu'aucune autre marchandise et que les terres soient offertes aux colons à des prix assez réduits, et nous aurons une politique qui portera les immigrants à s'établir dans ce pays. D'un autre côté, si nous sanctionnons ce contrat nous créons les monopoles et nous accordons des privilèges et des exemptions qui contribueront à l'émigration aux Etats-Unis.

Je suis opposé à ce que l'on ratifie le contrat qui est maintenant déposé sur le bureau, parce qu'il crée, pour vingt ans, un monopole dans la construction des chemins de fer à travers une région fertile et parce qu'il accorde des privilèges et des exemptions qui auront l'effet de perpétuer ce monopole; deuxièmement, parce qu'il exempte de taxes les terres et la propriété de la compagnie du chemin de fer, et partant, parce qu'il augmente injustement les taxes des cultivateurs que nous voulons engager à s'établir dans ce pays; troisièmement, parce que les matériaux employés dans la construction de la voie, sont exempts des droits de douane ordinaires et réguliers imposés sur d'autres branches de commerce; quatrièmement, parce qu'en vertu du contrat le gouvernement abdique son droit de contrôler le tarif de la compagnie du chemin de fer tant que les profits nets de la compagnie n'excéderont pas dix par cent, abandonnant par là, à une corporation irresponsable le contrôle sur le

M. GLEN

commerce de transport de tout le pays au nord et à l'ouest du lac Supérieur; et, cinquièmement, parce que des personnes tout-à-fait responsables ont à l'heure qu'il est, fait au gouvernement l'offre de construire le chemin pour un montant moins élevé et à de meilleures conditions.

Pour ces raisons, et pour beaucoup d'autres que je pourrais énumérer, j'affirme de nouveau que la ratification du contrat mettra des obstacles sérieux au développement et à la colonisation des territoires du Nord-Ouest, et que ce contrat accorde des privilèges et des exemptions qui contribueront à détruire la paix, le bien-être et la prospérité de ceux qui peuvent s'établir dans cette vaste région.

M. WHITE, (Renfrew). M. l'Orateur, je désiré dire un mot ou deux au sujet de la nouvelle proposition qui a été faite au gouvernement par ce que l'on appelle le nouveau syndicat.

Cette Chambre a dû voir de façon à ne pas se tromper, que l'honorable chef de l'opposition, et ceux qui agissent avec lui, se sont emparés avec une grande avidité des objections que l'on a soulevées contre le contrat maintenant devant cette Chambre. Pendant les deux dernières sessions, ils se sont efforcés de faire croire au peuple de ce pays que la politique nationale, au moyen de laquelle le gouvernement actuel est monté au pouvoir, n'est pas dans l'intérêt du pays. Ils ont fait tous ces efforts, en dépit des événements qui nous donnaient raison, et le résultat de tout cela a été de rendre le gouvernement plus fort.

Ces honorables messieurs ont épuisé leur éloquence pour essayer d'éclaircir les rangs du parti conservateur. Ne pouvant atteindre leur but, ils ont fait un appel au peuple pendant les vacances de Noël. Que l'on me permette de dire ici, que les opinions de ces honorables messieurs au sujet du devoir du gouvernement envers le peuple, ont complètement changé depuis la dernière session. Nous nous rappelons—à tout événement les rapports du *Hansard* le démontrent—que ces honorables messieurs, et surtout, l'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) n'ont pas eu autant de foi dans l'opinion du peuple relativement aux affaires publiques pendant les deux dernières sessions, qu'ils semblent en avoir maintenant.

Je crois que c'est l'honorable député de Brant-Sud (M. Paterson) qui a dit que lorsqu'il s'agissait d'une question aussi importante que celle-ci, les membres de cette Chambre devaient consulter l'opinion de leurs électeurs. Nous pouvons nous figurer l'honorable député de Brant-Sud réunissant ses électeurs et, avec le calme et la modération qui l'ont rendu célèbre, exposant à ses électeurs les conditions de ce contrat et leur demandant d'exprimer leur opinion sur la question. Nous pouvons nous figurer la chose; mais je crois plutôt que lui et ses amis ont employé tous les arguments qui étaient en leur pouvoir pour convaincre les électeurs que c'était là un mauvais contrat, et qu'ils ont employé tous les arguments en leur pouvoir pour amener leurs électeurs à partager cette opinion.

J'oserais dire que le seul membre de la Chambre qui ait obtenu une opinion honnête et désintéressée de ses électeurs, est l'honorable député de Halton, (M. Macdougall.) Cet honorable député nous a dit quel résultat il avait obtenu dans son comté, et je crois que le résultat serait le même dans tous les comtés du pays si la question était exposée aux électeurs de la même manière qu'elle l'a été aux électeurs de Halton. Ces honorables messieurs sont revenus découragés. Ils n'ont pas réussi dans la tentative qu'ils ont faite d'amener le public contre le contrat.

Depuis les vacances, on a envoyé au ministre des Chemins de fer une proposition dont le texte était connu du chef de l'opposition longtemps avant que les conditions en fussent connues soit du ministre des Chemins de fer, soit de tout autre député de la droite. Cette proposition, à sa face, est meilleure que celle que le gouvernement a faite; mais, pour que nous puissions aller au fond de cette proposition, nous

devons lire entre les lignes. Pendant les débats qui ont eu lieu dans cette Chambre avant les vacances, l'honorable chef de l'opposition et tous les honorables députés de la gauche qui ont parlé, se sont montrés fortement opposés à la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. Ils ont soutenu la thèse qu'il n'était pas nécessaire, vu l'état actuel du pays, de faire rien de plus qu'un chemin de fer par tronçons : que le gouvernement devait non-seulement rendre facile la jonction avec les chemins de fer américains, mais encore subventionner une ligne de chemin de fer qui se rattachât aux lignes américaines. En cela, la proposition envoyée au ministre des Chemins de fer par ce que nous appelons le nouveau syndicat, perd tout droit à la considération sérieuse de cette Chambre.

Je n'ai pas l'intention de dire un seul mot au sujet des messieurs qui composent ce que l'on appelle le nouveau syndicat. Quelques-uns d'entre eux sont connus pour leur intégrité, leurs moyens et leur habileté dans les affaires ; mais plus vous accordez de telles qualités à ces hommes, plus il est facile de concevoir qu'ils n'espéraient pas voir accepter leur proposition. Je crois que ces hommes regarderaient comme une insulte qu'une personne leur proposât de passer un contrat avec eux au sujet de quelque affaire, quand cette personne saurait qu'un contrat pour la même affaire a déjà été passé par ceux à qui elle s'adresse. On peut dire que le gouvernement n'est qu'un comité du Parlement et que c'est en qualité d'agent du parlement qu'il a fait le contrat maintenant devant la Chambre, et que ce contrat est sujet à la ratification du parlement. La chose, M. l'Orateur, est parfaitement vraie ; mais si nous admettons cette proposition, nous devons aussi admettre que si nous refusons de ratifier les actes de nos agents, nous devons en même temps renier ces actes. Si nous renions les actes de nos agents, cette manière d'agir semble comporter une déclaration de défiance dans les capacités de ces messieurs à conduire les affaires publiques de ce pays. Ainsi ces messieurs, sachant bien comme hommes d'affaires que le gouvernement ne pourrait pas accepter leur proposition, sachant que le rejet du contrat entraînerait la chute du gouvernement et conduirait au pouvoir les hommes qui composent aujourd'hui la loyale opposition de Sa Majesté, et connaissant l'attitude que le gouvernement a prise relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ces messieurs dis-je, n'avaient aucune raison de croire qu'ils seraient obligés de construire les parties difficiles du chemin. Je ne veux pas dire que si nous étions reliés aux États-Unis par chemin de fer cela ne serait pas profitable au Canada, au point de vue du commerce.

On a dit dans cette Chambre que l'honorable ministre des Chemins de fer avait exprimé une opinion favorable à la construction de l'embranchement comme sous le nom d'embranchement du Sault Sainte Marie ; mais on n'a pas dit—et l'on ne peut pas dire que l'honorable monsieur ait proposé de taxer le peuple de ce pays dans le but de construire cette ligne, ni qu'il ait eu l'intention d'en faire une ligne d'expéditions.

Je crois que pour contenter le peuple de ce pays, il ne faut rien autre chose qu'une route tout chemin de fer qui traverse notre territoire ; je crois qu'il ne se contentera pas d'une route qui dépende des caprices du peuple des États-Unis, ou qui dépende, pendant une certaine partie de l'année, de ces magnifiques étendues navigables dont nous avons entendu parler si souvent.

Je crois que la construction du chemin de fer du Pacifique, au complet, n'est pas seulement une nécessité commerciale, mais encore une nécessité politique. Et, si j'en avais le temps, je pourrais, je pense, démontrer qu'au point de vue économique, comme au point de vue national, la construction du chemin au nord du lac Supérieur serait d'un avantage immense à ce pays. Des explorations récentes nous portent à conclure que l'on s'est étrangement mépris sur la nature du pays au nord du lac Supérieur.

Nous avons lieu de croire, d'après ces explorations, qu'il y a dans cette région une grande quantité de bois précieux et une étendue immense de bonnes terres arables.

Comme je l'ai déjà dit, pour contenter le peuple canadien, il ne faut rien autre chose que la proposition du gouvernement actuel, et je suis d'opinion que le peuple trouvera acceptable la construction du chemin, selon les conditions du contrat maintenant devant la Chambre, vu que nous aurons rempli définitivement les obligations contractées par le pays. Nous aurons construit ce chemin à un prix que le peuple de ce pays sera capable de payer. Nous avons réalisé nos espérances en amenant dans ce pays, en très-peu d'années, un nombre d'habitants plus que suffisant pour supporter tout le coût des obligations que la construction de ce chemin impose au peuple canadien. Quel résultat obtiendrions-nous si nous refusions d'appuyer le contrat maintenant devant la Chambre ? Eh ! bien, M. l'Orateur, si les honorables messieurs de la gauche montent au pouvoir, on éprouvera des retards et nous savons quel effet ont produit les retards que l'on a apportés en 1873. Si ces retards n'avaient pas eu lieu, la construction du chemin de fer du Pacifique serait aujourd'hui sur le point d'être achevée. Je ne crois pas que nous éprouvions de nouveaux délais, et je pense que la ratification de ce contrat par le parlement sera approuvée par une grande majorité du peuple canadien. Quant à moi je dois dire que je suis heureux de voter pour la ratification de ce contrat.

M. RYMAL. A cette phase avancée du débat, je ne voudrais pas retenir longtemps la Chambre, car je crois que la question a été traitée sous presque tous les points de vue et que je ne suis pas en état de parler longuement sur ce sujet.

Cependant, je crois qu'il est de mon devoir de dire quelques mots sur une question aussi importante que celle-ci. Depuis que nous nous proposons de construire le chemin de fer du Pacifique canadien, nous sommes dans l'eau chaude. Nous avons eu une foule d'embarras et, aujourd'hui, j'ose dire qu'après avoir étudié cette question pendant dix ans, nous n'avons pas encore vu la fin de nos misères.

Cette question, nous l'avons vu, a entraîné la chute d'un gouvernement fort, et je crois qu'elle fera encore tomber d'autres gouvernements. Je regrette qu'il en soit ainsi ; car je crois que c'est un malheur pour le pays que l'honorable monsieur entreprenne une œuvre qui amènera la chute de plusieurs gouvernements. Les conditions de la première proposition faite par le gouvernement dont faisaient partie les honorables membres de la droite en 1871, étaient \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre. Alors une piastre avait beaucoup plus de valeur qu'aujourd'hui, mais à cette époque 50,000,000 d'acres de terre, au Nord-Ouest, ne valaient pas ce qu'ils y valent aujourd'hui. J'ai dit alors que je ne croyais pas que le montant d'argent et l'étendue de terrain que l'on se proposait de donner fussent suffisants pour construire ce chemin ; et je parle ainsi sans faire allusion aux malheureux événements que cette charte a amenés.

Je regrette que cette charte soit restée lettre morte et que sir Hugh Allan n'ait pu prélever les fonds qu'il était allé demander en Angleterre, car je crois que ce marché aurait été un des meilleurs que l'on pût faire pour la construction de ce chemin. Cependant, nous n'avons pas à nous occuper de cette question aujourd'hui. L'affaire n'a pas réussi et nous ne devons plus nous en occuper.

Le gouvernement qui survit était tenu aux engagements du gouvernement défait.

Il offrit des conditions plus avantageuses, \$27,000,000 et 27,000,000 d'acres de terre. Le terrain avait peut-être augmenté en valeur pendant les trois ou quatre années qui s'étaient écoulées. L'offre, cependant était insuffisante pour porter les capitalistes à entreprendre des travaux aussi considérables.

Sentant qu'il devait faire quelque chose pour coloniser cet immense pays, il commença la construction de ce chemin de fer comme entreprise du gouvernement. Mon honorable ami de la droite n'a pas répudié la continuation de ce système, car il a permis qu'il subsistât. Mais c'est une chose du domaine du passé, ce projet a été abandonné. Les honorables messieurs de la droite proposèrent ensuite de faire de cette entreprise une entreprise semi-impériale, et ils partirent pleins de confiance pour l'Angleterre. Ils étaient sûrs de réussir. Cependant, leur mission a été un malheureux fiasco, et ils ont adopté un autre projet — le projet auquel ils auraient dû, je crois, s'arrêter.

Il y a à peine dix mois, ils ont demandé au parlement d'affecter 100,000,000 d'acres de terre à la construction du chemin, et le parlement a mis cette étendue de terrain à leur disposition. Je crois que cette subvention aurait dû être suffisante pour construire le chemin comme entreprise du gouvernement. Je ne crois pas qu'il soit sage pour un gouvernement de maltraiter des capitalistes qui peuvent devenir ses entrepreneurs; mais lorsqu'un gouvernement voit qu'une entreprise publique doit vraisemblablement devenir une affaire lucrative, et que l'intérêt du peuple exige que cette affaire soit poursuivie comme entreprise gouvernementale, je crois que le gouvernement devrait se charger lui-même d'une telle entreprise, afin que tous les avantages qui peuvent en découler profitent au peuple.

Je voudrais savoir pourquoi le ministère a changé d'opinion d'une manière si soudaine, deux ou trois mois à peine après que le parlement eût mis entre ses mains les terres qu'il demandait pour lui permettre de construire le chemin de fer comme entreprise gouvernementale. Qui donc l'a porté à entamer des négociations avec des capitalistes d'Europe pour la construction de ce chemin de fer? A-t-on exercé beaucoup de pression sur lui? La résolution qu'il avait prise s'affaiblissait-elle? N'avait-il pu résister aux influences corruptrices qui, dit-il, entourent les gouvernements qui ont des contrats à donner? J'ai une trop haute opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer pour croire que sa vertu ait fait naufrage et qu'il ait craint d'affronter la défaite. Avec les talents qu'il possède, je ne doute pas que s'il l'avait prévu, il aurait donné son contrat à des entrepreneurs de sections, et que le montant qu'il aurait réalisé avec les terrains mis à sa disposition par le parlement aurait suffi pour nous donner un chemin parfaitement équipé et laisser un surplus magnifique au crédit du Trésor. Je suis prêt à céder la place à l'honorable ministre des Chemins de fer afin qu'il puisse expliquer à la Chambre la raison de ce changement soudain dans ses opinions. Vais-je reprendre mon siège? Non. Dans cette occasion comme dans d'autres, quand les représentants du peuple demandent un renseignement au gouvernement, les ministres gardent le silence.

Pourquoi cela? Est-ce qu'il y aurait, dans toute cette affaire, quelque chose qui ne pourrait supporter la lumière? A quelle conclusion le pays arrivera-t-il si, après que nous aurons demandé avec instance au gouvernement de nous faire des confidences, il refuse de répondre? Comme on refuse de répondre, je m'abandonne à mon imagination; j'avoue, cependant, que mon imagination n'est pas très fertile. Je crois difficilement à la malhonnêteté chez autrui, mais, après ce silence obstiné, je puis imaginer des choses bien tristes, des choses dont je ne veux pas parler, mais des choses qui, malgré moi, s'emparent de mon esprit de jour en jour.

Je ne sais pourquoi l'on se rend en Angleterre pour consulter une compagnie américaine, quand on pourrait consulter beaucoup plus facilement cette compagnie à New-York ou à Saint-Paul. Mais je suppose que c'est une magnifique excursion de plaisir. Je n'ai jamais eu l'occasion d'en faire l'expérience, mais il doit être très-agréable de passer quelques mois dans la Grande-Bretagne en compagnie des gros bonnets. Mon honorable ami le ministre l'Agriculture, on nous

M. RYMAL

l'a dit, a été frappé, pendant qu'il était là, d'un trait de génie. Je connais depuis longtemps cet honorable monsieur, et j'ai pour lui un grand respect; mais ce trait de génie n'a pas laissé beaucoup de traces. Je ne vois pas que ce trait de feu — le génie, je crois, paraît toujours en trait de feu — ait ajouté une ride sur son front ou un cheveu blanc sur sa tête. Le trait n'a laissé aucune trace visible. Cela me rappelle les coups de l'irlandais. "La première fois que je l'ai frappé, dit Pat, je l'ai manqué complètement; et la deuxième fois, je l'ai frappé à la même place." J'espère que mon honorable ami ne recevra jamais de trait qui lui fasse plus de mal que ce trait de génie.

A son tour, le très-honorable Premier a annoncé qu'il avait fait un contrat bien arrêté. Ce contrat est-il le même qu'un contrat bien défini, ou y a-t-il plus dans l'un que dans l'autre? Néanmoins, il a pris encore quelque temps pour terminer ce contrat; et je crois honnêtement qu'il était du devoir impérieux du gouvernement, s'il avait fait ce contrat, d'en faire part au peuple et de lui en faire connaître les conditions. Le gouvernement agissait pour nous, et l'on doit supposer raisonnablement qu'il devait nous faire connaître, à nous ses maîtres, ce qu'il faisait. Mais il ne l'a pas fait, il a gardé le silence jusqu'à la dernière heure, et nous a réunis dans une des plus mauvaises saisons de l'année — deux semaines avant les vacances de Noël — nous laissant entendre qu'il ferait ratifier le contrat avant les vacances. Je dois dire que lorsque j'ai connu les conditions de ce contrat, quelques-unes de ses clauses m'ont tout à fait épouvanté. J'aurais pu passer sous silence la subvention de \$25,000,000 et les 25,000,000 d'acres de terre, bien que ces chiffres représentent un montant considérable.

Nous devrions, cela est tout à fait raisonnable, évaluer aujourd'hui les terrains au prix auquel les évaluaient les honorables députés de la droite, et si nous le faisons, c'est-à-dire si nous les évaluons à environ quatre dollars l'acre, nous aurons, seulement pour les terres, un montant de \$100,000,000.

On pourrait, néanmoins, pardonner cette condition du contrat, mais il y a d'autres clauses qui me semblent monstrueuses. Nous avons fait tout ce que nous avons pu pour pousser les émigrants à s'établir au Nord-Ouest. Nous avons fait des dépenses considérables pour acquérir ce vaste territoire; nous faisons encore de nouvelles dépenses pour le coloniser; nous dépensons des sommes immenses pour éteindre les titres des Indiens et pour faire régner l'ordre et les lois dans ce pays, que nous regardons comme le patrimoine futur du peuple canadien et de ceux qui voudront venir vivre au milieu de nous. Après avoir poussé le monde à se rendre dans cette région, comment le gouvernement se propose-t-il de les y établir?

Sur les sections alternatives de 640 acres, chaque section étant isolée parmi les sections intermédiaires sur lesquelles ni le gouvernement ni les colons n'auront aucun contrôle, et qui appartiennent à la compagnie qui doit construire le chemin de fer.

Je ne sais pas avoir entendu une proposition du genre de celle que je suis sur le point de faire. J'ai examiné assez attentivement la question, et je dois dire que je n'aime pas cette manière de morceler le terrain. Si le syndicat doit avoir la moitié du terrain — disons en dedans de 50 milles ou de 24 milles du chemin de fer — je dirai alors qu'il prenne son terrain le long d'un côté du chemin de fer, et que l'autre côté soit consacré aux colons, et que le gouvernement administre, pour les colons, les terres situées de ce dernier côté.

Je crois qu'il aurait été préférable, dans ce cas, que l'on eût réservé exclusivement aux colons tout le terrain entre la 49^e parallèle et le chemin, et que l'on eût permis à la compagnie de prendre tout son terrain au nord du chemin. Quel aurait été le résultat? Il y aurait eu une suite non interrompue d'établissements sur un côté du chemin, et les colons auraient eu des voisins qui auraient partagé avec eux

le fardeau des taxes municipales ; ils auraient reçu de l'aide pour l'établissement de leurs écoles et des autres institutions dont le besoin se fait sentir dans toute société civilisée ; aucun colon n'aurait senti qu'il était maltraité en voyant le long de ses terres d'autres terres exemptes de taxes pendant vingt ans ; aucun colon ne se serait aperçu que les travaux qu'il faisait pour améliorer ses champs, ajoutaient de la valeur aux terres avoisinant les siennes ; il n'aurait pas senti qu'il avait des voisins qui profitaient gratuitement de son travail et de ses entreprises.

Je ne pense pas vivre assez longtemps pour voir le jour où le gouvernement acceptera une proposition aussi honnête que celle que j'ai faite ; mais j'ai encore d'autres objections à faire au contrat.

En lisant le contrat, il me semble que tout ce que la compagnie a jugé à propos de demander lui a été accordé. Je concevais difficilement qu'on eût pu rédiger un tel document, jusqu'à ce que l'on m'eût dit que ce document avait été rédigé par l'homme qui était le conseiller légal des porteurs de la chartre pour le premier contrat, qui, dit-on, distribuait les fonds de corruption du jour. Je pouvais m'imaginer que le syndicat lui avait confié ses intérêts et que le gouvernement l'avait chargé de rédiger le contrat, mais pouvais-je m'imaginer que le gouvernement permettrait que l'on rédigeât un contrat partial comme celui qu'il veut faire sanctionner. Où se trouvait en cette circonstance, le ministre de la justice, avocat habile, diligent et laborieux ? Siégeait-il à côté du procureur du syndicat et aidait-il à rédiger les clauses de ce contrat ? Je sais que l'honorable ministre ne dira pas ce qu'il faisait. Quelque membre du gouvernement dira-t-il qu'il fut consulté pendant que l'on rédigeait ce document clause par clause ? Je ne crois pas que l'on me réponde ; ils sont tous silencieux. Ont-ils agi en aveugle ? Demandez ce dont vous avez besoin, prenez ce qu'il vous plaira, volez, pilliez, persécutez ceux que nous avons envoyés dans cette région, et ce dont vous n'aurez pas besoin, nous le prendrons : sont-ce là les ordres qui ont été donnés lorsque le contrat a été dressé ? Le gouvernement ne pouvait pas faire au syndicat un abandon plus absolu du territoire d'un peuple libre.

Je n'ai rien à dire contre les messieurs qui composent la compagnie. C'était une affaire qu'ils transigeaient ; c'étaient des capitalistes plaçant leur argent ; il pouvait y avoir des profits, il pouvait y avoir des pertes, et je ne les blâme pas de ce qu'ils ont obtenu les meilleures conditions qu'ils ont pu obtenir. Mais c'est sur le gouvernement qui a lâchement abandonné les droits du peuple, qui a sacrifié presque tout son bien, que doit retomber le blâme.

Je ne parlerai pas des différentes clauses du contrat, car il en a déjà été parlé souvent. J'en désapprouve plusieurs. Quelques-unes des concessions faites par le syndicat, concessions qui, je suppose, ont été amenées à la suite des critiques faites en cette Chambre à propos du contrat, rendrait le contrat moins sujet à objection qu'auparavant, mais je les regarde comme des demi-concessions. Je ne sais pas si l'on fera ou non ces modifications, mais j'aimerais mieux qu'ils fussent dans le document même que de les voir dans l'acte refondu des chemins de fer, chose qui peut ou ne peut pas avoir lieu. Je dis que je n'approuve pas la chose. C'est donner beaucoup trop d'argent suivant les honorables membres de la droite eux-mêmes. Ils disent qu'il ne faudra que \$78,000,000 pour construire le chemin dans toute sa longueur ; de cette somme, il nous faudra dépenser \$30,000,000, et le gouvernement dit que ce sera tout. Le gouvernement a baissé considérablement dans mon estime et il s'efforce de tromper le peuple sous ce rapport, s'il ne sait pas ce que ce chemin doit coûter, et il est devenu entrepreneur ordinaire pour cette compagnie. Au lieu de se mettre à l'abri des responsabilités pour l'avenir, il n'en a rien fait et la compagnie le tiendra de façon à ce qu'il ne puisse se dégager.

Je désapprouve quelques-unes des clauses de ce contrat, tellement que je suis disposé à le combattre par mon vote. Je crois que l'on peut obtenir de meilleures conditions et je sais que l'on a fait une seconde offre. Quelques-uns disent que cette nouvelle offre est une ruse politique, une duperie, une tentative faite dans le but d'affaiblir le gouvernement, et de donner à l'opposition une raison d'en appeler au peuple. Il peut y avoir un semblant de vérité dans tout cela, mais il y a une différence de \$12,500,000 entre les deux propositions, ce qui, pour le peuple canadien est plus que ce que l'on a appelé une misérable somme. Une somme de \$12,500,000 équivaut à \$4 pour chaque homme, femme et enfant dans la Confédération. Mais la chose n'en vaut pas la peine, on peut jeter par les fenêtres des centaines de millions ; trois ou quatre millions d'acres de terre et trois ou quatre millions de dollars, de plus ou de moins, sont peu de chose, selon l'honorable député de Halton (M. Macdougall.) Il n'a pas changé d'opinion à ce sujet. Je puis rappeler une autre circonstance où il s'agissait de \$10,000,000, il n'a pas fait beaucoup de bruit à ce sujet ; il n'a pas fait autant de bruit qu'il en a fait pour amener une crise à la suite de laquelle lui ou certain de ses collègues aurait dû se démettre de ses fonctions et redevenir simple membre du parlement.

Que l'honorable député de Halton et ses amis pensent que c'est une affaire de la dernière indifférence, quant à moi je dis qu'il est du devoir du gouvernement—de tout gouvernement—lorsqu'il peut épargner \$500,000, \$1,000,000 ou \$5,000,000, laissons de côté les \$12,000,000, de faire tout en son pouvoir pour laisser au peuple canadien des économies péniblement gagnées.

On a dit que c'était une ruse politique, que le chef de l'opposition avait monté l'affaire, mais il est de fait que le caractère politique des deux syndicats les rend sujets à la même accusation. Vous n'accusez pas, n'est-ce pas, l'honorable député de Durham-Ouest de conseiller aux réformistes de se joindre à la première compagnie ? Non ; vous êtes intimement liés à cette compagnie, vous y croyez ; mais parce qu'il se forme un autre syndicat ou compagnie, composée de réformistes qui veulent épargner \$12,000,000, par patriotisme, vous dites que vous ne pouvez pas les souffrir. Un honorable député a été jusqu'à dire qu'il regrettait que les membres du syndicat fussent tous *clear grits* ; si quelque chose pouvait me réjouir, ce serait de voir que les *clear grits* ont assez d'argent, d'énergie et de patriotisme pour intervenir entre le peuple et le gouvernement qui sont sur le point de jeter leur argent par les fenêtres, et que les mêmes *grits* offrent d'épargner \$12,500,000 en construisant eux-mêmes le chemin.

S'il est quelque chose que les réformistes méritent d'avoir à leur crédit, c'est bien cela. Ils n'ont certainement rien fait de déshonorant en offrant de construire le chemin de fer pour \$12,500,000 de moins que l'autre compagnie. Je connais quelques membres de la nouvelle compagnie ; au nombre de ceux que je connais personnellement, se trouvent plusieurs messieurs très-respectables. Je ne sais pas quels sont leurs moyens, mais je suppose qu'ils peuvent répondre des entreprises qu'ils feront. On m'a dit qu'ils avaient déposé \$1,500,000 ou environ, comme garantie de leur bonne foi dans cette entreprise. Je vous le demande, est-il un seul homme qui puisse dire que c'est là une duperie ou une ruse politique ?

Les honorables députés de la droite peuvent acquérir la renommée, presque l'immortalité, en éprouvant la sincérité de ces hommes et, par là, épargner \$12,500,000 au peuple. S'ils n'atteignent pas le but qu'ils se proposent, alors il leur sera permis de dénoncer ces hommes qui, je suis obligé de le croire, sont sans égaux comme hommes d'affaires et de moyens.

Voyons maintenant quelle peut être la raison que l'on donne pour appuyer le pire des marchés. On dit qu'il est trop tard. Il est trop tard ? Le contrat n'est pas encore ra-

tifié. Il est trop tard? Pourquoi? L'honorable député de Renfrew, (M. White,) nous dit qu'il aimerait mieux sacrifier \$12,500,000 que de renvoyer les honorables membres du gouvernement pour les remplacer par d'autres. J'aime à croire que ces honorables messieurs ne resteront pas éternellement au pouvoir et ce serait, pour le peuple, payer trop cher le peu de temps que l'on permettra à ces messieurs de déshonorer les sièges qu'ils occupent aujourd'hui, que de donner \$12,500,000; je dis, déshonorer les sièges qu'ils occupent, parce qu'ils se montrent traîtres aux intérêts du peuple. Eh! bien, quelle raison donne-t-on?

Ici mon imagination se réveille, prend des ailes et s'envole dans le pays des songes. Je me souviens des jours passés; mais ce n'est pas seulement en me souvenant de ces jours que je trouverais les profondeurs d'infamies que fréquentent certaines personnes.

Je demande pourquoi l'on n'a pas accepté l'offre qui était la meilleure. Je ne veux pas mettre des obstacles à la construction du chemin; je crois que l'on pourrait retarder ces travaux quelque temps. Mais si le parlement est obligé de construire tout le chemin, je ne jeterai pas les hauts cris; mais je dirai: construisons ce chemin d'une façon aussi économique que possible. Pourquoi ne voulez-vous pas accepter la seconde offre? Est-ce pour des considérations privées? Il est impossible qu'un homme de sens commun dise que des raisons de patriotisme ont empêché le gouvernement d'accepter cette offre. Serait-ce pour des raisons nationales? Non; le chemin peut être construit aussi bien par une compagnie que par l'autre, et nous épargnerons de l'argent. Il doit y avoir quelque chose derrière le rideau. Que serait ce? Serait-ce une élection que l'on apercevrait dans un temps assez rapproché? Dans deux ans, je crois, les honorables députés de la droite rencontreront leurs électeurs; et les moyens que l'on a employés en 1873, seront-ils encore employés en 1883? Est-ce que l'on emploiera sur une plus grande échelle, la corruption que l'on a employée à cette époque?

M. BANNERMAN. C'étaient tous des grits.

M. RYMAL. Je suppose que l'honorable monsieur ne doit pas en savoir long sur la corruption pratiquée à cette époque; il n'était pas encore dans la politique. Mais j'ose prédire que s'il vit jusqu'en 1883 et se porte candidat dans le comté de Renfrew, le syndicat autorisera son conseiller légal d'accepter son chèque pour \$10,000 si la chose est nécessaire.

M. WHITE (Renfrew). J'espère que l'honorable monsieur ne fait pas allusion à moi quand il parle de Renfrew?

M. RYMAL. Non. Il y a un autre Renfrew.

M. WHITE. Très-bien, c'est entre Renfrew et Manitoba.

M. ORTON. Si l'honorable monsieur veut rappeler des souvenirs de l'élection de 1872, je serai peut-être en état de lui donner quelques détails sur les opérations du parti de la réforme dans Wellington-Centre.

M. RYMAL. Quand j'aurai besoin de renseignements du diminutif Judas Iscariote, je les lui demanderai.

On a dit beaucoup de choses au sujet des sentiments du peuple sur cette question du chemin de fer du Pacifique canadien. Je ne crois pas que le pays s'occupe beaucoup de cette question, mais je crois que l'opinion générale est que, toutes choses égales, l'on devrait épargner \$12,500,000. Je crois que ceux qui voteront afin de donner \$12,500,000 sans nécessité, pour la construction de ce chemin seront appelés à rendre compte de leur conduite par un peuple justement irrité. J'ignore ce que pourrait faire aujourd'hui un appel au peuple, mais bien que je déteste les élections—elles ont été pour moi, pendant les vingt-cinq dernières années, une source d'ennui et de travail pénible—je saluerai avec joie la nouvelle que dans un mois nous consulterons le peuple sur cette importante question. Je crois que le peuple a le droit d'être consulté quand on doit dépenser un montant aussi con-

M. RYMAL

sidérable de son argent. Si c'est un principe juste dans les questions de juridiction de comté, à plus forte raison on doit l'appliquer dans une affaire de ce genre. Quelques députés disent, il est vrai, que cette question a été soumise au pays pendant dix ou douze ans. Cela peut-être vrai, sous une forme ou sous une autre, mais jamais, dans ses écarts les plus déréglés, l'imagination d'un homme n'a pu inventer un marché tel que celui qu'on nous demande de ratifier. Dans ces circonstances, je saluerai avec joie un appel au peuple. Je suis convaincu que quelques-uns d'entre nous reviendraient blessés de la lutte, et que d'autres n'y reviendraient pas du tout; mais je voudrais en courir le risque, obéissant à ce que je crois être les préceptes de la justice.

Quelques députés de la droite disent qu'ils seraient heureux de faire la lutte sur cette question; quelques-uns d'entre eux, qui ont des comtés très sûrs, ont lancé des défis à d'autres députés dont les comtés ne sont pas très solides. Cependant, je dis: Allons devant le peuple nous assurer si ce marché sera ratifié.

Je crois qu'il était du devoir du gouvernement, puisqu'il savait qu'une meilleure offre devait lui être faite, de demander des soumissions. Je ne dis pas que le gouvernement devrait accepter la seconde proposition, car je crois que s'il avait pris les mesures convenables, il aurait pu avoir une offre meilleure que les deux offres déjà faites.

On dit que les capitalistes de l'univers savaient tout ce qui en était; ils n'en savaient rien, le peuple canadien n'en savait rien non plus, même vous, M. l'Orateur, j'ose dire que vous n'en savez rien. L'intention du gouvernement était, pour tout le monde, un livre scollé. Ce contrat a été fait dans les ténèbres, on doit le regarder comme sacré, et tout le monde doit en ignorer le premier mot. Voilà pourquoi quand nous demandons si d'autres offres ont été faites, l'on ne peut pas nous répondre, on reste sourd et muet. De cette façon, nous sommes entièrement dans les ténèbres, et comme on nous refuse toute lumière, le peuple nous regarde d'une manière suspecte.

Ce qui rend le peuple si soupçonneux, c'est qu'il n'a qu'à regarder en arrière pour voir les mêmes hommes mêlés à une transaction analogue à celle-ci. Je crois que le jour viendra où, si ce contrat est ratifié et adopté, on aura les preuves les plus convaincantes possibles pour montrer au peuple du Canada qu'on l'a fraudé indignement. Il n'est pas besoin que je demande à mes collègues de s'arrêter. La chose est un fait accompli ou sur le point de l'être. L'ordre a été lancé, on a fait claquer le fouet du parti, la consigne a été donnée par le chef du gouvernement, et les journaux et les amis du parti ont pris des instructions, dans ce cas, comme dans d'autres, rappelant ces vers:

"Great fleas having little fleas
Upon their backs to bite 'em;
And little fleas have lesser fleas,
And so on ad infinitum."

Et il en est ainsi. Avant que le premier ministre donnât ses ordres, il y avait un peu de modération parmi les honorables messieurs. Quelques-uns d'entre eux étaient affligés de maladies diverses; mais dès que cet ordre fortifiant a été lancé, comme les soldats du vieux Daniel Young, ils se tenaient si droit qu'ils étaient un peu renversés en arrière; il n'y avait plus de malades. Oui, chacun d'eux veut prendre son poste dans les rangs du parti. Supposez vous que deux ou trois millions de dollars distribués par ce syndicat dans le but de consommer cette escroquerie.....

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre.

M. RYMAL. Oh! ne soyez pas si sensibles; ne cherchez pas à vous soustraire aux coups. Si vous êtes sensibles, je vous toucherai plus facilement. Ne laissez pas croire au peuple que vous êtes des ignorants. Est-ce que le peuple croira que les hommes qui ont fait ce contrat, malgré une proposition beaucoup plus favorable, partagent dans ces biens mal acquis.

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre, à l'ordre.

M. RYMAL. Vous ne savez pas ce que je vais dire. Je dis les biens mal acquis que le syndicat, en profitant de la faiblesse du gouvernement, peut distribuer—pourquoi?—pour corrompre les électeurs. Ce sont des simples questions, de fait, et bien que je sois pas en état de le prouver, je les crois autant que l'Évangile.

M. l'Orateur, je m'opposerai à ce que le contrat maintenant sur le bureau soit ratifié. Je voterai pour l'amendement proposé par mon honorable ami le chef de l'opposition; et puisque son nom est sur mes lèvres, que l'on me permette de parler un moment des regrets, exprimés si souvent en cette Chambre par quelques députés de la droite. Quelle douleur ils ont éprouvée lorsque nous avons perdu notre ancien chef! Quel brave homme! Quel dommage qu'un brave homme comme M. Mackenzie ait été supplanté par ce misérable Blake! Vous regretterez toujours ce changement, disent-ils. C'était un si brave homme! L'hypocrisie, M. l'Orateur, ne peut pas aller plus loin. Ils l'ont dénoncé envers et contre tous, et aujourd'hui que sa santé est chancelante.....

QUELQUES DÉPUTÉS. Non, non.

M. RYMAL. Oui, oui, aujourd'hui que sa santé est chancelante et que la maladie le tient cloué sur son lit.

QUELQUES DÉPUTÉS. Non, non.

M. RYMAL. Il n'est pas contre l'habitude de quelques-uns des plus braves d'entre vous de parler de lui en termes de reproche. Mais que les messieurs de la droite soient en paix. Nous avons l'organisation du parti libéral entre nos mains et quand nous voulons des secours, nous n'allons pas en demander au parti tory. Conduisez votre barque politique et conduisez-la bien, ou vous le conduirez au milieu des brisants et des rochers, où vous avez déjà touché, et où, je l'espère et le demande à la Providence, pour le bien du peuple canadien, vous trouverez encore avant longtemps en punition de ce que vous allez faire ce soir.

M. TASSE. M. l'Orateur, bien que cette question ait été discutée à satiété comme le disait le premier ministre, je ne me croirais pas justifié de voter, sans mot dire, sur cette grande et importante question, la plus considérable qui ait été soumise au parlement et au peuple depuis la Confédération. Je dois dire tout d'abord, que j'ai toujours cru que le chemin de fer du Pacifique devait être entièrement construit sur le territoire canadien. Qu'il me soit permis de rappeler que, lorsque le public fut pour la première fois saisi de cette question en 1872, j'ai publié une brochure—qui pendant ces derniers temps a été l'objet de commentaires de toute espèce, de la part de la presse libérale française—et dans laquelle les vues que j'exprimai paraissent pleinement justifiées. Je disais par exemple, que le chemin était de la plus haute importance au double point de vue des intérêts du Canada et de l'Empire; que ce serait la route la plus courte offerte au trafic de l'Ouest et du Pacifique pour le Canada et l'Europe, que le coût de l'entreprise ne dépasserait pas 100 millions de piastres, qu'en fin de compte les terres prieraient le prix de construction du chemin, que la passe appelée Cache de la Tête Jaune, serait le passage choisi pour traverser les Montagnes-Rocheuses, et que l'Anse Burrard serait probablement le terminus sur le Pacifique, si ce terminus était fixé sur la terre ferme.

Comme j'ai toujours fermement cru à l'entreprise, j'ai vu avec plaisir le grand succès,—le succès inattendu, je puis dire, jusqu'à un certain point,—qui est venu couronner les efforts faits par le gouvernement pour préparer le projet soumis à notre étude. Un tel succès, il me semble, doit valoir au gouvernement les remerciements les plus vifs et les plus chaleureuses félicitations de la Chambre et du pays. Quiconque a étudié cette question, sait qu'elle a toujours été depuis son origine une source de faiblesse, d'anxiété et d'embarras pour les différents gouvernements qui ont pré-

sidé à nos destinées. Chacun sait que ces différents gouvernements ont visé à trouver un moyen de passer cette entreprise de leurs épaules sur celles d'une compagnie responsable. Mais chacun sait que l'un après l'autre ils n'ont pu atteindre ce but. Il appartenait, ce semble, au gouvernement actuel qui a été le père de cette entreprise, d'avoir l'honneur encore plus grand de la mener à bonne fin. La tâche a été hérissée de difficultés, et il doit éprouver une immense satisfaction en voyant que son projet actuel n'est que le développement du très-sage et patriotique plan qu'il exposait en 1872, lorsque sir George Cartier, l'homme d'état tant regretté, présentait hardiment un projet de loi, ayant pour objet d'assurer la réalisation d'une des plus grandes entreprises du siècle—entreprise d'une grandeur telle que n'en a jamais vu peuple de notre force numérique; entreprise plus considérable que ne l'était celle du canal de Suez, ou le canal projeté de Panama, plus grande que le tunnel du Mont Conis, plus grande que tous les chemins de fer du Pacifique construits par la république voisine. Je ne prétends pas que le contrat passé entre le gouvernement et une puissante association de capitalistes de Paris, Londres, Berlin, New-York, Montréal et Saint-Paul, ne présente aucune objection et soit parfait de tous points. Personne ne s'attend à la perfection, même chez un gouvernement qui est bien préférable à son prédécesseur.

Si certaines clauses du contrat ont été critiquées par des journaux et des députés conservateurs, si les uns et les autres ont fait au gouvernement des suggestions en le priant de les bien peser,—suggestions qui ont été acceptées dans une certaine mesure,—cela ne prouve qu'une chose, c'est que les conservateurs ne sont pas les partisans aveugles et les instruments dociles qu'on dit. Mais je prétends que ce contrat pris dans son ensemble, a droit à l'approbation des amis de l'entreprise. Ce contrat mérite l'approbation non-seulement des amis ordinaires du gouvernement—qui composent les trois quarts de cette Chambre et forment l'immense majorité du peuple—mais aussi l'approbation de ceux qui ne professent pas le même *credo* politique que nous. Je sais que l'honorable député de Lambton—dont la santé précaire est un sujet de regret général, qu'il me soit permis de le dire en passant—je sais qu'un jour il posait en principe que le rôle de l'opposition consiste à trouver à redire à toutes les mesures venant des ministres.

Mais il me semble que même une opposition réformiste, ne devrait pas être tenue de renier son passé, de fouler ses principes aux pieds et de donner le spectacle d'une inconséquence flagrante, afin de rester fidèle à la définition de la mission qu'on veut bien lui supposer. Il me semble qu'il se produit des circonstances, des éventualités—sérieuses et importantes, par exemple celle qui nous occupe maintenant—lesquelles veulent que les partis s'élèvent au-dessus de leurs exigences et de leurs ambitions, et pensent un peu à leur pays, dont les intérêts doivent l'emporter sur ceux de tout parti, même du prétendu parti de la réforme. Je sais que l'autre jour, un des honorables chefs de la gauche, l'honorable député de Québec-Est, s'est efforcé de tracer une distinction entre la politique des conservateurs et celle des libéraux sur cette question. Il l'a faite en ces termes :

« Votre politique est de construire le chemin de fer immédiatement et sans interrompre les travaux, jusqu'à ce qu'il soit terminé, tandis que la politique des libéraux est de le construire graduellement selon les besoins du pays et autant que ses ressources le permettront. »

Qu'il me soit permis de répondre qu'il n'y a jamais eu cette différence matérielle entre la politique des deux partis. Si cette différence existe aujourd'hui, c'est que le parti libéral a changé sa ligne de conduite—probablement depuis qu'il a changé de chef.

N'est-ce pas un fait acquis à l'histoire, que l'ex-gouvernement a pleinement reconnu que nous avions fait un pacte solennel avec la Colombie anglaise—pacte que nous ne pouvions violer sans nous déshonorer,—et que nous étions obli-

gés de construire aussitôt que possible, la ligne entière du chemin de fer du Pacifique, sur le territoire canadien ?

N'est-il pas vrai que l'ex-gouvernement a accepté la convention Carnarvon—qui nous liait à une dépense annuelle de deux millions de piastres dans la Colombie anglaise, et à la construction de toute la ligne en 15 ans, c'est-à-dire deux ans avant la date mentionnée dans le contrat actuel ? N'est-il pas vrai que ce gouvernement a dans ce but augmenté les taxes de trois millions ? N'est-il pas vrai qu'il a été le premier à violer le principe de l'acte de 1872 ?

Cet acte décrétait qu'aucune nouvelle taxe ne serait imposée dans le but de pourvoir à la construction du chemin du Pacifique. A Montréal, l'autre jour, le chef de l'opposition (M. Blake,) a nié, dans un grand discours, que cette augmentation ait été faite pour assurer la construction du chemin de fer du Pacifique. Il a dit :

“ L'explication de ce point est simple. Le taux des taxes qui ne devait pas être augmenté, était celui de 1871. Entre cette époque et 1874, il y a eu une diminution de taxes considérable. Il y a eu une augmentation en 1875, mais l'augmentation projetée ne s'élève qu'à un trente-sixième au-dessus du taux de 1871. Il en résulte qu'il y eut une augmentation sensible, mais peu considérable dans le taux des taxes, et cette augmentation fut établie non pour donner les moyens de construire le Pacifique, mais de faire face aux obligations du pays.”

Quello que soit l'autorité qu'on prête à cette déclaration, je puis néanmoins prouver par les minutes du conseil, du 23 juillet, 1874, que ces taxes additionnelles furent prélevées pour les fins du chemin de fer du Pacifique. Ces minutes disent :

“ Le gouvernement actuel désirait tellement faire disparaître tout sujet possible de plainte, qu'il prit les moyens d'augmenter les taxes très matériellement, afin de se mettre en état de faire des arrangements pour la construction des parties initiales et difficiles de la ligne le plus tôt possible, et en même temps, un agent spécial, chargé d'une mission confidentielle, fut envoyé à la Colombie anglaise, expressément dans le but de conférer avec le gouvernement de cette province, et de s'efforcer d'arriver à une entente relativement à une ligne de conduite qui pourrait contenter la Colombie anglaise, et convenir à la situation du Canada.”

N'est-il pas vrai que l'ex-gouvernement a demandé en 1876, des soumissions, offrant \$10,000 par mille et 20,000 acres de terre par mille, pour 2,700 milles, outre une garantie de quatre pour cent par mille pendant vingt-cinq ans sur toute la ligne ? Il est également vrai qu'aucune soumission ne fut faite—pas même par les politiciens malheureux qui forment la majorité du nouveau syndicat.—probablement parce qu'on sentait, dans les cercles commerciaux et financiers, que les ministres d'alors n'étaient pas de taille à conduire cette gigantesque entreprise. Est-ce que l'honorable député de Québec-Est oublie que l'administration dont il a fait partie a demandé des soumissions pour la construction de la section Yale-Kamloops, dans la Colombie anglaise, l'année même qui a vu sa chute, bien qu'il demande maintenant à hauts cris, qu'on ajourne cette partie de l'entreprise ? Oublie-t-il que le *Globe* a déclaré quelque temps après les élections, que :

“ Si M. Mackenzie n'avait pas été privé du pouvoir, ce chemin serait en ce moment en voie de construction, et qu'on travaillerait vigoureusement à le terminer.”

Malgré cela, mon honorable ami s'efforce de nous convaincre que telle n'était pas la politique de son parti. L'honorable député de Québec-Est a le droit de changer sa manière de voir sur cette question, comme il l'a changée sur une autre grande question : celle de la politique nationale ; il est vrai qu'il n'est pas plus inconséquent que son chef et plusieurs de ses collègues, mais il n'a pas le droit de fausser l'histoire et de donner une interprétation erronée aux pièces officielles. Présenter les faits sous un tel point de vue, c'est naviguer sous de fausses couleurs. Je le répète, il n'y a pas eu de différence dans la politique des deux dernières administrations, relativement à l'obligation de construire le chemin de fer du Pacifique sur le territoire canadien dans tout son parcours, et si le parti libéral était conséquent, s'il était patriotique, on le verrait donner son appui au contrat actuel, dont les conditions sont plus avantageuses que celles

M. TASSÉ

que ce parti offrait, au lieu de le voir l'attaquer avec toutes les armes à sa portée courtoises ou non. L'opposition dans cette Chambre a affirmé que la subvention accordée au syndicat, est trop considérable et en argent et en terres.

La subvention monétaire ne dépassera pas 53 millions de piastres, tandis que la concession de terres n'est que de 25 millions d'acres. Le tout formerait un montant de 78 millions, si nous acceptons l'estimation de la valeur de la terre faite par le gouvernement à \$1 l'acre, estimation acceptée par l'opposition l'année dernière. Cette subvention n'est pas trop considérable, si l'on songe au coût approximatif du chemin. L'opposition ne devrait pas la regarder comme trop considérable, car plusieurs de ses membres les plus éminents ont évalué le coût à 150 millions de piastres. L'un d'eux l'a même estimé à 250 millions. Si je ne me trompe pas, l'honorable député qui vient d'adresser la parole à la Chambre a fait cette estimation. Je remarque que l'honorable député de Rimouski a nié l'autre jour, que ses chefs eussent estimé le coût de cette entreprise à plus de 120 millions de piastres. Eh bien, même à ce chiffre, le subside actuel serait modéré. Je sais que l'an dernier, l'honorable député de Durham-Ouest, l'a estimé à 120 millions de piastres, mais ce n'est pas là l'estimation des autres chefs de ce parti.

L'honorable député de Huron-Centre a évalué ce coût à 150 millions, à l'époque où il accumulait les déficits, et l'honorable député de Québec-Est, n'a pas été plus modéré dans ses calculs. Cet honorable député ne niera pas qu'il a estimé le coût de l'entreprise à ce chiffre. En 1870, à l'Assemblée publique de Sainte-Croix, comté de Lotbinière, il a fait cette assertion, et l'automne dernier, désirant effrayer ses électeurs par la perspective de lourdes taxes, il a répété son opinion que le chemin de fer du Pacifique coûterait 150 millions de piastres :

“ Il est question, disait-il, de construire un chemin de fer qui, une fois terminé, coûtera au moins 150 millions de piastres, comme M. Blake l'a démontré, dans un admirable discours à la dernière session, discours resté sans réponse. Nous sommes un peuple de quatre millions et le gouvernement veut nous imposer une dette de 150 millions de piastres. Vous pouvez vous figurer le résultat : un fardeau énorme pour le peuple et en fin de compte la taxe directe Les journaux conservateurs annoncent avec enthousiasme que Sir John a réussi dans sa mission ; qu'une compagnie composée de grands capitalistes a été formée. Puisse la nouvelle être confirmée ! J'espère sincèrement qu'elle est vraie. Cependant nous ne devons pas exagérer les avantages de ces arrangements. Selon les renseignements qui nous parviennent, le gouvernement doit terminer les travaux sous ce contrat, soit environ pour un montant d'environ 27 millions ; il donne à la compagnie 20 millions de piastres et 50 millions d'acres de terre. Ce chemin nous coûtera 47 millions de piastres. C'est moins que 150 millions.”

Si l'honorable député de Rimouski ne veut pas accepter l'opinion du député de Québec-Est, comme celle de son chef, je lui ferai voir l'estimation faite à la dernière session, par son rival pour la position de chef dans la province de Québec, l'honorable député de L'Islet, qui s'est exprimé dans les termes qui suivent :

“ Quand j'entends dire que le chemin de fer peut être construit pour \$60,000,000 et que je me rappelle que des autorités éminentes à Québec, évaluent le coût de l'entreprise à 150 millions, allons nous accepter les données du gouvernement dont la fausseté a été démontrée par l'honorable député de Durham-Ouest ? ”

Et maintenant ces messieurs diminuent autant que possible le coût du chemin de fer afin de montrer que le subside est trop considérable. Jadis, il était de mode pour eux d'en exagérer le coût, mais une telle tactique ne servirait pas leurs fins du moment. Jadis, ils laissaient tout pour déprécier les terres du Nord-Ouest ; même à la dernière session, les chefs de l'opposition ont fouillé la bibliothèque on tous sens afin de trouver des paperasses poudreuses qui les aideraient à déprécier la valeur du sol, dans le but de prouver que le projet du gouvernement de construire le chemin, au moyen d'une subvention de 100,000,000 d'acres de terres était une impossibilité, et maintenant ils veulent faire accepter de plus haute évaluation de la valeur de ces

terres. Naguère ils ne cessaient de faire l'éloge des terres du Texas et du Kansas au préjudice des nôtres; jadis ils oubliaient que c'est un mauvais sujet que celui qui dit du mal de sa famille, mais aujourd'hui les exigences de la situation les ont rendus un peu plus canadiens, et plus patriotes. Telle est la logique, telle est la sincérité, tel est le respect pour la vérité des adversaires de cette grande entreprise. Si l'on accorde quelques compensations au syndicat, nous ne devons pas oublier que ses responsabilités sont immenses. Non seulement il est tenu de construire plus de 2,000 milles de chemin de fer, mais il aura à exploiter tout le chemin—savoir 2,700 milles—et une telle responsabilité n'est pas légère. La grande anxiété du public ne venait pas de la pensée que le coût du chemin dépassait nos moyens, mais de la pensée que ses frais d'entretien et d'exploitation entraîneraient chaque année une dépense énorme. Le public sait que le chemin de fer du Grand-Tronc a donné quelques revenus à ses actionnaires depuis quelques temps seulement, bien qu'il traverse un pays riche, et il sait aussi que pendant plusieurs années, il y a eu un déficit de plus d'un demi-million de piastres dans l'exploitation de l'Intercolonial—déficit qui, je suis heureux de le dire, a été rapidement diminué sous le contrôle énergique du ministre actuel des chemins de fer. Le public a aussi appris des chefs libéraux, à croire que l'exploitation du chemin serait un fardeau pour nos finances. L'honorable député de Middlesex-Ouest déclarait en 1875, que le chemin ne rapporterait rien. Une plus haute autorité de l'opposition, l'honorable député de Gloucester évaluait la perte annuelle résultant de l'exploitation à \$2,500,000, et une plus haute autorité encore l'honorable député de Durham-Ouest, a proclamé à grands cris, que les frais d'exploitation s'élevaient annuellement à \$6,750,000 et que pendant longtemps, le chemin, dans son ensemble serait exploité à perte. Grâce à ce contrat, nous avons le grand avantage de connaître l'étendue de nos engagements et de savoir que s'il se produit des déficits dans l'exploitation du chemin de fer du Pacifique ils ne seront pas à la charge du gouvernement mais à celle du syndicat. Tandis que l'on orie, d'une part, que ce contrat va ruiner le Canada, on prétend, d'autre part, que la concession de terres est trop considérable et que ces terres se vendront 4 ou 5 piastres l'acre. Ces deux propositions se détruisent l'une l'autre.

Supposez que ces terres valent réellement 4 ou 5 piastres l'acre—j'espère qu'elles les valent et plus encore—supposez que la concession de terre, en faisant les calculs sur cette base, rapporte 275 millions de piastres au syndicat, supposez que cela va lui donner une fortune immense, par le même procédé les 25 millions d'acres de terres, propriété du Canada, sises à côté de celle du syndicat réaliseront la même somme énorme de 275 millions de piastres. Et comme il reste une immense étendue de terres arables, d'après les dernières explorations, le Canada fait une excellente spéculation en construisant à travers ces régions un chemin de fer qui seul peut les mettre en valeur. Si ces terres valent 3 et 4 piastres l'acre, je dis: tant mieux pour le syndicat, tant mieux pour le Canada.

J'espère que le syndicat ne se ruinera pas. J'espère qu'il fera une riche moisson dans la grande entreprise dont il s'est chargé. Ses membres ont été les premiers capitalistes qui aient osé risquer leur fortune dans cette affaire gigantesque, et ils ont droit aux plus grands éloges et aux plus grands succès.

Si ces terres valent 3 ou 4 piastres l'acre et même 2 piastres, toutes les assertions, toutes les tristes prédictions de l'opposition tomberont à terre. Si ces terres valent 2, 3 ou 4 piastres, alors la prétention du gouvernement que ce chemin ne coûtera virtuellement rien au Canada, sera littéralement vraie.

Dans ce cas, les terres seules paieront le coût du chemin; dans ce cas, chaque sou avancé par le Canada pour la construction du chemin sera amplement remboursé. On a beaucoup insisté sur le fait que cette entreprise fera des membres du syndicat, des richards, des potentats, les *landlords* du Nord-Ouest. J'avoue que je n'ai pas cette crainte. Un tel résultat n'est pas d'accord avec notre expérience des choses au Canada et aux États-Unis.

La grande différence qu'il y a entre les capitalistes et les *landlords*, c'est que ceux-ci ont intérêt à garder leurs terres, tandis que les premiers ont tout à gagner à les vendre. Le système de garder les terres sans les vendre, ruinerait le syndicat.

Pour tirer parti du chemin avec succès, il doit créer et développer un commerce. Pour faire naître le commerce, il lui faut les colons. Il doit donc encourager la colonisation. Il doit devenir, dans une large mesure, l'agent d'immigration du Canada. Il doit suivre l'exemple des compagnies de chemins de fer américaines, qui ont été les plus actifs agents d'immigration de ce grand pays.

Ce fait est tellement évident que le marché actuel sera une cause de ruine et de désastre pour le syndicat, si cette corporation ne réussit—avec l'aide du gouvernement du Canada et aussi, comme on l'annonce, avec l'aide des autorités impériales—à attirer dans les fertiles prairies du Nord-Ouest, le surplus de populations des pays trop peuplés de l'Europe. L'autre jour, l'honorable député de Québec-Est, disait à Montréal :

“ Que si les 25 millions d'acres étaient placés à la file l'un après l'autre, le nombre de milles qu'ils couvriraient en longueur serait si considérable que si Christophe-Colomb avait commencé son voyage à l'une des extrémités à l'instant où il partait pour son voyage de découverte et marché depuis lors jusqu'à ce jour, il ne serait pas encore arrivé à l'autre extrémité de cette étendue d'acres de terre.”

Après avoir pris connaissance d'arguments de ce genre, je comprends facilement pourquoi l'honorable député et ses amis ont évité la discussion sur cette occasion. L'honorable chef de l'opposition a suivi cet exemple et a compté le nombre de comtés qu'embrasserait un tel territoire.

Étaient-ils sérieux? S'ils avaient voulu éclairer leurs auditeurs au lieu de les tromper, ils auraient dû dire au peuple de Montréal que leur gouvernement offrait le double de cette subvention: 54 millions d'acres; ils auraient dû leur dire que, l'an dernier, ils n'ont pas voté contre le projet d'accorder 100 millions d'acres et en conséquence, pour continuer la comparaison du député de Québec-Est, Christophe-Colomb ou le Juif-Errant, serait obligé de marcher pendant encore plusieurs siècles pour atteindre l'extrémité du territoire qu'ils voulaient donner.

S'ils avaient été sincères, ils auraient dit au peuple que ces 25 millions d'acres ne forment qu'une petite partie de notre vaste domaine du Nord-Ouest. Cette politique de subvention en terres qui a été tant condamnée par l'opposition a été adoptée aux États-Unis sur une base bien plus considérable depuis la construction du chemin de fer de l'Illinois-Central. C'est une autre ligne de conduite que nous empruntons à nos frères des États-Unis. Nous avons déjà adopté leur politique fiscale, et maintenant nous suivons leur politique de chemins de fer. Nous les imitons en cela, parce que l'une et l'autre ont admirablement réussi. L'expérience est un maître plus grand et plus sûr que tous les sophismes qui remplissent les discours prononcés par les députés de l'opposition. Cette politique de subvention au moyen de terres a été trouvée si avantageuse aux États-Unis, qu'ils ont accordé aux chemins de fer plus de 200 millions d'acres dont les compagnies du Pacifique seules ont reçu 50 millions. Le nombre de milles de chemins de fer construits sous l'impulsion de ce système chez nos voisins se divise comme suit :

Etats et territoires.	Milles.
Alabama	822
Arkansas	575
California	1,228 89
Colorado	298
Dakota	196
Florida	247
Illinois	705 72
Territoire indien.....	155
Iowa	1,580
Kansas	1,654
Louisiana	132
Michigan	1,005
Minnesota	1,745
Mississippi	406
Missouri	703
Nebraska	812
Nevada	460
Oregon	227
Texas (où il n'y a pas de terres des E.-U.).....	342 87
Utah	2 5
Washington	1 6
Wisconsin	533
Wyoming	400
Total.....	14,628 48

Pendant que je suis sur ce sujet, je vais donner un extrait d'une brochure publiée l'année dernière, et intitulée : *Rail way Grants of the United States*, pour démontrer que ces subventions au moyen de terres ont été les plus puissants agents du développement prodigieux de l'Ouest américain. C'est ce qu'on a dit :

« Notre intérêt propre exige l'adoption de n'importe quelle politique de concession de terres qui sera la plus propre à augmenter les affaires le long de la ligne. Ce qui vient d'être dit, n'est pas une recommandation. Quiconque connaît à fond ce genre d'affaires, en dit autant. C'est un des axiomes de la science des chemins de fer (car c'est maintenant une science). Dès qu'une personne vient s'ajouter au nombre de la population le long d'une ligne de chemin de fer, son trafic reçoit une nouvelle impulsion. Cette personne peut ne rien produire et consommer peu de chose, en dépit de cela, il y a augmentation dans le volume des effets transportés. En général, le colon mène une famille avec lui ; il a besoin de faire transporter une foule de choses et il a besoin, pour faire de l'argent, de vendre ses produits qui seront transportés au marché par chemin de fer. Quels que soient les profits que la compagnie puisse réaliser de la vente des terres à ce colon, les profits venant de ses affaires dépasseront de beaucoup les premiers. »

Loin d'avoir été un embarras ou une injustice pour qui que ce soit, les subventions de terres qui ont été accordées pour encourager la construction de chemins de fer dans les régions désertes ou peu habitées du *Far West*, ont eu pour effet la colonisation et l'établissement des solitudes du grand désert, lesquelles seraient restées sans habitants et sans culture pendant encore un siècle, si l'on n'avait pas adopté ce mode d'établissement et de colonisation. L'expérience a prouvé que c'était l'agent le plus efficace du progrès de l'Ouest qui ait pu être trouvé. Sans ces concessions de terres, offertes comme encouragement à la construction des chemins dans l'Ouest, cette fertile région située entre le Mississippi et les Montagnes-Rochesuses, laquelle se développe maintenant avec tant de rapidité, ne verrait pas aujourd'hui une population active de plusieurs millions, et les deux océans ne seraient pas non plus reliés par une grande ligne de transport rapide. Tout cela s'est opéré en quelques années, sans ces concessions de terres il aurait fallu probablement des siècles pour arriver au même résultat.

Le gouvernement n'a rien perdu, au contraire, la richesse et la grandeur du pays ont profité énormément de cette politique.

Une des clauses du contrat attaqué avec le plus de violence par l'opposition est celle qui a trait à la construction de la section du lac Supérieur. J'ai été étonné de voir surtout le chef de la gauche, se servir de sa grande éloquence pour déprécier cette partie de la route. Nous savons tous que l'an dernier, il condamnait à hauts cris, toute dépense faite dans la Colombie anglaise, province qu'il décrivait sous les plus sombres couleurs, bien qu'elle ait été appelée un « paradis terrestre, » par feu M. Brown dans son grand discours sur la Confédération, — province qu'il a traitée d'inhospitalière, bien que jusqu'à ce jour elle n'ait manqué aux lois

M. TASSÉ

de l'hospitalité qu'envers les grits. Nous nous rappelons tous qu'en cette circonstance, il a fait un puissant appel aux députés de la province de Québec — province qui de tous temps, a occupé une large place dans les affections du parti réformiste, pour les engager à voter contre une telle dépense, parce qu'ils seraient obligés d'attendre jusqu'en 1890 pour voir commencer la construction de la section de l'est. Je vais lire un court extrait de son discours concernant ce sujet :

« Nous ne devons pas perdre tout-à-fait de vue la section de l'est. L'honorable ministre n'a pas entièrement oublié cette partie de la ligne. C'était habile de sa part de faire naître de faibles espérances que cette section serait construite. Québec a dépensé 11 millions de piastres — ce qui était trop fort pour ses moyens, pour la construction d'un chemin de fer destiné surtout à recevoir le commerce du Pacifique. Québec a tendu ses bras vers l'immensité de l'Ouest, jusqu'à cette ville, et il s'agit de savoir maintenant quand Québec ira plus loin quand cette province recueillera les bénéfices qu'elle attend de cette grande dépense ! Je suis heureux de savoir que son chemin tel qu'il est, paie quelque chose ; mais ce que Québec espérait n'était pas seulement qu'il payât, alors qu'il serait neuf et exploité à peu de frais, une partie de l'intérêt sur le prix de construction, mais qu'il déverserait un immense commerce dans ses principales villes et amènerait la prospérité dans son sein. Mais à moins d'être réuni au Pacifique à l'est et pas avant, les espérances de cette province qui lui ont fait construire ce chemin, ces espérances ne se réaliseront pas. Je ne serais pas surpris si quelque honorable député de Québec, avait insinué au ministre des Chemins de fer, dans un langage aussi fort que le permettent les égards dus à un puissant ministre, qu'il était essentiel de faire fuir quelques rayons d'espérance quelque faibles qu'ils fussent, pour faire croire que dans un avenir rapproché le chemin de fer de Québec, serait relié avec la grande ligne ; qu'il devait dire aux députés de Québec : Messieurs, à l'heure présente, nous ne pouvons brûler la chandelle qu'au milieu et à l'extrémité ouest, mais le temps viendra plus tôt que vous ne pensez, où elle brûlera au milieu et en même temps aux extrémités, et elle montrera aussi sa flamme du côté de l'est. Québec peut s'attendre à voir commencer les travaux à l'est, lorsque le chemin de l'ouest sera terminé, c'est-à-dire, que la section orientale sera commencée en 1890 et peut-être terminée en 1897, et j'espère que tous les députés vivront assez longtemps pour la voir. »

Ce discours est la plus forte condamnation possible de la conduite actuelle du chef de la gauche. Ce discours démontre clairement que les sentiments qu'il exprimait à l'égard de Québec manquaient de sincérité et qu'il ne faisait alors que la pêche aux votes. Je suppose que la pêche n'a pas été miraculeuse. Dans ce discours l'honorable député blâmait le gouvernement de n'avoir pas marié l'Est orné des couleurs de l'aurore à l'Ouest teint des feux du couchant, pour me servir de son langage fleuri, et maintenant il reproche au gouvernement d'avoir accompli cette union, sans avoir fait prendre à frère Jonathan une part à cette cérémonie.

Maintenant il tonne contre le gouvernement, parce qu'il a saisi cette heureuse circonstance pour nous donner cette union à l'est. L'honorable député a parlé de cet important chaînon du Pacifique comme si la province de Québec était seule intéressée à sa construction ; mais prendre ce point de vue, c'est en diminuer la valeur. La province de Québec est sans doute intéressée, dans une grande mesure, à la construction de la section de l'Est qui reliera son réseau de chemins de fer à la ligne principale. Québec a fait de grands sacrifices pour obtenir sa part de commerce de l'ouest et du commerce du Pacifique, et j'espère sincèrement que ces sacrifices ne resteront pas sans fruits. Mais Ontario, et toutes les provinces maritimes sont comme nous intéressés à la construction de la section orientale. Le fait est que tout le Canada est intéressé à la construction de la ligne d'une extrémité de continent à l'autre. Comme député de l'est d'Ontario, je ne puis oublier que le Canada central qui va mettre cette ville en rapport avec Callender Station, traverse plusieurs comtés d'Ontario et va développer les ressources d'un immense territoire riche en terres, en forêts et en minéraux, ce qui augmentera matériellement l'importance commerciale et agricole ainsi que les revenus de la province la plus considérable de la Confédération. L'honorable député qui se constitue l'avocat du chemin de Sault Sainte-Marie, à l'encontre de la ligne du lac Supérieur, n'a eu trouver à la dernière session, un seul mot d'éloge à l'adresse de ce projet. Pourquoi ? Parce que le gouvernement avait

dit qu'il favoriserait peut-être ce projet pendant la construction de la section est. Le gouvernement ne pouvait prévoir alors que le marché actuel lui permettrait de commencer immédiatement les travaux de cette section importante du Pacifique. Je suis d'autant plus étonné de voir le parti libéral favoriser la route du Sault Sainte-Marie, que je sais qu'il a jadis condamné ce projet. Lorsque sir Hugh Allan fit connaître son intention en 1872, de relier son chemin avec le Northern Pacific au moyen de la route du Sault Sainte-Marie, le *Globe* tourna ce projet en ridicule eu le qualifiant comme suit :

"Le grand chemin de fer du Canada-Montréal-Carleton Place-Peterboro-Toronto-Sault Sainte-Marie-de l'Amérique et du Pacifique. Si ce projet est mis à exécution, notre entreprise nationale, au lieu d'être l'heureuse rivale de la compagnie américaine, lui faisant concurrence pour le commerce asiatique, aujourd'hui encore au berceau, et contribuant plus que tout autre force à établir la confédération, ne sera que l'embranchement canadien du chemin de fer *Northern Pacific*, sous son contrôle et subissant sans cesse ses ordres."

Telle était l'opinion du *Globe* le 23 février 1872. Les chefs du parti libéral n'ont jamais favorisé le projet du Sault Sainte-Marie, avant cette année. Nous n'avons jamais vanté ce projet, disait à la dernière session, l'honorable député de Lambton, nous n'avons jamais dépensé une piastre en sa faveur. Nous ne l'avons jamais demandé, ni proposé à l'adoption du Parlement." Evidemment tous les avantages de la route par le Sault Sainte-Marie ont été découverts par nos amis de l'opposition depuis qu'ils ont appris que le gouvernement devait construire cette même section du lac Supérieur encore l'objet de leurs éloges il y a quelques mois. Si le gouvernement avait refusé de bâtir la section de l'est, je suis certain que le député de Durham-Ouest, nous aurait donné pendant la présente session, une nouvelle édition, augmentée de son discours de l'année dernière; qu'il aurait accusé le gouvernement d'être traître aux intérêts canadiens et de jouer le jeu des Américains. Je puis bien dire en passant, que nos amis les libéraux paraissent avoir la manie de tout faire par moitié. Lorsqu'ils se chargèrent du chemin de fer du Pacifique, ils voulaient nous donner une voie moitié par terre, moitié par eau, et aujourd'hui ils veulent un chemin moitié canadien, moitié américain. Ils paraissent affectionner les systèmes hybrides ou amphibies. Le chef actuel de la gauche semble être aussi un avocat de la politique des ajournements. L'an dernier, il proposait une motion demandant de retarder la construction de la section occidentale du Pacifique et à la présente session, il nous propose d'ajourner la construction de la section de l'est, et même des deux sections. Nous ne croyons pas, nous de ce côté de la Chambre, à la politique des demi-mesures. Si ce chemin de fer doit nous donner les grands avantages que nous en attendons, si ce chemin de fer doit nous amener les capitaux et la population que nous en attendons; si ce chemin de fer doit être le puissant agent de notre prospérité qu'on suppose, nous disons, le plus tôt il sera construit sera le mieux pour le Canada. La seule partie de la politique d'ajournement de la gauche que nous nous sentons disposés à adopter est celle qui concerne l'ajournement indéfini de leur retour au pouvoir, calamité qui, je l'espère, n'est pas imminente, après les cinq années de douloureuse expérience que nous avons eue de leur savoir faire et surtout de ce qu'ils ne peuvent pas faire. A ceux qui croient que cette entreprise dépasse les ressources du pays, je dirai que pendant ces dernières années, le Canada a virtuellement construit trois chemins de fer du Pacifique, ayant construit 3,000 milles de chemin de fer, à un coût total de \$273,000,000, les gouvernements provinciaux et le fédéral ayant payé pour leur part \$80,000,000, et des particuliers la balance. Le pays a-t-il souffert d'un tel immense placement de capitaux dans les chemins de fer? N'en a-t-il pas au contraire, profité dans une large mesure? Le gouvernement du Canada n'a pas donné moins de \$24,000,000 au Grand Tronc et qui le regrette? L'Intercolonial a coûté près de \$36,000,000 au Canada, et qui dirait que ces capitaux n'ont pas été ainsi placés pour le plus

grand avantage du pays? Nos amis de la gauche et surtout l'honorable député de Wentworth, qui a parlé avant moi, réclame hautement un appel au peuple. A Montréal, l'autre jour, l'honorable député de Durham-Ouest déclarait à un certain nombre de ses admirateurs que le parti libéral avait l'air "d'une foule indisciplinée." Pareille opinion venant d'une telle autorité sur le compte du parti libéral doit être exacte. Nos amis de la gauche peuvent être certains que la grande phalange conservatrice, forte de la confiance du peuple, forte de l'assurance qu'elle a rempli ses engagements, ses promesses faites au peuple, solidement unie sous la direction du plus grand homme d'Etat du Canada, n'a pas plus raison de craindre de rencontrer "cette foule indisciplinée" qu'aux glorieux jours de septembre 1878. Si nous opposons un refus à la demande d'un appel au peuple, ce n'est pas parce que nous en appréhendons le résultat, mais parce qu'une telle façon d'agir ne peut se justifier par des raisons constitutionnelles. C'est parce que nous ne pouvons voir dans ce document, dans ce contrat, aucune nouvelle question d'une importance majeure, aucune grande question qui n'ait pas déjà été soumise au peuple. Quelques-unes des conditions du contrat sont nouvelles pour le peuple; mais elles ne sont pas suffisamment importantes pour nous justifier d'abdiquer nos fonctions législatives à l'heure présente.

Les deux partis se sont engagés à construire un chemin de fer du Pacifique; les deux partis se sont engagés à le faire construire par une compagnie; les deux partis se sont engagés à le faire construire au moyen d'une subvention en terres et en argent. Voilà des faits qu'on ne peut nier et qui ont été prouvés jusqu'à l'évidence. Le principe fondamental compris dans ce projet n'est pas nouveau, parce que la plupart de nos chemins de fer ont été construits sur le même base. Ce principe, par exemple, est bien connu de la ville que j'ai l'honneur de représenter.

L'autre jour la ville d'Ottawa a voté un bonus de \$200,000, en faveur du chemin de fer projeté de Toronto à Ottawa, après avoir déjà voté \$100,000 en faveur du chemin du Côteau, et autrefois, un montant considérable en faveur de notre premier chemin de fer, celui de Prescott et du Saint-Laurent. L'autre jour encore, elle offrait le droit de passage, franc de taxes au chemin de la rive nord, s'il voulait fixer sa gare au centre de la capitale. Enfin, à chaque élection générale depuis 1872 le principe de construire le Pacifique d'après la base posée dans ce contrat, a été pleinement discuté et approuvé par les électeurs, et je puis dire—par les deux partis. Nos amis de l'opposition soupiraient après les douceurs du pouvoir et espèrent réparer les coups du sort, au moyen du scrutin. La perspective d'élections générales devrait cependant leur causer des alarmes.

Ils ont eu nombre d'élections partielles depuis leur écrasante défaite de 1878, et le peuple a-t-il fait voir qu'il soupirait après leur régime? Non. Ils sont toujours revenus battus de ces luttes. Ils ont été mis en déroute dans leurs propres châteaux-forts. On a beaucoup insisté à l'ouverture de la session, sur le fait que la majorité du député de Toronto-Ouest, avait été moindre que celle de son prédécesseur. C'était une grande victoire morale, s'il fallait en croire l'opposition. J'espère qu'elle remportera encore beaucoup de victoires morales de ce genre.

Nos amis de la gauche se contentent de peu, parce qu'ils semblent avoir oublié qu'ils ont perdu le comté de Brome quelques mois auparavant et qu'ils ont été défaits quelques jours avant la réunion des Chambres, à Joliette, par une majorité de 400 voix, une majorité plus considérable que celle de 1878. J'eus l'honneur de prendre part à la campagne de Joliette; le contrat du Pacifique fut un des principaux sujets de la discussion et ce projet nous rallia plus de partisans que nous n'en avons jamais eus dans le comté. Nos amis de l'opposition ont-ils aussi oublié que nous nous sommes emparés de Selkirk pendant la vacance et qu'ils ont perdu Charlevoix et Argenteuil depuis les élections générales.

M. ANGLIN. Vous devriez avoir honte de parler d'Argentueil.

M. TASSÉ. Il serait intéressant de savoir pourquoi ?

M. ANGLIN. Parce que le jugement de la cour dans cette cause d'élection est, je pense, ajourné de la façon la plus inconvenante.

M. TASSÉ. L'honorable député prétend-il que le gouvernement est pour quelque chose dans le retard apporté au jugement dans cette cause ? Il serait très-important de le savoir. C'est là une attaque dirigée non-seulement contre le gouvernement, mais aussi contre l'honneur et la dignité de la cour. C'est une accusation des plus graves et je serais prêt à censurer le gouvernement si elle pouvait être appuyée de preuves. L'honorable député devrait nous donner de plus amples renseignements sur cette affaire. Je suis disposé à lui donner l'occasion de nous donner cette explication.

Mais comme il ne souffle mot, il est évident que l'honorable député n'a pas d'explication bien satisfaisante à donner et que l'attaque qu'il a dirigée contre la magistrature du Bas-Canada, est très-injuste et sans aucun fondement. Mais pour revenir à mon raisonnement, pourquoi aurions-nous peur de faire face à nos adversaires devant notre juge commun, le peuple de ce pays, lorsque leur chef le plus éloquent, lorsque le Goliath du parti refuse sur les *hustings*, de relever le gant que lui lance un adversaire digne de ses coups—le puissant et habile avocat du projet,—sous le prétexte allégué par lui ou ses amis, qu'il ne pouvait pas exposer ses idées en moins de trois ou quatre heures, ce qui tout de même est un progrès vis-à-vis un discours de six heures ? Ce parlement a été élu dans un but spécial. Il a sans doute reçu, comme partie de sa mission, la tâche d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique et des autres grandes entreprises et améliorations et je suis certain qu'il sera à la hauteur de sa mission, mais ce parlement a été élu spécialement dans le but d'arrêter un plan de politique nationale et de l'établir sur une base solide, et il ne doit pas se détourner de sa véritable ligne de conduite ni faillir lui-même à sa mission.

Le peuple a pensé et pensé avec sagesse que la politique nationale nous donnerait tous les revenus nécessaires non-seulement pour combler les énormes déficits accumulés par les libéraux jusqu'au montant de \$8,000,000, que la politique nationale développerait non-seulement nos industries presque détruites par la mauvaise administration du parti libéral, mais qu'elle nous permettrait de plus de faire face à toutes nos obligations y compris celle de construire le chemin de fer du Pacifique. Et si nous pouvons en juger par le revenu considérable de cette année, lequel dépasse les plus hautes espérances du ministre des Finances et de ses amis—l'excédant de revenu pour les derniers six mois s'élevait à \$3,528,115, comparé à celui de la même période de 1879, cette glorieuse politique nous permettra de compléter notre grande route transcontinentale sans augmenter matériellement le fardeau des taxes du peuple.

En terminant, je dirai qu'il existe une grande raison qui me fait favoriser le projet actuel, c'est parce qu'il assure la construction d'une immense entreprise indispensable au bien-être, à la prospérité, à la stabilité, à l'agrandissement de la Confédération.

Je crois à l'avenir du Canada. Je pense que notre pays est appelé à de glorieuses destinées, mais nous ne pouvons y atteindre sans construire une route transcontinentale. Je regarde cette grande artère de chemin de fer comme la clef de voûte de notre édifice national. Ce chemin cimentera, consolidera, réalisera la grande idée de l'union des provinces britanniques. Sans ce chemin, pas de communauté possible de sentiments, d'idées, d'intérêts, de commerce entre les différentes parties de la Confédération. "Le sentiment britannique ne dépend pas de la construction d'un chemin de fer," disait l'autre jour l'honorable

M. TASSÉ

député de Québec-Est, et cette phrase a été répétée par plusieurs de ses amis. Je dis qu'il en dépend dans une large mesure. Quelque profonde que soit notre affection pour les institutions britanniques, quelque vif que soit notre dévouement au glorieux drapeau qui flotte au-dessus de nos têtes, protégeant nos droits, nos privilèges, nos libertés, cependant ce sentiment d'affection pour la mère-patrie, pourrait s'affaiblir graduellement, jusqu'à sa disparition définitive, si notre pays ne marchait point au pas accéléré du progrès sur ce plus progressif des continents. Aucun système politique ne peut contenter les aspirations légitimes d'un peuple vigoureux et libre comme celui du Canada, s'il ne le rend heureux et prospère.

"Le sentiment britannique ne dépend pas de la construction d'un chemin de fer," dit l'honorable député de Québec-Est. Ne savons-nous pas que l'un des principaux arguments des marchands de Montréal qui, en 1847, se déclarèrent en faveur de l'annexion, était qu'il n'y avait presque pas de chemin de fer en Canada pour activer le progrès, tandis qu'il en existait un réseau presque complet aux États-Unis. Je suis certain que mon honorable ami connaît parfaitement les documents qui concernent ce mouvement annexionniste, car l'un d'eux porte la signature de son ex-chef, aujourd'hui sir A. A. Dorion, alors secrétaire de l'association annexionniste. Qu'il me soit permis de citer sur ce même sujet un extrait très concluant d'une dépêche de lord Elgin—dont le souvenir vivra aussi longtemps que la liberté dans notre pays—faisant connaître aux autorités coloniales, les causes du mouvement annexionniste qui se manifestait dans le Canada :

"En 1847, on ne voyait qu'un chemin de fer dans la province : une ligne longue de 22 milles, allant d'un point sur le Saint-Laurent, vis-à-vis Montréal à la ville frontière de Saint-Jean, et la perspective de la province à cet égard était tellement désespérée, même à une période ultérieure que le paragraphe qui suit se trouve dans un document préparé avec beaucoup de soin, et signé par plusieurs marchands intelligents, lequel fut publié à la fin de l'année 1849 dans le but de favoriser l'annexion du Canada aux États-Unis : "Tandis que les États voisins sont couverts d'un réseau de chemins de fer prospères, le Canada ne possède que trois lignes qui, prises ensemble, ne dépassent pas 60 milles ; les actions de deux de ces lignes ont subi une dépréciation de 60 à 80 p. 100—un symptôme fatal du marasme qui s'étend sur tout le pays."

Ce fait devrait suffire pour prouver combien est peu fondée la prétention de mon honorable ami. Afin de rendre mon raisonnement encore plus fort, je vais donner un autre exemple à l'appui, montrant que les chemins de fer ont une immense influence sur les destinées d'un pays. Lorsque la question d'un chemin de fer du Pacifique—ou plutôt de deux chemins de fer du Pacifique, fut réglée par le congrès américain, après des débats prolongés, on était à la veille de la terrible guerre qui a désolé ce pays et l'a conduit aux bords de la ruine ; le principal raisonnement que fit valoir en faveur de l'entreprise cet homme qui lisait dans l'avenir, W. H. Seward, fut que sans ce chemin, il serait impossible—comme nous disons nous-mêmes à l'heure présente—de maintenir l'Union des États-Unis :

"Je veux qu'il soit connu, je veux que cela puisse être vu et lu, par tous les citoyens d'ici et d'ailleurs, qu'à l'heure et au jour mêmes où ces hommes sages et patriotes de notre pays craignaient de voir cette union se désagréger, le congrès des États-Unis, a enregistré dans nos lois, pour perpétuelle mémoire un acte, accordant \$96,000,000, la plus forte subvention qui ait jamais été accordée, pour relier le Nord-Est au Nord-Ouest et le Sud-Est au Sud-Ouest, et le nord au sud, et l'est à l'ouest, par un lien physique, matériel d'union indissoluble. Ce sont les chemins de fer, les canaux, les communications plus faciles, le commerce et les relations qui réunissent et assimilent les sociétés mécontentes et mal assorties. Cette mesure est un grand acte de conciliation, de pacification, de compromis et d'union . . . L'intérêt annuel ne pourra jamais dépasser \$4,800,000. Ces \$4,800,000 bien qu'ils nous frappent d'abord comme une somme énorme, sont destinés à diminuer en grandeur apparente et à baisser de valeur dans notre esprit lorsque nous nous transportons au temps où le chemin sera complété. Mais on ne doit pas s'attendre à ce que les chemins de fer, et les canaux ou autres voies de commerce remboursent directement au gouvernement leurs frais de construction, s'ils doivent épandre indirectement pour tout le peuple une valeur adéquate.

“Pratiquement ce chemin ne coûtera rien *** Ce projet se recommande à tous les points de vue, à un peuple comme celui des États-Unis. Ce n'est pas une entreprise où l'hésitation est permise; c'est une entreprise hardie. Ce n'est pas l'œuvre d'une partie du pays, c'est une œuvre nationale. Ce n'est pas une entreprise étroite; elle est ouverte à tout l'univers. Lorsque vous aurez mené cette entreprise à bonne fin, vous aurez donné au pays ce qui est indispensable à son union. Vous établissez aujourd'hui sur les bords du Pacifique des pouvoirs qui doivent communiquer avec les nations étrangères, faire un commerce avec l'étranger, avoir des relations avec l'étranger ou bien ils doivent être mis en communication avec l'Est et être Américains. Vous établissez sur les côtes du Pacifique des puissances asiatiques, au lieu de pouvoirs américains et vous poussez vos frères avec leur commerce, leur esprit d'entreprise, leur ardeur et leur ambition à s'enrôler à la suite des Anglais dans leur croisade aux Indes et en Chine, tandis que si vous construisez ce chemin, complétez cette grande entreprise, vous faites de la côte du Pacifique un pays américain et vous concentrez l'énergie de l'Est et celle de l'Ouest, en étendant la civilisation du côté de l'Ouest comme elle doit être, c'est-à-dire avec des institutions, des principes, des coutumes, des sentiments et des intérêts américains d'une rive à l'autre de ce grand continent américain, de l'ouest jusqu'à l'océan Atlantique.”

Presque chaque mot de cet éloquent et intéressant discours peut s'appliquer au Canada. Presque chaque mot s'applique à la construction de notre chemin de fer du Pacifique. Ces observations conviennent d'autant plus à notre situation, que nous savons que cet homme d'Etat a été un des premiers parmi ses compatriotes à croire aux grandes destinées réservées au Canada. A une époque où cette entreprise du Pacifique n'était encore qu'à l'état d'embryon, lorsqu'on croyait que c'était une des questions réservées à un avenir très éloigné, lorsque son importance ne frappait que quelques hommes publics sachant lire dans l'avenir, M. Seward fut un des premiers à exprimer l'opinion que le chemin de fer du Pacifique canadien serait supérieur à tous ses concurrents américains. Cette opinion a déjà été citée par l'honorable député de Lincoln, mais elle est tellement importante que je vais encore la citer à la Chambre :

“ Sous certains rapports, la ligne qui traversera l'Amérique britannique offrira plus d'avantages que celle que l'on veut construire à travers notre territoire. Par la première, le trajet entre l'Europe et l'Asie est d'environ mille milles plus court que par la seconde. La première passe près du lac Supérieur, traverse le plateau qui sépare les cours d'eau qui se jettent dans la mer Arctique de ceux qui coulent vers le sud, traverse les Montagnes Rocheuses à une hauteur de 3,000 pieds de moins qu'à la Passe du sud, et ouvrirait une région où le meilleur bois de construction et autres produits naturels se trouvent en abondance, une région éminemment propre à la culture du grain et des divers fourrages. Comme elle aboutit au port d'Halifax, sur l'Atlantique, et à l'île Vancouver, sur le Pacifique, elle attirerait certainement le commerce de l'Europe, de l'Asie et des États-Unis. Ainsi, l'Amérique britannique, aujourd'hui d'pendance coloniale, prendrait une position très influente dans le monde. Les autres nations deviendraient ses tributaires, et les États-Unis essaieraient en vain de lui faire concurrence, car elle ne pourrait jamais lui disputer le commerce de l'Asie, et l'influence que ce commerce donne.”

Voilà des paroles qui donnent de l'espoir, voilà des paroles encourageantes venant d'une autorité aussi haute, aussi désintéressée et elles montrent que si nous voulons avoir confiance en nous-mêmes, rester fidèles à notre pays, à notre destinée, nous ferons du Canada, avec le temps, un pays qui n'aura pas de supérieur sur ce continent. L'avenir appartient, je n'en ai aucun doute, au peuple viril et vigoureux du nord. Eh! bien, ce chemin est un des plus puissants leviers que nous puissions employer pour arriver à ce glorieux résultat. Non-seulement cette entreprise peuplera les vastes solitudes du *Fur West*, développera les puissantes productions de ce sol à céréales, sol dont la fécondité est sans pareille, attirera une masse de capitaux et des flots de population, créera des armées de consommateurs pour les produits de l'Est, établira de nouveaux territoires, de nouvelles provinces, fera surgir des villes immenses, des rivales de Chicago, Milwaukee, Saint-Louis, Saint-Paul, sur les bords de nos grands lacs, et un autre San Francisco sur la côte du Pacifique. Mais cette entreprise donnera au Canada une importance dont on ne peut encore se faire une idée et fera du Canada, pour me servir du langage de M. Seward, une autre Russie adossée aux États-Unis, mais non pas une Russie peuplée d'une nation d'esclaves, mais une

Russie jouissant d'un état de civilisation des plus avancées, Russie jouissant de tous les bienfaits de la liberté. Elle fera du Canada un pays avec lequel il faudra compter, un pays capable de défendre ses droits, ses libertés, son autonomie contre tous venant.

Je regarde ce projet du Pacifique, appuyé par la politique nationale, comme la panacée la meilleure et la plus efficace contre l'annexion. L'Angleterre n'a pas voulu reconnaître — au moins d'une façon tangible — la valeur incalculable de cette voie comme la route la plus courte offerte à son immense commerce asiatique; mais le jour viendra, et à une date peu éloignée, où elle conviendra que cette route est d'une haute importance non-seulement pour le Canada, mais aussi pour tout l'empire britannique.

Il y a un grand nombre d'années, un voyageur célèbre, un homme qui a donné son nom à une magnifique rivière aussi longue que le chemin de fer du Pacifique, un homonyme de l'honorable député de Lambton, l'illustre Alexandre Mackenzie, atteinait après un long et hasardeux voyage, les montagnes qui séparent la Colombie anglaise des autres parties du Canada, et gravait sur le roc en grandes lettres rouges les mots suivants : “ *Alexander Mackenzie, from Canada, by land, 22nd July 1794.* ”

Eh! bien, si ce contrat est adopté, nous pouvons espérer avoir un chemin de fer continu d'ici à dix ans, d'un océan à l'autre, chemin de fer qui sera le gage d'une union indissoluble. Si ce contrat est sanctionné, comme je n'ai aucun doute qu'il le sera par une majorité écrasante, nous avons toute raison de croire que dans trois ans d'ici, les députés de la Chambre seront à même de se rendre à ces mêmes célèbres montagnes, et d'y graver leurs noms sur les sommets rocheux, après un voyage aussi agréable que rapide, voyageurs sur la première locomotive qui fera sonner son sifflet d'un bout à l'autre de la *Great lone land*, apportant la bonne et la glorieuse nouvelle, que grâce à la politique éclairée du gouvernement, du patriotisme de cette Chambre, et à l'aide énergique du peuple, une ère nouvelle, une ère de progrès, une ère de vraie civilisation a commencé pour ces fameuses prairies sans bornes qui, désertes aujourd'hui, seront avant longtemps le grenier du monde et une des parties les plus riches, sinon la plus riche de ce continent.

M. WELDON. J'expliquerai en peu de mots, mes raisons pour voter en faveur de l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake). Le discours que nous venons d'entendre prononcé par l'honorable député d'Ottawa (M. Tassé), est plein d'une chaude éloquence, et renferme une brillante peinture de l'avenir du Canada. Il me rappelle les discours que l'on nous faisait dans les provinces maritimes, sur la grande question de la Confédération.

On nous montrait alors sous les plus brillantes couleurs, les avantages que les provinces maritimes devaient retirer de la Confédération. Mais le public a appris à ne plus se fier aux accès d'enthousiasme poétique en matière politique; il préfère s'en tenir aux arguments sérieux et au sens commun.

J'ai écouté l'autre jour l'honorable ministre des Finances afin d'apprendre quels arguments il pouvait apporter en faveur du contrat; il a oublié pour cette fois de prophétiser l'avenir. Je l'ai écouté avec attention parce qu'il est le représentant de notre province dans le gouvernement, et je m'attendais à ce qu'il mît en avant quelques arguments pour démontrer que nous devions accepter le contrat plutôt que l'offre du nouveau syndicat, lorsque cette offre est soucrite par un des plus distingués des enfants du Nouveau-Brunswick; par un homme qui a fait plus pour le progrès et la richesse de notre province qu'aucun gouvernement n'a pu faire, et qui a déposé un demi-million comme garantie de sa sincérité.

L'honorable préopinant a essayé de prouver l'inconséquence des membres de l'administration Mackenzie, au sujet

du chemin de fer du Pacifique canadien ; il a jeté à la face du député de Québec-Est l'assertion que l'ex-chef de son parti, le juge en chef actuel de Québec, a signé un manifeste annexionniste. Cet honorable député semble avoir oublié qu'un ami politique et un collègue du chef actuel du gouvernement, un homme qui occupe aujourd'hui une position éminente à Londres, a aussi signé ce document et que son nom est un des premiers. Je crois que ces choses-là sont oubliées depuis longtemps et ne devraient pas être remises en discussion.

L'honorable député a parlé de la phalange compacte des conservateurs ; cependant on a admis, parmi ses amis, que presque tous les partisans du ministère avaient trouvé quelque chose à reprocher au contrat et avait suggéré quelque modification dans un sens ou dans un autre. Hier soir encore, le député de Picou admettait qu'on lui avait donné satisfaction sur un point quelconque.

Lorsque l'année dernière, je siégeais dans cette enceinte, et que j'écoutais les discours prononcés sur cette question de la construction du chemin de fer du Pacifique et sur la quantité des terres qui seraient vendues, j'entendis l'honorable premier ministre annoncer que l'immigration se dirigerait vers le Nord-Ouest à raison de 25,000 colons pour la première année, et que, lorsque la Chambre se réunirait de nouveau, la population du Nord-Ouest serait augmentée de 25,000 habitants. Je ne hasarderai à demander aujourd'hui si cette prédiction s'est réalisée.

Lorsque les honorables députés, dont quelques uns font aujourd'hui parti du ministère, parcourraient les provinces maritimes d'une extrémité à l'autre, décrivant les avantages que nous devions obtenir, affirmant que nos taxes ne seraient pas augmentées, que les droits ne seraient pas élevés, mais que la prospérité viendrait frapper à nos portes ; si, à cette époque-là, nous avions su que quatre ans après un traité serait conclu avec la Colombie anglaise, par lequel le ministère du jour engagerait le pays à se charger de dépenses si considérables que s'il elles étaient effectuées, le pays serait plongé dans la ruine, une telle proposition aurait soulevé dans tout le pays des hurlements et des malédictions.

Si l'on prétend que nous sommes engagés à exécuter les conditions de ce traité avec la Colombie anglaise, je demande si ce traité lui-même n'a pas été fait en violation des conditions que l'on nous posa lorsque nous entrâmes dans la Confédération ? A cette époque l'honorable ministre des Finances nous disait, d'après les informations du gouvernement, obtenues de personnes dignes de foi, que la Colombie anglaise ne présentait aucune difficulté au point de vue des travaux d'art ; mais l'expérience nous a renseigné sur la valeur de ces informations.

En fin de compte, la situation est aujourd'hui réduite à ceci : d'abord, laquelle des deux propositions devons-nous accepter et ensuite n'y a-t-il rien à objecter aux détails de l'une et de l'autre ?

Le gouvernement a déposé sur le bureau un projet de contrat. Je dis simplement un projet, car, bien que le gouvernement eût pu dans l'exercice constitutionnel de ses pouvoirs conclure certains arrangements, il savait que ces arrangements pour avoir force de loi, devaient être approuvés par le parlement. Le contrat lui-même porte qu'il ne sera pas obligatoire pour ceux qui l'ont signé, avant qu'il ait été ratifié par le parlement du Canada. Les signataires savaient que la sanction du parlement est nécessaire, non pas seulement une sanction pour la forme, mais l'approbation des députés parlant au nom de leurs commettants, après une discussion complète, loyale et sans esprit de parti, des conditions de ce contrat.

Si d'un autre côté les ministres qui ont passé ce contrat viennent dire qu'ils sont liés et engagés, je dis qu'ils ont agi illégalement et inconstitutionnellement. Ils n'avaient pas le droit de livrer le trésor public à une compagnie, sans l'autorisation des représentants du peuple. Telle étant notre position, nous sommes parfaitement libres d'accepter ou de

M. WELDON

rejeter l'une ou l'autre des propositions que nous avons devant nous,

On a dit que depuis des années cette question est la question principale à l'ordre du jour. Il est vrai que le chemin de fer du Pacifique, en général, a été discuté en public, mais avant que ce contrat eût été déposé sur ce bureau a-t-on jamais laissé entendre que l'on accorderait de tels privilèges, de telles faveurs à un syndicat de capitalistes, pour la construction de ce chemin ? Du 21 octobre au 10 décembre, on a mis le plus grand soin à cacher cet arrangement au peuple du pays. Et du moment où il a été rendu public, d'autres capitalistes se sont présentés avec une proposition plus avantageuse.

Il est vrai qu'on les a traités d'aventuriers ; mais lorsqu'ils ont eu donné de solides garanties de leur sincérité, on en a été réduit à dire que leur offre n'était qu'une manœuvre politique. Leur proposition est déposée sur le bureau de la Chambre, et elle porte la signature d'hommes connus par toute la confédération comme des hommes d'honneur et des hommes de grandes fortunes. Il nous faut donc examiner laquelle des deux propositions le peuple devrait accepter. En rejetant la première, nous ne nous engagerions nullement à accepter la seconde, dans sa forme actuelle, mais on pourrait la prendre comme base de négociations au moyen desquelles nous pourrions obtenir des conditions plus avantageuses pour le pays.

On dit que l'honneur du gouvernement est engagé. Si comme je l'ai dit, le gouvernement s'est engagé pour nous, il a agi inconstitutionnellement. Dans la mère patrie, des ministres ont retiré des mesures qu'ils avaient présentées, sans pour cela perdre la confiance de leurs partisans. Mais on s'est servi de cet argument que si nous rejetons la première proposition, nous obligeons le ministère à se démettre. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Si le gouvernement reçoit une proposition avantageuse, c'est non-seulement son droit, mais c'est son devoir de l'accepter, on agissant ainsi il aurait l'appui de tous les députés.

Comparons les deux propositions qui sont déposées sur le bureau de la Chambre. On prétend que le second contrat ne vise que la construction de la section des prairies. Les honorables députés ont évidemment oublié les termes de cette offre, par lesquels la compagnie s'engage à construire les sections de l'est et de l'ouest, aussi bien que la section des prairies, à moins que le gouvernement ne considère que l'intérêt du pays exige l'abandon des deux sections extrêmes. Si cette proposition était acceptée, ce serait donc le ministère actuel qui déciderait de la construction de ces sections.

Mais, dit-on, l'acceptation de cette proposition entraînerait un changement de ministère, et elle n'a été faite que dans le but de faire arriver l'opposition au pouvoir, et cela fait, la section de l'est serait abandonnée. Si l'on se place à ce point de vue, on remarque que nous aurons à payer la différence de prix qui existe entre ces deux propositions afin de permettre aux occupants actuels des banquettes ministérielles, de garder leurs portefeuilles.

Laissons de côté les privilèges et les exemptions contenus dans la proposition du syndicat et dont la seconde proposition ne fait pas mention, nous pourrions faire, en acceptant cette dernière, une économie de \$3,000,000 et de 3,000,000 d'acres de terres. Les terres ont été évaluées à différents prix, mais en prenant un moyen raisonnable, la différence en argent et en terres équivaldrait à dix ou douze millions de piastres. Si nous pouvons économiser cette somme, nous devons le faire.

Voyez quelle charge annuelle elle serait pour nos finances. Elle représente en intérêts, un demi-million de piastres par année ; une somme suffisante pour défrayer le coût de l'administration de la justice dans tout le Canada ; une somme plus considérable que le subside du Nouveau-Brunswick ou celui de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable repôinant ne voit pas sans alarmes un appel aux électeurs, et cependant nous avons vu les députés de

l'opposition réclamer les uns après les autres que le peuple soit appelé à se prononcer sur une question qui entraîne des dépenses aussi considérables et qui touche à des intérêts aussi chers que celle-ci. Pour notre part, nous ne sommes pas effrayés de la perspective d'un appel au peuple.

Les honorables députés de la droite s'efforcent de nous faire adopter la politique américaine; mais quelles que soient les subventions que les Etats-Unis accordent à leurs chemins de fer, il est certain qu'ils n'augmentent pas pour cela leur dette nationale. Depuis 1867, notre dette a été en augmentant, de \$75,000,000 ou \$80,000,000 qu'elle était jusqu'à \$160,000,000 qui nous coûtent \$8,000,000 d'intérêt par année, tandis que pendant la même période les Etats-Unis ont réduit la leur de près de \$800,000,000.

Et si nous ajoutons que les Etats sont un pays qui par son âge, sa richesse et sa population ne peut servir de point de comparaison raisonnable avec le nôtre, on ne pourra pas nous accuser de manquer de loyauté ou de patriotisme. Les députés de la gauche ne peuvent parler ainsi, ni faire la moindre allusion à l'embranchement du Sault-Sainte-Marie, sans être accusés de manquer de patriotisme. Je crois être aussi loyal que personne aux institutions britanniques, à la confédération canadienne ou à ma province; car, bien que je fusse opposé à la confédération, lorsqu'elle est devenue un fait accompli, j'ai toujours été prêt à faire de mon mieux pour la nouvelle constitution. Je n'ai pas peur des Américains. Nous avons été bien traités par eux, et en ma qualité de citoyen de Saint-Jean, je serais un monstre d'ingratitude si je disais un mot contre ceux qui se sont si noblement conduits à notre égard, lorsque notre ville était en ruines, non pas en adoptant des résolutions qui ne devaient pas être exécutées, mais en nous donnant des marques substantielles de leur cordiale générosité.

Quant à ce qui regarde ces deux propositions, bien que je ne sois pas prêt à accepter la seconde sans conditions, je dis qu'elle offre des avantages si grands et si évidents que, pour me servir d'un mot de l'honorable député de Halton (M. Macdougall) à propos de l'Intercolonial, nous allons jeter des millions de piastres dans les marais et les fondrières du Nord-Ouest. Comme je le disais tout à l'heure, je ne suis en faveur ni de la première, ni de la seconde proposition, et je ne donnerai pas ici tout au long les objections que j'ai contre le contrat, parce qu'elles ont été exposées d'une manière très complète par d'autres députés. Je me contenterai cependant, pour expliquer en peu de mots le vote que j'ai l'intention de donner, de dire que je m'objecte :

1o Au monopole donné à la compagnie sans qu'il y ait aucune restriction sérieuse à un changement de nature ou de nationalité de la corporation. 2o Au monopole de la construction des embranchements à l'exclusion de toute autre personne. 3o Au droit de choisir le tracé qui lui conviendra. 4o A l'exemption des droits en faveur des matériaux importés. 5o Au droit de la compagnie de choisir ses terres. 6o A la concession des terrains des stations avec exemption de taxes. 7o A ce que le gouvernement se charge du rachat des droits des Indiens. 8o A l'exemption de taxes. 9o A la construction par le gouvernement de la ligne de Yale à Kamloops, et 10o A ce que le gouvernement ne se réserve aucun droit de rachat facultatif.

Quant au choix des terres par le syndicat, il est bien évident qu'il aura intérêt à choisir les meilleures terres du Nord-Ouest, et je pourrais montrer le résultat de ces concessions de terres à des compagnies, en citant un exemple qui s'est passé dans ma province il n'y a pas longtemps. On avait donné à la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick 10,000 acres de terres par mille, avec la faculté de les choisir dans quatre comtés de la province. La compagnie fit son choix, et se fit concéder les meilleures terres à bois de ces quatre comtés, en sorte que aujourd'hui nos négociants de bois sont obligés de payer leurs terres deux fois plus cher qu'à aller les chercher dans l'Etat du Maine ou dans la province de Québec.

J'admettrai volontiers le principe posé par le député d'Ottawa (M. Tassé) qu'il faut écouter les leçons de l'expérience, et je crois que le fait que je viens de citer nous donne une idée assez exacte de ce qui va se passer dans nos territoires du Nord-Ouest.

Quelques députés, surtout le député de Frontenac (M. Kirkpatrick) et celui de King's N. E. (M. Borden) nous ont donné comme une des raisons qui doivent nous porter à ratifier ce contrat, qu'il établit définitivement ce que nous aurons à payer pour ce chemin de fer. Or, comme en réalité il n'est pas définitivement cette question, c'est là une des plus sérieuses objections que j'aie contre ce contrat. Nous y voyons que nous aurons à livrer au syndicat certaines sections qui sont achevées, et que le gouvernement s'engage à en terminer d'autres qui sont en ce moment données à l'entreprise.

Voyons quelles sont les leçons de l'expérience à ce sujet. Lorsque l'on entreprit de construire le chemin de fer Intercolonial—ces fortes de tronçons coûtaient beaucoup plus cher alors qu'aujourd'hui—on affirma qu'avec £5,000,000 on construirait le chemin et qu'une somme de \$25,000,000 serait plus que suffisante. Aujourd'hui ce chemin de fer nous a coûté près de \$40,000,000, et on réclame encore au gouvernement des sommes dont nous ignorons l'importance, et que nous n'avons pas encore payées. N'avons-nous pas raison de dire que le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique est aussi incertain en ce moment, qu'il l'était le jour où la Colombie anglaise est entrée dans la Confédération.

Pour ce qui concerne la section de l'Est, je voudrais que la construction en fut remise à une époque ultérieure, parce que l'état de nos ressources ne nous permet pas de l'entreprendre. Il faut que nous évitions tout ce qui pourrait augmenter nos taxes. Nous avons pour voisine au sud une grande République qui offre de nombreux avantages à ceux de nos concitoyens qui veulent y émigrer. Nous avons à Saint-Jean des steamers internationaux qui nous mettent en communication avec Boston et qui transportent tous les jours des hommes et des femmes qui quittent notre pays pour les Etats-Unis.

M. DOMVILLE. C'est une erreur.

M. WELDON. Quelques-uns reviendront, mais sur dix qui partent il n'en revient pas plus d'un. J'en appelle à tous les députés des Provinces maritimes, est-ce qu'il n'y a pas une émigration considérable de ces provinces aux Etats-Unis? On n'encourage point ces émigrants à s'établir dans le Manitoba ou dans le Nord-Ouest. Le gouvernement a dépensé des sommes considérables pour nous amener des immigrants européens, mais chaque homme ou chaque femme qui quitte notre pays pour les Etats-Unis vaut dix de ces immigrants qui nous viennent d'Europe.

L'honorable député d'Ottawa a dit quelque chose en réponse à une interruption de l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) à propos d'une cause d'élection contestée. Le député de Gloucester voulait dire, je suppose, que cette cause a été plaidée en septembre dernier et que le jugement n'est pas encore rendu. Ce n'est pas sans doute parce que les juges de Québec ont trop de travail, parce qu'on n'a pas rempli les vacances qui se sont produites dans leurs rangs. Il y a aussi des vacances dans les rangs des juges de la Province d'Ontario, et qu'on n'a pas remplies.

Cela provient peut-être de ce que le gouvernement garde ces places disponibles jusqu'à ce que le contrat soit voté, et ces sièges, sont peut-être destinés à servir de récompenses. Mais au Nouveau-Brunswick, à peine un juge ou un membre de cette Chambre est-il couché froid dans sa tombe, que la vide ainsi créé est déjà rempli.

Je suis opposé à ce contrat parce qu'il propose d'établir dans le Nord-Ouest un immense monopole, tandis qu'aux Etats-Unis, l'opinion publique se déclare partout énergiquement contre les monopoles de toute espèce. Je conjure les

honorables députés de s'arrêter avant de sacrifier notre argent et nos terres comme ils sent sur le point de le faire.

Dans les premiers jours qui ont suivi le dépôt de ce contrat sur le bureau de la Chambre, la presse ministérielle du pays a gardé le silence jusqu'à ce qu'elle eût reçu le mot d'ordre du premier ministre. Quelques-uns des journaux publiés dans les régions les plus éloignées exprimèrent cependant leur opinion avant d'avoir reçu la consigne d'Ottawa, et je terminerai mon discours en lisant un petit article d'un journal publié dans le comté de Charlotte, un des partisans les plus acharnés du gouvernement dans les provinces maritimes.

Voici ce que disait ce journal, immédiatement après que la nouvelle proposition eût été faite :

"Si cette offre est faite de bonne foi, si la compagnie possède les ressources financières nécessaires pour exécuter ses engagements, il est du devoir du gouvernement de considérer sérieusement la proposition. Nous ne doutons pas que le gouvernement fera son devoir dans cette circonstance, et quand bien même ce nouveau syndicat porterait la tache originelle du gréisme, s'il nous fait obtenir une modification du contrat, nous n'aurons pas à nous en plaindre."

M. DOMVILLE. La première qualité, après celle d'être orateur, est celle d'être un auditeur attentif. Depuis cinq semaines j'écoute avec la plus grande attention les arguments que nos adversaires apportent pour nous persuader que nous devons abandonner notre chef, rompre avec notre parti, et remettre le gouvernement entre les mains des députés de la gauche qui sont si incontestablement plus capables d'administrer le pays que nous ne le sommes. Nous les avons vu essayer de persuader les électeurs du Nouveau-Brunswick—je parle du Nouveau-Brunswick, parce que l'honorable préopinant ne s'est adressé qu'au Nouveau-Brunswick—de leur persuader, dis-je, que s'ils avaient eu l'idée d'appuyer le ministère précédent, tout serait aujourd'hui couleur de rose.

Malheureusement le peuple s'est aperçu que cet illustre ministère n'avait pas tenu pendant qu'il avait le pouvoir toutes les promesses qu'il avait faites, et il s'est décidé à ne plus s'exposer à être trompé par lui de la sorte.

Je ne permettrai à personne, M. l'Orateur, de dire que l'on m'a ramené au bercail à coup de fouet; que l'on me fait voter dans le sens que d'autres désirent. Il y a dans ce contrat une foule de choses que je désapprouve, mais il y a aussi une foule de chose que j'approuve, et je serais bien fâché si mon vote devait donner aux députés de la gauche l'administration des affaires du pays. Pourquoi? Parce que pendant qu'ils avaient cette administration entre les mains, ils n'ont pas fait preuve de cette connaissance de la nature humaine qui leur aurait permis de conserver le pouvoir. Ils avaient une nombreuse majorité, qui s'égronait de temps en temps, il est vrai, et lorsque, au bout de cinq ans, ils se présentèrent de nouveau devant le peuple, le peuple les rendit à la vie privée en leur disant qu'ils n'avaient pas les qualités nécessaires pour gouverner le pays.

Ce serait folie de ma part, M. l'Orateur, d'essayer à une heure aussi avancée, et après une discussion aussi complète et aussi prolongée de la question, de donner les raisons pour ou contre la ratification du contrat. C'est une mesure de la plus grande importance. Je ne suis qu'un jeune homme et je vois autour de moi des hommes plus âgés qui, suivant les lois ordinaires de la nature, devront disparaître avant moi; c'est pourquoi je dois être très prudent, et tâcher de ne rien faire que l'on puisse me reprocher plus tard. Il faut donc que j'agisse de manière à pouvoir dire à ceux qui m'ont envoyé ici que j'ai agi au meilleur de mon jugement, et avec autant d'intelligence que j'ai pu le faire.

Un député de la gauche a insinué que quelques-uns des partisans du ministère étaient intéressés dans le syndicat. C'est une calomnie indigne de celui qui l'a mise en circulation. Je suis persuadé que pas un seul de nos ad-

versaires ne croit sérieusement qu'un des députés du parti ministériel ait quelque intérêt pécuniaire dans le syndicat. Si quelqu'un d'eux le croit, il n'a pas le droit de soulever cette question dans la Chambre, mais si celui qui a donné cours à cette calomnie n'y croit pas lui-même, il a bien tort de chercher à faire croire au pays qu'il y a au parlement des députés que l'on peut corrompre. Il me semble que nous avons laissé derrière nous l'époque où les deux partis s'injuriaient à qui mieux. J'ai remarqué avec plaisir que pendant cette session les injures lancées d'un côté à l'autre de la Chambre avaient été très rares.

Je suis qu'il est triste d'être dans l'opposition; j'en ai fait l'expérience pendant cinq ans. Pendant que je siégeais dans cette froide région j'ai présenté un bill qui a été adopté par les deux Chambres. Mais lorsqu'il revint à la Chambre avec un amendement du Sénat qui changeait un mot, LE ou OU, la majorité servile de nos honorables adversaires, le rejeta, et s'en fit une gloire, car disaient-ils "la force prime le droit." Et, cependant, ils viennent aujourd'hui que nous discutons une mesure intéressant la prospérité du pays, ils viennent nous demander de nous rendre à leur manière de voir. Ils ne valent pas la peine qu'on les écoute, M. l'Orateur, et plutôt que de les suivre, j'aime bien mieux laisser le gouvernement agir comme il l'entendra pour le bien public. Si l'action du gouvernement entraîne sa chute aux élections de 1883, nous tomberons avec lui comme autrefois.

Comme je l'ai dit d'abord, il y a dans ce contrat bien des choses que je n'approuve pas, mais puis-je mettre mon opinion en opposition à celle des hommes d'expérience et de talent qui ont examiné cette question avec tant de soin? Non, M. l'Orateur, je leur donnerai mon appui, comme c'est mon devoir de le faire, puisque j'ai été élu pour cela. A eux toute la responsabilité, pour moi je suis prêt à accepter leur décision.

L'honorable député de Queen, N.-B., nous a raconté quelle grande assemblée avait été tenue aux Narrows, dans le Nouveau-Brunswick. C'était vraiment une petite assemblée, M. l'Orateur, car il y avait bien peu de personnes présentes. Il n'a pas eu la courtoisie de me prévenir qu'il se rendait là pour tenir une assemblée, et cette assemblée n'avait été annoncée nulle part; il s'y rendit sans tambour ni trompette, rassembla quelques amis, et sans me donner l'occasion de lui répondre, il fit sa petite assemblée en famille. Et voilà comment il s'est assuré que le Nouveau-Brunswick était opposé au syndicat, et s'associait à la pétition qu'il présente contre la mesure du gouvernement. Si mon honorable ami veut me donner quelques semaines de préparation, laisser dans leur coin ces longues statistiques qu'il nous a lues, et me rencontrer face à face, je n'aurai pas peur de me présenter comme candidat contre lui dans son propre comté; je serais prêt à laisser le peuple du comté de Queen décider de la question de la politique nationale.

Il nous a peint le Nouveau-Brunswick sous de sombres couleurs. Je puis prouver que cette province a vu croître sa prospérité depuis la confédération, et cette prospérité augmente encore tous les jours, quoique son comté à lui n'ait peut-être pas été aussi favorisé que les autres à cause du fait qu'il ne fait guère que le commerce de bois. En effet tous les approvisionnements nécessaires à ce commerce doivent être pris à l'étranger, et le produit des labeurs de l'ouvrier est expédié à l'étranger pour payer ces approvisionnements. Si au lieu de faire cela ces ouvriers étaient employés à la culture, au lieu d'un désert semé de souches noircies, nous verrions cette région se couvrir de fermes florissantes.

Si l'honorable député s'était donné la peine de consulter les rapports du recensement, il aurait vu que, en 1851, nous n'avions dans le comté de King's que 120,913 acres en culture, tandis qu'en 1871 nous en avions 207,557, et 901,000 en terres améliorées; il aurait vu que, en 1851, nos céréales ne produisaient que \$670,000, tandis que, en 1871,

elles réalisaient \$1,000,000. A part des céréales, les produits des manufactures, le bois, etc., réalisaient encore près d'un autre million. Le comté produit autant de bois que celui de Queen's, et le tonnage des navires qu'il possède est de 5,766 tonnes. Parmi ses produits on compte 983,000 livres de beurre, 59,000 tonnes de foin, 355,000 minots d'avoine, 870,000 minots de pommes de terre, 306,000 minots de sarrasin, etc. Il possède 5,500 chevaux, 28,000 têtes de gros bétail, 35,000 moutons; il a un grand nombre de manufactures; c'est enfin un des plus riches comtés agricoles de toute la province, sans exception.

D'où vient donc que l'honorable député nous ait fait une si triste peinture de ce comté. Les affaires du pays en général ont repris un cours prospère, la production augmente partout, et il n'y avait aucune raison qui put faire croire que le comté de King faisait exception. En résumé, tandis que chaque homme, femme ou enfant, en 1851, ne gagnait en moyenne que \$35 par tête, cette moyenne était en 1871 de \$45 par tête. Je regrette que les statistiques du nouveau recensement ne soient pas encore à ma disposition, car je pourrais montrer un accroissement bien plus marqué encore dans la prospérité générale.

L'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Burpee) n'a pas encore cru devoir parler sur cette question.

M. WELDON. Il a été obligé de s'absenter, il y a quelques instants, parce qu'il était indisposé.

M. DOMVILLE. Il a eu cinq semaines pour faire son discours et pour dire au public intelligent du Canada qu'il fait partie d'un syndicat au Nouveau-Brunswick avec George Stephens qui doit être l'esprit dirigeant du syndicat du Nord-Ouest, et il aurait pu ajouter que le seul but de M. Gibson en venant se joindre au nouveau syndicat, était de contrecarrer les plans de M. Burpee, du Nouveau-Brunswick.

Si je voulais imiter quelques-uns des honorables députés, je dirais que mon honorable ami de Saint-Jean (M. Burpee) est ici sous la tutelle de George Stephens, qu'il dépend de ce dernier qu'il ait l'administration de ce chemin et le patronage qui en résulte, et que, conséquemment, il ne peut parler contre le syndicat, de peur de blesser les susceptibilités de M. Stephens. C'est ce que je pourrais dire si je voulais user de représailles, mais je ne le dirai pas.

L'honorable monsieur a dit qu'il n'était en faveur ni d'une proposition ni de l'autre. C'est un faux-fuyant bien digne d'un avocat; c'est se placer dans une position où personne ne peut l'atteindre. L'honorable député reprend en sous-main tous les arguments et les déductions de son chef, le député de Gloucester, pour qui je professe un sincère respect. C'est un digne chef de la petite phalange du Nouveau-Brunswick. Son discours a servi de modèle à tous les discours de ses subordonnés, et ils seraient ingrats s'ils ne le reconnaissaient pour leur chef.

Mon honorable ami, le député de Saint-Jean, a parlé du butin que l'on pourra faire sur le syndicat, et des frais judiciaires considérables que le gouvernement aura à payer. A-t-il oublié l'époque où il était lui-même le représentant du ministre de la Justice? Et ses objections ont-elles donc pour base son désappointement de ne plus remplir ces fonctions? Lorsque le public du Nouveau-Brunswick lira son discours, il verra bien où est la cause de tant d'amertume et de désappointement.

L'honorable monsieur dit que la population quitte le pays, comme le pélican et le singe traversant une large rivière, mais il ne dit pas pour quelle raison les gens quittent le pays, il ne dit pas qu'ils en sont chassés par le volume que j'ai entre les mains, intitulé: Extraits des discours de l'honorable M. Edward Blake, avec portrait de l'auteur. Discours, où il s'efforce de démontrer qu'il est plus avantageux pour les émigrants de s'établir aux États-Unis qu'au Canada. Il aurait dû dire cela à la Chambre au lieu de lui laisser

croire que nos concitoyens nous quittent parce que les États-Unis sont un pays préférable au nôtre.

Pour ce qui est de Saint-Jean, il sait parfaitement qu'après l'incendie, un grand nombre d'ouvriers et d'aventuriers de toute sorte, vinrent pour travailler à la reconstruction de la ville, et qu'ils ont dû s'en retourner quand les travaux ont été terminés. Ils n'ont jamais compté comme habitants de la ville Saint-Jean. Tout ce que la ville demande, c'est un peu d'aide, et elle n'a pas à remercier son député, ni le député de Gloucester, qui sont venus ici la déprécier, dire que la propriété y est sans valeur, que les salaires y sont très réduits, que les terres et le coût de la vie y sont élevés, toutes choses qui diminuent le prestige et ruinent l'avenir de la ville.

J'aurais préféré que ces honorables députés fussent venus dire qu'il y a dans le contrat des choses qu'ils n'aiment pas—j'en suis là, moi-même—mais que, par patriotisme, et pour la raison que cette mesure est destinée à donner un grand essor au pays, qu'elle devra aider à la diminution de nos taxes par la consommation de marchandises que feront les colons de nos territoires du Nord-Ouest, ils sont prêts à donner un appui au gouvernement, pour cette grande entreprise nationale.

Mais ils n'ont pas assez de patriotisme pour faire cela. Leur désir le plus cher a été de déprécier le Nouveau-Brunswick et tous ses députés. Ils iraient même jusqu'à prédire que je ne serai pas réélu dans le comté de King mais je répète encore que je suis prêt à me mesurer avec leur clique toute entière dans ce comté, sans vouloir offenser personne.

Lorsque j'ai rendu visite à mes électeurs, je leur ai demandé quelle était leur opinion à propos de ce contrat. Ils m'ont répondu que je ne devais pas prendre une détermination quelconque sur ce sujet avant d'être en possession de toutes les informations que possède le gouvernement, sur cette ligne qui doit être la plus courte des voies ferrées transcontinentales.

Ils m'ont dit de donner mon appui au projet qui serait le plus avantageux pour Ontario, pour Québec, et s'il était possible, pour le Nouveau-Brunswick. Ils m'ont dit franchement et loyalement: nous vous avons choisi pour nous représenter, et nous comptons que vous agirez pour le mieux. Si vous croyez que le gouvernement qui présente cette mesure a accompli son devoir, si vous avez confiance dans la science, l'honnêteté et l'intégrité des ministres, il est de votre devoir de leur donner votre appui. Si vous pensez autrement, vous êtes libre d'agir autrement.

Je n'ai point remarqué au Nouveau-Brunswick cette grande excitation dont parle la pétition provenant de St-Jean. J'ai lu cette pétition, et quoique j'aie à la ville presque tous les jours, il n'y a pas parmi les signataires trente noms que je connaisse. Je n'y vois pas les noms de beaucoup des principaux négociants, pas même ceux des partisans de l'opposition. La population du Nouveau-Brunswick est satisfaite de la conduite du ministère et elle en donnera la preuve par ses votes, aux prochaines élections.

Sir ALBERT J. SMITH. Nous verrons bien.

M. DOMVILLE. Je sais que l'honorable député a une grande influence dans son comté et j'avoue franchement que je ne crois pas que personne puisse y lutter avantageusement contre lui; mais s'il veut me permettre de me porter candidat dans le comté de Westmoreland, et s'il veut se présenter dans le comté de Kings, nous verrons quel sera le résultat.

Sir ALBERT J. SMITH. Le ministre des Finances et moi nous devons nous porter candidats dans mon propre comté.

M. DOMVILLE. Il est plus en état de lutter contre l'honorable député que moi. J'ai encore quelques mots à dire à l'honorable député de Gloucester (M. Anglin). Ce monsieur dit que si la rédaction de ce contrat avait été

faite par les députés de la gauche, il aurait été mieux rédigé. Vous vous rappelez l'histoire du lion qui regardait des tableaux. Il en vit un où un homme tuait un lion. Et le lion disait : C'est un bon tableau. Mais qu'avec plus de raison nous aurions le dessus si mes confrères savaient peindre. Nous en sommes tous là ; nous croyons pouvoir faire mieux que les autres. Je suis persuadé que suivant le cours ordinaire des choses, et j'ai fait des calculs très sérieux sur ce point, l'opposition parviendra peut-être au pouvoir dans une quinzaine d'années. Nous verrons alors ce qu'elle peut faire.

Je regrette de ne pas avoir préparé un discours que j'aurais pu lire à la Chambre, comme mon honorable ami le député de Queen l'a fait l'autre jour, et que j'aurais pu envoyer à mes électeurs, sous l'inscription : "avec mes compliments." Je suis peiné de ce que mon discours ne soit pas télégraphié à Saint-Jean, comme on l'a fait pour le discours du député de Queen, avec le commentaire que c'était l'éloquent discours d'un grand patriote.

En lisant dernièrement les journaux de Saint-Jean, j'ai été tout étonné de voir l'honorable député de Queen placé dans une position aussi éminente. J'espérais y trouver les discours du premier ministre, du ministre des Chemins de fer, du ministre des Finances, mais non, il n'y avait que le discours du député de Queen. Cet honorable monsieur avait dit tout ce qu'il y avait à dire. J'espère bien que le prochain numéro de ce journal contiendra le discours du député de Saint-Jean (M. Weldon) dont le chef-d'œuvre d'éloquence sera reproduit *in extenso*.

Pour moi, j'ai improvisé mon discours, mais j'espère avoir touché la corde sensible. Je dois ajouter que tous ces discours ne feront pas un effet énorme dans le pays. Mon comté en est inondé, et j'ai reçu une lettre où l'on me dit que c'est la providence qui a envoyé ces discours, car on commençait à manquer de papier pour allumer le feu.

Des exemplaires du discours de l'honorable M. Blake sont envoyés dans tous les coins de mon comté, par un député dont j'ai les initiales devant les yeux. Et ce qu'il y a de plus extraordinaire, c'est qu'on les envoie aux gens qui composent mes comités, comme si on s'attendait qu'ils les distribueraient à mes amis. Voilà ce que j'appelle une manœuvre habile. Lorsque j'ai pris la parole ici, je n'ai point envoyé des exemplaires de mes discours aux *grits*, je les ai laissés dans les ténèbres, et je crois que c'est là la place où ils doivent être.

Bien que je ne puisse approuver certains détails de l'arrangement conclu avec le syndicat, je n'en suis pas moins persuadé que c'est le meilleur que l'on pût nous offrir. La proposition faite par le nouveau syndicat ne peut être acceptée par aucun homme d'expérience, et ne pouvait être honorablement prise en considération par le gouvernement. A mon avis elle est pire que le contrat actuel, parce qu'elle admet la possibilité de l'abandon de la section au nord du lac Supérieur et par conséquent la possibilité d'une solution de continuité dans la voie de communication avec l'ouest. Nous n'aurions plus alors qu'un embranchement des chemins de fer des Etats-Unis.

La principale objection que j'avais à opposer au syndicat Stephens, c'est qu'il lui aurait été possible de transporter les grains et les céréales du Nord-Ouest à travers les Etats-Unis, et d'enlever ainsi ce trafic au reste du Canada. Mais le syndicat étant composé de capitalistes anglais, français, allemands et américains, dont l'intérêt sera d'établir un trafic à parcourir total à travers le Canada, et de tenir leurs engagements avec le gouvernement, je me crois tenu en honneur d'appuyer le projet du gouvernement. Si on nous avait offert mieux, je me serais certainement cru libre de voter pour cette meilleure offre. On sait parfaitement que je suis un partisan sincère du ministère, mais on sait aussi que ce ne sera pas l'ordre d'un ministre ni les remontrances d'un

M. DOMVILLE

whip du parti, qui me feront voter pour cette mesure, car je crois sincèrement qu'on n'a rien offert de mieux pour le pays.

Je suis donc prêt à retourner devant mes commettants, conscient de la responsabilité dont je me suis chargé et prêt à rencontrer l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) et les autres députés sur le champ de la lutte électorale lorsqu'ils viendront combattre ma candidature en 1883. Je puis dire à mes électeurs que cette proposition est la meilleure que le pays ou le gouvernement aient jamais reçue, que le gouvernement avait le désir sincère de développer les ressources du pays, et non pas d'opprimer ses industries, ni de persuader au peuple qu'il est plus avantageux pour lui de vivre aux Etats-Unis qu'au Canada, et de répandre dans le public des préjugés sur la valeur de notre grand Nord-Ouest.

Si nous sommes vaincus, nous tomberons, comme je l'ai déjà dit, avec la conscience d'avoir fait notre devoir. Si nous avons fait notre devoir, nous n'avons rien à regretter.

Je donnerai ma voix en faveur du projet du gouvernement, parce que je crois sincèrement que c'est la meilleure proposition qui nous ait été faite ; si j'ai manqué à mon devoir, je ne mérite plus de représenter mes électeurs. Mais si j'ai fait mon devoir, je suis persuadé que le comté de King approuvera ma conduite. Le comté de King m'a élu dans l'opposition, comme au pouvoir ; mes électeurs n'attachent pas beaucoup d'importance à ma politique, mais ils savent que je suis venu ici pour appuyer un gouvernement. Ils savent que je ne trahis pas mon drapeau, que je ne me vends pas pour une charge ; ils savent que l'on ne m'a jamais rien promis pour obtenir ma voix dans cette Chambre, et qu'il n'y a jamais eu ensuite de difficultés à propos de ce qui avait été promis et n'aurait pas été tenu, comme dans le cas du député de Westmoreland.

Les électeurs de King sont intelligents ; ils comprendront parfaitement la question. Je suis convaincu que si je me porte de nouveau candidat en leur disant que j'ai appuyé le gouvernement, ou que j'ai voté en faveur de mon honorable ami de la gauche s'il nous faisait une meilleure proposition, ils m'éliraient encore, à quelque parti que je veuille appartenir.

J'espère que cette mesure sera adoptée par une grande majorité, et que, malgré l'éloquence de mon honorable ami le député de Saint-Jean, aucun de nos amis ne voudra le suivre et n'oubliera ce qu'il doit à ses électeurs et à son pays

M. McCARTHY. Si je consultais mes propres désirs je ne viendrais pas à cette heure avancée, fatiguer la Chambre par des commentaires sur la question qui lui est soumise. Mais j'ai un devoir à remplir vis-à-vis de mes commettants, et je ne puis voter comme j'ai l'intention de le faire sans expliquer pourquoi je me propose d'appuyer la mesure présentée par le gouvernement. Dans mon opinion le point saillant de la question est celui-ci : Avons-nous l'intention de mettre en pratique le programme du gouvernement, qui consiste à construire aussi promptement que possible une voie ferrée non-interrompue à travers notre Confédération, ou devons-nous adopter le programme de l'opposition, et retarder la construction des extrémités en nous bornant à construire seulement la partie qui traverse la région des prairies ? Si nous devons accepter le programme du gouvernement, je crois que cela contribuera beaucoup, ici et ailleurs, à engager le pays à accepter le contrat. Il y a dix ans nous nous sommes engagés, envers la Colombie anglaise à construire ce chemin de fer dans un délai qui est aujourd'hui expiré. De plus, une résolution fut adoptée par cette Chambre, à l'effet que les travaux seraient exécutés de façon à ne pas augmenter les taxes du peuple. Je me rappelle que le ministère de l'honorable député de Lambton, après que la tentative faite par l'administration précédente pour construire le chemin au moyen du contrat Allan, eut

échoué, le gouvernement dis-je, n'a pas voulu alors faire ce qu'il aurait pu faire—briser le pacte d'union avec la Colombie anglaise, s'il considérait que les conditions étaient trop onéreuses et que le marché était impossible à exécuter; mais au lieu de cela il a confirmé ce pacte, il a fait des arrangements avec la Colombie anglaise et il a proposé de lui payer une indemnité pour le délai qui, disait-il, était inévitable dans l'exécution du marché et dans la construction du chemin.

Après que cette question eut été référée aux autorités impériales, et après que lord Carnarvon eut accepté la tâche de régler le différend entre la Colombie anglaise et le gouvernement fédéral, nous savons que l'ancienne administration accepta les conditions proposées par Lord Carnarvon, qu'elle s'engagea à faire exécuter les travaux dès que les explorations seraient terminées, et à dépenser \$2,000,000 par année dans la Colombie anglaise, qu'elle s'engagea à terminer les travaux jusqu'au lac Supérieur, en l'année 1890; qu'elle a promis que les travaux seraient poussés avec activité et sans délai.

Et, maintenant, je désire savoir comment un honorable député, s'il croit que l'entreprise peut être exécutée par les moyens que le gouvernement se propose d'employer, pourrait dire, que parce que la Colombie anglaise est faible, le marché conclu avec elle doit être traité avec dédain, et que nous devons violer la convention faite avec elle?

Durant la dernière session l'honorable chef de l'opposition nous a dit, lorsque l'honorable député d'Algoma a proposé de nommer un comité pour étudier la question des limites entre l'Ontario et le territoire fédéral, que le pays était tenu en honneur à accepter la sentence arbitrale qui avait été rendue, qu'il était presque déshonorant de demander des renseignements sur cette Chambre avant que de consentir à sanctionner cette sentence arbitrale, Et cependant cet honorable député n'hésite pas à demander au parti libéral de retarder indéfiniment l'exécution du contrat qui a été conclu en 1871, avec la Colombie anglaise, qui a été approuvé du parti libéral par l'acceptation des conditions Carnarvon, et qui peut être maintenant mis à exécution sans augmenter les fardeaux du peuple canadien. Je suis en faveur du programme du gouvernement qui consiste à construire un chemin d'une extrémité à l'autre sur le territoire anglais sous le délai le plus court possible, parvu que cela puisse être fait sans augmenter l'impôt, comme cela peut-être fait en vertu du contrat. Dans ces circonstances, donc, nous sommes tenus de remplir le contrat avec la Colombie anglaise, même si ce n'était pas pour d'autres fins que pour faire honneur à nos engagements.

L'honorable député de Wentworth, (M. Rymal) a presque avoué, que, pour sa part, dans tous les cas, il ne pleurerait pas, pour me servir de ses propres paroles, si nous construisions ce chemin immédiatement, si tel était le désir du peuple et la volonté du parlement. Comme libéral aimant qui a passé sa vie au service de son parti, il n'a pas prétendu dire que cela n'était pas un programme que nous ne devrions pas adopter. L'on peut dire cependant qu'en admettant qu'il en soit ainsi et en supposant que, sous la direction du ministre des Finances, la part que nous avons à payer pour la construction du chemin que nous avons à construire nous-mêmes puisse être payée sans augmenter les fardeaux du peuple, il n'en est pas moins vrai que le contrat déposé sur le bureau n'est pas un contrat que dans l'intérêt du pays nous puissions accepter. C'est là le point sur lequel je désire attirer plus particulièrement l'attention. Nous devons considérer cette question comme une simple question d'affaires; la question de la construction d'un chemin de fer ne doit pas être renvoyée d'un côté de la Chambre à l'autre comme une question au sujet de laquelle les partis politiques doivent se faire la guerre; mais cette question doit être traitée comme une question d'affaires, et si ce contrat mérite d'être accepté, nous serions infidèles à notre devoir si nous ne profitons pas de cette occasion pour soulager le pays du fardeau

dont il aurait à se charger si le chemin ne devait pas être construit par une compagnie. Je crois que nous sommes tous engagés à ce mode de construction; dans tous les cas, il est bien établi que ce programme a été le premier qui ait été adopté par les deux partis, et une résolution a été proposée par un chef distingué du parti libéral, à l'effet que le chemin serait construit par une compagnie et pas autrement. Je me propose d'indiquer en premier lieu ce que cette compagnie doit faire, et en second lieu, ce que nous devons lui donner, et je crois que, du résultat de cette comparaison, doit dépendre notre décision sur la question de savoir si le contrat est acceptable ou non au point de vue des affaires. La compagnie est obligée de construire et d'équiper 2,000 milles de chemin de fer; elle est obligée de construire 900 milles dans la section des prairies, et 450 milles pour aller à Kamloops à travers les Montagnes Rocheuses; elle est obligée de construire la section la plus difficile de toutes, la section au nord du lac Supérieur. Ces sections forment les 2000 milles que ce syndicat se propose de construire. Comment cet ouvrage sera-t-il fait? C'est là, la première question. Parce que si nous ne savons pas cela, il est impossible d'évaluer ce qu'il est convenu de faire. Il doit le construire selon le type du chemin de fer *Union Pacific*, "tel que d'abord construit." Quels que soient les doutes qui puissent avoir existé dans l'esprit des honorables messieurs quant à la signification de ces mots, quant à savoir s'ils s'appliquent à 1869 ou 1873, il ne peut y avoir de doute dans mon esprit que des arrangements peuvent être faits, et que des arrangements seront sans doute faits à la satisfaction de la Chambre et du pays, en vertu duquel le type adopté sera celui de 1873. Quel était le type de 1873? J'ai entre les mains des notes extraites du rapport de la compagnie du chemin de fer *Union Pacific* pour cette époque, rapport qui démontre assez clairement ce que le type de ce chemin était alors. Ce chemin pouvait alors gagner \$5,000,000 par année en sus de ses dépenses. Le rapport pour l'année 1873, dit:

"Les dépenses d'exploitation se sont élevées à \$4974,861, une augmentation de 174 287 ou 3 1/2 pour cent et les profits nets ont atteint le chiffre de \$5 291,213, une augmentation de \$1,199 211, ou 26-8 pour cent. La proportion des dépenses d'exploitation aux recettes a été réduite de 57-94 à 48-15 pour cent. Cette réduction semble considérable en vue des difficultés nombreuses rencontrées dans l'exploitation du chemin de fer "*Union Pacific*," mais le rapport affirme que la proportion des dépenses relativement aux recettes aurait été encore plus réduite si le coût des liasses pour 60 milles de la voie et des traverses pour 280 milles n'eût pas été imputé aux dépenses d'exploitation. Ces résultats très satisfaisants, qui prouvent beaucoup en faveur de l'habileté avec laquelle la ligne a été administrée par les fonctionnaires qui sont à la tête des départements, n'ont pas été obtenus en permettant à la voie et à l'équipement de se détériorer; car on affirme que les voies du chemin de fer, locomotives, wagons et bâtiments sont en bon ordre, et comme preuve à cet effet l'on cite la régularité avec laquelle les convois circulent. Du 1er novembre 1873 au 1er mars 1874, les convois de voyageurs du chemin de fer "*Union Pacific*" n'ont pas manqué une seule fois de correspondre avec les trains du chemin de fer "*Central Pacific*," à l'extrémité ouest, et avec les trains du chemin de fer de l'Iowa à l'est. Les mesures prises pour empêcher la neige d'obstruer la voie sur cette partie du chemin qui traverse les Montagnes Rocheuses ont été très-éfficaces. En élevant la chaussée en certains endroits et en élargissant les tranchées dans d'autres, la compagnie a pu se dispenser de construire des paraneige sur une distance de onze milles.

Sir ALBERT J. SMITH. C'était pendant l'automne de 1873.

M. McARTHUR. C'est le rapport de 1873.

Sir ALBERT J. SMITH. La modification a été faite en février 1873.

M. McARTHUR. Ce rapport démontre que l'équipement du chemin était dans le meilleur état possible, que ses recettes pendant l'année ont été de \$10,000,000, que 174,894 voyageurs et 276,000 tonneaux de marchandises ont été transportés, et c'est là le type qui a été accepté par le gouvernement comme satisfaisant. Maintenant quel est le coût de la construction et de l'équipement d'un tel chemin? L'équipement du chemin, d'après le même rapport, s'énumère comme suit: locomotives, 147; wagons de voyageurs,

51; wagons à bagage, de l'express et de la malle, 30; wagons à marchandises de tous genres, 2,750. Un équipement semblable ne serait-il pas satisfaisant pour nous? Maintenant quel doit être le coût d'un tel chemin? Dans le calcul que je vais exposer à la Chambre, je n'ai pas l'intention d'être lié par les déclarations faites de l'un ou de l'autre côté de la Chambre.

La première estimation de M. Fleming était, pour la section de l'est de \$26,000,000; sa seconde estimation était réduite à \$20,000,000. Ainsi que je vais vous le démontrer dans un instant, l'estimation de l'honorable député de Lambton après l'affirmation faite par l'honorable ministre des Chemins de fer quant à la manière dont le chemin doit être construit, a été que la section de l'est coûterait \$32,500,000. La section centrale, comme on l'appelle maintenant, divisée comme elle l'est en vertu du contrat, peut être définie comme suit: D'après la première estimation de M. Fleming, la région des prairies, 900 milles, devrait coûter \$23,400,000, d'après sa seconde estimation elle a été réduite à \$11,700,000. D'après l'honorable député de Lambton, l'année dernière, cette partie devait coûter \$25,778,000. Je vais lire ce qui a été dit par l'honorable député de Lambton après qu'il eut entendu la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer:

"Il sera intéressant pour la Chambre d'examiner, une autre fois, quelques-unes des estimations de M. Fleming. Ce monsieur a fourni, pour la section du lac Supérieur à Selkirk, une estimation de \$14,700,000; aujourd'hui, c'est \$17,000,000, ou une augmentation de 16 pour cent. Sa précédente évaluation du prix de revient de la région des prairies était de \$26,000,000, c'est-à-dire le double de ce qu'elle est maintenant. De Nipissingue au lac Supérieur, l'estimation qu'il avait fournie à l'ancienne administration était de \$26,000,000, ou \$6,400,000 de plus que maintenant et \$2,000,000 de plus que celle de l'honorable ministre. De la ligne de faite à Burrard Inlet son estimation était de \$35,000,000 et elle est aujourd'hui tombée à \$30,000,000. L'embranchement de Pembina était, dans le principe, porté à \$1,300,000, et l'honorable ministre dit maintenant que c'est \$1,700,000.

"Si la même proportion, c'est-à-dire 16 pour cent, est appliquée aux estimations de l'ingénieur en chef pour les autres sections, le prix total de revient sera d'environ \$114,000,000 au lieu des \$84,000,000 qu'annonce l'honorable ministre. Des estimations aussi capricieuses font voir combien il est impossible à qui que ce soit de fixer le prix de revient probable, et je suis convaincu que celles qu'on nous présente aujourd'hui sont de simples conjectures."

Il donne ensuite ses raisons que je recommande à l'attention de mes honorables amis de la gauche:

"Je vais me servir de l'exposé des ingénieurs eux-mêmes quant à la nature des travaux sur les différentes sections de Fort William à Selkirk. Soixante-dix milles sont représentés comme difficiles, 226 comme moyens et 114 comme faciles; et afin d'en arriver aux \$18,000,000 dernière évaluation faite par les ingénieurs, il faudrait porter à \$75,000 par mille les 70 milles difficiles, à \$39,000 les 226 moyens et à \$20,000 les 114 faciles: faisant avec le matériel roulant évalué à \$1,656,000, un total de \$18,000,000.

De Selkirk à Battleford, les premiers 112 milles sont donnés comme faciles, et avec les rails, clôtures, etc., on peut les porter à \$14,000 par mille, ou \$3,000 de moins que l'embranchement de Pembina. J'ai calculé les seconds 100 milles sur les données fournies par M. Marcus Smith, et je ne pense pas qu'on puisse obtenir un nivellement convenable sur ce chemin pour moins de \$20,000 par mille."

Ensuite il donne ses raisons pour arriver à cette conclusion, raisons que je ne répéterai pas à la chambre. Il dit:

"Depuis l'extrémité des seconds 100 milles jusqu'à Battleford, nous avons 377 milles. Ils ne sont pas plus difficiles en somme. Il y a quelques ponts plus formidables, mais la ligne est plus éloignée pour le transport des rails. J'évalue cette section à \$21,000 par mille.

"Ensuite de Battleford à Edmonton, les ingénieurs disent qu'il y a treize milles très difficiles que j'évalue à \$60,000 par mille, c'est-à-dire \$10,000 de moins que les autres travaux difficiles à l'est de Selkirk; quarante-neuf autres milles de la ligne sont classés comme modérément difficiles, et je les évalue à \$39,000 par mille; soixante-dix milles très modérés, à \$25,000 par mille et quatre-vingt-dix-huit milles faciles à \$20,000 par mille; ce qui fait pour cette section, une moyenne de \$27,000 par mille.

"D'Edmonton au faite, 256 milles, le chemin est divisé comme suit par l'ingénieur: difficiles, soixante-seize milles; moyens, soixante-trois milles; faciles, 117 milles. Je calcule que les travaux difficiles à \$60,000 par mille, soit \$10,000 de plus que les travaux du même genre à l'est de Selkirk; les moyens à \$40,000 par mille, et les faciles à \$20,000 par mille; soit, en tout, \$9,472,000, ou une moyenne de \$37,000 par mille."

M. McCARTHY

Puisque l'honorable monsieur a ainsi établi ses calculs sur les rapports des ingénieurs, nous devons traiter son évaluation avec quelque respect. La question à décider est celle-ci: Quelle valeur devons nous avoir pour ce que nous donnons au syndicat? Nous ne pouvons constater cela qu'en essayant de nous faire une idée du coût de l'entreprise.

D'après la première estimation de M. Fleming, le coût serait de \$68,460,000; d'après sa seconde estimation, celle que les honorables messieurs considèrent actuellement comme parfaitement concluante, mais qu'ils ont refusé d'accepter pendant la dernière session, la traitant comme tout à fait indigne d'être acceptée, il serait de \$48,500,000, et l'estimation de l'honorable député de Lambton, était de \$77,278,000. La moyenne par mille serait de \$32,200, d'après la première estimation de M. Fleming, de \$24,250 d'après sa seconde estimation pour les 2,000; et de \$39,659 par mille d'après le calcul fait par l'honorable député de Lambton pendant la dernière session.

En établissant une moyenne de ces montants, nous arrivons à un coût total de \$67,000,000, et à un coût moyen par mille, pour les 2,000 milles, de \$33,544, et pour la section des prairies, de \$21,547 par mille. Je ne me propose pas de m'arrêter là. Tout satisfaisant que cela doit paraître à mes honorables amis de la gauche, qui ne peuvent guère nier les calculs faits par leur ancien chef, cela n'est guère satisfaisant pour moi. J'ai tâché de m'assurer ce qu'ont été le coût de chemins semblables construits dans les Etats avoisinants, et le coût moyen des chemins construits ici en Canada. J'ai tâché ainsi de découvrir ce que serait le coût probable de la construction de cette partie de l'entreprise. Le coût de l'embranchement de Pembina, soixante-treize milles—

Sir CHARLES TUPPER. Quatre-vingt-cinq milles.

M. McCARTHY. Je l'ai calculé à soixante-treize milles, mais s'il est de quatre-vingt-cinq milles, cela ajoute une nouvelle force à mon argument. La première estimation du coût de cette partie a été de \$1,300,000, et le coût, tel qu'estimé à la dernière session, a été de \$1,700,000, soit une augmentation de trente pour cent sur l'estimation de l'ingénieur. Aujourd'hui les calculs faits le ramènent à environ \$1,500,000. En le fixant à ce montant, nous trouvons que l'embranchement de Pembina, dont la construction était tout aussi facile que celle de n'importe qu'elle partie du réseau de chemin de fer projeté, a coûté \$20,000 par mille, y compris l'équipement.

Voyons ce que les chemins ont coûté ailleurs. Dans l'Etat du Wisconsin, le coût moyen des chemins de fer par mille, tel que donné par le manuel de Poor, a été, en 1876, de \$39,000. Le coût moyen au Minnesota, a été de \$47,881; au Dakota, \$48,629; au Nebraska, \$32,723; au Kansas, \$44,427; et en prenant la moyenne dans tous les Etats du Nord et du Nord-Ouest, nous trouvons que le coût est de \$49,327. Ce chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, dont on a tant parlé, a coûté \$47,874 par mille.

Il me semble que si un homme devait conclure un contrat avec un gouvernement, ou avec tout autre corps ou particulier, pour construire une ligne de chemin de fer, il s'efforceraient de s'assurer d'abord du coût d'un chemin semblable construit ailleurs. Il ne se contenterait pas du rapport d'un ingénieur. Et nous savons bien que, même pour construire une maison, les estimations des architectes sont très erronées, et que, dans chaque cas, le coût réel excède de beaucoup les estimations primitives.

Nous nous rappelons tous que le chemin de fer Intercolonial, d'après les estimations faites, devait être construit pour \$24,000 par mille, mais nous savons également bien que le coût réel du chemin, y compris l'équipement, s'élève à bien près, s'il n'exécède pas, \$50,000 par mille.

Je défie les honorables messieurs de citer un seul exemple où un chemin de fer ait été construit moyennant un prix

approchant en aucune manière de l'estimation primitive, ou à un prix approchant le coût que ces honorables messieurs, pour les besoins de leur cause, fixent aujourd'hui, comme le montant qui devra être dépensé par le syndicat pour la construction du chemin.

L'on nous a cité des chiffres pour nous prouver que quelques chemins de fer américains ont été construits à très bon marché, mais je vais démontrer que l'équipement de ces chemins, ce qui constitue un élément important dans le calcul du coût, est très inférieur. Le chemin de fer Omaha et Northern Nebraska a coûté \$15,383 par mille, mais quel était son équipement? Une locomotive, un wagon à voyageurs et dix-huit wagons à marchandises. Le chemin de fer Henderson et Overton, au Texas, a coûté \$12,000 par mille, mais il n'avait qu'une locomotive, un wagon à voyageurs et cinq wagons à marchandises. Le chemin de fer de Hastings et Minnesota a coûté \$14,000 par mille, mais il n'avait pas de matériel roulant; et il en était ainsi du chemin de fer de Worthington et Sioux Valley qui a coûté \$14,396.

Si vous consultez l'histoire des entreprises de chemin de fer de l'autre côté de la frontière, vous verrez qu'en prenant une largeur de voie moyenne et un équipement ordinaire, je ne me suis pas éloigné beaucoup de la vérité en estimant le coût à \$53,000 par mille. Et nous voyons par le coût des chemins de fer de notre propre réseau, qu'ils atteignent une moyenne de \$45,745 par mille y compris l'équipement. Je crois donc, que nous ne pouvons raisonnablement conclure, que la proportion que j'ai estimée est trop élevée, et si elle ne l'est pas les 2,000 milles coûteraient \$67,089,000. En outre le syndicat s'engage à équiper la partie du chemin que nous lui cédon. Maintenant quel est le prix de l'équipement? J'ai consulté plusieurs hommes versés dans la connaissance de ses matières, et ils m'ont dit que le montant devra varier entre \$2,000 et \$10,000, ou \$12,000 par mille. En adoptant l'estimation peu extravagante de \$3,000 par mille nous avons à ajouter aux \$67,089,000, \$1,800,000 ce qui fait en tout \$68,889,000.

Mais ce n'est pas tout ce que le syndicat s'est engagé à faire. Il s'est engagé à exploiter le chemin et à le tenir en opération pour toujours, à l'entretenir avec soin et à l'exploiter de manière à répondre aux besoins du public; et quel qu'un peut-il supposer que, d'ici à bien des années à venir, ce chemin de l'Atlantique au Pacifique puisse rapporter des profits? Au contraire, nous savons que de grandes pertes seront essayées sur une grande partie de la ligne. Nous savons tous que ce qui effrayait le peuple lorsqu'il était décidé que le gouvernement construirait lui-même le chemin, c'était que l'on s'attendait à ce qu'un fardeau annuel nous serait imposé pour son exploitation, ainsi que cela est arrivé dans le cas du chemin de fer Intercolonial; et—voilà d'abord ce que l'honorable député de Durham Ouest a dit à ce sujet:

“Maintenant en sus de cette dépense énorme à laquelle j'ai fait allusion, à part ce capital de je ne sais combien de millions, dont l'intérêt suivant l'ancienne estimation sera de \$6,000 par an, il faut considérer les frais d'exploitation, M. Fleming les a déjà estimés à \$8,000,000 par an, mais mon honorable ami, le député de Lambton, les estime à \$6,750,000 par année en total, et à \$4,500,000 par année pour la partie qui s'étend entre le fort William et l'océan Pacifique. De cette somme, naturellement il faut déduire les recettes qui seront considérables et qui sur certaines divisions couvriront peut-être les frais; mais dans la première période et pendant longtemps, je crois que le chemin en prenant tout le parcours, sera exploité à perte.”

Maintenant quelle que puisse être la perte, elle devra être supportée par le syndicat. L'honorable député suppose-t-il que cela puisse être fait pour moins de \$20,000,000? Si oui, sur quoi s'appuie-t-il?

Sir ALBERT J. SMITH. Pour combien de temps?

M. McCARTHY. Seulement jusqu'à l'époque où le contrat expire—pour les vingt ans. Je prétends qu'il serait déraisonnable de supposer, à en juger par les lumières que nous possédons aujourd'hui, vu que ce chemin passe à travers une région presque inhabitée, vu le fait que pour

entretenir un chemin de fer il faut une population de 800 habitants par mille, comme l'affirme Poor, je dis donc qu'il serait déraisonnable de supposer que la compagnie pût faire ce travail pour une somme moindre. Voyez ce que M. Poor dit à ce sujet:

“L'expérience des Etats de la Nouvelle-Angleterre démontre que pour permettre aux chemins de fer d'être exploités avec profit, une population d'au moins 850 habitants par mille est nécessaire en ce pays. L'histoire des chemins de fer dans les Etats de l'ouest le prouve aussi..... Dans les Etats de l'ouest, en 1837, il y avait 727 habitants par mille de chemin de fer—en 1876, il n'y avait que 427 habitants par mille. Le résultat inévitable s'en est suivi, et les effets de ce résultat ne pourront être contrebalancés avant que la population ait augmenté de nouveau jusqu'à la proportion nécessaire.”

Maintenant une population de 850 par mille pour 2,000 milles, à partir du lac Supérieur seulement, laissant de côté tout-à-fait la section du lac Nipissingue, donnerait une population de 1,750,000. Il s'ensuit donc, à mon avis, que ce chemin devra être exploité à une perte considérable pendant les premiers 15 ou 20 ans.

Laissez-moi démontrer de plus ce que seront les dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation du chemin de fer Union Pacific, en 1873 ont été de \$4,803, en 1879 de \$8,370 par mille; le chemin de fer Atchison, Topeka et Santa Fe, 996 milles, \$3,465; le Missouri, Kansas et Texas, 808 milles, \$2,637; le Chicago, Milwaukee et St.-Paul 2,334, \$3,831 pour l'année 1873 et \$2,742, pour l'année 1879. En faisant une moyenne de ces chiffres nous arrivons au coût moyen de \$5,031 par mille pour l'exploitation de ces chemins en 1873 et de \$4,493, en 1879. De sorte que nous avons d'abord la déclaration de M. Fleming, puis la déclaration de l'honorable député de Lambton; en troisième lieu le calcul fait ici et basé sur les dépenses des autres chemins de fer qui dépassent sans doute le montant que l'exploitation de notre chemin coûtera. Dans tous les cas il y aura certainement de fortes dépenses et des pertes considérables.

Sir ALBERT J. SMITH. Et l'embranchement de Pembina?

M. McCARTHY. L'embranchement de Pembina est l'une des entrées dans le territoire et ne peut en conséquence être pris pour point de comparaison pour le coût de l'exploitation de ce chemin depuis les Montagnes-Rocheuses jusqu'à Winnipeg. Pendant dix ans, à partir de 1890, pour exploiter toute la ligne, et cinq ans de plus pour exploiter la section des prairies et celle du lac Supérieur, 1,500 milles, je ne crois pas qu'il soit déraisonnable de supposer que la perte ne saurait être moindre que \$20,000,000. Ajoutez \$20,000 aux chiffres que j'ai déjà cités et nous arrivons à une fraction près, à \$90,000,000 comme étant le coût des travaux qui doivent être exécutés par le syndicat. Maintenant, si nous recevons la valeur de ces \$90,000,000, si ce syndicat doit nous débarrasser de l'entreprise, si le chemin doit être construit immédiatement à travers notre propre territoire, il me semble que nous sommes tenus d'appuyer la proposition et de ratifier le contrat.

Que donnons-nous? J'ai examiné dans leur compte le montant à leur crédit; maintenant que leur donnons-nous? Nous leur donnons en premier lieu les parties du chemin que nous devons construire. Mais personne ne prétendra que ces parties du chemin constituent un actif d'une grande valeur. Quel que soit le prix qu'elles nous aient coûté, la section du lac Supérieur à Selkirk, et la partie que nous devons construire dans la Colombie anglaise, ne constituent pas un actif, et ce ne sont pas des voies ferrées qu'un capitaliste voudrait entreprendre en s'obligeant de les exploiter. Ce serait une obligation très considérable, et en conséquence je ne propose pas qu'on porte cela au débit du syndicat. Ensuite il y a \$25,000,000 en argent, et en sus, l'exemption des droits de donanes. Je n'admets en aucune manière que le calcul fait de l'autre côté de la Chambre soit exact sur ce point. On a affirmé que cette exemption s'élèverait à \$1,000,000, cela

dépend de la question de savoir si des droits seront imposés sur les lisses d'acier. Mais j'admets pour les fins de la discussion que l'exemption équivaudra à \$1,000,000. Retranchez cette somme et les \$25,000,000 en argent des \$90,000,000 dont j'ai parlé, et il reste encore \$64,000,000 que la compagnie doit déboursier.

Maintenant que donnons-nous pour ces \$64,000,000 ? Nous lui donnons 25,000,000 d'acres de terres. Combien ces terres valent-elles ? La valeur intrinsèque de ces terres, n'est pas plus considérable aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a sept ou huit ans. Le sol est là ; nous savons que les terres sont bonnes ; nous savons qu'elles sont peut-être, en certains endroits, supérieures aux terres dans toute autre partie du monde civilisé. Je ne me propose pas de discuter ici, la question si le contrat est meilleur que le contrat avec Sir Hugh Allan, ni s'il est meilleur ou pire que celui qui a été proposé en vertu de l'Acte de 1874. Je ne crois pas que le peuple de ce pays s'occupera beaucoup de savoir si ce contrat est meilleur ou non. Ce qu'il veut savoir c'est si ce contrat doit être accepté dans l'intérêt du pays, et je suis prêt à discuter la question à ce point de vue. De la valeur de ces 25,000,000 nous devons déduire en premier lieu les dépenses d'administration. En supposant que les terres vaudraient le prix du gouvernement — \$3.18 l'acre — la valeur de toute l'étendue serait de \$79,500,000.

Maintenant à combien peut-on raisonnablement évaluer les dépenses d'administration ? Mon honorable ami de Halton a déclaré l'autre jour que, dans son opinion, ces dépenses s'élevaient à \$1 l'acre. J'ai pris dans le *Manual* de M. Poor, le coût de l'administration des terres appartenant au chemin de fer Atcheson, Topeka et Santa Fé, et je trouve dans cet ouvrage, que, d'après les rapports produits la compagnie a vendu 1,405,038, ou \$2.75 l'acre. Ces dépenses d'administration des terres se sont élevées à \$757,334, soit 87 centimes par acre. Ceci étant un exemple pratique du coût, et non une simple théorie ou opinion, je suppose qu'elle est exacte.

Quel résultat cela nous donne-t-il ? Cela nous donne \$21,750,000 pour le coût de l'administration des terres vendues, au prix de \$79,500,000, de sorte qu'il reste au syndicat une balance de \$57,750,000. Maintenant comment cela sera-t-il remboursé ? Les terres peuvent valoir \$3.18 l'acre, mais elles ne valent pas cela aujourd'hui pour un propriétaire de terrains ; cela prendra des années et des années pour en disposer, cela dépendra beaucoup de la population qui ira se fixer dans cette région. Actuellement il n'y a réellement pas de population où le chemin doit être construit. Combien de colons vont s'y fixer d'ici à dix ans, et quelles sont les difficultés que la compagnie aura à rencontrer pendant cette période ? Elle aura à soutenir la concurrence des compagnies de chemin de fer qui ont encore des terres à vendre dans les Etats avoisinants.

Le *Manual* de Poor démontre qu'il y a encore 14,000,000 d'acres de terres appartenant à des compagnies de chemin de fer, dans le seul Etat du Minnesota, à part les terres appartenant au gouvernement. Le chemin de fer de Hastings et Dakota possède 27,078 acres, le "Northern Pacific" 7,891,119 acres, le Saint-Paul et Duluth, 1,661,053 acres ; le Saint-Paul et Pacific, un embranchement, 668,496 acres, un autre embranchement, 320,555 acres et un troisième 1,825,051 acres ; le Saint-Paul et Sioux Central 620,479 acres ; le "Saint-Paul, Stillwater et Taylor's Falls," 43,246 acres ; le "Sioux City et Saint-Paul, 149,816 acres ; le "Southern Minnesota," 143,857 acres et le Stillwater et Saint-Paul 52,676, faisant un total de 13,406,444 acres. En outre il y a de vastes étendues de terres possédées par d'autres compagnies de chemin de fer ainsi que le gouvernement des Etats-Unis.

Le gouvernement possède acre pour acre de ces terres, avoisinant les terres de la compagnie, et nul homme ne paiera \$3.18 l'acre à la compagnie, tandis qu'il peut avoir pour rien les terres du gouvernement. Le syndicat doit

M. McCARTHY

done attendre de l'immigration qu'il pourra amener au pays, le paiement de ses terres. De sorte que si vous voulez agir loyalement envers le syndicat vous devez déduire de la valeur de \$3.18, une somme très considérable pour l'intérêt de la valeur nominale des terres qui ne peut être réalisée avant de longues années. Maintenant quand ces terres seront elles vendables d'après les renseignements que nous avons ?

Sir ALBERT J. SMITH. Le premier ministre a déclaré que nous aurions là un demi-million d'âmes dans dix ans.

M. McCARTHY. Le premier ministre a fait cette déclaration, mais l'honorable monsieur ne l'a pas crue. Au lieu d'avoir un demi million dans dix ans, c'est à peine, suivant moi, si nous aurons un quart de million. Dans l'Etat du Kansas, dont nous avons tant entendu parler, où la population a augmenté si rapidement, l'augmentation a porté le chiffre de la population de 107,000 qu'elle était en 1860 à 257,000 en 1870. Au Minnesota, la population a augmenté de 172,000 en 1860, à 439,000 en 1870. Prenez n'importe quel Etat, déduisez l'augmentation naturelle de la population qui s'y trouve, et il pourra être démontré, hors de tout doute possible, que l'augmentation n'a jamais excédé, — malgré tous les moyens propres à attirer l'immigration, et avec toute la population de l'est se dirigeant vers l'ouest, d'après le conseil d'Horace Greeley, — n'a pas excédé 250,000 en dix ans.

En tenant compte de tout ceci je voudrais bien savoir comment le syndicat pourra vendre ses terres avec une rapidité si étonnante et recevoir un montant aussi considérable d'argent. Même s'il pouvait convertir ses terres en argent dès aujourd'hui, ou encore dans un délai raisonnable pour rencontrer les intérêts sur les obligations, il n'aurait d'après mon calcul que \$57,000,000 pour rencontrer \$64,000,000. Comme simple question de savoir s'il est à propos et judicieux au point de vue des affaires pour le gouvernement de conclure ce contrat avec le syndicat, il me semble que le gouvernement fait là un marché que le peuple approuvera lorsqu'il pourra le comprendre.

Il y a contre ce contrat, dit-on, d'autres objections qui doivent empêcher un parlement indépendant comme celui-ci de le sanctionner. Je ne prétends pas, et nul autre honorable député ne prétend que ce contrat soit exactement tel que nous pourrions le désirer. Il y a deux côtés à la médaille comme dans tous les autres marchés. Si mes chiffres sont exacts, et j'ai évalué les terrains au prix fixé par les honorables messieurs de la gauche, ce marché doit être accepté.

L'on prétend, en premier lieu que la voie, le matériel et l'équipement doivent être exemptés de l'impôt. C'est là, je l'admets, une concession très-considérable ; mais la question est de savoir si, dans le cas où nous serions payer des taxes au syndicat, nous ne serions pas obligés d'augmenter notre subvention. A quoi s'élevaient les taxes ? Le député d'Ontario-Sud (M. Glen) estime à un montant fabuleux l'impôt dont le syndicat est exempté en vertu de ce contrat. Tout ce que je puis dire, c'est que nous ne pouvons conserver notre pain si nous le mangeons. Nous ne pouvons dire à ce syndicat : construisez ce chemin et prenez ces terres. Nous nous proposons de vous ôter ces terres acre par acre et mille par mille, sous forme d'impôt, tout en vous obligeant à remplir toutes les conditions de votre contrat. Le syndicat dirait naturellement : " Si vous insistez à taxer nos terres, donnez-nous une prime plus considérable."

La population des anciennes provinces a déjà payé assez pour sa part. A quoi se monte l'exemption en tant qu'elle s'applique aux terres ? D'ici à plusieurs années la compagnie n'aura pas droit à ces terres, et elles ne pourraient dans tous les cas être sujettes à l'impôt avant que de nouvelles provinces fussent créées. Quant à la voie, les pionniers des anciennes provinces ont été obligés de porter des sacs sur leur dos et de parcourir ainsi des distances de plusieurs

milles pour aller au moulin et aux autres endroits, afin de procurer du pain à leurs familles. Ils n'avaient pas de chemins excepté un simple sentier dans la forêt. Plus tard, lorsque le pays devint habité, des chemins furent ouverts par les colons qui n'avaient pas un chemin de fer à leur porte; dans quelques comtés ils se cotisèrent pour construire des chemins en gravier, et ils paient encore aujourd'hui de fortes taxes.

Peut-on supposer que ces hommes, s'ils étaient établis au Nord-Ouest, regretteraient les taxes qui auraient pu être imposées sur la voie ou le matériel roulant d'un chemin de fer dont le coût aurait été payé par la population des autres provinces. Je voudrais bien savoir si, d'après notre expérience passée, et d'après l'expérience des autres des anciennes provinces, les colons d'un endroit traversé par un chemin en ont jamais demandé un autre dans l'espace de dix ans après la construction du premier. Je ne connais pas un seul exemple de ce genre dans l'Ontario, province que je connais mieux que les autres. Le prétendu monopole a été dénoncé au peuple; l'on nous reproche de l'avoir sanctionné et l'on a soulevé des clameurs et des cris contre ce monopole, mais je crois que le peuple est un peuple pratique, et que lorsqu'on lui aura expliqué que ce monopole, bien que c'en soit un en théorie, n'existe pas en pratique.

Sir ALBERT J. SMITH. Alors pourquoi l'avez-vous inséré dans le contrat?

M. McCARTHY. Il a été inséré pour une excellente raison. Je me rappelle que l'honorable député de Westmoreland (sir A. J. Smith) a, dans la salle du comité, il y a deux ans, parlé en faveur ou sanctionné une déclaration à l'effet qu'aucune charte ne serait accordée à aucune ligne rivale de notre Pacifique canadien. J'ai entendu l'honorable député de Lambton—je ne veux pas dire lorsqu'il était chef de la Chambre ni membre du gouvernement, mais depuis que l'administration actuelle existe—suggérer au ministre des Chemins de fer, l'avant-dernière session, dans la salle du comité des chemins de fer, que le gouvernement devrait avoir pour programme de ne pas accorder de charte à de nouveaux chemins de fer devant rivaliser avec la ligne du Pacifique.

Je dis que les membres du syndicat ont le droit, comme hommes d'affaires entreprenant la construction de 2,000 milles de chemin de fer et s'engageant à exploiter 2,600 milles, de prétendre qu'il n'est que raisonnable qu'ils soient protégés contre la possibilité de la concurrence sur toutes les sections pouvant donner des profits.

Mais l'on a dit: pourquoi le syndicat a-t-il le pouvoir d'exploiter une ligne aux États-Unis. La réponse est facile. Ce pouvoir n'est pas accordé aux autres compagnies parce qu'elles pourraient construire un chemin de fer et détourner le trafic qui appartient de droit au chemin de fer Pacifique canadien. Si le syndicat construit un chemin allant à la frontière pour y détourner à notre profit le trafic des chemins de fer américains, et pour communiquer avec notre réseau, cela sera fait dans le but de donner ce trafic au chemin de fer Pacifique canadien; de sorte que la raison pour permettre à cette compagnie de s'approcher de la frontière et pour refuser ce droit à d'autres compagnies, qui n'existerait probablement que pendant dix ou douze ans, est tout-à-fait évidente.

Pour ces raisons je n'hésite pas à dire que le contrat devrait être accepté, bien que, lorsque j'ai lu le contrat pour la première fois, je n'ai pas trouvé les conditions telles que j'aurais pu les désirer; et qu'avant d'avoir étudié la question, recherché quel était le coût des autres chemins—étant sous l'impression, sans bien connaître le sujet, que le chemin de fer pourrait être construit pour \$10,000 par mille, dans la prairie, oubliant la nécessité d'équiper le chemin, et perdant de vue pour le moment, la perte entraînée par l'exploitation du chemin pendant quinze ou vingt ans—perdant de vue ces dépenses dont le syndicat sera chargé, oubliant

que les terres ne sont pas disponibles dès aujourd'hui, ni demain, ni d'ici à dix ou quinze ans—oubliant aussi le fait que de l'argent réalisé par la vente des terres, il faut déduire une somme considérable pour les frais d'administration et, emporté peut-être par le même sentiment qui existait dans l'esprit de quelques honorables députés, quant à la riche-se inouïe des ressources du Nord-Ouest—j'ai cru d'abord que le contrat ne devait pas être sanctionné; mais lorsque je l'eus examiné avec calme, lorsque j'eus recueilli des renseignements aux meilleures sources possibles, je changeai d'avis et j'en arrivai à la conclusion que je n'hésite pas à rendre publique, que le contrat doit, dans l'intérêt du pays, être ratifié par le parlement.

L'on nous a dit qu'il y avait une nouvelle offre, une offre rivale, et que si le contrat est bon, l'offre est meilleure et devrait être acceptée. J'avouerai volontiers, que, comme l'honorable député de Wentworth (M. Rymal) l'a dit à la Chambre, chaque honorable député qui approuve le contrat, tout en sachant que l'offre est sur le bureau agit ainsi sous sa responsabilité et devra rendre compte à ses commettants de ce qu'il n'a pas accepté la soumission la plus basse. \$3,000,000 n'est pas une somme légère pour le peuple. L'on ne devrait pas sacrifier 3,000,000 d'acres de terre; mais je suis prêt à prendre la responsabilité de déclarer pour les raisons que je vais donner, que l'offre ne devrait pas être acceptée. Nous savons que la soumission la plus basse n'est pas toujours acceptée, que nul homme ne demande des soumissions sans avertir qu'il ne sera pas tenu d'accepter la plus basse soumission, à moins qu'elle soit satisfaisante sous d'autres rapports.

Nous voyons des hommes, parmi lesquels il y en a peut-être de riches—dont un ou deux seulement dans tous les cas, ont de l'expérience en matière de chemins de fer, des hommes qui ne se sont pas distingués par leur esprit d'entreprise, et qui ont toujours pris un soin jaloux de leur argent et n'ont jamais par d'autres entreprises et d'autres transactions, dans la partie du pays qu'ils habitent, fait beaucoup pour servir d'autres intérêts que leur intérêt propre—Que les voyons-nous faire? Sans demander aucun renseignement, sans s'adresser au gouvernement, sans consulter les ingénieurs, sans examiner les profils, ni sans faire ce que des hommes ordinaires auraient fait, dans le but de s'assurer s'ils pourraient faire des profits dans cette entreprise, ils nous arrivent en un moment d'excitation politique et animés de sentiments de partisanerie, font une offre au gouvernement et lui demande d'inviter la Chambre à l'accepter. Par qui ces hommes sont-ils conduits? M. Herman Cook se vante d'être l'auteur du second syndicat. Lui et le colonel Walker ont été les principaux instruments qui ont servi à préparer cette offre. Les MacMaster et les Howland ont-ils coutume d'être conduits par les Cook et les Walker. Quelqu'un peut-il citer une transaction dans laquelle ils ont été conduits par le bout du nez par des hommes tels que les messieurs que j'ai nommés, et au sujet de l'un desquels, dans tous les cas, l'on peut dire qu'il n'est pas un capitaliste.

Sir ALBERT J. SMITH. Le colonel Walker était membre de la compagnie Allan.

M. McCARTHY. Si nous disons au gouvernement: Cette offre devrait être acceptée, quel sera le résultat? Ils ne peuvent construire le chemin et ils n'ont pas l'intention de le construire pour \$5,000,000. Ils seront obligés de lancer l'entreprise sur le marché monétaire, où les capitalistes voudront connaître les circonstances dans lesquelles cette offre a été faite, et ils voudront savoir pourquoi elle a été faite sans qu'on se soit occupé d'obtenir des renseignements exacts et détaillés et sans qu'on se soit donné la peine de faire les calculs nécessaires. Si l'on supposait pour un instant que nous avons autorisé le gouvernement à accepter cette offre et si ces messieurs essayaient à la mettre à exécution, que dirait John Bull, lorsqu'on lui demanderait de donner

son argent ? Il voudrait connaître l'histoire du contrat et demanderait plus de détails qu'il n'en a fallu pour satisfaire les honorables messieurs de la gauche ; il voudrait savoir comment les profits ont été calculés. Le résultat d'un tel acte serait qu'à la prochaine session, Son Excellence, viendrait annoncer à la Chambre, comme cela est arrivé au sujet du contrat Allan, que le projet aurait échoué. De nouveau, cet élément de discorde nous reviendrait pour retarder la besogne ordinaire de la législation, et serait la destruction de ce ministère et la ruine de ce gouvernement. De nouveau nous aurions les luttes de parti et tout le tracés relatif à la construction du chemin, à moins que le contrat intervenu entre le gouvernement et le premier syndicat ne soit certifié.

L'on dit que les membres du second syndicat ont déposé \$1,000,000. Cette somme a-t-elle été déposée entre les mains du receveur-général ? Ils se sont bien donné garde de le faire. Ils n'ont fait qu'endosser réciproquement leurs propres billets. De fait j'ai eu occasion de voir l'un des membres du second syndicat entrer dans une banque avec presque autant de timbres de billets qu'il pouvait en porter. Je n'ai pas le moindre doute que le département du revenu de l'Intérieur retirera un profit considérable du fait que ce million et demi a été escompté. Mais cela suffit-il pour nous engager à accepter ? Nous savons que, lors du contrat de 1872, sir Hugh Allan était bien mieux connu de l'autre côté de l'océan qu'aucun autre marchand de la confédération, cependant, bien qu'il fit un voyage en Angleterre, bien que son million de dollars fût entre les mains du gouvernement, il ne put lancer son entreprise. Je dis donc qu'en justice pour nous-mêmes nous ne pouvons accepter cette seconde offre, puisqu'elle ne pourrait être mise à exécution.

M. ROSS (Middlesex) Quelle garantie votre syndicat vous donne-t-il qu'il remplira ses engagements ?

M. McCARTHY. L'honorable monsieur suppose-t-il—car s'il le suppose je sais que son chef ne s'accordera pas avec lui—que le syndicat ne remplira pas ses conditions—qu'il est incapable de mettre le projet à exécution ? Le fait même que l'on a mis trois mois à préparer ce contrat démontre que l'offre du syndicat a été faite de bonne foi. L'honorable député de Wentworth-Sud (M. Rymal) dit qu'il ne saurait blâmer le syndicat ; que ses membres ne sont pas des hommes qui risqueraient des millions en argent. Le fait de ne rien dire de leur réputation comme hommes d'affaires démontre que nous avons toute raison de croire qu'ils ont conclu le contrat de bonne foi. Devons-nous permettre à ces messieurs de dire qu'après le voyage des ministres en Angleterre, après qu'il a été connu que le gouvernement était très heureux de faire construire le chemin par une compagnie, après qu'il a été annoncé que le gouvernement désirait recevoir des offres des banquiers et capitalistes de l'Europe, pour entreprendre la construction du chemin—et aucune offre n'ayant été faite—et après que le contrat a été préparé dans ces circonstances, devons-nous dire après tout cela, parce qu'une compagnie canadienne s'est présentée et a offert de se charger de la construction du chemin pour une somme moindre, les messieurs qui ont fait la première convention doivent être ignominieusement éconduits ?

Sir ALBERT J. SMITH. Cela démontre l'importance de publier des annonces pour demander des soumissions.

M. McCARTHY. L'honorable monsieur oublie-t-il que le gouvernement dont il était l'un des membres a annoncé pour demander des soumissions.

Sir ALBERT J. SMITH. Les conditions sont nouvelles.

M. McCARTHY. L'honorable monsieur ne sait-il pas que pas le moindre soupçon d'offre n'a été faite pendant qu'il était au pouvoir en réponse à la demande de soumissions ? Nous savons que cela a pris beaucoup de temps pour mettre la question dans son état actuel, qu'il a fallu des semaines à ces capitalistes, pour se mettre au fait des

M. McCARTHY

détails de l'entreprise, et qu'il aurait été inutile d'annoncer. Je crois que c'eût été un acte déshonorant de la part du gouvernement que de dire à ces messieurs, qu'il avait encouragés à conclure ce contrat, qu'aussitôt que les conditions de la convention eurent été connues, il avait trouvé d'autres entrepreneurs prêts à faire l'ouvrage à des conditions un peu meilleures, que celles qui avaient été convenues et qu'en conséquence il ne pouvait conseiller au parlement de ratifier le contrat. C'est là la question la plus importante en tant que notre crédit en Europe est concerné.

Mais le point le plus important est celui-ci : c'est que ces hommes ayant fait l'offre de la manière que j'ai brièvement indiquée, ils n'auraient pu se procurer les fonds nécessaires pour mener le projet à bonne fin. Maintenant j'ai tâché de donner mes raisons pour prendre l'attitude que j'ai l'intention de prendre. Je suis en faveur de la construction immédiate du chemin, pourvu que cela puisse être fait sans augmenter les fardeaux du peuple. Je crois que notre prospérité dépend de ce que nous ayons un moyen de transport, indépendant des caprices du peuple américain. Je suis en faveur de la construction du chemin par une compagnie, parce que je crois qu'il devrait être construit d'après les principes qui régissent les affaires commerciales. Je suis en faveur de l'adoption du contrat par le parlement, parce que, comme je crois l'avoir démontré, il est de l'intérêt du pays que la seconde offre ne soit pas acceptée. Pour les raisons que j'ai données, je ne voterai pas pour l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) mais je voterai en faveur de l'adoption et pour l'exécution des résolutions primitives.

M. MILLS.—M. l'Orateur, avant de discuter le sujet dont la Chambre s'occupe plus particulièrement, je désire parler d'une question que j'ai mentionnée incidemment lorsque j'ai pris la parole, à une période moins avancée de cette discussion. Je me suis efforcé de démontrer que notre système de gouvernement, appliqué comme il devrait l'être, conformément aux intérêts bien entendus du peuple, exige que l'on n'adopte point sans la sanction populaire un projet de loi destiné à changer la politique arrêtée du pays, à changer la constitution du pays ou à imposer sur le pays des fardeaux extraordinaires.

J'ai fait observer que ce principe a été reconnu lorsqu'on s'est occupé de la sécularisation des réserves du clergé ; et que, bien que le pays se fut prononcé, en 1847, et en 1851, en faveur de la sécularisation, néanmoins, la législature ayant déclaré que la représentation était incomplète et ayant augmenté le nombre de représentants, n'a pas osé s'occuper de la question tant qu'il n'y aurait pas eu des élections générales après la nouvelle division des collèges électoraux. J'ai dit :

« M. Hincks proposa de s'occuper de la sécularisation des réserves du clergé. Lord Elgin, alors gouverneur général, refusa d'accéder à cette proposition. Il dit : Vous avez modifié la représentation du peuple en parlement ; vous avez admis par là qu'il n'était pas parfaitement représenté auparavant. Dans une question aussi importante que celle de la séparation de l'Eglise et de l'Etat, vous ne devriez pas, je crois, agir conformément à l'opinion publique exprimée sous un système de représentation que tout le monde considère comme imparfait. Mes conseillers partagèrent finalement cette opinion, et il y eut une autre élection. »

J'ai reçu, il y a quelques jours, une lettre de sir Francis Hincks, se plaignant d'un détail de cette déclaration ; je désire corriger cette déclaration pour ce qui le concerne personnellement. Sir Francis Hincks m'écrit :

« Il n'y a jamais eu divergence d'opinion sur cette question entre lord Elgin et ses conseillers, et je ressens vivement l'accusation que je me serais efforcé de régler des questions telles que la réserve du clergé et la tenure seigneuriale dans un parlement que les deux tiers des deux Chambres avaient déclaré être une représentation imparfaite du peuple. L'usage uniforme du parlement impérial, dans de semblables circonstances, était d'accord avec la manière de voir du ministère, et cependant les conservateurs et les grigs s'unirent et insistèrent pour qu'il fut statué sur une des plus importantes questions du jour, par un parlement condamné ; et lorsqu'ils apprirent que les adversaires du gouvernement demandaient un règlement, ils furent en opposition directe au sujet de ce règlement. »

Sir Francis Hincks a exprimé son vif désir d'apprendre comment j'avais été, comme il l'a dit, induit en erreur. Je lui ai dit immédiatement de qui je tenais mes renseignements.

Plusieurs messieurs de l'Ontario et de Québec se rappelleront qu'en 1851 il s'était élevé des doutes sur la sincérité du gouvernement au sujet des questions plus haut mentionnées. M. Lafontaine vota, je crois, contre les résolutions de M. Price, demandant l'abrogation de l'Acte impérial. Lorsque M. Baldwin se fut retiré et que le gouvernement fut réorganisé sous la direction de M. Hinks, M. Malcolm Cameron et le Dr. Rolph entrèrent dans le ministère comme représentant le groupe le plus avancé du parti libéral. Ils s'étaient engagés à travailler pour la sécularisation des réserves du clergé.

Ils n'avaient pas adopté l'opinion émise plus tard, que l'Acte impérial devrait être abrogé avant que la législature commençât à s'occuper de la question.

Le bill modifiant la représentation devint loi. L'assemblée législative fut dissoute avec quelque peu de précipitation, et l'on fit un appel au peuple.

Le Dr. Rolph, en adressant la parole à ses électeurs, se défendit de l'accusation de négligence de son devoir et de mauvaise foi, proférée contre lui parce qu'il ne s'était pas occupé de la question; et il alléguait pour raison l'opposition du gouverneur-général, à laisser légiférer un parlement qui ne représentait pas le peuple dans une juste proportion. Je n'avais aucune raison de mettre en doute l'exactitude de la déclaration du Dr. Rolph. Dans une autre lettre sir Francis Hincks m'écrivit :

« Ce que vous dites du discours de Rolph, et de l'allusion de lord Elgin à 'l'étude et à la discussion,' me porte à croire que Rolph a probablement pu se prononcer pour un règlement immédiat en 1854, sans dissolution des Chambres. Je ne me rappelle pas qu'il l'ait fait, mais je ne crois pas que cela soit impossible ».

Je crois, par la dépêche de lord Elgin, qu'il est tout-à-fait certain qu'il y avait dans les commencements divergence d'opinion sur ce sujet entre ses conseillers; et, avec la permission de la Chambre, je lirai un court extrait de la dépêche de lord Elgin, à la date du 22 juin, 1854, ce qui éclaircira tout à fait ce point. Lord Elgin, parlant du gouvernement provincial, dit :

« Quelques membres de ce corps s'étaient fortement engagés à travailler pour la sécularisation des réserves, et l'on croyait qu'une proposition tendant à faire adopter une mesure de ce genre serait appuyée par une majorité de l'assemblée existante. Cependant, après avoir étudié et discuté à fond le sujet, mon conseil exécutif en vint à la conclusion que, à part les mérites de la sécularisation, il serait incompatible avec leur devoir, d'entreprendre de légiférer sur cette question dans le parlement tel qu'il était alors constitué. Il était notoire que l'opinion publique, surtout dans le Haut-Canada, était beaucoup divisée, sur la question des réserves du clergé, et le statut impérial sur ce sujet avait été abrogé dans le but formel de faciliter un règlement final, et conforme aux opinions et aux convictions réfléchies des habitants de la province. En conséquence c'était s'exposer clairement à de graves objections que d'essayer de régler une pareille question dans un parlement qui avait déjà déclaré par son propre vote qu'il constituait une représentation incomplète du peuple, et par l'exercice de ce que l'on pourrait croire être l'influence du gouvernement. J'ai pleinement partagé cette opinion du conseil exécutif. »

Avant d'abandonner ce sujet, je dirai qu'ayant étudié de nouveau l'histoire politique de cette époque, je ne doute pas que l'opinion que j'avais attribuée avec raison à lord Elgin ne fût aussi celle de son premier ministre, et qu'il n'y eut qu'une partie de ses conseillers qui se prononcèrent en faveur de la législation avant la dissolution des Chambres. La Chambre verra que la justesse de la comparaison ne se trouve aucunement affectée par la question de savoir si, dans les commencements, deux ou trois collègues ont différé d'opinion avec le gouverneur-général de cette époque, ou si le gouverneur-général avait une opinion bien arrêtée sur cette question. Un fait reste acquis, c'est que l'on fit appel au peuple avant que la législature osât se prononcer sur une question publique aussi importante, et sur laquelle la majorité du parlement s'était accordée avant l'appel au peuple.

Maintenant que j'ai rendu justice à un ex-premier ministre du Canada, et à la vérité historique, je vais aborder la question dont nous nous occupons plus particulièrement. Le député de Frontenac (M. Kirkpatrick) a cité les paroles suivantes d'un discours que j'ai prononcé il y a deux ans :

« M. Fleming a estimé, il y a quelques années, que l'intérêt de l'argent nécessaire à la construction du chemin et les frais d'exploitation de la ligne s'élevaient pendant plusieurs années à \$14,000,000 par année. »

On verra que j'ai cité les paroles de M. Fleming simplement pour prouver à cette Chambre que le coût serait considérable, et que l'on ne devait pas se hâter outre mesure de construire les sections peu rémunératives. Je n'ai pas voulu dire que l'estimation de M. Fleming fût strictement exacte. Je ne savais pas si elle l'était ou non; mais l'honorable député de Frontenac prétend qu'elle était entièrement erronée. L'honorable monsieur a dit :

« Il n'est pas surprenant que les honorables députés, entretenant et exprimant ces sentiments, soient tout à fait étonnés de la pensée que le gouvernement rentre en possession du chemin, ou qu'il permette à ses entrepreneurs de le construire et de le lui remettre ensuite, de sorte que le gouvernement ait à supporter les frais qu'entraînera l'exploitation de ce chemin. Il n'est pas étonnant qu'ils aient poussé des hurlements par tout le pays lorsqu'on eut prétendu qu'il en était ainsi. »

L'honorable député de Frontenac se trompe; nous n'avons ni hurlé, ni fait entendre de cris de bêtes d'aucune autre sorte au sujet de cette affaire. On nous a caché soigneusement les termes du contrat; et quand même nous aurions été disposés à exprimer notre dissentiment de la manière indiquée par l'honorable député—par des hurlements—l'occasion de pousser des cris plaintifs ne s'est pas présentée. Lorsque je demandai à l'honorable député sa propre opinion relativement aux frais d'exploitation du chemin et à l'intérêt de l'argent, son estimation fut tout aussi étonnante que celle de M. Fleming, laquelle était basée sur le coût d'un chemin beaucoup supérieur.

Il nous dit que les frais d'exploitation du chemin seront de \$6,000,000 à \$8,000,000 par année, et que le syndicat devra payer annuellement \$3,000,000 pour l'argent emprunté. Or, nous savons tous que l'intérêt sur les dépenses du gouvernement sera d'environ \$3,000,000 additionnels; de sorte que l'honorable député de Frontenac estime le coût de construction du chemin à peu près au même chiffre que l'avait évalué M. Fleming; et il ne prétendra guère que la compagnie soit disposée à payer de son argent et sur les recettes du chemin une dépense annuelle de \$11,000,000.

L'honorable député a aussi parlé du bill du chemin de fer de colonisation de l'ex-gouvernement, en vertu duquel le gouvernement pourrait accorder une aide limitée à des chemins tributaires. Il n'a pas cité fidèlement les dispositions de cet acte. En vertu de ce bill on pouvait accorder, à l'est du 102^{ème} méridien, avec l'approbation de la Chambre des Communes une subvention ne dépassant pas 6,4/0 acres de terres par mille, et à l'ouest de ce méridien le maximum de la subvention était de 7,680 acres par mille. Dans le contrat pour la construction d'un chemin du même type à travers les prairies, le gouvernement donne 12,500 acres et \$10,000 par mille. Suivant notre proposition, la même quantité de terres et la même somme d'argent que l'on donne pour 900 milles de la section du centre suffiraient à la construction de 2,565 milles de chemins de fer.

L'honorable député dit qu'il désire nous rappeler que les embranchements seront construits sans subvention additionnelle d'argent ou de terres. Nous disons qu'il ne sait pas cela. Si les embranchements doivent être construits à même cette contribution, pourquoi n'a-t-il pas été pourvu à ce qu'ils fussent construits de cette manière? Pourquoi donner à 900 milles de chemin de fer une subvention suffisante pour en construire près de 2,400 milles? Pourquoi ne pas donner une subvention proportionnée aux travaux à exécuter? Quel cultivateur, ayant des terres à drainer, dirait à celui qu'il chargerait de creuser un canal principal: « Je vous donnerai quatre fois la valeur du canal, et il vous

restera assez d'argent pour faire autant de canaux secondaires qu'il vous plaira." Croyez-vous qu'il y ait quelqu'un qui agirait d'une manière aussi insensée ?

On dit: "Oh! mais ce n'est pas la même chose; ces hommes ont un intérêt particulier à construire ces chemins." Je ne le crois pas; ils ont un intérêt spécial à vendre à d'autres moyennant de forts profits, et ils le peuvent. Vous leur donnez près de quatre fois la valeur de la section des prairies. Supposons qu'après l'ajournement des Chambres ils disent au nouveau syndicat: "Vous avez offert de construire cette section facile moyennant 2,500 acres de terres et \$1,666 de moins que ce que nous avons obtenu; on peut construire ce chemin pour \$10,000 à \$13,000 par mille. Combien nous donnez-vous pour notre charte? Y a-t-il quelque chose qui puisse empêcher une vente? Y a-t-il quelque chose qui empêche ces messieurs de Saint-Paul de mettre une grosse somme d'argent dans leur poche et de laisser exécuter les travaux par des hommes qui aient à peine assez pour construire le chemin? Quelle garantie le pays a-t-il qu'il n'en sera pas ainsi? Toute la garantie que possède le pays, par ce contrat, se réduit à une simple bagatelle comparée au profit que la compagnie fera sur la construction du chemin.

L'entreprise peut changer de mains plusieurs fois avant que la section des prairies soit terminée, et il se peut qu'à l'expiration des trois années la compagnie n'ait pas un dollar du profit qu'elle aura reçu, lequel profit devrait quelque jour être employé à la construction d'embranchements, et, suivant d'autres, au paiement des pertes et à la construction des extrémités de la ligne. Tout ce profit peut être absorbé par ceux qui vendront à leurs successeurs. J'insiste sur ce point, et je dis aux messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles que s'ils n'empêchent pas le transport des intérêts de cette entreprise, ils donneront simplement les revenus et les terres publiques sans aider en aucune manière ceux qui plus tard pourraient entreprendre la construction du chemin.

Le député de Frontenac prétend que l'an dernier nous avons représenté les terres comme étant de mauvaise qualité; cependant je ne crois pas que l'honorable député puisse trouver une pareille assertion. Il peut y avoir eu divergence d'opinions au sujet de l'étendue de la zone fertile; et j'ose dire qu'il y a encore divergence d'opinion à ce sujet. Je ne sais pas, mais je suis porté à croire que j'avais, autant que l'honorable député, les moyens d'obtenir des renseignements à ce sujet.

L'an dernier, l'honorable député a déclaré, *par son vote*, que ces terres valaient \$3.18 l'acre; cette année il dit qu'elles ne valent que \$1. Pourquoi ce changement? L'honorable monsieur a-t-il reçu de nouveaux renseignements depuis l'an dernier? S'est-il aperçu qu'il s'était trompé? Peut-il dire maintenant que les terres qu'il a déclarées par son vote, l'année dernière, être de première qualité ne sont cette année que des terres de troisième ordre? Il dit que nous avons vanté la contrée pendant cette session, et que l'an dernier nous l'avons discréditée. Cette assertion est tout à fait injustifiable. Nous avons dit que la contrée était épuisée par une mauvaise administration de ses affaires, qui éloignait les colons, bien que le sol fût peut-être fertile. Nous avons dit qu'un hiver de cinq ou six mois présente des inconvénients; que plusieurs habitants préfèrent un climat où les hivers sont moins rigoureux, et que le gouvernement ne devrait pas ajouter d'autres obstacles à celui-là.

Il se publie aux frais du gouvernement des guides des postes et des brochures sur l'immigration, qui signalent d'autres champs à l'immigration que ceux du Canada, et tant que les partisans du ministère n'auront pas censuré la politique cosmopolite de leurs chefs, ils n'ont pas le droit de scruter ce qu'ont pu dire les députés de la gauche.

Le député de Cornwall dit que le chemin du Sault Sainte-Marie hâterait l'annexion aux États-Unis, parce qu'il trans-

M. MILLS

porterait l'immigration et le trafic à travers le territoire américain. L'honorable député a de curieuses notions. En construisant la ligne du Sault, nous attirerions dans la vallée de l'Ottawa le commerce des États et des territoires de l'Ouest; et si le commerce de la partie du territoire américain situé au nord de Saint-Paul allait vers l'est, par le Sault, le commerce de nos territoires situés au nord ne prendrait assurément pas une direction plus au sud. Mais voyons ce qui en est aujourd'hui. Nous n'avons point de communications, si ce n'est par le territoire américain, et cependant l'annexion avance-t-elle? Le peuple perd-il de sa loyauté? Le Nord-Ouest est-il moins canadien par le cœur et les sentiments que les provinces plus éloignées des États-Unis?

La ligne du Sault nous donnerait une communication directe avec le Nord-Ouest sept ans plus tôt que nous ne pourrions l'avoir par le chemin au nord du lac Supérieur. S'il y a quelque danger de défection politique, n'y en a-t-il pas dans un délai de sept années?

Nous savons que pendant la saison d'été l'immigration viendra par la baie du Tonnerre et non par la rive sud du lac Supérieur. Mais s'il y a danger, il durera nécessairement toujours en ce qui concerne l'Ontario. L'immigration de beaucoup la plus considérable qu'ait reçue le Manitoba est venue de l'Ontario.

La péninsule sud-ouest devra toujours faire son commerce avec le Nord-Ouest par les États-Unis, c'est une nécessité de sa position géographique. La péninsule du sud-ouest suivant la théorie de l'honorable monsieur, aurait dû, depuis longtemps être annexée, et cependant l'opinion publique ne s'est pas portée dans cette direction.

L'honorable monsieur dit que nous avons des voisins qui nous sont hostiles; je ne le crois pas; depuis un quart de siècle, le peuple américain a été une de nos meilleures pratiques. Ce sont des remarques imprudentes et déloyales comme celles de l'honorable monsieur, qui ont contribué à alimenter entre les deux pays, un sentiment d'antagonisme, indigne de l'un et de l'autre et préjudiciable au commerce des deux.

Le patriotisme de l'honorable monsieur, qui regarde toutes les autres nations comme nos ennemis naturels, est celui d'un siècle barbare, et non d'un siècle éclairé. C'est seulement après que des tribus d'hommes ont découvert qu'elles ont des intérêts communs, qu'elles cessent de se regarder réciproquement comme ennemies, et deviennent un seul peuple. Le libre-échange a le mérite de s'être montré l'ennemi de la théorie commerciale et de l'esprit que ce ce faux patriotisme engendre, et, d'avoir mis fin au système de luttes que cette théorie commerciale entretenait.

Sir James MacIntosh a dit avec vérité:

"Une nation est aussi intéressée au bien-être des autres nations qu'un marchand l'est à la prospérité de ses pratiques. Pas un acre de terre mis en culture sur les bords du Mississippi, ou dans les solitudes de la Sibérie qui n'ait étendu le marché de l'industrie anglaise. Celle-ci est alimentée par la prospérité du monde, et elle rend amplement ce qu'elle reçoit. Elle ne fait que répandre la civilisation et le bonheur sur la terre. Si le projet avengie et barbare de détruire le commerce anglais réussissait, cela n'aurait d'autre effet que de ruiner les pays qui attribuent aveuglément et en barbares leur pauvreté à la richesse de l'Angleterre."

J'attire toute l'attention de l'honorable député de Cornwall sur ces paroles.

Le premier ministre nous a dit qu'en n'acceptant pas la proposition de sir Hugh Allan, le pays avait perdu neuf années précieuses. Nous savons tous que sir Hugh Allan a échoué; il a échoué non-seulement parce que le chemin devait être construit à travers une contrée complètement inhabitée et dans une période qui aurait entraîné pour les propriétaires des pertes énormes, mais parce que le contrat avait été souillé dans ses mains par sa mauvaise conduite et plus encore par les crimes et les délits du gouvernement. Mais je nie que le pays ait jusqu'à ce jour souffert de l'échec de sir Hugh Allan; je nie que cela ait en aucune manière retardé la colonisation du Nord-Ouest. Les travaux ont été

poussés avec autant de vigueur, pour le moins, par le gouvernement, qu'ils auraient pu l'être par la compagnie de sir Hugh Allan. Je ne suis pas seul de cet avis. Qu'il me soit permis dans l'intérêt du premier ministre de donner l'opinion de son collègue, le ministre des Chemins de fer. — Pendant la session de 1879, le ministre des chemins de fer a dit :

« Je n'hésite pas à dire que les travaux dont j'ai parlé comme devant coûter plus de \$28,000,000, ont beaucoup contribué à écarter les difficultés et à favoriser l'entreprise. Puisque, dès le début, nous considérons le développement du grand Nord-Ouest comme la seule base sur laquelle un gouvernement ou une compagnie pouvait entreprendre la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, les \$18,000,000 de deniers publics dépensés pour ouvrir la région difficile et presque inaccessible qui se trouve entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, auraient donc servi à développer, améliorer et à peupler ce vaste et fertile territoire du Nord-Ouest. De sorte que nous pouvons espérer d'ouvrir de même un jour la région encore plus difficile et étendue, comprise entre les Montagnes-Rocheuses et la côte du Pacifique. Et, bien que ces deniers publics n'aient pas été déboursés dans les limites mêmes de la Colombie anglaise, l'on admettra qu'ils ont été dépensés d'une manière bien plus propre à assurer la réalisation de l'entreprise que si chaque dollar eût été versé dans la province dont il s'agit en partant des côtes du Pacifique. En effet, aucune dépense faite dans la Colombie anglaise ne pouvait contribuer à ouvrir cette vaste région du Nord-Ouest du développement et de la colonisation de laquelle dépend le succès de la gigantesque entreprise du chemin de fer du Pacifique canadien.

« J'ai dit que nous avons beaucoup d'avantages dans l'exécution de pareille entreprise. Nous avons fait un grand pas depuis cinq ans. Et, non-seulement nous avons exécuté d'importants travaux qui nous assurent bientôt une communication rapide et facile, sur notre territoire entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge; mais nous avons acquis des renseignements dont on ne saurait exagérer la valeur, sur les territoires du Nord-Ouest.»

Je crois que cet extrait du discours du ministre des Chemins de fer répond suffisamment aux remarques faites par le premier ministre, avec une tristesse si affectée au sujet des neuf précieuses années qu'a perdu le peuple.

Deux propositions sont maintenant devant la Chambre; et celle-ci est libre de choisir entre les deux; elle n'est obligée d'en accepter aucune, mais elle peut les rejeter toutes les deux. Ce contrat, qui n'est pas autorisé par la loi, et n'a pas la sanction du parlement, n'a pas plus de valeur que s'il avait été signé par la personne la plus obscure du pays. Il ne lie pas la Chambre plus que l'offre faite par sir William Howland et ses associés. La couronne nous a appelés pour décider ce que nous devons faire de cette proposition. J'ai la confiance que nous ne manquerons pas d'agir dans l'intérêt du pays.

Je n'ai pas besoin de démontrer que cette Chambre n'est liée à aucun programme particulier par ce qu'a pu faire le gouvernement. Les négociations entre le gouvernement et une compagnie privée sont beaucoup moins importantes que celles résultant d'un traité projeté entre deux Etats indépendants. Lorsqu'un traité doit être confirmé ou rejeté, il y a des considérations qui n'existent pas dans une négociation du genre de celle-ci. Or, les Etats se sentent-ils obligés de ratifier les traités qui leur paraissent avoir été conclus contrairement à leurs intérêts? Je vais citer deux ou trois cas comme exemple.

Pendant la guerre de Crimée, il y eût à Vienne une conférence des grandes puissances; lord John Russell, alors secrétaire des colonies, représentait Sa Majesté; et Drouin de L'Huys, l'empereur des Français. Le traité ne plut à aucun des deux gouvernements; en Angleterre, l'opinion publique s'était prononcée dans la négative et il ne fut pas ratifié.

En 1868 des négociations furent entamées entre lord Stanley, aujourd'hui comte Derby et M. Reverdy Johnson, ministre des Etats-Unis près la cour de St. James. On signa un traité pour le règlement de toutes les difficultés auxquelles avaient donné lieu la guerre américaine. Après que le traité fut signé, les collègues de lord Stanley s'opposèrent à certaines de ses dispositions et il fut amendé; le président et le secrétaire d'Etat firent aussi quelques objections, et des changements furent faits en conséquence. En prévision des objections du Sénat on fit de nouveaux changements. Mais cela

n'empêcha pas le Sénat des Etats-Unis d'étudier à fond les dispositions de ce traité et de refuser de lui donner sa sanction.

Nous avons aussi le cas auquel a fait allusion le chef du parti libéral, la sentence arbitrale au sujet des limites de l'Ontario; question au sujet de laquelle le gouvernement pouvait agir sans sortir de ses attributions administratives; et, bien qu'un parlement précédent eût approuvé l'action du gouvernement, le premier ministre, écartant cette approbation et répudiant, comme il l'a fait, le principe de continuité dans le gouvernement, a disposé de cette affaire comme d'une question dans laquelle l'action du parlement n'est aucunement restreinte par ce qui a été fait précédemment. Dans tous ces cas, l'obligation où se trouvaient ceux qui furent appelés à étudier la question, d'adopter le programme déjà inauguré, était infiniment plus forte que dans le cas dont nous nous occupons.

L'honorable ministre des Finances admet que cette Chambre est libre de confirmer ou de rejeter cette proposition; il admet que les négociations et l'entente antérieures entre le gouvernement et le syndicat ne devraient avoir aucune influence sur l'action de cette Chambre.

Nous devons considérer ce document comme s'il ne portait pas la signature du ministre. Ce n'est pas un contrat passé en vertu d'une loi, mais en dehors de la loi; il n'a d'autre force que celle que le parlement peut lui donner; ce n'est pour nous qu'une simple proposition, et rien de plus. Il n'a pas plus de valeur en droit que l'offre faite par sir William Howland et ses associés.

Ces deux offres nous sont soumises comme de simples propositions; et quand même tous les ministres auraient signé l'une d'elles, une telle proposition ne s'imposerait pas davantage à notre examen. Toutes deux entraînent un impôt pour le peuple; toutes deux demandent une subvention considérable en espèces et en terres publiques; elles font partie des plus anciennes attributions de la Chambre populaire; et nous, représentants du peuple, ou plutôt délégués du peuple pour cette question, nous trahirions notre mandat si, pour une considération quelconque, nous ne réglions pas cette affaire d'après son mérite. Maintenant, pour ce qui est des deux syndicats, nous voyons qu'il y a une grande différence en faveur de la deuxième proposition. Il y a une différence

En espèces, de.....	\$3,000,000
En terres, de.....	9,540,000
En droit de douanes de.....	1,500,000

Formant un total de\$14,040,000

pour le trésor public du Canada. Je sais que les honorables députés de la droite ont entrepris d'établir que la remise des droits est beaucoup moindre que je ne l'ai prétendu. Mais comment arrivent-ils à ce résultat? En suspendant les dispositions d'un acte qu'ils ont eux-mêmes inséré dans le statut, et en estimant au-dessous de sa valeur le montant qui serait perçu en vertu de la loi maintenant en vigueur. Quelques honorables messieurs estiment que suivant la loi actuelle, les droits n'atteindraient pas \$100,000. Vous avez non loin des édifices du parlement, un petit pont pour lequel on a payé au gouvernement un quart de cette somme, et l'on dit que le département des douanes réclame encore plusieurs milliers de dollars.

C'est donc une folie que d'espérer de tromper le public au moyen de pareilles représentations. Il y a aussi la taxe ordinaire capitalisée qui, suivant le tarif moyen de taxation des chemins de fer, représentera au moins cinq millions de plus, et il y a la surtaxe sur les marchandises, pendant vingt ans, lequel suivant les tarifs actuellement en usage au Minnesota, représentera une somme de \$25,000,000 de plus; de sorte que la différence entre les deux offres est d'au moins \$44,000,000.

Je dirai maintenant aux membres de cette Chambre: voulez-vous payer à même le trésor et les ressources du Canada

\$14,000,000 et taxer de trente millions de dollars l'industrie des habitants du Nord-Ouest, lorsque ces deux offres vous mettent à même d'épargner cette somme? Pourquoi agir ainsi?

Il est faux de dire que la deuxième proposition n'est pas sérieuse, que c'est un semblant de proposition, une ruse politique. Vous savez, et tout le pays le sait, que c'est une offre sérieuse, faite de bonne foi, et appuyée par un dépôt de \$1,400,000 entre les mains du gouvernement. Les partisans du ministère savent que cela est vrai. Qu'ils appellent sir William Howland, ou M. Gibson, ou M. Hendrie, ou M. Proctor, ou qu'ils les appellent tous et leur demandent s'ils ne sont pas prêts à exécuter l'entreprise. Alors je demanderai pourquoi on paierait cette somme supplémentaire. Serait-ce pour sauver le gouvernement? Voulez-vous pour épargner au gouvernement une défaite, imposer au pays un fardeau de \$14,000,000 et \$30,000,000, sur les futurs habitants des territoires du Nord-Ouest. Est-ce à ce prix que vous estimez les ministres. Lorsque des ministres ont commis une grosse bévue, êtes-vous disposés, pour les protéger contre ses conséquences à faire payer au peuple une pareille somme? Si vous êtes décidés à protéger le gouvernement à tout prix, pourquoi n'entrez-vous pas en négociation avec la compagnie Stephen pour voir combien elle demanderait pour se désister de l'entreprise? Demandez-lui ce qu'elle exige, et voyez combien vous pouvez épargner en payant pour relever vos chefs de leur parole.

Le premier ministre nous a dit qu'on demandait beaucoup trop pour construire la section centrale. Le nouveau syndicat demande \$7,333 en espèces et 10,000 acres de terres valant \$31,800; soit \$39,133 par mille. Or, le coût de construction du chemin à travers la prairie n'étant que de \$13,000 par mille, le syndicat recevrait \$26,133 de plus que les dépenses qu'il encourrait, ce qui est sans doute une somme très considérable; mais si nous examinons la proposition que le gouvernement presse la Chambre d'adopter, nous voyons qu'il propose de donner \$9,000 et 12,500 acres de terres valant \$39,750, par mille, soit un total de \$48,750, ou \$35,750 de plus que le coût de construction.

Maintenant quelle raison le premier ministre a-t-il donnée pour accepter l'offre la plus onéreuse et rejeter celle qui l'est le moins? Il dit que ce serait trop de donner trois fois la valeur du chemin, mais ce ne serait pas trop de donner quatre fois sa valeur. Il dit aussi que le second syndicat ne construira que la section centrale; et pourquoi dit-il cela?

Parce qu'il a fait trois offres au gouvernement, et qu'il est prêt à passer un contrat pour la mise à exécution de chacune de ces offres. Quelle preuve le premier ministre donne-t-il pour démontrer que ce syndicat a l'intention de ne construire que la section des prairies, dans le cas où il se chargerait de construire toute la partie du chemin que le gouvernement veut donner à l'entreprise? Il dit simplement qu'il demande pour la section des prairies plus que cela ne vaut. N'est-il jamais venu à l'idée du premier ministre que si un des deux syndicats abandonne la construction des extrémités du chemin parce qu'il aura reçu \$26,000 de trop pour la section des prairies, l'autre auquel il propose de donner \$36,000 pour les mêmes travaux aurait une raison encore plus forte d'agir ainsi. Mais le premier ministre répond: "Oh! mais je reste au pouvoir pour faire adopter la première offre, et je résignerai si la Chambre en accepte une de \$44,000,000 plus avantageuse."

Si le premier ministre résignait et que mon honorable ami de Durham-Ouest fût appelé à former un ministère, il ne pourrait pas administrer les affaires du pays avec cette Chambre. Il serait obligé d'en appeler au peuple; et si le premier ministre et ses amis sont aussi populaires dans le pays qu'ils prétendent l'être, cet appel serait inutile. Le très honorable monsieur serait de nouveau porté au pouvoir, et le deuxième syndicat serait encore sous sa direction. Mais n'est-il pas évident que le premier ministre ne croit pas avoir lui pays avec lui? Les ministres ne devraient pas

M. MILLS

attendre que le vote soit pris sur cette question; mais ils devraient admettre qu'ils se sont trompés. Ils devraient ou abandonner le contrat, ou relever leurs amis de toute obligation de les appuyer. On a beaucoup parlé de patriotisme dans cette discussion, mais je demande à la Chambre s'il y a quelque chose de plus anti-patriotique que de vouloir faire payer au pays \$44,000,000 pour soutenir un gouvernement.

Qu'il me soit permis d'attirer un instant l'attention de la Chambre sur l'objection que le premier ministre a soulevée contre la nouvelle proposition.

Il dit que l'on demande trois fois trop pour la section centrale; cependant il propose de donner une somme quatre fois trop forte, et quelle raison donne-t-il pour cela? Il dit qu'il y aura perte sur les extrémités du chemin, pour la construction desquelles il insiste. A-t-il dit à la Chambre pourquoi cette somme supplémentaire n'était pas appliquée aux extrémités? Pourquoi donne-t-on à la compagnie \$31,000,000 de plus que le coût réel de ces 900 milles? Pourquoi cette somme n'est-elle pas gardée sous le contrôle du gouvernement de manière à pouvoir être employée à cette fin? Pourquoi n'est-elle pas affectée aux frais de construction des sections qui entraîneront la dépense? Est-ce parce que cette Chambre n'oserait pas voter la construction de ces sections extrêmes, si le pays en connaissait le coût réel? Est-ce pour cacher la folie ruineuse de construire maintenant ces sections? Est-ce parce que vous prévoyez une défaite, et que vous voulez forcer vos successeurs à choisir entre la ligne entière et cette somme exorbitante pour la section des prairies? Le contrat, s'il est sanctionné, sera pour ce parlement un scandale et un déshonneur. Le premier ministre semble résolu à rendre le gouvernement parlementaire impopulaire dans ce pays; il serait difficile d'agir plus inconstitutionnellement. Notre stricte devoir, sous un système de gouvernement parlementaire, est de légiférer pour le présent, et suivant les lois de la justice; nous devrions laisser à ceux qui nous succéderont le soin de décider quels seront leurs besoins, et d'y pourvoir.

Quel droit le gouvernement a-t-il de conclure des contrats pour des travaux qui ne seront même pas commencés avant l'expiration du présent parlement? Je proteste de toutes mes forces contre une pareille politique. Je ne veux pas me trouver engagé par des législateurs pourrissant dans leurs tombeaux. Je veux laisser aux gouvernements qui succéderont à celui-ci la liberté de décider ce qui de leurs jours sera le plus avantageux pour eux, le pouvoir de faire ce qu'ils croiront être dans leur intérêt. Le très honorable monsieur ne veut pas cela. Il craint que le talent, le patriotisme et le courage public ne disparaissent avec lui, et il persiste à s'occuper des intérêts de ceux qu'ils ne rencontrera jamais sur cette terre, de ceux qui naîtront après qu'il aura disparu. Je suis d'opinion, avec Sidney Smith, que les morts ne devraient pas gouverner les vivants. Le très honorable premier est aujourd'hui capitaine du navire; il peut le diriger vers l'est ou l'ouest; il peut indiquer la route à suivre pour le présent; mais à mon avis il ne gardera pas longtemps encore le commandement, et il peut laisser à son successeur tous les bons avis qu'il lui plaira, mais il ne devrait pas entreprendre de faire sombrer le navire simplement parce qu'il ne peut plus en être le maître.

Le très honorable ministre a découvert tout-à-coup que le monopole est une bonne chose. Il y a trois ans, il pensait tout autrement. Aujourd'hui il craint que le trafic ne soit détourné vers le sud. A cette époque il croyait que la dérivation au sud n'était pas à craindre. Si le chemin est construit convenablement, il n'est pas à craindre qu'il soit privé de sa part de trafic; si on le pourvoit de toutes les facilités nécessaires, le trafic de chaque section suivra la route la plus courte et la moins coûteuse pour se rendre à destination, et il importe au pays qu'il en soit ainsi.

Le très honorable monsieur craint que la ligne au nord du lac Supérieur n'ait pas d'encouragement, si elle n'est protégée par une zone désolée et inhabitée, de quinze milles

de largeur, le long de la frontière. S'il faut, outre le coût de la construction du chemin, donner \$30,000,000 pour couvrir les frais d'exploitation, il vaudrait mieux l'abandonner après qu'il sera construit; car on pourrait employer plus utilement cet argent qu'en l'appliquant sur ce chemin sans espoir d'être remboursé.

On nous dit qu'il y a des minéraux dans ces régions; cela se peut, mais il sera temps, lorsque ces minéraux seront découverts et qu'on se sera assuré de leur valeur, de construire un chemin, si on le juge à propos.

J'ai déjà dit que, pour ce qui concerne l'émigration de l'Ontario, à l'ouest du district de l'Ottawa, elle se portera dans le Nord-Ouest par les chemins de fer américains, ou par les steamers de M. Beatty.

Si la ligne du Sault Sainte-Marie était construite, elle offrirait une route d'été à travers le Canada, par la baie du Tonnerre. En hiver, il y aurait peu de trafic et peu de voyageurs sur n'importe quelle ligne, et s'il y avait une ligne au nord elle serait à peine utilisée. Je crois que le pays est souverainement fatigué des chemins de fer politiques.

L'Intercolonial a été construit sur le principe du gaspillage et il a déjà coûté au pays au-delà de \$45,000,000. Le "Great-Western" et le "Canada Southern" sont des chemins de fer américains construits sur le territoire canadien, et, si l'on construisait la embranchement du Sault, les chemins du Michigan supérieur, quoique construits aux frais de capitalistes américains, deviendraient en grande partie des chemins de fer canadiens sur le territoire américain.

Il y a deux ans le ministre des Chemins de fer a payé un montant excessif pour le chemin de la rivière du Loup, à la condition que l'argent serait appliqué à la construction d'un chemin de fer dans l'ouest du Michigan. Pourquoi a-t-il fait cela? N'était-ce pas pour attirer le trafic des Etats-Unis sur la ligne du Grand Tronc? Et maintenant il s'oppose à ce qu'on emploie de l'argent sur le territoire canadien, pour assurer dix fois la somme de trafic et éviter un gaspillage de \$36,000,000.

Le député de Cornwall dit que c'est tromper le pays de prétendre que l'on puisse construire la section de la Colombie anglaise sans augmenter les impôts. S'il en est ainsi, c'est une fraude dans laquelle sont impliqués ses nouveaux amis. Le premier ministre dit que nous ne pouvons sans déshonneur ajourner la construction de la section de la Colombie anglaise. Telle n'a pas toujours été son opinion; l'honorable monsieur n'a pas voté dans ce sens en 1876; il n'a pas parlé de cette manière à cette époque; il a oublié comment il s'exprimait en ce temps-là au sujet de son collègue actuel.

Le très honorable monsieur nous dit qu'une partie du programme impérial était de construire la section de la Colombie anglaise. Qu'il me soit permis de lui dire qu'un programme impérial devrait avoir l'appui du gouvernement impérial. L'exécution de la politique impériale n'est pas confiée au Canada. Elle appartient au parlement de Westminster, et doit être soutenue aux frais de ceux qui élisent les membres de ce parlement. Notre politique devrait être nationale et non impériale. La loi moderne veut que le pouvoir appartienne à ceux qui en supportent le fardeau. Il y a deux ans l'honorable monsieur était de cet avis. Huit ans après l'entrée de la Colombie anglaise dans la Confédération, il partit pour l'Angleterre dans le but d'intéresser le gouvernement impérial dans l'affaire du chemin de fer du Pacifique. Le rapport de ces négociations n'a jamais été déposé sur le bureau de cette Chambre. Mais depuis cette époque jusqu'à ce jour, nous n'avons pas entendu dire un seul mot de la politique impériale, et aujourd'hui on l'exhume de l'arsenal du premier ministre, comme une vieille arme rouillée qui doit servir dans cette heure de nécessité.

Plusieurs honorables messieurs ont fait allusion à la convention Carnarvon, comme si elle imposait au pays quelque nouvelle obligation. La convention Carnarvon était sujette

à la condition comprise dans l'Acte de 1874, savoir, qu'il n'était pas nécessaire de dépenser pour le chemin de fer du Pacifique plus que le montant autorisé par l'échelle de taxation de 1871. Et ceci était exprimé dans les résolutions communiquées à lord Carnarvon. Qu'on me permette de lire une de ces résolutions, qui établit clairement ce point :

"La minute du Conseil du 17 septembre renferme un exposé des motifs pour lesquels on ne devrait pas insister sur quelques-uns de ces détails, mais par le vif désir de faire disparaître toute difficulté, le gouvernement a déclaré qu'il était prêt à faire ces nouvelles concessions, afin de ne pas faire obstacle au règlement immédiat d'une question aussi irritante, vu que les concessions suggérées pouvaient se faire sans violer l'esprit d'aucune résolution parlementaire ni la lettre d'aucune disposition légale."

Ces paroles ne permettent de contester ni de douter que la convention Carnarvon fût sujette à la résolution et à la loi pour empêcher que la taxation ne fût augmentée.

Dans le discours qu'il a prononcé à Bath, le premier ministre a dit que l'on n'imposerait pas de nouveaux fardeaux au pays, et cependant il donne aujourd'hui à entendre que ce qu'il a dit alors était un avis suffisant à tous les entrepreneurs que le gouvernement était prêt à recevoir des soumissions. On supposait que les obligations du gouvernement s'élevaient à \$30,000,000 pour la construction du chemin de fer. On concluait naturellement qu'il n'y aurait pas de subvention en argent, que la partie du chemin déjà construite ou en voie de construction, serait comptée comme une somme d'argent; et que le reste de la subvention ne consisterait qu'en terres.

Que nous a dévoilé ce contrat? Les charges générales seront augmentées de \$40,000,000, et les charges imposées au Nord-Ouest en particulier atteindront \$30,000,000.

Le premier ministre compare son discours prononcé à Bath, au manifeste de M. Mackenzie, publié en 1874, mais il n'y a aucune analogie entre ces deux déclarations; le député de Lambton en appelait au pays; c'était une déclaration de politique publique sur laquelle il demandait le jugement du peuple, et le parlement et les ministres agirent conformément à cette déclaration. Le discours prononcé à Bath par le premier ministre était une déclaration vague et incomplète de faits encore voilés, une déclaration qui, si nous en jugeons par ce qui arriva plus tard, était destinée à tromper les capitalistes de ce pays.

L'honorable député de Victoria, Ontario, nous a appris que le nouveau syndicat n'a pas les moyens de construire le chemin. Il nous a dit qu'il ne construirait que la section du centre; que le gouvernement serait forcé de résigner si la Chambre se prononçait en faveur du nouveau syndicat, et que le député de Durham-Ouest deviendrait premier ministre. Mais si nous, députés de la gauche, sommes aussi impopulaires dans le pays que le dit l'honorable monsieur, ils s'écoulerait à peine quelques mois avant que le premier ministre et ses amis revinssent au pouvoir, et la petite somme que l'on dépenserait de cette manière constituerait un bon placement si, par cette transaction, le pays épargnait \$40,000,000.

Mais je dirai encore quelques mots de la déclaration au sujet du manque de crédit du nouveau syndicat. Sur quoi se base-t-on pour faire cette insinuation? Le syndicat a déjà placé entre les mains du gouvernement \$1,400,000, comme preuve de sa bonne foi. Qu'est-ce qui doit recommander l'un ou l'autre des deux syndicats sur le marché monétaire? Est-ce la grande fortune personnelle de ses membres? Pas du tout; c'est l'argent et la grande étendue de terres qu'il doit recevoir du gouvernement. Il n'est pas exact de dire que le nouveau syndicat n'a pas l'expérience et le crédit nécessaires. Son expérience est pour le moins égale à celle de l'autre syndicat; et le crédit de chacun d'eux, à ce sujet, dépend principalement de la subvention que donnera le gouvernement.

On a essayé de discréditer le nouveau syndicat, parce qu'il a soumis au gouvernement une série de propositions. Avez-vous demandé une offre définie? Où est votre annonce? Qu'est-ce que ces messieurs avaient pour les

guider ? Rien autre chose que la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre. Pourquoi sont-ils maltraités et représentés sous de fausses couleurs ? N'est-ce pas parce qu'ils ont donné à cette Chambre l'occasion de choisir dans cette affaire ? Je ne me plains pas de ce que le gouvernement ait un programme sur cette question, mais je nie que le parlement soit obligé de se prononcer dans la négative ou dans l'affirmative sur la proposition du gouvernement. Cette Chambre est au-dessus des ministres. Si elle est fidèle à son devoir et à ses obligations envers le peuple, elle ne passera pas son temps à traquer des capitalistes, des hommes de grande fortune, appartenant à ce pays, et qui contribuent à maintenir son crédit, parce que, sans connaître les intentions du parlement, et ne voulant pas préjuger sa décision, ils ont soumis diverses propositions conformément aux opinions qui ont été émises dans cette Chambre. Il n'y a pas moins de quatre propositions, bien qu'elles soient toutes renfermées dans une seule offre. Ils ont offert de construire la section du centre et celle de l'est, et d'exploiter toute la ligne. C'est là une proposition ; et elle est aussi distincte que s'il n'en eût pas été mentionné d'autres. Ils offrent de faire ce qui précède moyennant \$22,000,000 et 22,000,000 d'acres de terres. Ils ne demandent pas d'exemptions de droits, ce qui représente une somme de \$1,500,000, qu'ils paieront pour droits de douanes ; ils ne demandent aucune restriction à la construction de chemins de fer ; ils ne demandent pas d'exemptions de taxes ; ils ne demandent aucune restriction au pouvoir de régler le tarif de transport.

Ils consentent à laisser au gouvernement le pouvoir de reprendre le chemin, et ils font un dépôt au crédit du gouvernement, pour démontrer qu'ils sont prêts à signer un contrat. Ainsi, je n'hésite pas à dire que ces hommes font cette offre de bonne foi. Je dis plus : il n'y a pas un député de la droite qui en doute. Le pays n'en doutera pas, et aucune déclaration faite pour discréditer ces messieurs n'empêchera le public de conclure que ces attaques ont pour but d'appuyer la folie criminelle du gouvernement qui, contrairement à la loi et aux intérêts du peuple, a passé un contrat secret avec les membres du premier syndicat. Je ne dis pas que le gouvernement devrait accepter cette seconde proposition ; je crois qu'en annonçant il pourrait recevoir une meilleure offre, mais s'il doit accepter l'une des deux, ce devrait certainement être la deuxième.

L'honorable député de Halton demande pourquoi on donnerait la lecture de cette proposition et du contrat projeté si l'on ne désire pas qu'il soit adopté. La raison en est évidente : la deuxième offre étant la meilleure, c'est une raison pour rejeter la première ; cela fait, la Chambre est libre de déclarer si la deuxième doit être acceptée, sans qu'on essaie de faire mieux. L'honorable député dit que nous ne devrions pas demander ce que nous ne ferions pas nous-mêmes si nous étions à leur place. L'honorable député confond l'action des ministres avec celle de leurs partisans. La question n'est pas de savoir ce que nous ferions si nous étions à la place des ministres, mais ce que nous ferons comme représentants du peuple. Les ministres peuvent contracter de folles obligations sur lesquelles ils ne peuvent revenir ; mais est-ce une raison pour que leurs partisans les suivent ? Si l'honorable député a raison, nul gouvernement ne peut être défait par les Chambres sur aucune mesure.

L'honorable ministre des Finances dit que l'ex-gouvernement a violé l'Acte de 1874, et les résolutions de 1871 stipulant qu'il ne serait pas imposé de nouvelles taxes en vue de la construction du chemin de fer du Pacifique.

Or, je déclare que l'honorable ministre se trompe. Il prétend que son prédécesseur a augmenté les impôts de \$3,000,000 à cet effet. La déclaration du ministre des Finances est de mauvaise foi et contraire aux faits ; la taxe a été augmentée pour remplir les obligations contractées envers la Colombie anglaise par cette résolution, et pourquoi ? Parce que les revenus provenant du tarif précédent

étaient absorbés par l'exécution de nouveaux engagements. Voyons les faits. La compensation accordée au Nouveau-Brunswick pour l'abolition des droits d'exportation sur les billots, et le fait de prendre à sa charge les dettes provinciales ont imposé une dépense annuelle

S'élevant à	\$819,349
L'admission de l'Île du Prince-Édouard	418,000
Dépenses de traversiers à vapeur et de chemin de fer, Île du Prince-Édouard	402,000
Police à cheval	200,000
Traités avec les sauvages	350,000
Intérêt sur l'emprunt de M. Tilley	450,000
Total	2,619,349
Remise des droits sur le thé	1,250,000

Ce qui précède était une augmentation des dépenses annuelles du pays, dépassant de beaucoup les revenus que donnait une acquisition du territoire. Pour rendre à la Colombie en 1874, exactement la même position qu'elle occupait en 1871, il fallait non pas augmenter les impôts du pays de \$3,000,000, mais augmenter les revenus de \$3,869,349. Ainsi il n'est pas exact de dire que le gouvernement ait augmenté les impôts pour remplir ses obligations envers la Colombie anglaise, dans un autre but que celui qu'indiquait cette résolution.

En 1879, l'honorable ministre des Finances a augmenté le tarif de \$7,500,000, mais il a agi avec si peu d'habileté, qu'il n'a augmenté que peu ou point les ressources du pays.

L'honorable député de Cardwell a attaqué la science légale du chef de l'opposition, mais le rang qu'occupe ce dernier comme avocat, est trop bien établi pour qu'il puisse être atteint par les fausses représentations ou les criarderies de l'honorable député de Cardwell. Ce dernier a dit :

" Quelqu'un vendra-t-il nous dire que l'honorable monsieur n'a pas laissé cette Chambre sous l'impression que son opinion, comme avocat, est que les cours ne pouvaient pas forcer les entrepreneurs d'exécuter ce contrat."

Il est bon de voir ce que l'honorable député de Lincoln a dit, et la courte discussion qui s'est élevée dans le temps. Le député de Lincoln a dit :

" Le gouvernement peut s'adresser à la cour de Chancellerie, ce que personne ne sait mieux que l'honorable député de Durham Ouest, pour le forcer à remplir les conditions de son contrat."

" M. BLAKE. Alors si je sais quelque chose à ce sujet, je nie cette proposition."

" M. RYKERT. S'il nie cela, il niera n'importe quoi. Si la cour du banc de la Reine n'accorde pas un " mandamus," la cour de chancellerie obligera la compagnie à remplir ses engagements. Le très honorable chef du gouvernement forcera la compagnie de continuer à remplir les conditions de son contrat."

" Sir LEONARD TILLEY. Elle le peut très certainement."

Et fut de cette opinion encourageante du ministre des Finances, le député de Lincoln a ajouté :

" Et si la compagnie n'obéit pas au " mandamus " de la cour, l'autorité de la cour de chancellerie peut être invoquée."

" M. BLAKE. Il est très bien établi qu'une cour de chancellerie ne peut faire exécuter les conditions d'un contrat le chemin de fer."

" Sir JOHN A. MACDONALD. Je crois que l'honorable monsieur est dans l'erreur. D'après les chartes ordinaires, où il y a permission seulement à la compagnie de construire une voie ferrée, les cours n'interviennent pas, mais lorsque, comme c'est le cas au sujet de ce contrat, il est décrété que la compagnie construira le chemin, la compagnie peut être forcée d'exécuter ce contrat par ordre de la cour."

Je dirai que cela dépend de la nature des travaux à exécuter. Il est clair que dans un cas comme celui-ci, on ne peut forcer l'exécution spécifique de travaux, soit en vertu d'un contrat ou d'une obligation établie par la loi. Je renverrai le premier ministre à une affaire dans laquelle on avait demandé un bref d'injonction pour défendre à une compagnie de chemin de fer d'empêcher l'exercice d'un droit conféré par la loi. La demande fut refusée par un des vice-chancelliers devant qui l'affaire avait été plaidée ; alors on porta l'affaire en appel.

- Au cours de la plaidoirie, le Lord Juge James fit l'observation :

“Autant que je m'en souviens, la cour n'a jamais ordonné rien qui oblige à faire quelque chose de jour en jour pendant une période indéterminée.”

Voici l'opinion du juge Mellish :

“J'ai le même doute, et je suis porté à croire qu'une cour de droit commun éprouverait le même embarras pour un bref de *mandamus*.”

Dans le jugement, Sir W. M. James dit :

“Quand il s'est agi non-seulement d'empêcher quelqu'un de commettre un acte injuste, mais de l'obliger à accomplir un acte continu demandant du travail et du soin, la cour n'a jamais jugé à propos d'agir ainsi par injonction. Les deux savants vice-chanceliers disent qu'à leur connaissance pareille injonction n'a jamais été accordée. Je dirai la même chose. Je crois en conséquence que l'ordre renvoyant la demande doit être confirmé. En même temps je ferai observer que les demandeurs sont venus ici pour faire valoir un droit que leur confère l'Acte du parlement, et que la législature avait l'intention de leur accorder, et qu'ils ont raison au mérite, la question relative à l'approbation des ingénieurs étant purement incidente, et la véritable question entre les intéressés étant de savoir si les demandeurs ont un droit quelconque de se servir du chemin de fer.”

Le député de Cardwell dit que le contrat dont nous nous occupons n'impose aucune restriction aux autres chemins de fer. L'honorable député se trompe. N'impose-t-on aucune restriction en disant que nul chemin de fer ne pourra être construit en dedans de quinze milles de la frontière; que nul chemin de fer ne s'étendra vers l'est ou au sud du sud-ouest? Ne fait-on aucune restriction en disant que nul chemin de fer ne sera raccordé à aucun chemin de fer américain? Ne fait-on aucune restriction en disant que les autres chemins de fer paieront la taxe, mais que celui-ci n'en paiera pas? N'est-ce pas une restriction que d'imposer des droits sur tout le matériel nécessaire à la construction d'autres chemins de fer, et de n'en imposer aucun sur les matériaux qu'on doit importer pour celui-ci? N'est-ce pas une restriction que de fournir à cette compagnie le capital qu'il faut pour construire un chemin, si elle juge à propos de l'appliquer à cette fin?

L'honorable député dit que le peuple ne s'opposera pas à ce que la compagnie construise des embranchements. Non, certainement, mais il s'oppose à ce qu'on refuse aux autres d'en construire.

L'honorable député a fait allusion aux frais d'exploration et a dit qu'ils sont compris dans l'estimation du coût des travaux qui seront transportés à la compagnie. L'honorable député se trompe encore.

Le premier ministre a appelé l'offre du deuxième syndicat une ruse politique, un truc déshonorant. Le très honorable monsieur sait bien que l'offre a été faite de bonne foi. Il sait que ceux qui ont fait cette offre à la Chambre sont prêts à entreprendre la construction de toute la ligne, et que plusieurs autres personnes sont prêtes à se joindre à eux. Il est assez évident que ces messieurs ne se sont pas unis dans le but de susciter des embarras au gouvernement.

Le très honorable monsieur nous a appris que l'Acte refondu des chemins de fer doit être modifié de manière à donner au gouvernement de plus amples pouvoirs, au sujet du tarif de transport que le syndicat peut en vertu du présent contrat. Je n'hésite pas à dire que la farce jouée entre le premier ministre et le député de Halton est une de ces ruses dont on a si souvent parlé dans le cours de cette discussion. Comment le gouvernement obtiendra-t-il un contrat plus considérable sur ce chemin que ne lui en accordé ce contrat? Comment le gouvernement continuera-t-il à exercer un pouvoir qui, suivant les termes mêmes de ce contrat, cessera du moment qu'il sera exercé. Le ministre dira-t-il qu'ils donneront aux dispositions du contrôle, par une loi subséquente, une interprétation différente de celle qu'elles contiennent? Espère-t-il que les 10 pour cent seront calculés sur le capital que la compagnie mettra dans cette affaire? Vous donnez à la compagnie une somme quelconque; et vous vous attendez à ce qu'elle l'emploie à la construction de ce chemin. N'aura-t-elle aucun dividende sur cette somme? Je crois que la somme accordée est plus que suffisante pour couvrir tous les

frais de construction du chemin qu'elle s'engage à construire. Dans ce cas n'aura-t-elle aucun dividende? Mais supposons que vous fassiez cette déclaration, cette compagnie peut faire ce qu'a fait le “Union Pacific.” Elle peut passer des contrats avec d'autres entrepreneurs. Elle peut adjuger des contrats pour la construction du chemin et recevoir cinq fois le coût réel du chemin. Elle peut faire en sorte que le chemin représente un capital de \$100,000 de son propre argent. Il n'y a rien qui puisse l'empêcher d'agir ainsi, et vous proposez de faire en sorte que ce soit son intérêt, de le faire. Au lieu de réparer une erreur vous voulez commettre une plus grande bévue. Pouvaient-ils se montrer plus profondément incapable qu'on ne l'a fait dans ce contrat et dans la tentative de faire disparaître à force d'explication des défauts comme celle dont je viens de parler?

Le premier ministre nous a dit que nous avons eu dans cette discussion une série de représentations théâtrales; que nous avons eu de la tragédie de la comédie et de la farce. Je ne suis pas tout à fait de son opinion. La comédie a été jouée avant la convocation des chambres. L'honorable monsieur a fait son apparition comme comédien en chef à Hochelaga.

Les ministres et leurs amis sont actuellement à jouer la farce. La tragédie est encore à venir. Elle viendra avec les élections.

L'amendement de M. Blake est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Anglin,	Geoffrion,	Olivier,
Bain,	Gillies,	Paterson (Brant),
Béchar, d,	Gillmor,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (St. Jean),	Holton,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Scriver,
Cameron (Huron),	Killam,	Skinner,
Cartwright,	King,	Smith,
Casey,	LaRue,	Sutherland,
Casgrain,	Laurier,	Thompson,
Charlton,	Macdonell (Lanark),	Trow,
Cockburn (Muskoka)	MacDonnell (Inverness)	Waldon,
Dumont,	McIsaac,	Wheler,
Fleming,	Pisot,	Wiser,
	Malouin,	Yeo.—54.
	Mills,	

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Gault,	Merner,
Arkell,	Gigault,	Méthot,
Baker,	Girouard (Jac. Cartier),	Montplaisir,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Mousseau,
Barnard,	Grandbois,	Muttart,
Beaty,	Hackett,	O'Connor,
Beauchesne,	Haggart,	Ogden,
Benoit,	Hay,	Orton,
Ferguson,	Hesson,	Unimet,
Bergin,	Hilliard,	Patterson (Essex),
Bill,	Hooper,	Pinsonneault,
Bolduc,	Houde,	Platt,
Boulbee,	Hurteau,	Plumb,
Bourbeau,	Ives,	Pope (Compton),
Bowell,	Jackson,	Pope (Queen's),
Brecken,	Jones,	Poupore,
Brooks,	Kaulbach,	Richey,
Bunster,	Kirkpatrick,	Robertson (Hamilton),
Bunting,	Kilvert,	Rochester,
Burnham,	Kranz,	Ross (Dundas),
Carling,	Landry,	Rouleau,
Caron,	Lane,	Routhier,
Oimon,	Langevin,	Royal,
Cockburn (Northum'd),	Lantier,	Ryan (Marquette),
Colby,	Little,	Ryan (Montréal),
Connell,	Longley,	Rykert,
Costigan,	Macdonald (King's),	Schultz,
Coughlin,	Macdonald (Sir John),	Scott,
Coupal,	McDonald (Cap Breton),	Shaw,
Coursol,	McDonald (Picton),	Sproule,

Currier,	McDonald (Victoria, N.E. Stephenson,	Strange,
Cuthbert,	Macmillan,	Tassé,
Daly,	McCallum,	Tellier,
Daoust,	McCarthy,	Tilley,
Dawson,	McConville,	Tupper,
Desaulniers,	McCuaig,	Valin,
Desjardins,	McDougall,	Vallée,
Domville,	McGreedy,	Vanasse,
Doull,	McInnes,	Wade,
Drew,	McKay,	Wallace (Norfolk),
Dugas,	McLennan,	Wallace (York),
Elliott,	McLeod,	White (Cardwell),
Farrow,	McQuade,	White (Renfrew),
Ferguson,	McRory,	Williams
Fitzsimmons,	Manson,	Wright.—140.
Fortin,	Masson,	
Fulton,	Massue,	

Et la question étant posée,—que les dites résolutions soient lues la seconde fois ; et un débat s'ensuivant ;

Sir ALBERT J. SMITH propose,—que le débat soit ajourné.

Et un débat s'ensuivant,—la dite motion est retirée avec le consentement de la Chambre.

Sir ALBERT SMITH propose alors :

“ Que les dites résolutions ne soient pas lues maintenant pour la seconde fois, mais qu'il soit *resolu*, que cette Chambre est d'avis qu'il devrait être demandé des soumissions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, avant que le parlement soit appelé à ratifier aucun contrat à cette fin.”

Et un débat s'ensuivant ;—il est ajourné sur motion de M. McCarthy.

La Chambre alors s'ajourne
à 5.45 a. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 26 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT.

M. BOWELL présente les Tableaux du commerce et de la navigation pour l'année expirée le 30 juin 1880.

CONSTRUCTION DU PACIFIQUE DANS LE MANITOBA.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Jusqu'à quel point au-delà de Portage-la-Prairie la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien a-t-elle été construite ? Jusqu'à quel point à l'ouest de Portage-la-Prairie le tracé de la dite ligne a-t-il été définitivement établi ? Quels sont les numéros des cantons à travers lesquels l'on se propose de faire passer la dite ligne ?

Sir CHARLES TUPPER. En réponse à l'honorable monsieur, je dirai que la voie est posée sur un parcours de vingt-deux milles au-delà de Portage-la-Prairie ; que le tracé de la ligne a été définitivement établi jusqu'aux limites de la province du Manitoba, trente-quatre milles à l'ouest de Portage-la-Prairie, et qu'elle traverse le canton No. 12, et les concessions 11 et 12 ouest.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Charles Tupper pour la seconde lecture des résolutions rapportées du comité général le 14 janvier courant, octroyant certaine subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et sur l'amendement de sir Albert J. Smith à cette motion.

M. MILLS

Sir ALBERT J. SMITH. M. l'Orateur, la Chambre, j'en suis certain, apprendra avec plaisir que je n'ai pas l'intention de faire un long discours.

Avant de commencer à discuter les résolutions maintenant devant la Chambre, il serait peut-être aussi bien de régler la question que l'on peut regarder comme une question personnelle entre le ministre des Finances et moi.

L'autre soir, pendant son discours, l'honorable monsieur m'a lancé un défi. Il a dit qu'il était toujours prêt à se rendre dans mon comté pour m'y rencontrer. L'honorable monsieur est le seul membre du Nouveau-Brunswick qui fasse partie du gouvernement, et il dispose de tout le patronage pour cette province. Jusqu'ici, le Nouveau-Brunswick avait compté deux représentants dans le gouvernement, mais l'honorable monsieur, pour des raisons qu'il connaît mieux que tout autre, semble préférer être le seul représentant de cette province dans les conseils de la nation. Mon honorable ami possède aussi, sous ce rapport, un grand avantage ; il a sous son contrôle, au Nouveau-Brunswick, deux journaux des plus méprisables qu'il inspire lui-même.

Ces journaux semblent avoir pour mission spéciale de m'attaquer dans toute occasion, non-seulement comme homme politique, mais aussi comme homme privé. Je suis prêt à porter un défi à mon honorable ami le ministre des Finances, car son défi est quelque peu vague ; s'il veut abandonner son siège, j'abandonnerai le mien ; qu'il vienne à Westmoreland et me rencontre, et si je ne l'emporte pas par plus de 500, nous abandonnerons tous les deux la vie politique.

Il sied mal à l'honorable monsieur, qui ne représente Saint-Jean que par neuf voix de majorité, de me lancer un défi, lorsqu'il sait bien que j'ai dans mon comté une majorité qui varie de 600 à 700. Je donne à l'honorable monsieur six semaines pour prendre cette proposition en considération.

Sir LEONARD TILLEY. Je représente tous les électeurs, car à la dernière élection j'ai été élu par acclamation.

Sir ALBERT J. SMITH. Puisque vous avez cette conviction, vous n'aurez pas d'objection à accepter mon défi et à faire élire quelqu'autre à St. Jean.

Après ces quelques remarques au sujet de la question entre le ministre des Finances et moi, je vais dire quelques mots au sujet de l'amendement que j'ai proposé hier soir. S'il est un principe que l'on doit regarder comme sacré et auquel on doit être toujours attaché, c'est le principe inhérent à l'administration et à la direction des affaires publiques, que les travaux publics doivent être adjugés à la suite de soumissions publiques.

On ne saurait donner trop de prix aux avantages apportés par la mise à exécution de ce principe. Il empêche le favoritisme, et la corruption ; il garantit l'honnêteté dans l'administration des affaires du pays et empêche la fraude. Dans ce cas on admettra que non-seulement l'on n'a pas observé ce principe, mais qu'on l'a même violé, d'une façon absolue. Le public, on ne peut le prétendre un seul instant, n'a eu aucun avis que le gouvernement eût l'intention de recevoir des soumissions pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Il était reconnu que la politique du gouvernement avait été arrêtée sur ce point, pendant la dernière session, mais il fut décidé que ces travaux seraient exécutés comme entreprise gouvernementale, et non autrement. Les honorables messieurs de la droite ont approuvé la politique alors annoncée par le gouvernement et nous avons aussi voté pour l'évaluation des terres dans cette région. Ils ont aussi approuvé et appuyé de leurs votes les estimations des frais de construction du chemin. Le ministre des Chemins de fer a dit à la Chambre que le contrat maintenant sur le bureau avait été fait en vertu de l'acte de 1872, mais il se trouve que cet acte a été abrogé. L'honorable monsieur a aussi déclaré

que ce contrat avait été fait en vertu de l'acte de 1874. Mon honorable ami, le chef de l'opposition (M. Blake), a clairement démontré que ce n'était pas le cas et que rien dans cet acte ne s'applique au contrat; et c'est pourquoi le ministre des Chemins de fer n'a pu prouver sa prétention que le contrat avait été adjugé en vertu des Actes de 1872 et 1874.

Comme il n'a été donné aucun avis que le gouvernement avait l'intention de changer complètement son programme de la dernière session, programme par lequel on voulait recevoir des soumissions pour la construction de ce chemin, il semble que l'abandon de ce contrat et l'adjudication des travaux à des soumissionnaires publics seraient une solution raisonnable de la question. Je suis convaincu que cette solution donnerait plus de satisfaction au peuple que tout autre règlement.

Les honorables messieurs de la droite disent que si ce contrat est abandonné, le gouvernement doit tomber. Nous, députés de la gauche, — et le chef de l'opposition a parlé dans le même sens que nous — nous, dis-je, ferons en sorte qu'il n'en soit pas ainsi. Nous ne voulons pas profiter d'un tel avantage, et nous désirons que le pays comprenne que nous ne cherchons pas à renverser le gouvernement en faisant rejeter ce contrat.

Il est bien reconnu que l'on a offert des conditions beaucoup plus avantageuses au pays que les conditions du contrat dont il est question ce soir; et cette offre a été faite par des hommes aussi riches, aussi respectables et aussi solvables que les membres du premier syndicat; et il est bien reconnu, aussi, que ces hommes sont disposés à construire ce chemin de fer dans toute sa longueur pour des millions de dollars de moins que ce que demande le premier syndicat. Pourquoi le gouvernement n'accepte-t-il pas cette offre? Ne s'occupe-t-il pas de l'économie dans la distribution des revenus du pays? Pourquoi ne s'efforce-t-il pas de dépargner de \$10,000,000 à \$20,000,000 en acceptant cette offre? Cependant, cette offre, d'après moi, est encore trop élevée; je crois que l'on pourrait construire le chemin pour beaucoup moins.

Le seul argument apporté par la droite en faveur de ce contrat, est qu'il est préférable à toute autre offre que nous avons eue jusqu'ici. Je suis en mesure de prouver, au-delà de tout doute, que jamais, soit en vertu d'un statut, soit en vertu d'un contrat, on n'a fait d'offre aussi élevée que ce contrat; je suis en mesure de prouver, dis-je, que ce contrat accorde plus que tout ce que l'on a proposé de donner avant aujourd'hui. Avant d'en arriver là, il est peut-être bon que je compare ce contrat avec les dispositions de l'Acte de 1874, comme mon honorable ami, le chef de l'opposition l'a fait, et que je fasse voir en quoi ils diffèrent.

D'abord, comparons ce contrat avec celui que le gouvernement a fait en 1872 avec Sir Hugh Allan. Il importe de connaître quelles étaient les opinions du gouvernement à cette époque; je suppose qu'il s'efforçait de protéger et sauvegarder les intérêts publics. Ce contrat fait voir précisément quelles étaient les opinions du gouvernement au sujet de cette question.

Il ne renferme aucune concession du genre de celles que nous faisons maintenant, et le gouvernement n'a pu donner la raison de ce changement. Le contrat Allan stipulait qu'une certaine partie des actions serait répartie dans chacune des provinces de la Confédération. Pourquoi ne trouve-t-on aucune stipulation de ce genre dans le contrat maintenant devant la Chambre? Le gouvernement considérait alors qu'il était de la plus grande importance que ces travaux fussent construits seulement par des canadiens; on considérait alors qu'il était de la plus grande importance d'exclure les étrangers et de faire de cette entreprise une entreprise canadienne.

Quelle est la raison de ce changement? On nous dit aujourd'hui qu'il est beaucoup mieux que nous donnions ce contrat à des capitalistes étrangers, et nous avons dans le syndicat des anglais, des français, des allemands et des

américains, et nous n'y voyons figurer que deux ou trois canadiens. On a dit ici, et personne ne l'a nié, que George Stephen et ses associés avaient parfaitement le droit d'aller à New-York et de vendre ce contrat à Vanderbilt ou à quelque autre grand propriétaire de chemin de fer. Il n'y a rien, dans ce contrat, qui empêche les étrangers de devenir propriétaires de tout le chemin et de s'approprier toutes les franchises et tous les privilèges que confère ce contrat. J'ose dire que les principaux membres qui sont aujourd'hui dans ce syndicat, n'y seront plus dans six mois d'ici. Il paraît extraordinaire que des étrangers aient la haute main sur tout le contrat, nos pouvoirs sont enchaînés, ils sont suspendus en faveur du syndicat.

Le contrat Allan stipulait, que tous les directeurs devaient être sujets anglais, et que leur nombre devait être porté à treize. Le contrat actuel stipule simplement que les sujets anglais doivent former la majorité des directeurs, mais il ne fixe aucun chiffre. Il suffira de trois directeurs pour remplir les conditions de ce contrat, pourvu qu'ils possèdent chacun des actions au montant de \$25,000. C'est là un changement très important et très sérieux dans la politique du gouvernement. Pourquoi a-t-il agi de la sorte? Si cette entreprise doit rapporter des bénéfices, ces bénéfices devraient revenir à nos compatriotes.

Si l'exploitation de ce chemin doit rapporter des bénéfices, il n'est que juste que le Canada ait ces bénéfices. Le gouvernement de 1872, qui était composé, à quelques exceptions près, des mêmes hommes que celui d'aujourd'hui, était d'opinion que ce chemin de fer devait être une institution anglaise. Aujourd'hui, ces mêmes hommes semblent croire qu'il est préférable de le donner à des étrangers, et ils n'ont donné aucune explication de cette volte-face. Le contrat Allan donnait \$30,000,000 en espèces, le contrat actuel donne en espèces et en chemin de fer \$60,000,000. Le contrat Allan ne donnait pas le choix des terres; le contrat actuel permet au syndicat d'en faire le choix. Le contrat Allan n'exemptait ni des taxes ni des droits de douanes, comme le fait le contrat actuel. Si, aujourd'hui, l'on trouve juste d'accorder ces exemptions, pourquoi n'en était-il pas ainsi en 1872? Je dis que cette exemption de taxes s'applique non seulement à la ligne principale, mais encore à tous les embranchements qui seront construits dans la suite en vertu de ce contrat.

La compagnie est libre de construire des embranchements partout et en tout temps, dans cent ans ou deux cents ans, et ces exemptions s'appliqueront aux embranchements construits à l'avenir. Si ce n'est pas ainsi que l'on doit interpréter le contrat, je me permettrai de suggérer au premier ministre d'étudier la question et de l'éclaircir, car je suis certain que le syndicat l'interprète de cette façon.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est une erreur, je puis en assurer l'honorable monsieur.

Sir ALBERT J. SMITH. Alors le contrat n'est pas rédigé de cette façon. Le contrat Allan n'exemptait nullement des droits d'importation; le contrat actuel le fait. Le contrat Allan stipulait que les terrains concédés seraient taxés immédiatement; le contrat actuel stipule que les terrains concédés seront exempts de taxes pendant vingt ans, et comme certaines parties de ces terrains ne seront pas concédés avant la dixième année, ces exemptions dureront trente ans. Le contrat Allan n'accordait pas le privilège exclusif de construire des chemins de fer dans ce pays. Le contrat actuel enlève ce pouvoir au parlement, qui se trouve lié; personne ne peut obtenir l'autorisation de construire des chemins de fer, que dans le cas où ces chemins de fer serviraient les intérêts de la compagnie. En vertu du contrat Allan, le gouvernement pouvait régler le tarif de transport. Le contrat actuel ne confère un tel pouvoir que lorsque les recettes de la compagnie seront de dix pour cent sur le capital placé dans l'entreprise.

On nous dit que cette clause sera modifiée, comme elle devrait l'être, car, autrement, la compagnie aura le pouvoir de faire comme bon lui semblera au sujet des prix. Je demanderai à mes honorables amis du Manitoba ce qui arrivera quand l'embranchement de Pembina sera transféré à ceux qui possèdent les chemins de fer de l'autre côté de la ligne, et qui pourront alors mettre en vigueur les prix qu'il leur plaira d'imposer, car la clause des dix pour cent s'applique seulement à tout le chemin après qu'il aura été construit.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention hier soir mon honorable ami de Simcoe-Nord. (M. McCarthy) qui, je dois lui en donner crédit, s'est efforcé franchement et loyalement de répondre aux arguments apportés par les honorables députés de la gauche; c'est le seul député de la droite qui ait agi de la sorte.

La grande ingénuité de l'honorable député m'a beaucoup amusé. Il nous a dit que sa première idée, en lisant ce contrat, avait été que c'était un document exécrationnel, qui ne pouvait être justifié, et que lui l'honorable député, ne pouvait ratifier ce contrat qu'en niant entièrement la valeur donnée aux terres par le gouvernement, à la dernière session.

M. McCARTHY. Ce n'est pas là ce que j'ai dit. J'ai admis la valeur donnée aux terres par le gouvernement, ainsi que la valeur que leur ont donnée l'honorable député et ses amis—\$3.18 l'acre—non parce que je croyais que c'était la valeur réelle, mais simplement pour les fins de l'argument, et j'ai dit que—

Sir ALBERT J. SMITH. A la dernière session, mon honorable ami a appuyé la politique du gouvernement en donnant cette valeur aux terres.

M. McCARTHY. Non, non.

Sir ALBERT J. SMITH. Assurément oui, lorsque l'on considérait que c'était une entreprise gouvernementale. En vertu du contrat Allan, le gouvernement avait le pouvoir de nommer des officiers pour voir à ce que les travaux fussent faits fidèlement, ce qui était une disposition très-nécessaire; mais en vertu du contrat actuel, le gouvernement n'a pas ce pouvoir. En vertu du contrat Allan, le chemin de fer "Union Pacific" devait être simplement un type approximatif, une espèce de guide général pour la construction du chemin de fer; mais il ne s'arrêtait pas là. Il prescrivait qu'on améliorât l'alignement et les rampes partout où il serait possible de le faire, sans dépense excessive. On a produit une lettre n'ayant aucun effet quelconque, et le type doit être celui du chemin de fer "Union Pacific" tel que construit.

Quand le contrat Allan a été fait, aucune partie du chemin de fer du Pacifique canadien n'était construite et rien ne pouvait être transportée à la compagnie; en vertu du contrat actuel, toutes les tronçons du chemin de fer déjà construits doivent être transportés immédiatement après que le contrat sera passé, et nous savons que même à l'heure qu'il est, ces tronçons de chemin de fer rapportent déjà des bénéfices considérables.

Les honorables députés de la droite ont dit, d'après l'honorable premier, que c'est la meilleure offre qui ait été faite pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Aucune offre n'a été faite en vertu de l'Acte de 187, et, partant, la seule offre qui a été faite avant aujourd'hui est celle de sir Hugh Allan.

Les honorables députés de la droite se sont servis, pour commencer la discussion, du prétexte que la compagnie actuelle doit faire tout ce que la compagnie de sir Hugh Allan devait faire. En vertu de son contrat, sir Hugh Allan devait construire 2,700 milles de chemin de fer, pour lesquels il devait avoir \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres; soit \$11,111 en espèces et 18,400 acres par mille.

En vertu du contrat actuel, que les honorables députés de la droite trouvent plus favorable que le contrat Allan, le

Sir A. J. SMITH

syndicat aura pour construire non 2,700 mais 1,900 milles, \$25,000,000 en espèces et 25,000,000 d'acres de terre. En déduisant \$700,000 pour les premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg, sur lesquels la compagnie aura à payer le prix de revient, il reste \$24,300,000 que la compagnie recevra en espèces du gouvernement, ou \$12,800 en espèces par mille, à ajouter aux chemins de fer maintenant existants et qui doivent être complétés, et les frais d'exploration, ce qui se monte à \$32,000,000, ou \$16,842 par mille, formant un total de \$29,642 par mille en espèces. Cette compagnie doit de plus avoir 25,000,000 d'acres ou 13,156 acres par mille; en évaluant le terrain à \$1.00 l'acre, la subvention totale égale \$42,798 par mille, tandis qu'aux termes du contrat Allan la subvention totale s'élevait seulement à \$29,511 par mille, en prenant les terrains au même prix, \$1.00 l'acre, laissant en faveur du contrat Allan une différence de \$13,000 par mille. A part ces \$13,000 par mille que le syndicat reçoit de plus que la compagnie Allan, il reçoit l'embranchement de Pembina qui, je n'en doute pas, donnera dans un an ou deux un profit net de \$100,000 par année.

Ces calculs ne peuvent être contestés. Dans les circonstances, n'est-il pas convenable que cette entreprise soit donnée par soumissions, afin que chaque individu puisse concourir pour obtenir le contrat? Ce système épargnerait au pays des millions et des millions de dollars. Ces messieurs du syndicat pourraient, une autre année, s'ils le préféraient, vendre tout et réaliser des bénéfices énormes.

En conséquence je propose en amendement:

"Que les dites résolutions ne soient pas lues maintenant pour la seconde fois, mais qu'il soit résolu, que cette Chambre est d'avis qu'il devrait être demandé des soumissions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, avant que le parlement soit appelé à ratifier aucun contrat à cette fin.

L'amendement de sir Albert J. Smith est rejeté sur la division suivante:

Pour:

Messieurs

Anglin,	Flyn,	Mills,
Bain,	Geoffrion,	Olivier,
Béchar,	Gillies,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillmor,	Pickard,
Borden,	Glen,	Rinfret,
Bourassa,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St-Jean),	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rymal,
Cameron (Huron),	Huntingdon,	Scriver,
Cartwright,	Killam,	Smith,
Casey,	King,	Thompson,
Casgrain,	Larue,	Trow,
Charlton,	Laurier,	Weidon,
Cockburn (Muskoka),	Macdonell (Lanark),	Wheler,
Dymont,	Macdonell (Inverness),	Wiser et
Fiset,	McIsaac,	Yeo.—53.
Fleming,	Malouin,	

CONTRE:

Messieurs

Arkell,	Fulton,	Merner,
Baker,	Girouard (Jac.-Cartier),	Méthot,
Barnard,	Grandbois,	Mongenais,
Beaty,	Hackett,	Mousseau,
Beauchesne,	Hay,	Muttart,
Benoit,	Hesson,	Ogden,
Bergeron,	Hilliard,	Quimet,
Bergin,	Hooper,	Patterson (Essex),
Bill,	Houde,	Platt,
Bolduc,	Hurtzau,	P'lumb,
Boulbee,	Ives,	Pope (Compton),
Bourbeau,	Jackson,	Pope (Queen),
Bowell,	Jones,	Robertson (Hamilton),
Brooks,	Kaulbach,	Ross (Dundas),
Bunting,	Kilvert,	Rouleau,
Burnham,	Kirkpatrick,	Routhier,
Cameron (Victoria),	Kranz,	Royal,
Carling,	Landry,	Ryan (Marquette),
Caron,	Lane,	Ryan (Montréal),
Cimon,	Langevin,	Rykert,
Colby,	Lantier,	Scott,

Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Currier,
Dawson,
DeCosmos,
Desaulniers,
Desjardins,
Domville,
Doul,
Drew,
Dugas,
Farrow,
Ferguson,
Fortin,

Little,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Cape Breton),
McDonald (Pictou),
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McCuig,
McDougall,
McGreevy,
McInnes,
McKay,
McLennan,
McQuade,
McRory,
Massue,

Shaw,
Sproule,
Strange,
Tassé,
Tillier,
Tilley,
Tupper,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew) et
Williams.—113.

M. BECHARD. L'autre jour, en exposant quelques unes des raisons qui me portent à combattre les résolutions maintenant devant la Chambre, j'ai prétendu qu'il fallait soumettre cette question au peuple. Ma prétention était que, dans une question d'une aussi grande importance pour le bonheur ou le malheur de ce pays, le peuple devait avoir l'occasion de se prononcer sur le nouveau programme que le gouvernement a soumis.

Il est vrai que cette question du chemin de fer du Pacifique est devant le peuple depuis plusieurs années, et qu'il a été arrêté qu'on construirait un chemin mettant les provinces de l'est en communication avec celles de l'ouest, et que ce chemin devait se prolonger jusqu'aux côtes du Pacifique; mais il est également vrai que le programme arrêté pour atteindre ce but et maintenant devant la Chambre est tout à fait nouveau pour le peuple. Le seul projet sur lequel le peuple a eu occasion de se prononcer est celui de 1874, et qui, jusqu'aujourd'hui, semble avoir été considéré comme le programme arrêté du pays en ce qui concerne la construction du chemin de fer du Pacifique.

L'Acte de 1874, stipulait que le chemin de fer serait construit sans augmenter les taxes. Cette disposition a été confirmée pendant la session de 1876, sur une motion de l'honorable député de Middlesex-Est, motion qui a été votée presque à l'unanimité par la Chambre. On ne peut trouver de telle disposition dans le projet qui nous est maintenant soumis. Le projet de 1874 stipulait que si le chemin ou quelque partie du chemin était construite par une compagnie, des soumissions seraient demandées avant l'adjudication des contrats. Ce principe n'a pas été suivi dans le cas actuel, car le contrat a été donné sans qu'il fût question de soumissions, bien que les capitalistes ne demandent pas mieux de placer leur argent. En vertu du même acte de 1874, le gouverneur en conseil se réservait le pouvoir d'acheter le chemin, s'il y voyait l'intérêt du pays. On ne trouve pas de disposition semblable dans le contrat dont il est maintenant question. Par l'Acte de 1874, le gouverneur en conseil avait le droit de réglementer les péages sur le chemin de fer, et au parlement était réservé le droit d'accorder des chartes pour la construction d'autres chemins. Par le projet actuel ces droits sont transportés et donner à une compagnie qui peut les exercer de façon à créer un monopole dangereux pour les intérêts du pays.

Il est évident que le projet maintenant devant la Chambre diffère, sous plusieurs rapports, du projet de 1874, qui a été regardé comme le programme arrêté du gouvernement en ce qui concerne la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Nous ne savons pas quel est aujourd'hui le sentiment du peuple relativement à ce projet. Tout ce que nous savons, c'est que des assemblées ont eu lieu dans différentes parties du pays, quelques-unes favorables et les autres hostiles au projet; on a aussi envoyé des pétitions à la Chambre pour et contre ce contrat.

Après cela, je crois qu'il nous est difficile de dire quel est le véritable sentiment du peuple au sujet de cette question, et je crois que le seul moyen de nous en assurer serait de lui soumettre la question.

Je propose donc l'amendement suivant :

"Que les dites résolutions ne soient pas maintenant lues la seconde fois, mais qu'il soit résolu.—Qu'avant et pendant la dernière élection générale, le programme politique de tous les partis portait que les arrangements pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien seraient subordonnés aux ressources du pays, sans élever le chiffre antérieur des impôts, et que les travaux, dans le cas où ils devraient être exécutés par une compagnie, ne seraient donnés qu'après réception de soumissions à cette fin, et seraient susceptibles d'être achetés par le gouvernement à 10 pour cent au-dessus du coût d'exécution, déduction faite des dépenses faites par le public; que les propriétés et le matériel du chemin, ainsi que la concession de territoire faite à la compagnie seraient assujétis aux taxes, et que le gouverneur en conseil aurait le droit incontesté de fixer, de temps à autre, les prix à imposer, et de prescrire les facilités de transport à être données; et que le parlement serait libre d'accorder des chartes à d'autres chemins de fer, suivant que l'intérêt public pourrait l'exiger.

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique-canadien, déposé sur le bureau, viole les conditions sus-mentionnées ainsi que d'autres points particuliers du programme établi relativement au chemin de fer du Pacifique canadien, et qu'il ne devrait pas être ratifié, avant que le peuple n'ait eu l'opportunité d'exprimer son opinion au moyen d'une élection générale."

L'amendement de M. Béchard est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs

Anglin,	Flynn,	Mills,
Bain,	Geoffrion,	Olivier,
Bécharde,	Gillies,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillmor,	Pickard,
Borden,	Glen,	Rinfret,
Bourassa,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St. Jean),	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rymal,
Cameron (Huron),	Huntington,	Scrifer,
Cartwright,	Killam,	Smith,
Casey,	King,	Sutherland,
Casgrain,	LaRue,	Thompson,
Charlton,	Laurier,	Trow,
Cockburn (Muskoka),	Macdonell (Lanark),	Weldon,
Dumont,	MacDonnell (Inverness),	Wheler,
Fiset,	McIsaac,	Wiser et
Fleming,	Malouin,	Yeo.—54.

CONTRE :
Messieurs

Arkell,	Fulton,	Méthot,
Baker,	Gigault,	Mongenaix,
Barnard,	Girouard (Jacq.-Cartier),	Mousseau,
Beaty,	Girouard (Kent),	Muttart,
Beauchesne,	Grandbois,	Ogden,
Benoit,	Hackett,	Orton,
Bergeron,	Hay,	Quimet,
Bergin,	Hesson,	Patterson (Essex),
Bill,	Hilliard,	Pinsonneault,
Bolduc,	Hooper,	Platt,
Boulbee,	Houde,	Plumb,
Bourbeau,	Hurteau,	Pope (Compton),
Bowell,	Ives,	Pope (Queen),
Brooks,	Jackson,	Richey,
Bunting,	Jones,	Robertson (Hamilton),
Burnham,	Kaulbach,	Ross (Dundas),
Cameron (Victoria),	Kilvert,	Rouleau,
Carling,	Kirkpatrick,	Routhier,
Caron,	Kranz,	Royal,
Cimon,	Landry,	Ryan (Marquette),
Colby,	Lane,	Ryan (Montreal),
Connell,	Langevin,	Rykert,
Costigan,	Lantier,	Scott,
Coughlin,	Little,	Shaw,
Coupal,	Macdonald (King),	Sproule,
Coursol,	Macdonald (Sir John),	Strange,
Currier,	McDonald (Cap Breton),	Tassé,
Cuthbert,	McDonald (Pictou),	Tillier,
Daly,	McCallum,	Tilley,
Daoust,	McCarthy,	Tupper,
Dawson,	McConville,	Valin,
Desaulniers,	McCuig,	Vallée,
Desjardins,	McDougall,	Vanasse,
Domville,	McGreevy,	Wade,
Doul,	McInnes,	Wallace (Norfolk),
Drew,	McKay,	Wallace (York),
Dugas,	McLennan,	White (Cardwell),
Elliott,	McQuade,	White (Renfrew),
Farrow,	McRory,	Williams, et
Ferguson,	Massue,	Wright.—123.
Fortin,	Merner,	

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Avant que la motion principale soit adoptée, je dirai un mot au sujet d'un autre amendement que je veux soumettre à la considération de la Chambre. La Chambre a décidé qu'elle ne prendrait aucune mesure pour s'assurer si elle pourrait obtenir pour le construction du chemin des conditions meilleures que celles renfermées dans le contrat maintenant sur le bureau; elle a décidé qu'il ne serait pas permis au peuple d'exprimer son opinion sur la question de savoir si ce contrat doit ou ne doit pas être accepté.

Il nous reste maintenant à montrer la nature étrange des conditions que l'on nous demande d'accorder dans le but d'assurer la construction, non du chemin de fer du Pacifique, mais de certaines parties de ce chemin. Ce qu'il y a peut-être de plus étrange dans cet étrange contrat, c'est que l'on semble n'y demander aucune considération pour l'énorme somme d'argent que le peuple canadien est appelé à donner, pour l'étendue de terre dont on va nous déposséder et pour les privilèges extravagants, qui valent par eux-mêmes des sommes immenses que le contrat doit donner au syndicat.

Les arrangements antérieurs que l'on se proposait d'exécuter ne contenaient rien de semblable. Tout ce que l'on a pu dire au sujet de la sagesse du contrat Allan, n'a pas empêché que je ne me sois opposé à ce contrat, non que j'ousse l'idée que les conditions en étaient exagérées, mais je voyais clairement, ce qui a été démenti depuis, que ces conditions n'auraient jamais permis aux entrepreneurs de construire plus qu'une légère partie du chemin de fer qu'on leur demandait d'entreprendre.

Les conditions proposées par l'honorable député de Lambton, lesquelles, il est vrai, étaient préférables sous différents rapports au contrat Allan, nous donnaient toujours cet avantage immense que le peuple du Canada aurait su ce qu'il était appelé à dépenser, et de plus, il aurait su qu'il était débarrassé de l'entreprise; il aurait su que l'argent dépensé par le parlement devait être déduit des sommes que devaient recevoir ceux qui seraient chargés de l'entreprise en vertu des conditions de 1874. Nous devons aussi nous rappeler qu'en faisant ces deux arrangements nous avons eu le soin de nous prémunir contre certains dangers que nous avions lieu de redouter si nous confions la construction du chemin de fer du Pacifique canadien à quelque compagnie puissante. De plus, on ne voyait pas dans ces arrangements ces privilèges exagérés dont on a parlé si souvent et avec tant d'à-propos dans le cours des débats qui ont eu lieu sur cette question depuis quelques semaines. Je ne suis pas chargé d'expliquer les raisons mystérieuses qui ont porté des hommes d'une longue expérience et occupant une position officielle à présenter à la Chambre un contrat dans lequel le plus jeune de leurs partisans doit avoir vu, après y avoir jeté un seul regard, un grand nombre de dispositions qui exciteront indubitablement un grand mécontentement parmi le peuple, mécontentement qui augmentera tous les jours, à mesure que le peuple canadien commencera à comprendre qu'on lui a enlevé violemment ses droits, et qu'il s'apercevra du peu de cas que l'on fait de tout ce qu'il est appelé à dépenser.

Par mon amendement, je veux surtout attirer l'attention sur l'extravagance des conditions que l'on offre aujourd'hui. Je veux surtout étudier cette question au point de vue du commerce et des affaires; je veux surtout l'étudier plus expressément sous le rapport que j'appellerai le rapport financier; je veux voir ce que nous pouvons faire avec les \$60,000,000 que nous nous proposons de donner comme paiement partiel, et seulement partiel, au syndicat, pour entreprendre la construction du chemin de fer Pacifique canadien.

Selon les estimations qui ont été déposées sur le bureau, nous avons, jusqu'aujourd'hui, dépensé bien près de \$20,000,000 en espèces pour les différents travaux et explorations qui ont été faits sur ce chemin. Selon les estimations soumises par

M. BÉCHARD

M. Sandford Fleming, nous aurons à payer, outre les \$25,000,000 que nous devons donner au syndicat, environ \$14,000,000 ou \$15,000,000 pour achever les parties du chemin de fer que nous devons finir dans l'espace de dix ans, et que nous devons transporter à la nouvelle compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien qui en deviendra propriétaire.

Il peut arriver que malgré l'étude que l'on a faite de la nature de ces travaux, et du type considérablement réduit sur lequel ils doivent être construits, il peut arriver, dis-je, que les dépenses soit beaucoup plus élevées que je l'ai dit; mais, pour les fins de cet argument, je me propose de n'employer que l'estimation de M. Fleming telle qu'elle nous a été soumise le printemps dernier.

Avant de donner ce montant considérable, sans parler des terres et des privilèges auxquels j'ai fait allusion, je crois qu'il est à propos que nous examinions brièvement ces trois questions. D'abord, je parlerai de ce que nous pourrions obtenir pour ces \$60,000,000—c'est-à-dire, les \$20,000,000 que nous avons dépensés, et les \$40,000,000 que nous avons l'intention de dépenser—si nous retenons le contrôle de cette somme entre nos mains. Ensuite, M. l'Orateur, je dirai un mot des motifs qui nous empêchent d'obtenir les avantages que nous pourrions avoir en gardant le contrôle de cette somme entre nos mains; et, en dernier lieu, je veux examiner qu'elle considération nous recevrons si nous préférons donner ces \$60,000,000 à ces messieurs.

Maintenant, M. l'Orateur, quelles que soient les divergences d'opinion qui existent entre les deux partis dans cette chambre, il est, je l'espère, certaines idées sur lesquelles nous nous accordons. Je crois, M. l'Orateur, que quoiqu'on ait dit des autres parties du chemin tous ceux qui connaissent un peu le Nord-Ouest, et qui ont fait attention au progrès et au fonctionnement des chemins de fer, tant dans notre pays que chez nos voisins, doivent être convaincus du fait que les embranchements de Pembina et de la Baie du Tonnerre, et les 960 milles de la section des prairies à l'ouest de Selkirk, rapporteront, dans un temps peu éloigné, aussitôt qu'ils seront construits, des revenus considérables, probablement un intérêt magnifique sur l'argent qu'ils nous auront coûté. Je crois aussi que tous les députés de la Chambre, surtout ceux qui ont eu occasion d'étudier les progrès étonnants de la colonisation des deux côtés de la frontière, sont d'accord sur le fait que la plus grande partie des terres situées dans la zone fertile et que nous devons transporter au syndicat, acquerront une grande valeur du moment que ces 900 milles seront construits. Il ne peut y avoir de contestation sur ce point et en ce qui concerne les terres situées près du chemin de fer sur le point d'être construit, je ne doute pas que l'on ne puisse vendre promptement ces terres dans les trois ou quatre années qui suivront, et cela, à des prix presque aussi élevés que les prix admis l'année dernière par le très honorable premier, prix qui ont aussi été admis par l'honorable député de Durham-Ouest comme représentant la valeur véritable de ces terres.

Il y a aussi un troisième point sur lequel nous nous accordons; c'est que la section de l'est de 650 milles ne rapportera probablement aucun revenu, pas même les frais d'exploitation, et cela pendant un grand nombre d'années. Il est vrai qu'il y a d'autres points sur lesquels nous différons beaucoup d'opinion. Nous ne nous accordons pas du tout sur la question de savoir s'il est nécessaire de construire maintenant la section de l'est. Il y a aussi entre nous une grande divergence d'opinion quant à la question de savoir si—la nécessité de construire la section de l'est étant admise, il existe le moindre prétexte qui nous justifie de faire maintenant des frais énormes pour l'exploitation d'un chemin qui ne doit être terminé ou qui ne sera en opération que dans dix ans.

Il y a une autre question sur laquelle je ne dirai que quelques mots: c'est la question de savoir s'il conviendrait que le pays fût propriétaire de cette ligne. Je ne veux pas

dire, M. l'Orateur, que je suis tout à fait d'accord sur cette question même avec mes amis de la gauche, et je crois que la même divergence d'opinion existe entre les honorables députés de la droite; mais depuis quelques années, plus j'étudie le fonctionnement des chemins de fer dans un pays comme le nôtre, plus je me demande—je parle seulement pour moi—plus je me demande s'il ne serait bien que le gouvernement canadien exerçât le contrôle sur la partie principale du chemin de fer du Pacifique canadien et en eût la propriété.

À l'appui de l'opinion que je viens d'exprimer, je puis citer non-seulement l'expérience de plusieurs pays européens, où les recettes provenant des chemins de fer, forment une grande partie de leur revenu, mais aussi le fait reconnu que dans nos colonies australiennes, qui se trouvent à peu près dans les mêmes conditions que notre pays, et où tout semble s'opposer à ce que le gouvernement exploite avec bénéfice un chemin de fer qui pourrait être construit dans un pays comme le Nord-Ouest, les chemins de fer du gouvernement sont, en ce moment, exploités avec profit, et les revenus que l'on en retirent forment une partie appréciable du revenu de ces colonies australiennes.

Je vais maintenant faire un résumé de la question. Je mets de côté la question des monopoles, la question des exemptions, voire même la question de la valeur des terres dans le moment. En ce qui regarde les \$40,000,000 que nous devons donner au syndicat, soit sous forme de travaux que nous sommes obligés de construire et de lui donner, soit sous forme d'une subvention de \$25,000,000, j'attirerai votre attention sur le simple fait qu'il est parfaitement clair, même en prenant ce que d'honorables députés appellent l'estimation exagérée de M. Sandford Fleming, ou en prenant l'état fourni par le ministre des Chemins de fer lui-même, que, si nous prenions le contrôle de ces \$40,000,000, nous pourrions construire, sans le secours d'aucun syndicat, sans le secours d'aucune compagnie, et avant dix ans, en tant, au moins, que la partie facile des travaux se trouve concernée,—partie que le syndicat est seul chargé de faire dans cette section—nous pourrions construire, dis-je, toute la ligne du chemin de fer depuis le lac Supérieur jusqu'aux rives du Pacifique au Port-Moody. Nous garderions ainsi nos terres qui deviendraient, du moment que serait construite la section des prairies, une source de revenus de grande valeur. Notre chemin de fer resterait dans nos mains et nous en ferions ce que bon nous semblerait; nous n'aurions pas toutes ces exemptions et tous ces monopoles de terre qu'aucun homme, en supposant même qu'il fût prêt à souscrire aveuglément à ce projet, n'a encore osé défendre en cette Chambre comme choses bonnes en elles-mêmes.

Il n'est pas nécessaire que je vous dise qu'en admettant la proposition soumise par le ministre des Chemins de fer lui-même; en admettant, comme je crois qu'on peut l'admettre, qu'avec un peu d'énergie on pourrait construire au moins toute la section des prairies dans quatre ou cinq ans; en admettant, et nous savons qu'il en sera ainsi, que du moment que les premiers 400 ou 500 milles de cette section seront construits, les terres du voisinage deviendront immédiatement vendables, et deviendront, comme je l'ai dit, une source de revenus de grande valeur. Je prétends que le peuple de ce pays, en adoptant ce projet, pourra bien plus facilement passer un contrat ou conclure un arrangement pour la construction de l'autre section; et, ce qui est mieux, nous pourrions avoir de meilleures explorations, et nous pourrions terminer les travaux tout aussi promptement qu'en vertu du présent arrangement.

Je regrette, M. l'Orateur, que dans cette discussion, nous n'ayons pas saisi, que le gouvernement, surtout, n'ait pas saisi la grande différence qui existe dans la marche du progrès, entre un pays comme le Nord-Ouest et le pays où nous avons l'habitude d'opérer.

Celui qui a porté un peu d'attention au progrès des états et des villes aux Etats-Unis, du moment qu'ils ont eu des

moyens convenables, de développer leur réseau de chemins de fer, celui-là doit savoir que je dis la pure vérité quand je prétend qu'il y a toute raison de croire que le commerce du Nord-Ouest serait recherché avec empressement par tous les capitalistes qui ont assez de moyens pour établir des communications par chemin de fer avec cette partie du pays. Tout a changé de face depuis 1871, et surtout depuis que des communications par chemin de fer ont été établies par la compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba avec la province du Manitoba. Le gouvernement a gravement manqué à son devoir, parce que connaissant ce qui en est, il n'a pas tenu compte de ces faits; il n'a pas du tout tenu compte du fait encore plus important que la grande réduction opérée dans les frais d'exploitation des chemins de fer, nous permet de coloniser et développer ce pays avec une rapidité étonnante.

M. l'Orateur, quand le député de Lambton étudiait son bill, c'est un fait reconnu que nous croyions qu'il était impossible de faire de la culture à plus de 400 milles à l'ouest du Manitoba; on pouvait, suivant les autorités de chemins de fer, construire avec avantage des chemins de fer seulement jusque-là; ainsi, nous pouvons aujourd'hui nous attendre à transporter des produits jusqu'à 1,200 milles à l'ouest de Winnipeg.

Supposons maintenant, M. l'Orateur, malgré toutes les objections raisonnables que l'on peut faire, supposons que c'est la volonté de la Chambre, dans le cas où ce ne serait pas la volonté arrêtée du peuple canadien, de construire en son entier ce chemin de fer comme le propose le gouvernement.

Nous savons très bien que la section de la Colombie anglaise ne pourra être terminée avant 1890. Nous savons très bien—le contrat exprime assez clairement que c'est l'intention des entrepreneurs et du gouvernement—que les 450 milles de Jasper à Kamloops ne seront peut-être pas commencés avant quatre ou cinq ans. Nous savons que la section des prairies et celle de la baie du Tonnerre, qui paieront dès qu'elles seront construites, peuvent être terminées vers 1883 et seront probablement terminées vers 1884, et je ne puis concevoir rien de plus insensé, rien de plus imprévoyant, rien qui promette moins de rendre au peuple l'argent qu'il dépense, que ce projet de construire maintenant ce chemin en son entier, puisqu'en en retardant la construction de trois ou quatre ans, vous augmenteriez considérablement la valeur des propriétés que vous devez donner, et puisqu'il est évident que vous pouvez le construire pour la même somme de \$60,000,000 que vous vous proposez de donner au syndicat en espèces ou en travaux.

Maintenant, M. l'Orateur, qu'allons-nous obtenir, qu'allons-nous donner? Tout ce que les honorables messieurs nous offrent, c'est la construction de la section de l'Est—non dans un court délai, non dans deux, ou trois, ou quatre ans—délai pendant lequel toutes les autres parties avantageuses de la ligne pourront être construites. Non; avant dix ans nous ne retirerons aucun bénéfice de cette section de l'Est. Le reste du chemin doit être construit à nos dépens; car il est indubitable que le gouvernement pourrait construire facilement le chemin de fer depuis Selkirk jusqu'à Kamloops pour la somme de \$25,000,000 qu'il propose de donner au syndicat; et si les calculs de l'honorable ministre des Chemins de fer sont exacts, lesquels calculs démontrent qu'il s'attendait à faire une réduction considérable dans l'évaluation du coût des travaux dont nous avons nous-mêmes entrepris la construction, il est indubitable que les \$25,000,000 feraient plus que couvrir tous les frais de construction de cette section.

Ainsi, tout ce que nous aurons, sera cette section de l'est dans dix ans d'ici. Pour cela, nous devons donner 2,000 milles de chemins de fer la plupart construits à nos dépens et rapportant déjà des bénéfices; nous devons donner 25,000,000 d'acres de terres, dont la plus grande partie, aussitôt que la section des prairies sera construite dans trois

ans d'ici, vaudra au moins \$3.25 l'acre ; nous devons aussi accorder des privilèges extravagants, des exemptions extravagantes, des monopoles extravagants, qui valent des sommes d'argent incalculables et qui augmenteront encore en valeur quand la compagnie se mettra sérieusement à construire son chemin. Maintenant, qui, en réalité, demande que cette section de l'est soit construite à ce prix ? Ce ne sont certainement pas les honorables messieurs qui siègent à la gauche de cette Chambre. Ce ne sont certainement pas, non plus, les honorables messieurs de la droite, du moins si nous en jugeons par leurs paroles, car personne n'a exprimé un tel désir.

Je crois même que si nous pouvions pénétrer les secrets de cette Chambre mystérieuse, nous verrions que dans leur cœur les membres du gouvernement—je veux dire la majorité—sont opposés à la construction de ce chemin à ce prix. Le syndicat ne le demande pas. Les stipulations du contrat le démontrent clairement. Devons-nous construire ce chemin pour nous conformer à nos engagements ? Ici, permettez-moi une remarque. Quoique l'on dise des conditions du contrat originaire, la Chambre doit se rappeler que si la convention Carnarvon n'a pas eu d'autre résultat, elle nous a complètement et absolument relevé de l'obligation de construire ce même embranchement de l'est une heure plus tôt que nous le jugerons à propos.

La Colombie anglaise n'a pas demandé la construction de cette section de l'est. La Colombie anglaise a exprimé assez clairement dans le cours des négociations, qu'elle voulait que le chemin traversât son territoire ; elle ne s'occupait pas le moins du monde que la section de l'est, au nord du lac Supérieur, fût construite ou non. Est-ce pour des fins de commerce que l'on demande la construction de cette section ? Il a été prouvé ici de la façon la plus claire possible, que la construction d'un chemin au Sault Sainte-Marie nous donnerait tous les avantages commerciaux que nous ne pourrions jamais obtenir en construisant le chemin sur la rive nord du lac Supérieur, et nous donnerait, en outre, une partie considérable du commerce du Nord-Ouest américain, que nous n'avons aucune chance d'obtenir autrement.

Pendant neuf mois de l'année—ou dix mois, s'il faut en croire l'honorable ministre des Chemins de fer, cette ligne de la rive nord aura, M. l'Orateur, une concurrence formidable dans notre pays, du moment que l'embranchement du Sault sera construit—et je ne crois pas que le gouvernement, avec sa nombreuse majorité, refuse de permettre la construction de ce chemin. Pendant tout le temps que la navigation sera ouverte, presque toutes les marchandises lourdes prendront la route facile des eaux depuis la Baie-du-Tonnerre, soit au Sault Sainte-Marie ou à quelque autre port du lac Huron, et la ligne au nord du lac Supérieur n'aura que peu de commerce. Je doute fort s'il serait avantageux d'expédier même un seul train par jour, dans le cas où cette ligne serait construite dans dix ans d'ici. Est-ce pour garantir notre union avec l'Angleterre que ce chemin doit être construit ? On a remarqué à propos, M. l'Orateur, que pendant ces dix années, si vous préférez accorder ces privilèges extravagants à cette corporation, la population n'a plus à s'inquiéter en pratique par qui ou comment on établira des communications avec le Nord-Ouest.

Eh ! bien, M. l'Orateur, de tous les arguments insensés que l'on a invoqués, celui-ci me semble certainement le pire et le plus contraire à la raison. Chacun des privilèges que l'on veut donner au syndicat causera chez les habitants du Nord-Ouest mille fois plus de mécontentement que nous pourrions en éviter par tous les avantages que nous obtiendrions en construisant cette ligne nord du lac Supérieur, si nous la construisions demain au lieu de la faire dans dix ans.

On nous demande de dépenser \$40,000,000 pendant les dix années qui vont suivre, soit une moyenne de \$4,000,000 par année donnés au syndicat, pour des travaux de construction que nous avons nous-mêmes entrepris. Cela prendra de \$180,000 à \$200,000 d'intérêt sur nos dépenses annuelles, et au bout des dix ans, nous aurons à payer, tous les ans, près de \$2,000,000 sous forme d'intérêt, et qui devront être payés à compte de la somme que l'on veut donner. En retour, nous n'avons absolument rien, bien que nous ayons donné notre chemin, notre argent et nos terres.

On a dit qu'il était nécessaire de donner ces sommes, parce que, durant la construction du chemin, il sera dû des intérêts considérables. J'invite les honorables messieurs qui parlent d'intérêt à examiner le cadeau énorme qu'ils font d'abord au syndicat.

Cette corporation a d'abord l'embranchement de Pembina qui rapporte maintenant \$70,000 et qui, dans peu de temps, rapportera \$150,000 à \$200,000 par année. Elle doit avoir 100 milles de chemin à l'ouest de Selkirk sans déboursier un centime, et elle a 1,250,000 acres de terre qu'elle peut, si elle le préfère, mettre sur le marché et vendre immédiatement un prix considérable.

Personne ne prétendra que le syndicat doit encourir des dépenses pour payer des intérêts pour la construction des 900 milles à l'ouest de Selkirk. Le seul montant sur lequel il sera probablement appelé à payer des intérêts sera la somme qu'il dépensera pour construire cette partie de la ligne qu'il pourrait préférer construire au nord du lac Supérieur ; et pour cette section, on lui paie environ \$15,000 par mille dès qu'il a vingt milles déterminés. Il recevra en cadeau l'embranchement de Pembina et les 100 milles à l'ouest, et les recettes, quelles qu'elles soient, de 1,250,000 acres de terre dont il prendra possession dès que ce chemin de fer sera construit.

Il est donc évident que le syndicat ne déboursera qu'un montant insignifiant pendant la construction de ces deux sections. Du moment que des hommes égaux en position et en habileté aux membres du syndicat nous font une offre qui nous permet de construire ce chemin de fer en épargnant plusieurs millions de dollars et d'acres de terre, ce n'est plus une folie de refuser, c'est un crime dont les auteurs répondront devant le peuple qu'ils représentent, devant le même peuple auquel ils n'osent pas soumettre cette question.

M. l'Orateur, je propose en amendement :

« Que les dites résolutions ne soient pas maintenant lues la seconde fois, mais qu'il soit Résolu.—Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien entraîne, pour le pays, en ce qui concerne cette entreprise, une dépense totale d'environ 69 millions de piastres, sans compter les intérêts, et la cession de 25 millions d'acres de terres choisies valant, suivant l'estimation du gouvernement, l'an dernier, au moins \$79,500,000, formant une somme totale d'à peu près \$140,000,000, tandis que le gouvernement n'évalue le coût du chemin de fer lui-même qu'à \$4,000,000 ; que la somme que l'on propose de donner est excessive, et que le contrat est au plus haut degré inacceptable.

L'amendement de sir Richard J. Cartwright est rejeté sur la division suivante :

Pour :
Messieurs

Anglin,	Flynn,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Béchar, d,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Gillmor,	Rinfret,
Borden,	Glen,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Gunn,	Rogers,
Brown,	Guthrie,	Ross (Middlesex),
Burpee (St. Jean),	Holton,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Scriver,
Cameron (Huron),	Killam,	Smith,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	Larue,	Thompson,
Casgrain,	Laurier,	Trow,
Charlton,	Macdonell (Lanark),	Weldon,
Cockburn (Muskoka)	MacDonnell (Inverness),	Wheler,
Dumont,	McIsaac,	Wyser et
Fiset,	Malouin,	Yeo.—53.
Fleming,	Mills,	

CONTRE :
Messieurs

Allison,	Finnimons,	Massue,
Arkell,	Fortin,	Merner,
Baker,	Fulton,	Method,

Bannerman,	Gigault,	Montgenais,
Barnard,	Girouard (Jac. Cartier),	Mousseau,
Beaty,	Girouard (Kent),	Muttart,
Beauchesne,	Grandbois,	Ogden,
Benoit,	Hackett,	Orton,
Bergeron,	Hesson,	Ouimet,
Bergin,	Hilliard,	Patterson (Essex),
Bill,	Hooper,	Pinsonnault,
Bolduc,	Houde,	Platt,
Boulbee,	Hurteau,	Plumb,
Bourbeau,	Ives,	Pope (Compton),
Bowell,	Jackson,	Pope (Queen),
Brecken,	Jones,	Richey,
Brooks,	Kaulbach,	Robertson, (Hamilton),
Bunster,	Kilvert,	Ross (Dundas),
Bunting,	Kirkpatrick,	Rochester,
Burnham,	Kranz,	Rouleau,
Cameron (Victoria),	Landry,	Routhier,
Carling,	Lane,	Royal,
Caron,	Langvin,	Ryan (Marquette),
Cimon,	Lantier,	Ryan (Montréal),
Colby,	Little,	Scott,
Connell,	Longley,	Shaw,
Costigan,	Macdonald (King),	Sproule,
Coughlin,	Macdonald (Sir John),	Strange,
Coupal,	McDonald (Cap Breton),	Tasse,
Coursol,	McDonald (Pictou),	Tellier,
Currier,	McCarthy,	Tilley,
Cuthbert,	McConville,	Tupper,
Daly,	McCuaig,	Valin,
Daoust,	McDougald,	Vallée,
Desaulniers,	McGreevy,	Vauasse,
Desjardins,	McInnes,	Wade,
Domville,	McKay,	Wallace (Norfolk),
Doull,	McLennan,	Wallace (York),
Drew,	McLeod,	White (Cardwell),
Dugas,	McQuade,	White (Renfrew),
Elliott,	McRory,	Williams et
Farrow,		Wright.—127.
Fergusou,		

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. BURPEE (Sunbury).—La Chambre est saisie d'une proposition à l'effet de construire le chemin de fer tout entier moyennant une subvention de \$25,000,000 et de 25,000,000 d'acres de terre, et moyennant en outre certaines exemptions et certaines concessions qui ne sont pas comprises dans l'offre subséquente, mais qui sont aussi sujettes à objection que le montant additionnel d'argent et de terres donné par le premier contrat. Si nous en sommes réduits à accepter une de ces deux propositions, pour ma part je préfère de beaucoup la seconde, mais je crois que nous ne devrions accepter ni l'une ni l'autre. Je suis d'avis que l'on aurait dû demander des soumissions pour la construction du chemin de fer. Si on eût fait cela, en faisant connaître en même temps le changement de politique arrêté par le gouvernement, on aurait reçu des offres bien plus avantageuses encore que la seconde proposition qui est déposée sur le bureau.

En 1872 et en 1874, la politique du gouvernement telle qu'elle est exposée dans les actes de ces années, était de faire construire le chemin par une compagnie particulière à qui on donnerait une subvention en espèces et en terres. En 1879, elle était de construire le chemin de fer au moyen du produit de la vente de 100,000,000 d'acres de terres mises en réserve pour cette fin, et l'on devait demander l'aide des autorités impériales. J'approuve cette politique, à part certaines exceptions qui s'appliquent également à la politique de 1880.

La politique du gouvernement, à en juger par les discours des ministres, dans la Chambre et ailleurs, semblait devoir être quelque peu changée. D'après les résolutions de 1879, le chemin devait être construit entièrement sur le territoire canadien; la politique de 1880, d'après les discours des députés de la droite, était d'adopter le tracé du Sault Sainte-Marie, d'ouvrir un crédit pour aider à la construction de cette ligne, et de laisser de côté, pour quelque temps la section au nord du lac Supérieur. C'est ainsi qu'on a com-

pris la politique du ministère, c'est ainsi que je l'ai comprise, et c'est ainsi que le pays l'a comprise.

Le public ne pouvait s'imaginer que le gouvernement ferait si soudainement une nouvelle conversion, et on ne pouvait raisonnablement s'attendre que des propositions pussent être faites en accord avec un changement de politique que tout le monde ignorait.

Je me suis opposé à cette époque à la construction de la section de la Colombie anglaise, jusqu'à ce qu'elle fût devenue nécessaire au commerce, jusqu'à ce qu'on pût la construire à moins de frais, et jusqu'à ce qu'on pût, de l'argent produit par la vente des terres, défrayer une partie du coût de cette section. Je m'oppose aujourd'hui aux résolutions qui nous sont présentées, parce qu'elles nécessitent une augmentation de la dette, et qu'elles nous obligent à conserver les lourds impôts que nous avons à supporter, si elles n'ont pas l'effet de les augmenter. Je m'y oppose encore parce que le contrat engage, non-seulement ce parlement, mais les parlements futurs à construire le chemin dans les conditions déterminées par le parlement actuel.

Nous devrions ajourner la construction de la section de la Colombie anglaise, parce que cette section n'est pas nécessaire, et la résolution que je présente est à cet effet. Nous n'en avons pas besoin maintenant pour notre commerce. Les derniers rapports que nous avons à notre disposition, portent la population de la Colombie anglaise à 11,000 habitants. Quelques députés prétendent, je le sais bien, qu'elle atteint 20,000 ou 25,000; dans tous les cas, elle est peu considérable, et n'excède pas celle d'un comté ordinaire des autres provinces de la confédération. Nous avons donc à l'extrémité du chemin la Colombie anglaise avec une population très peu considérable; nous avons 600 milles de pays tout-à-fait stérile, de Port Moody à la vallée Jasper, et à travers lequel la construction d'un chemin de fer sera hérissée de difficultés. Depuis la vallée Jasper jusqu'au Manitoba, nous avons 800 ou 900 milles de bonnes terres, mais de terres incultes, ce qui nous donne une étendue de 1,300 à 1,400 milles de terrain désert entre la Colombie anglaise et le Manitoba.

Jusqu'à ce que la Colombie anglaise ait acquis une population plus nombreuse, et jusqu'à ce que le pays entre le Manitoba et la vallée de Jasper ait reçu un nombre raisonnable de colons, ce chemin de fer n'aura aucune utilité au point de vue commercial, et ce serait folie que de vouloir le construire en ce moment.

J'ai encore une autre raison pour combattre ce projet, c'est qu'il augmentera considérablement notre dette, et nous obligera d'élever encore le chiffre de nos impôts. En 1871, lorsque la Colombie anglaise fut admise à faire partie de la confédération, notre dette était de \$77,700,000. Elle est actuellement, d'après les comptes publics de 1880, de \$199,000,000 en chiffres ronds, ou, en déduisant l'actif, de \$157,000,000. Elle a donc fait plus que doubler depuis 1871. Notre dette était alors de \$22 par tête, elle est aujourd'hui d'environ \$40, presque le double. Notre population a certainement augmenté pendant la dernière décade, mais la proportion de cette augmentation ne peut pas être de plus de 17 ou 18 pour cent, tandis que la dette a augmenté de plus de 100 pour cent.

Nous devons donc réfléchir sérieusement avant d'engager le pays à la construction dans la Colombie anglaise, de cette section, qui, si nous la construisons, ne nous rapportera rien, et augmentera notre dette dans des proportions très considérables.

Si nous construisons la section de la Colombie anglaise, nous aurons à dépenser, d'après l'évaluation faite l'année dernière par M. Sandford Fleming, environ \$30,000,000, pour avoir un chemin de colonisation de qualité très-inférieure. Si nous la construisons suivant le contrat actuel, elle coûtera \$19,500,000 au moins. Le coût de la section d'Onderdonk est évalué à \$10,000,000, et celui de la section entre Yale et Port-Moody, \$3,500,000; le contrat déposé sur

le bureau accorde encore \$6,000,000 pour la construction de cette partie du chemin qui est entre Kamloops et la vallée Jasper, ce qui fait \$19,500,000, sans compter 7,500,000 acres, des meilleures terres de la zone fertile, et d'autres avantages plus précieux que l'argent pour le peuple du Nord-Ouest.

Une autre objection à la construction immédiate de cette section, c'est qu'elle pourra être exécutée à meilleur marché lorsque la section des prairies sera colonisée jusqu'aux Montagnes Rocheuses. L'expérience démontre clairement ce fait.

Depuis 1871, les machines et l'outillage employés pour la construction des chemins de fer ont fait de tels progrès qu'ils ont diminué le coût de la construction d'une manière très appréciable, probablement dans la proportion de 25 pour cent. Si le chemin de fer était d'abord poussé jusqu'aux Montagnes Rocheuses, les facilités ainsi acquises pour le transport des matériaux sur les lieux, diminueraient considérablement le coût des travaux.

Pour toutes ces raisons, je crois que nous devrions nous arrêter avant de continuer les travaux dans la Colombie anglaise. J'admets que nous nous sommes engagés à construire le chemin tôt ou tard, avec certaines restrictions, entr'autres à la condition que nous n'augmenterons point par là la proportion des taxes. Le gouvernement de 1873, était convenu de le construire en dix ans, et celui de 1874, en vingt ans.

Et quoique j'admets que nous soyons engagés à le construire tôt ou tard, je nie que nous soyons engagés à le construire sans conditions. Les organes du gouvernement prétendent que nous avons pris l'engagement de le construire immédiatement, et ils insistent particulièrement sur ce point. Ils sont heureux de trouver une excuse pour sanctionner un contrat qu'ils savent préjudiciable aux intérêts du pays.

Plusieurs partisans du ministère, et particulièrement le ministre des Finances, et le député de Jacques-Cartier (M. Girouard) ont affirmé très sérieusement que nous étions obligés à la construction de ce chemin, que notre refus de le construire serait un manque de foi, et couvrirait le Canada de honte, bien que l'exécution de notre engagement doive augmenter la dette et les impôts. Le député de Jacques-Cartier nous a dit que la résolution de la Chambre limitant les dépenses de construction de manière à ne pas augmenter les impôts, résolution incorporée dans les actes de cette législature, n'a pas force de loi. Quoiqu'il puisse être un excellent avocat constitutionnel et un bon juriconsulte, ce que je n'ai pas la prétention d'être, je suis persuadé qu'il est dans l'erreur.

La première résolution au sujet de l'admission de la Colombie anglaise à faire partie de la Confédération, contient la condition que la construction de ce chemin n'augmentera pas nos impôts. Cette condition se trouve répétée dans les Actes de 1873 et de 1874, et dans les résolutions de 1876. Pour donner un exemple de ces résolutions et de ces dispositions, je vais citer deux clauses de l'Acte de 1874. La voici.

"Et attendu que la Chambre des Communes du Canada a résolu, durant la session de l'année mil huit cent soixante et onze que la construction et l'exploitation du dit chemin de fer devaient être confiées à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devait consister en concessions libérales de terres et une subvention pécuniaire ou autre subvention sans augmenter le chiffre des impôts alors existants, tel que le parlement du Canada devait le déterminer plus tard.

"Et considérant que le statut trente-cinq Victoria chapitre soixante et onze a été passé dans le but de mettre ces conventions et résolutions à exécution, mais que les dispositions qu'il contient n'ont pas obtenu le but désiré.

"Et considérant que par la législation de la présente session, dans le but de faire honneur aux obligations de la Puissance la taxe des impôts a été portée à un chiffre beaucoup plus élevé que celui qui existait à l'époque de la dite résolution; et considérant qu'il est à propos de prendre des mesures pour l'exécution des dits travaux aussi rapidement qu'ils pourront être accomplis, sans élever davantage le taux des impôts."

M. BURPEE (Sunbury)

Ce que je viens de citer se trouve dans de l'Acte de 1874, et ces considérants sont répétés dans l'autre Acte à peu près dans les mêmes termes. Et quoique parmi nos adversaires il y ait bien des députés qui, par leurs connaissances légales sont en mesure de donner une opinion sur ce point, un d'entre eux, je parle du député de Halton (M. Macdougall) a donné une opinion que nous avons le droit d'opposer à celle des autres députés de son parti. Il était un des membres du gouvernement lorsque les négociations furent entamées avec la Colombie anglaise; et comme ministre des Travaux Publics, il était spécialement chargé de ces négociations. Il appartient au barreau et il a une grande expérience du droit parlementaire. Voici comment il s'exprimait l'année dernière sur ce sujet :

"Je demanderai à la Chambre la permission de remonter plus haut dans l'histoire de cette question que l'honorable monsieur n'est allé. Mon but est de faire voir qu'il existe des raisons pour que les membres de la Chambre n'acceptent pas la doctrine établie quelque part quant aux obligations du Canada vis-à-vis la Colombie anglaise, au sujet du chemin de fer du Pacifique. Je nie l'existence de preuves à l'appui de l'assertion que nous sommes liés par traité avec la Colombie anglaise et dépenser des millions et des millions de piastres, que nous en ayons ou non les moyens, pour construire ce chemin de fer."

Voilà, M. l'Orateur, ce que pense un homme qui non seulement à parfaitement qualité pour donner une opinion, mais qui était et est encore un des partisans du ministère. Il me semble donc que je suis en droit de dire que l'intention des parties au contrat primitif n'était pas d'en faire un véritable traité, comme le prétendent les honorables députés de la droite. Nous voyons que ce n'est pas la confédération qui a fait les avances, mais que c'est la Colombie anglaise qui, la première, a demandé à être admise à faire partie de la confédération. La population de cette province avait commencé à discuter cette question dans des assemblées publiques et à adopter des résolutions en 1867, à peu près à l'époque où les anciennes provinces négociaient leur union.

Je vais citer une partie de l'ordre en conseil qui a été passé en réponse à leur demande faite par une partie de la Colombie anglaise, d'entrer dans la confédération.

"Qu'il ressort de ces résolutions et du mémoire qui les accompagne, mémoire transmis par le comité nommé à l'assemblée publique en question, que le conseil législatif de la Colombie anglaise a, le 18 mars 1867, unanimement adopté une résolution priant Son Excellence le gouverneur Sermour de prendre sans retard des mesures pour obtenir l'admission de la Colombie anglaise, dans la Confédération canadienne, à des conditions raisonnables et équitables."

Une assemblée est ensuite tenue à Cariboo, dont voici un compte-rendu :

"Que la population de Cariboo, la seconde localité de la colonie, par sa population et son influence, a tenu au mois de décembre une assemblée extrêmement enthousiaste et a unanimement adopté des résolutions en faveur de l'entrée immédiate dans la Confédération du Canada."

On nous a dit que tous les journaux à l'exception d'un seul, étaient en faveur de la confédération. Celui qui y était opposé était en faveur de l'annexion aux Etats-Unis.

"Que le Conseil législatif, le seul corps législatif qui existe dans la colonie, est composé d'une majorité comprenant des chefs de département, des commissaires des mines, des magistrats et autres personnes sujettes à l'influence du gouvernement, et qu'on ne peut compter sur lui pour qu'il demande la Confédération, et que dès lors les signataires du mémoire en appelle au Canada."

Voici les conditions posées par le peuple de la Colombie anglaise à l'époque :

"1. Le Canada deviendra responsable de la dette publique de la colonie, laquelle est estimée à \$1,500,000.

"2. Le Canada devra pourvoir aux fonctionnaires et aux services fédéraux.

"3. Accorder une subvention "per capita" suffisante pour assurer l'entretien du gouvernement local, indépendamment des pouvoirs de taxation réservés aux gouvernements provinciaux par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

"4. Représentation dans le Sénat et dans les Communes du Canada.

"5. La construction, dans les deux ans qui suivront l'époque de l'admission, d'un chemin de roulage transcontinental depuis le lac Supérieur jusqu'au point de la navigation sur la Fraser inférieure. Cette condition est regardée comme essentielle.

"6. Institutions représentatives populaires, assurées le contrôle responsable sur le gouvernement."

Ce sont là, M. l'Orateur, les seules conditions dont il fut question à l'époque. La Colombie anglaise ne demandait pas du tout le chemin de fer. Plus tard, cependant, des négociations furent reprises, à différentes époques, entre la Colombie anglaise, le Canada et la Grande-Bretagne; et ces négociations aboutirent à l'envoi de délégués de la Colombie anglaise à Ottawa pour négocier les conditions de l'admission de leur province dans la Confédération. Je vais citer une partie des conditions que ces délégués étaient autorisés à offrir :

"8. Attendu qu'il ne peut exister d'union réelle entre cette colonie et le Canada sans le prompt établissement de communications à travers les Montagnes-Rocheuses, par chemin de roulage et par chemin de fer, la Confédération devra, dans l'espace de trois ans depuis la date de l'Union construire et ouvrir au trafic un chemin de roulage partant d'un point sur la ligne du chemin principal de cette colonie et allant au Fort Garry, de même nature que le dit principal chemin; elle devra en outre s'engager à employer tous les moyens en son pouvoir pour compléter le plus tôt possible cette communication par voie ferrée, pour que les études destinées à déterminer le tracé qu'il convient de choisir soient commencées de suite, et pour qu'une somme d'au moins \$1,000,000 soit affectée tous les ans, à partir des trois années qui suivront la date de l'Union, à la construction des premières sections du dit chemin de fer depuis les bords maritimes de la Colombie anglaise pour le souder au réseau des chemins de fer du Canada."

Tout ce que demandaient les délégués de la Colombie anglaise, c'est que le Canada dépensât \$1,000,000 par année; non pas sur leur extrémité de la ligne, mais sur le chemin tout entier.

L'honorable député de Halton (M. Macdougall) a expliqué cette question dans son discours déjà cité, bien mieux que je ne pourrais le faire, c'est pourquoi je prendrai la liberté d'en lire un passage :

"Lorsque ces conditions furent présentées à Ottawa et discutées avec le gouvernement canadien, celui-ci proposa aux délégués de la Colombie anglaise les modifications suivantes au sujet du chemin de fer.

"Le gouvernement de la Confédération se chargera de commencer simultanément, dans les deux années qui suivront la date de l'Union, la construction d'un chemin de fer allant du Pacifique vers les Montagnes-Rocheuses, et d'un point qui pourra être choisi à l'est des Montagnes-Rocheuses vers le Pacifique, pour unir les bords maritimes de la Colombie anglaise au réseau des chemins de fer du Canada; et de plus, de garantir l'achèvement de ce chemin de fer dans les dix ans qui suivront la date de l'Union."

"Cette condition qui se trouve dans l'Acte d'Union était une proposition volontaire de la part du gouvernement fédéral. Le gouvernement de la Colombie anglaise proposa que nous devions entreprendre la construction d'un chemin de fer à raison de \$1,000,000 par année; dans ce cas, si, comme l'ingénieur en chef l'avait estimé, l'entreprise coûtait \$100,000,000, il aurait fallu 100 ans au lieu de 10 ans pour achever le chemin de fer du Pacifique.

Je prétends que, en ce qui concerne ce parlement, nous ne sommes pas liés, par les termes de l'Union relatifs au chemin de fer, dans le sens absolu et dans la mesure que le prétendent quelques honorables députés, même de la droite. C'était une proposition volontaire de notre part, un "nudum pactum" comme diraient les avocats, parce que nous ne recevions rien en retour. Il est vrai que les délégués de la Colombie anglaise ne s'y opposèrent pas. Ils furent très heureux de constater que le Canada tenait tant à établir un transit rapide à travers le continent. Mais comme toutes les autres décisions du parlement, celle-ci était sujette à modification.

La condition que les ressources du pays permettraient au gouvernement de garantir l'achèvement de l'entreprise en dix ans fut toujours comprise; bien plus, elle fut expressément stipulée. Nous promîmes à la Colombie anglaise, nous promîmes à tout le monde de construire le chemin si nous le pouvions; mais le parlement n'a pas abdiqué son droit légal, naturel, constitutionnel de modifier ou d'abroger les lois qui se trouvent au statut, ainsi que les projets ou entreprises qui pourraient être trouvés impraticables.

La Colombie anglaise, faisant partie de la Confédération, n'a pas le droit de se plaindre, à moins qu'elle ne puisse prouver que nous ayons les moyens, ou que ces moyens sont à notre portée, et qu'il est de l'intérêt du pays de poursuivre la construction du chemin de fer dans cette province.

Comme membres de la Chambre, comme représentants d'une partie du peuple de la Confédération, les honorables députés de la Colombie anglaise ont le droit de plaider leur cause du mieux possible; mais dire que les transactions de 1871 sont de la nature d'un traité, que la Confédération est composée de parties séparées qui ont des obligations de traité les unes envers les autres, et que nous sommes tenus à tout événement et quelques soient les circonstances, que nous en ayons les moyens ou non, d'exécuter tout ce qu'un parlement précédent peut avoir proposé au sujet de travaux publics dans une province, c'est, M. l'Orateur, une proposition qui ne saurait être maintenue."

Voilà l'opinion de l'honorable député de Halton.

J'ai dit que des délégués de la Colombie anglaise vinrent à Ottawa, et que le gouvernement conclut avec eux les con-

ditions de l'union. Mais pendant que l'on proposait à la Chambre l'adoption des résolutions où étaient incorporées ces conditions et qui prescrivaient que le chemin de fer serait construit dans un délai de dix ans, d'honorables députés des deux partis ressentirent quelques appréhensions; ils reconnurent que le gouvernement entreprenait une tâche trop lourde pour les ressources du peuple de ce pays, et ce ne fut pas sans difficultés que la mesure fut adoptée. La majorité du gouvernement était précédemment de soixante ou soixante-dix; pour l'adoption de ces résolutions elle ne fut que de dix ou quinze.

Pour se rallier des partisans il présenta une résolution déclarant que la construction du chemin ne devrait être faite qu'autant que le chiffre des impôts ne serait pas augmenté.

Le marché ayant été conclu tel que je viens de le rapporter, je suis d'avis que le pays n'est pas tenu de continuer les travaux dans la Colombie anglaise sans tenir compte de l'augmentation des impôts.

L'honorable ministre des Chemins de fer, en nous proposant de construire la section Yale-Kamloops, l'année dernière, nous a dit qu'il était en son pouvoir de retarder ces travaux d'un an ou plus, et, quoique par la convention Carnarvon le gouvernement se fût engagé à dépenser tous les ans \$2,000,000 dans la Colombie anglaise, qu'il n'avait cependant l'intention de dépenser \$1,000,000. Il ne se regardait donc pas, pour ce qui le concernait, comme lié par cette convention. Et de fait, nous voyons par un rapport déposé sur le bureau cette année, que l'on n'a pas dépensé plus de \$400,000 dans la Colombie anglaise.

Mais on s'appuie sur cette convention Carnarvon; les messieurs de la droite semblent attacher beaucoup d'importance à la convention Carnarvon, et ils défendent leur position en disant que le Canada est tenu par cette convention, à construire immédiatement le chemin tout entier. Cependant, la convention Carnarvon n'est pas de la nature d'une décision arbitrale, ce n'est qu'une recommandation de lord Carnarvon, faite dans le but de satisfaire la Colombie anglaise. Il conseillait au Canada de construire le chemin de fer de l'île Vancouver, et de dépenser \$2,000,000 par année sur la partie continentale.

L'honorable député de Lambton, au nom du gouvernement du jour, était sans doute tout disposé à faire tout son possible pour satisfaire la Colombie anglaise et mettre à exécution l'arrangement conclu avec cette colonie. Peut-être a-t-il fait trop de concessions dans ce but; pour moi, je ne crois pas qu'il soit allé trop loin. Il accepta ces conditions Carnarvon, tout en se réservant le bénéfice des résolutions et des Actes du parlement qui défendaient d'augmenter le chiffre des impôts pour les fins de la construction du chemin.

Il ne pouvait, même s'il l'avait voulu, engager le pays contrairement à ces Actes du parlement. Mais que dit-il lui-même à ce sujet? Je crois qu'il est plus en mesure d'interpréter ses propres intentions et ses propres actes que les honorables messieurs de la droite.

Il disait l'année dernière dans un de ses discours :

"Lorsque nous primes sur nous d'accepter la proposition de lord Carnarvon, nous le fîmes tout naturellement, sujet à la réserve précédemment faite par l'ordonnance du conseil; ainsi que par les actes législatifs qui existaient déjà et par les résolutions du parlement qui défendaient l'augmentation des impôts."

Le parlement n'a pas sanctionné la recommandation de lord Carnarvon. Et il en a donné la preuve en rejetant le bill à l'effet de pourvoir à la construction du chemin de fer de l'île Vancouver.

Si le Canada n'est pas tenu de construire immédiatement la ligne toute entière sans avoir égard à l'augmentation du chiffre des impôts, et si cette partie du chemin qui se trouve dans la Colombie anglaise n'est pas nécessaire au point de vue commercial pour le moment, et ne promet pas de l'être de longtemps; si cette partie du chemin peut être construite

à moins de frais après que la section Est du chemin de fer du Pacifique aura été poussée jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, et que la région des prairies sera habitée par une population assez nombreuse; s'il est vrai que cette partie du chemin, fût-elle construite aujourd'hui, serait improductive et onéreuse, comme les honorables députés de la droite l'admettent, n'y a-t-il pas du vertige, n'y a-t-il pas de la folie à persister à la construire, lorsque pour subvenir aux frais de cette construction, il nous faudra non-seulement ne pas réduire mais augmenter le chiffre actuel, déjà si exorbitant, de nos impôts.

J'ai dit que la dette totale du Canada est de \$199,000,000, et en déduisant l'actif, de \$157,000,000. Si le contrat actuel reçoit son exécution, il nous faudra y ajouter au moins \$10,000,000.

J'ose prédire que dans dix ans,—lorsque le contrat sera terminé—si toutefois il est terminé à cette époque, pourvu que le gouvernement ne néglige pas tous les autres travaux d'intérêt public des autres parties de la Confédération, notre dette aura atteint le chiffre énorme de \$230,000,000 ou \$240,000,000. L'intérêt sur cette somme sera de \$12,000,000 par année.

Une semblable dette pèsera lourdement sur les ressources du pays. Elle sera nécessairement préjudiciable à nos intérêts les plus chers et retardera notre progrès futur. Elle rendra la vie coûteuse. Elle augmentera le prix des objets manufacturés et des produits de toute sorte, au détriment des consommateurs de toutes les classes. Et cela, lorsque notre dette par tête est à peu près aussi élevée déjà que celle des Etats-Unis. Tandis que nos voisins paient leur dette, nous augmentons rapidement la nôtre. Notre position relative sur ce point sera vite changée, et les Etats-Unis sont un pays avec lequel il nous faudra faire concurrence par nos manufactures, aussi bien que par les avantages que nous devons offrir aux immigrants et aux colons.

Mais, nous dit-on, le produit de la vente des terres du Nord-Ouest sera suffisant pour rembourser au trésor public les sommes dépensées pour cette entreprise.

Je ne crois pas qu'il y ait de bonnes raisons sur lesquelles cette assertion puisse être fondée, et celui qui compterait sur une semblable source de revenus pour payer notre dette serait certainement un optimiste outré et un visionnaire.

L'expérience des anciennes provinces prouve la fausseté de cette prétention. Plusieurs de ces provinces ont leurs terres de la couronne d'où elles tirent plus ou moins de revenu. Elles ont aussi leur subside fédéral et d'autres ressources, et cependant elles ont beaucoup de difficulté à restreindre leurs dépenses dans les limites de leurs recettes.

L'expérience que nous avons eu jusqu'ici des opérations de ce genre au Manitoba et dans le Nord-Ouest, nous donne une idée des dépenses que nous aurons à faire dans ce territoire, et le député de Perth (M. Trow) nous a donné il y a quelques jours un état des dépenses encourues pour établir un gouvernement au Manitoba et pour gouverner le Nord-Ouest.

Il a établi que nous avons dépensé \$14,000,000 au Manitoba et dans le Nord-Ouest, depuis que nous avons acquis ce pays, à part des dépenses qui se rapportent au chemin de fer, et que, en fait de droits de douane et d'accise, et de produit de la vente des terres, nous avons reçu moins de \$1,700,000.

Dans cet état, il y a des dépenses que l'on ne peut raisonnablement attribuer à l'établissement d'une nouvelle province; mais les chiffres suivants démontrent quelles dépenses énormes ont été faites pour établir la province du Manitoba et pour gouverner le territoire du Nord-Ouest.

Nous avons payé pour la police à cheval, en tout, \$1,935,000, pour l'immigration, \$1,542,000, pour les travaux d'intérêt public, édifices, etc., \$1,378,000; arpentage des terres fédérales \$1,186,000; traités avec les indiens \$1,534,000; expédition militaire au Manitoba \$756,000, subvention

M. BURPEE (Sunbury)

au Manitoba, \$698,000; secours aux colons \$83,000; total, environ \$9,000,000 en chiffres ronds.

Nous avons reçu des donnes \$1,381,000, de l'accise, \$148,000; des ventes de terres, \$139,000; total \$1,667,000.

Ces chiffres montrent à quels frais énormes le gouvernement aura à faire face pour organiser de nouvelles provinces dans le Nord-Ouest. Ce contrat qu'on nous demande de ratifier donne au syndicat, à prendre sur les terres du Nord-Ouest, 25,000,000 d'acres des meilleures terres de la zone fertile. La compagnie de la baie d'Hudson s'est réservée 50,000 acres autour de ses postes, etc. Cette compagnie s'est aussi réservée cinq pour cent sur tout le reste du Nord-Ouest. Il y a de vastes réserves pour les indiens ainsi que pour les écoles. Tout cela absorbera la plus grande partie de cette région; et ce serait folie que de compter sur ce qui restera de nos terres dans ces territoires pour payer notre énorme dette.

Il faudra construire de nouveaux chemins de fer pour développer les ressources de cette région. On y établira des provinces à mesure que la population augmentera, et les gouvernements provinciaux devront recevoir une subvention pour défrayer le coût de leur existence. Il n'y aura pas trop de toutes les recettes des douanes, de l'accise et de la vente des terres pour faire face à toutes les dépenses nécessitées par cet état de choses.

L'argument sur lequel les partisans du gouvernement reviennent avec le plus de confiance, c'est qu'il faut tenir la parole engagée à la Colombie anglaise. Mais est-ce que les autres provinces n'ont aucun droit sur le trésor fédéral? Est-ce qu'il n'y a pas dans la résolution et les Actes cités plus haut, une disposition qui prescrit que le chemin de fer ne sera pas construit plus rapidement que nos ressources nous le permettront, sans augmenter le chiffre des impôts? A-t-on tenu l'engagement contracté envers les autres provinces à ce sujet? Est-ce que le taux de nos impôts n'a pas été énormément augmenté? Les autres provinces n'ont-elles donc pas le droit de s'en plaindre? Elles ont ce droit, j'en suis convaincu.

Pendant que des millions et des millions de piastres sont dépensés, que dis-je, gaspillés dans la Colombie anglaise et dans le Nord-Ouest, en travaux improductifs, on refuse au peuple des provinces maritimes la moindre assistance pour des travaux de la plus grande utilité. Lorsque nous demandons un crédit pour ces travaux, on nous répond qu'il n'y a pas de fonds disponibles.

Je soutiens que nous devrions ajourner la construction de la section de la Colombie anglaise, jusqu'à ce que le commerce du pays en sente le besoin, et jusqu'à ce que nous soyons, au point de vue financier, en mesure de l'entreprendre. Je proposerai donc l'amendement suivant:

"Que les dites résolutions ne soient pas maintenant lues la seconde fois, mais qu'il soit résolu,—Que la construction actuelle du chemin de fer du Pacifique canadien dans la Colombie anglaise est prématurée, qu'elle entraîne le pays à une dépense qui dépasse ses ressources ordinaires, et qu'elle aura pour résultat le maintien d'une taxation trop élevée, tandis que l'ajournement de cette partie de l'entreprise jusqu'après l'achèvement de la section des prairies permettra de l'exécuter à bien moins de frais et dans un espace de temps raisonnable."

L'amendement de M. Burpee (Sunbury) est rejeté sur la division suivante:

Pour:

Messieurs

Anglin,	Flynn,	Mills,
Bécharde,	Gillies,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillmor,	Pickard,
Borden,	Glen,	Rinfret,
Bourassa-	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St. Jean),	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rymal,
Cameron (Huron),	Huntington,	Scriver,
Cartwright,	Killam,	Smith,
Casey,	King,	Sutherland,
Casgrain,	LaRue	Thompson,

Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,
Fleming

Laurier,
Macdonald (Lanark),
Macdonald (Inverness),
McIsaac,
Malouin,

Trow,
Weldon,
Wheler,
Wiser,
Yeo.—51.

CONTRE:
Messieurs

Allison,
Arkell,
Baker,
Bannerman,
Barnard,
Beaty,
Beauchesne,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boultee,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Burnham,
Carling,
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Currier,
Curbert,
Daly,
Dawson,
DeCosmos,
Desjardins,
Domville,
Doull,
Drew,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Fitzsimmons,
Fortin,

Gigault,
Girouard (Jacq. Cartier),
Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurteau,
Ives,
Jackson,
Jones,
Kaulbach,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Little,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (sir John),
Macdonald (Cap-Breton),
McDonald (Pictou),
McDonald (Vict., N.-E.),
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McCuaig,
McDougall,
McGreevy,
McInnes,
McKay,
McLennan,
McLeod,
McQuade,
McTory,

Masson,
Massue,
Merner,
Méthot,
Mongenaix,
Mousseau,
Muttart,
Ogden,
Orton,
Ouimet,
Paterson (Essex),
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupoire,
Richey,
Ross (Dundas),
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Rykert,
Scott,
Shaw,
Sproule,
Strange,
Tassé,
Teller,
Tilley,
Tupper,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew),
Williams et
Wright.—127.

M. LAURIER. M. l'Orateur, j'ai un amendement à proposer à l'encontre de la motion principale, à l'effet de substituer l'embranchement du Sault Sainte-Marie à la ligne au nord du lac Supérieur.

Je suis étonné de voir les objections qui ont été faites à cette dernière ligne et qui ont été répétées par une grande partie, je puis dire, par toute la presse conservatrice de la province à laquelle j'appartiens moi-même. Cependant je n'en persiste pas moins à croire que dans l'intérêt de la Puissance la ligne du chemin de fer au sud du lac Supérieur est infiniment préférable à la ligne proposée comme section est du chemin du Pacifique.

Sur cette question, tout député doit considérer non seulement l'intérêt particulier de sa propre province, mais l'intérêt général de la Puissance du Canada. Toutefois il est permis à chacun de constater les faits particuliers d'une telle politique et les résultats particuliers qu'elle pourrait avoir. C'est à ce point de vue surtout que l'embranchement du Sault Sainte-Marie a été discuté par la presse conservatrice de la province de Québec. Je ne m'oppose pas le moins du monde à l'attitude qui a été prise par la presse sur ce point-ci, au sujet du choix, soit de la route au nord du lac Supérieur, soit de la route au sud du lac Supérieur. Je m'oppose seulement aux conclusions auxquelles elle est arrivée et aux prémisses d'où elle est partie. Un journal publié dans la ville que j'ai l'honneur de représenter a été jusqu'à dire qu'il ne concevait pas comment il était possible pour un Canadien-Français de voter contre la construction de la route au nord. J'avoue, pour ma part, que je ne conçois pas et que je ne comprends pas ce langage.

Il ne s'agit pas ici purement et simplement d'une question de race; les sujets de Sa Majesté dans la province de Québec

n'ont pas sur cette question-ci d'intérêts qui puissent être séparés de ceux de leurs compatriotes d'autres origines. Tous les habitants, en général, de la province de Québec n'ont pas sur cette question d'intérêts distincts ou séparés de leurs compatriotes des autres provinces. Cette question n'est pas une question locale; c'est une question générale qui affecte également toutes les provinces de la Confédération, mais dont une partie de la Confédération, — et je crois que dans cette partie-là se trouve la province de Québec, — peut retirer plus de profits qu'une autre.

Le reproche que je fais à la presse conservatrice, c'est d'avoir mal compris la question. Il ne s'agit pas comme je l'ai dit, d'une question locale, mais il s'agit d'une question nationale, et lorsque le journal dont je parle exprimait ses vues sur cette question, ce qu'il voulait dire, et ce qu'il disait de fait, était simplement ceci: qu'il était de la plus grande importance pour la province de Québec qui avait sacrifié des sommes considérables pour construire une voie ferrée à travers son territoire et pour étendre ses bras jusqu'aux chemins de fer d'Ontario, d'attirer dans son sein le commerce de l'ouest; et il prétendait qu'en abandonnant la route au nord du lac Supérieur, on rompait toute communication avec les territoires du Nord-Ouest, et qu'on forçait le trafic de ce territoire de se diriger, comme il le fait maintenant, par la voie de Chicago et de Saint-Paul au lieu de venir directement par les chemins de fer de la province de Québec jusqu'aux ports de Montréal et de Québec. Si la première partie de cette proposition était vraie, les conséquences en seraient également vraies; mais la première partie de cette proposition n'est pas fondée. Il n'est pas fondé qu'en abandonnant, comme on propose de le faire, pour le moment, la construction de la route au nord du lac Supérieur on rompe toute communication avec le Nord-Ouest, et qu'on ferme ainsi nos portes au trafic du Nord-Ouest. Cette proposition serait fondée si l'abandon qu'on propose de faire dans le moment était un abandon pur et simple de la ligne au nord du lac Supérieur. Mais ce que l'on propose n'est pas l'abandon de la ligne au nord du lac Supérieur; ce n'est pas de fermer les portes au trafic de l'Ouest; ce que l'on propose est simplement de substituer une ligne à une autre ligne; de substituer la route au sud du lac Supérieur à la route au nord du lac Supérieur, et cela, simplement momentanément. Ainsi, ce n'est pas fermer les communications avec le Nord-Ouest; ce n'est pas fermer les portes au trafic du Nord-Ouest à nos propres villes et à nos propres ports; c'est simplement substituer une ligne à une autre ligne. Or, les avantages qu'on doit retirer, non-seulement pour toute la Puissance, mais pour la province de Québec en particulier, de la ligne du chemin de fer au sud du lac Supérieur, sont tels, qu'il me semble que tout homme qui voudra y jeter un coup-d'œil impartial, ne pourra faire autrement que d'admettre que la ligne que je propose est infiniment supérieure à celle que je demande d'abandonner pour le moment. — Vous, en proposant la ligne au nord du lac Supérieur, en proposant de faire connection avec les territoires du Nord-Ouest, vous avez simplement en vue d'attirer sur votre territoire de la province d'Ontario et de la province de Québec le trafic qui devra se créer un jour et qui devra résulter de l'établissement des territoires du Nord-Ouest. En adoptant la ligne au nord du lac Supérieur, vous limitez le trafic à nos seuls territoires; tandis qu'en adoptant la ligne au sud du lac Supérieur, non-seulement vous attirez sur nos lignes et dans nos ports le trafic de notre propre territoire du Nord-Ouest, mais vous attirez en même temps le trafic de tout le Nord-Ouest américain. Voilà l'immense avantage que nous devons retirer de la construction de la ligne au sud du lac Supérieur, au lieu de la ligne au nord du lac Supérieur.

Maintenant, ce n'est pas là le seul avantage: il y a encore l'avantage financier; il y a encore l'économie dans la construction de la ligne; il y a encore la question de l'ouverture du trafic du Nord-Ouest. Sous toutes ces faces, la ligne

que je suggère au gouvernement d'adopter, la ligne au sud du lac Supérieur, est infiniment préférable à la ligne au nord du lac Supérieur.

Prenons pour le moment simplement la question d'économie. Par le contrat, vous êtes obligés de construire, d'après l'évaluation même du contrat, une longueur de 650 milles avec un subside de \$15,384.75 par mille, soit un total de \$10,000,000; avec un subside additionnel en terres de 9,615 $\frac{3}{10}$ acres, égal à un subside total de 6,350,000.

Maintenant nous avons sur le bureau de cette Chambre une proposition qui a été faite il y a quelque temps au gouvernement, et qui a été déposée sur le bureau de cette Chambre il y a quelques jours, par une compagnie puissante à la tête de laquelle se trouve un homme bien connu dans le pays et que je n'ai pas besoin de nommer. Cette compagnie propose de construire l'embranchement du Sault Sainte Marie pour un montant qui réellement ne peut pas entrer en ligne de comparaison avec le subside que nous avons à payer pour la construction de la ligne au nord du lac Supérieur. L'embranchement du Sault Sainte-Marie est de 290 milles, et la compagnie dont je viens de parler offre de construire cette ligne moyennant un subside de \$4,000 par mille, et un subside additionnel de 4,000 acres de terres par mille, soit un subside total de \$1,600,000 en argent et un total de 1,160,000 acres de terres.

En faisant cette économie-là, nous avons immédiatement une communication avec le Nord-Ouest. J'établis donc que les avantages seront considérables au point de vue financier, et dans l'état actuel de nos finances, personne ne prétendra que c'est un avantage léger.

Maintenant, si malgré l'avantage qui nous est donné simplement au point de vue financier, vous persistez à vouloir construire la ligne au nord du lac Supérieur, vous perdez le trafic de cette ligne pendant sept années. Aux termes du contrat, le syndicat est obligé de livrer le chemin dans l'espace de dix ans, c'est-à-dire en 1890; tandis que par la proposition pour la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, la compagnie qui a fait l'offre au gouvernement, propose de construire ce chemin, et de le livrer au commerce d'ici à trois années. Ce n'est pas là une question d'une petite importance pour la province de Québec, ni pour la Puissance en général; il est en effet très important pour nous d'ouvrir le plus tôt possible le trafic du Nord-Ouest. Le fait est que toute la discussion a roulé jusqu'à présent sur l'importance qu'il y a pour la Puissance de relier les territoires du Nord-Ouest avec les populations de l'Est. Cependant, aux termes du contrat que vous êtes sur le point de sanctionner, cette communication ne peut se faire que dans dix années.

Ce n'est que dans dix années seulement que les produits du Nord-Ouest pourront arriver par la ligne de Québec; tandis que si vous adoptez la ligne du Sault Sainte-Marie, vous aurez le commerce du Nord-Ouest dans trois années. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas une question d'une petite importance pour nous. Si dans la province de Québec on attache autant d'importance à cette question, c'est en vue de la position financière de la province, et à l'heure qu'il est elle a contracté des obligations considérables, plus considérables même que ses ressources ne le lui permettent, pour la construction d'une voie ferrée, et c'est son avantage d'attirer le trafic sur cette voie ferrée; le fait est que la province ne peut tirer de bénéfice de la politique qu'elle a inaugurée qu'autant qu'elle pourra amener sur ses lignes outre le trafic du Nord-Ouest, ce lui de l'Ouest des États-Unis. Tout le monde sait que ce chemin de fer, tout en donnant des grands revenus, ne paie pas aujourd'hui l'intérêt de la somme qu'il a coûté. Il y a un déficit considérable dans nos finances.

Je ne puis faire autrement que d'exprimer la crainte que la province de Québec n'ait épuisé la dernière de ses ressources, et si elle allait aujourd'hui sur les marchés européens je crois qu'elle ne trouverait plus de capitalistes qui la

M. LAURIER

missent en position d'augmenter les dettes qu'elle a contractées jusqu'ici. Depuis quelques années nous entassons déficits sur déficits dans la province de Québec, et tout le monde sait que l'intérêt de la dette est payé seulement avec le capital emprunté. Nous pouvons continuer d'exister de cette façon pendant deux ou trois années encore peut-être, mais cette période arrivée, où allons-nous? Lorsque nous aurons épuisé le dernier emprunt que nous venons de faire, lorsque nous serons en face de déficits considérables comme ceux que nous avons tous les ans, quelle sera la position de la province? La seule chose qui puisse sauver la province de la position où elle se trouvera alors, sera l'augmentation du trafic qui pourrait venir sur nos propres lignes.

Les revenus de la province sont limités, et les seuls revenus qui soient susceptibles d'expansion sont ceux que la province pourra retirer du chemin de fer par l'augmentation du trafic; et dans l'état actuel des choses, l'augmentation qui peut se faire ne peut être qu'une augmentation insensée. Mais si vous ouvrez immédiatement au trafic les immenses territoires du Nord-Ouest, quand nous aurons le trafic du nord du Michigan, du Wisconsin, du Dakota et des autres territoires qui nous enverront leurs produits par l'embranchement du Sault Sainte-Marie, et par le chemin de fer provincial jusqu'aux ports de Québec et de Montréal, alors il est permis d'espérer que les revenus de ce chemin seront tellement décuplés que la position de la province pourra être envisagée avec quelque espoir; autrement la position me paraît être désespérée.

Dans ces circonstances, vous avez deux projets entre les mains, tous deux également dans l'intérêt de la Puissance, mais il y en a un qui peut être d'un immense intérêt pour la province à laquelle nous appartenons. Vous avez à choisir entre la ligne au nord du lac Supérieur et la ligne au sud du lac Supérieur. Si vous adoptez la ligne au nord du lac Supérieur, quelle est la conséquence? La conséquence immédiate, c'est que pendant dix années le trafic que vous aurez du Nord-Ouest devra encore suivre la route qu'il suit maintenant, c'est-à-dire que ce trafic devra passer par Saint-Paul et Chicago et échapper à notre propre chemin de fer, et au bout de dix années vous n'aurez encore que notre propre trafic; tandis que si vous adoptez l'embranchement du Sault Sainte-Marie et la ligne au sud du lac Supérieur, non-seulement vous aurez d'ici à trois années tout le trafic de notre propre Nord-Ouest sur notre ligne, mais vous amenez encore, en même temps, dans notre propre pays, et dans nos propres ports tout le trafic du Nord-Ouest américain. Est-il possible d'hésiter dans ces circonstances, en face d'un avantage aussi considérable et aussi évident en faveur de la ligne du Sault Sainte-Marie; et ceux qui prétendent que nous ne sommes pas patriotes parce que nous ne sommes pas en faveur de la construction de la ligne au nord du lac Supérieur ont-ils bien le droit de nous faire ce reproche? N'est-ce pas à nous, au contraire, de leur reprocher de manquer de patriotisme? L'idée qu'ils avaient, en nous adressant ce reproche était simplement celle-ci: c'est qu'en ne construisant pas la ligne au nord du lac Supérieur, on forçait le commerce du Nord-Ouest à passer pendant de longues années à travers les canaux qu'il est dans l'habitude de suivre maintenant; tandis que l'idée véritable est celle-ci: C'est que si on adopte l'embranchement que je propose, nous forçons le commerce à entrer dans nos propres ports.

Je comprendrais la force de l'objection qu'on nous fait, si l'opposition avait proposé d'abandonner absolument la construction de la ligne au nord du lac Supérieur, et je concevrais que nous nous serions exposés à des reproches, mais nous proposons simplement, pour le moment, la substitution d'une ligne à une autre, ligne dont les avantages doivent être évidents pour tous ceux qui veulent prendre la peine d'y donner une sérieuse considération. Je suis persuadé que si cette question n'était pas devenue, comme elle est devenue, une question ministérielle, tout le monde serait

forcé d'avouer que la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie est beaucoup plus avantageuse pour le pays, et que cette ligne serait immédiatement adoptée; cet embranchement serait dans les meilleurs intérêts, non-seulement de la Puissance du Canada mais de la province de Québec en particulier, car bien qu'aucune province, sur cette question-ci, n'ait des intérêts distincts et séparés des autres parties de la Puissance, la province de Québec occupe cependant une position spéciale.

Maintenant, il y a une autre question à considérer: Si vous adoptez la ligne au nord du lac Supérieur, vous limitez votre trafic à votre propre territoire. J'entendais dire, hier encore, qu'il fallait avoir une ligne nationale. Le commerce ne reconnaît pas de nationalité; il ne reconnaît pas de lignes de faveur; il n'a pas de favoris; le commerce ne reconnaît que ses propres intérêts; or si nous voulons servir notre pays, il faut se souvenir de cet axiôme. Il n'y a pas de sentiment à faire sur cette question-ci, il n'y a qu'à l'envisager au seul point de vue des affaires, et la conclusion logique et rigoureuse est là; c'est qu'à l'heure qu'il est, en adoptant la ligne au nord du lac Supérieur, et en refusant d'adopter l'embranchement du Sault Sainte-Marie, vous refusez de faire un commerce international, vous refusez d'amener sur notre territoire les produits des États de l'Ouest qui sont au sud de la ligne.

En agissant ainsi vous limitez votre commerce à ce que votre territoire pourra vous donner. Or, qu'avons-nous, dans le moment, dans les territoires du Nord-Ouest? Nous n'avons que des espérances; mais nous n'avons pas de réalités. Nous pouvons espérer, et j'espère autant que qui ce soit que ces espérances se réaliseront; je n'ai pas de doute qu'un jour on verra des populations actives, des populations nombreuses, des populations industrielles dans les fertiles plaines du Nord-Ouest, mais à l'heure qu'il est, nous n'en sommes pas encore rendus là; nous n'avons que quelques émigrés qui s'y établissent d'année en année; la population ne fait que commencer à s'y porter. En présence de ces faits, je suis étonné de voir qu'il y a dans cette Chambre des hommes assez ennemis de leur propre pays pour rejeter la construction de cette ligne ferrée. Si nous étions patriotes, si nous avions à cœur les intérêts de notre propre pays, n'est-il pas évident que ce que nous cherchions à fuir, serait de donner à ce chemin de fer qui a déjà coûté tant de sacrifices à ce pays, et qui doit en coûter encore autant, tout le commerce qu'il est possible de lui donner; n'est-il pas évident que la politique que nous avons à suivre n'est pas simplement de limiter les profits de ce chemin aux seuls avantages que notre propre territoire peut nous donner, mais que la politique bien entendue de ce pays et de ce gouvernement doit être de donner au chemin que nous construisons non-seulement le trafic de notre propre territoire, mais le trafic des territoires situés sur les côtes du Pacifique. La chose saute aux yeux, et je ne vois pas comment on peut s'y objecter. L'assertion que je fais dans le moment, M. l'Orateur, n'est pas exagérée; du moment que nous construisons l'embranchement du Sault Sainte-Marie, nous amenons sur notre propre territoire, non-seulement les produits de notre propre Nord-Ouest mais nous amenons en même temps les produits du Wisconsin, du Michigan, du Minnesota, du Dakota, et de tous les territoires jusqu'à l'Océan Pacifique qui se trouvent dans la latitude de San Francisco. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour s'en convaincre, et je n'apprends rien à personne en le disant. Le fait est que la route de l'embranchement du Sault Sainte-Marie est tellement avantageuse, qu'il n'est pas un seul de ceux qui ont eu l'occasion de parler sur cette question qui n'en ait admis le mérite, et qui n'ait dit que plus tard cet embranchement devra être construit. S'il y a une proposition illogique qui soit jamais sortie de la bouche de quelqu'un, c'est bien la proposition actuelle. Il n'y a personne dans toute la province de Québec qui a parlé sur cette question-là,

et qui n'ait pas dit qu'un jour ou l'autre, cette ligne devrait être construite; mais on veut la construire plus tard. Peut-il y avoir une proposition plus illogique? Vous voulez maintenant construire la ligne au nord du lac Supérieur qui passera à travers un pays inhabité, tandis que vous refusez de construire un embranchement qui vous mène dans un territoire habité, ayant une population considérable et des produits plus considérables encore à transporter. La saine raison devrait vous dire que vous devez construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie d'abord, parce que vous pénétrez sur un territoire habité et qui a des produits à exporter, tandis qu'en remettant à plus tard la construction de la ligne vous laissez de côté des pays habités pour pénétrer dans le désert. Le fait est que si on entendait la politique d'une manière saine on irait d'abord chercher les produits d'une population qui a des produits, et on attendrait qu'il se fût créé ailleurs une population pour lui donner les lignes de communication dont elle aurait besoin.

Comme je le disais, la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie va amener immédiatement dans les ports de Montréal et de Québec, sur la ligne provinciale, sur le Canada Central, tous les produits des États que je viens de nommer, de tous les États qui sont à l'ouest du Michigan, et qui peuvent s'étendre jusqu'au Pacifique. Ce que je dis là n'est pas une exagération; et la raison en est bien simple: c'est que la ligne par l'embranchement du Sault Sainte-Marie relie cette partie du territoire américain avec les ports atlantiques par une route plus courte de 300 milles au moins que toutes les autres. Les ports atlantiques, à l'heure qu'il est, pour cette partie du territoire américain, sont New-York, Boston, Montréal et Québec. Or, il est connu, et il est inutile d'insister sur ce point, que par l'embranchement du Sault Sainte-Marie, ces territoires se trouvent à une distance de Montréal de 300 milles plus courte qu'ils ne se trouvent de New-York et de Boston. Comme je le disais il y a un instant, pour le commerce il n'y a pas de route de faveur; il passera toujours par la voie qui sera la plus courte, et la moins dispendieuse; le commerce viendra donc nécessairement chercher les ports de Montréal et de Québec pour tous les produits agricoles qui, à l'heure qu'il est, viennent du Minnesota, du Wisconsin, du Michigan, et de toutes les parties des États-Unis. On sait que cette partie des États-Unis est le grenier du monde, mais j'espère qu'elle ne sera pas toujours le grenier du monde; j'espère que dans quelques années, ce grenier du monde sera sur notre propre territoire. Nous avons l'ambition de rivaliser avec eux, et je crois que nous pouvons le faire avec succès; dans le moment, cependant, la vraie politique serait d'amener les produits de ces États dans les ports de Montréal et de Québec.

Remarquons que la distance est de 300 milles plus courte qu'à tout autre port sur le continent américain, et que la distance de Montréal à Liverpool est plus courte de 250 milles que de New-York à Liverpool; de sorte que, en adoptant l'embranchement du Sault Sainte-Marie, vous rapprochez les territoires du Nord-Ouest, et non pas seulement nos propres territoires, mais aussi les territoires que je viens de nommer, de 550 milles. Cet avantage n'est pas un mince avantage, et c'est mettre de gaieté de cœur, le bien du pays de côté que de ne pas accepter l'amendement que je vais proposer maintenant.

Je ne comprends pas, par conséquent, M. l'Orateur, que ceux qui représentent la province de Québec, ceux qui ont à cœur les intérêts de notre province, non pas distincts, mais communs avec les intérêts de la Puissance, puissent faire objection à l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Je ne comprends pas la persistance que l'on met à vouloir construire la ligne au nord du lac Supérieur. Tous, au contraire, devraient désirer la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie, qui est la voie la plus courte, et la plus utile, et la plus économique pour

amener les produits jusqu'à Liverpool. Je connais, M. l'Orateur, les objections qui ont été faites dans Ontario à cette ligne du Sault Sainte-Marie; on a cherché à soulever les préjugés nationaux; une partie de la presse s'est emparée de cette question et a voulu dire que l'embranchement du Sault Sainte-Marie serait tout à l'avantage de la province de Québec, et tout au préjudice de la province d'Ontario, et j'ai remarqué que le ministre des Chemins de fer lui-même (M. Tupper), dans le discours qu'il a prononcé à Toronto, il y a quelques temps, a embrassé cette idée-là. Il s'exprimait comme suit:—

“ M. Blake prétend que l'achèvement de cette ligne va prendre dix ans, tandis que vous pouvez avoir l'embranchement du Sault Sainte-Marie dans trois ans. Mais souffrirez-vous beaucoup de ce délai? Quel sera votre position pendant ces trois années. Vous avez actuellement cet avantage que votre commerce et vos industries sont plus rapprochées du Nord-Ouest qu'aucune autre partie de ce pays, et vous avez un moyen d'accès facile par la baie du Tonnerre, pour faire pénétrer le trafic de Toronto et de Hamilton, au cœur même du Nord-Ouest, et pour obtenir un tel contrôle sur le commerce de cette partie du pays, qu'une fois ce contrôle au pouvoir des industriels actifs d'Ontario, il n'échappera pas facilement à leurs mains.”

Tel est le langage de nos amis de l'autre côté de la Chambre; ce langage peint exactement la situation; on a voulu souffler sur les préjugés nationaux; mais à côté de ce langage, je demanderais simplement de mettre en regard les paroles prononcées par le chef de l'opposition dans une assemblée à Montréal. Voilà comment il s'exprimait:—

“ Je veux autant de commerce, autant d'échange pour le Canada qu'il est possible d'en avoir. Je veux voir ce commerce prendre la voie la plus naturelle, la plus courte et la plus économique, afin d'obtenir les communications les plus promptes avec l'est et de faire disparaître tout obstacle entre le consommateur et les provinces. Nous savons, dans la province où je réside que la plus grande partie de ce commerce doit venir à Montréal et à Québec. Nous ferons tous les efforts possibles pour prendre notre part de ce trafic, mais nous n'avons pas de jalousie contre vous. Et cependant sir C. Tupper essaie de soulever les préjugés nationaux de mes compatriotes, et leur demandait dernièrement s'ils souffriraient que les avantages que leur assure le contrat fussent perdus pour eux. Si je pensais que les libéraux d'Ontario prissent une vue si étroite de ce sujet, parce qu'autrement ils retireraient quelques avantages du contrat, je regretterais beaucoup l'attitude des libéraux et j'inclinerais grandement à me séparer d'eux.”

Voilà, M. l'Orateur, un langage patriotique et certainement digne d'un homme d'État. Ce langage ne cherche pas à soulever les préjugés sectionnels; ce langage reconnaît qu'avant toutes choses il faut chercher les intérêts de la Puissance. Mais il est permis à chacun de chercher les intérêts particuliers qu'un parlement quelconque peut lui donner; dans les circonstances actuelles, les libéraux d'Ontario reconnaissent que l'embranchement du Sault Sainte-Marie devra profiter plus à la province de Québec, aux ports de Montréal et de Québec, qu'à leur province, mais ils n'en prennent pas de jalousie; ils sont prêts à lui en donner le bénéfice; tout ce qu'ils demandent, c'est de lutter avec nous pour avoir leur part du commerce.

Je ne comprends pas l'obstination qu'on met à vouloir persister dans la construction immédiate de la ligne au nord du lac Supérieur, au lieu d'adopter l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Si on veut absolument adopter la construction de la ligne au nord du lac Supérieur, je crois qu'il aurait été du devoir de mes amis et de leur chef d'insister aussi sur la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie. On dit: “ la chose pourra se faire plus tard.” Mais est-on bien sûr qu'elle se fera plus tard? Les mêmes privilèges que nous avons maintenant pour construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie, est-on bien sûr que nous les aurons plus tard? Lorsque la compagnie aura le monopole considérable qu'elle doit nécessairement avoir, consentira-t-elle facilement à la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie qui serait une ligne rivale, et n'imposera-t-elle pas des conditions tellement onéreuses qu'elle puissent rendre impossible la construction de cet embranchement? S'il est une occasion ou jamais de construire cet embranchement dont les avantages sont évidents, c'est dans la circonstance

M. LAURIER

présente, et c'est, à mon point de vue, manquer à son devoir que de ne pas construire de suite cet embranchement.

Maintenant quelles sont les objections que l'on fait contre l'embranchement du Sault Sainte-Marie? Les avantages de ce chemin sont évidents; cependant j'ai entendu quelques objections. Le député de Portneuf (M. Vallée), l'autre jour, en parlant de cette question, a donné comme une raison à l'encontre de la construction de cet embranchement, qu'il n'y avait pas de voies de construites au sud du lac Supérieur pour communiquer avec l'embranchement du Sault Sainte-Marie. Cette raison, M. l'Orateur, ne mérite pas une réponse sérieuse, parce que cette raison n'est pas fondée. En effet, à l'heure qu'il est, il y a des lignes déjà construites ou en voie de construction sur tout le littoral du lac Supérieur à quelques milles près. Le “ Northern ” Pacific a été construit jusqu'à Duluth; et la ligne à l'est est en voie de construction sur une distance de plus de cent milles. Il y a d'autres lignes qui sont également en voie de construction, et si mes informations sont correctes,—et elles doivent l'être, parce qu'elles ont été données à la Chambre, et elles n'ont pas été contredites—il ne reste plus pour les compléter qu'une distance d'une trentaine de milles seulement: ce ce qui n'est rien du tout. De plus, il est bien certain que lorsque nous aurons amené notre ligne au Sault Sainte-Marie, les compagnies américaines viendront nous donner la main pour relier ces différents chemins de fer. Du reste, la compagnie qui a offert de construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie est composée d'hommes d'affaires, qui savent que s'ils amenaient une ligne jusqu'au Sault Sainte-Marie, il serait urgent de trouver un point de communication facile pour saisir les produits américains. Il suffit, M. l'Orateur, du reste, sur cette question de citer le rapport de M. Fleming de l'année dernière.

Voici comment il s'exprime sur cette question :

“ La facilité de jeter un pont sur la rivière Sainte-Marie aura sans doute pour résultat de faire établir sous peu des correspondances de chemins de fer dans la partie nord du Michigan et dans le Wisconsin jusqu'au Minnesota. Déjà les voies ferrées américaines au sud du lac Supérieur vont jusqu'à Escanaba, point qui n'est qu'à 150 milles du Sault Sainte-Marie. Il paraît aussi, d'après les derniers renseignements, qu'une ligne a été donnée à l'entreprise et est en voie de construction vers l'est jusqu'au détroit de Mackinaw. Cette ligne doit aboutir à environ 40 milles du Sault Sainte-Marie. Avec l'embranchement du Sault Sainte-Marie et une autre voie établie sur cette petite distance, l'on pourrait mettre en correspondance les systèmes de chemins de fer des États du Nord-Ouest avec le Canada Est. Toute la région au nord et à l'ouest de Green Bay et de Saint-Paul aurait le choix de ces débouchés. Celui qu'offrirait le Canada serait plus direct qu'aucune route par Chicago et la rive sud du lac Michigan. Conséquemment, il commanderait, en toute saison, le trafic de tous les points au nord de la latitude de Saint-Paul.”

Voici une opinion éminente qui ne peut être contredite et qui montre tous les avantages de la ligne que je suggère, et, qui montre jusqu'à quel point sont fondées les objections que l'on a faites jusqu'à présent à la construction de l'embranchement du Sault Sainte-Marie. L'objection la plus sérieuse, c'est qu'il serait inutile de le construire dans les conditions actuelles, parce qu'il n'y a pas de communications sur le territoire américain. Le rapport de M. Fleming constate le contraire, de même que les rapports subséquents que nous avons; et il est également constaté, que même depuis que ce rapport a été écrit, d'autres lignes ont été construites, et il ne nous reste plus à faire que de jeter un pont sur la rivière Sainte-Marie afin de relier l'embranchement aux lignes américaines. Une autre objection qu'on a faite, c'est que ce chemin passerait sur le territoire américain. Cette objection peut elle être considérée comme bien sérieuse en face de l'histoire des chemins de fer dans ce pays.

Ce pays est un pays neuf et lorsque les premiers chemins de fer ont commencé à être construits, nous avons dû nécessairement nous servir des lignes de nos voisins. Il n'y a pas encore plus de quatre ou cinq années, lorsque nous avons construit l'embranchement de Winnipeg, tout le monde était d'accord que c'était une excellente chose, et cependant ce chemin allait relier le territoire canadien avec

les lignes des chemins de fer américains. De même en a-t-il été autrefois pour le Grand-Tronc. Le premier chemin de fer qui a été construit dans la province de Québec a été un chemin pour relier le fleuve St. Laurent avec le lac Champlain. Le second chemin de fer a été un chemin construit pour relier le fleuve St. Laurent avec l'Océan Atlantique. Sur cette question ici, tout le monde n'était-il pas d'accord que c'était la politique à suivre. Aurait-il été patriotique de dire : nous ne nous servirons pas des lignes américaines ; nous ne voulons avoir rien à faire avec les américains ; nous ne voulons pas transporter leurs produits ; nous voulons simplement transporter nos propres produits, et nous ne voulons aucun commerce international.

On dit encore que ce chemin doit être construit tout sur le territoire canadien parce que nous pouvons être, un jour ou l'autre, en guerre avec les Etats-Unis. Eh, bien ! si ce chemin de fer doit être une route militaire, ce doit être un chemin de fer impérial que nous devons construire ; la politique du gouvernement, il y a deux ans, qui voulait faire de ce chemin un chemin impérial, était la saine politique dans ce cas, et il aurait dû y persévérer. Si l'intention du gouvernement est d'imposer au peuple du Canada le fardeau qu'il lui impose, afin de construire simplement une route militaire, je protesterai contre cette politique. Je suis autant que qui que ce soit attaché à mon pays, mais je crois que sur la question de défense l'Angleterre nous doit sa large part et si nous voulons faire une route militaire, nous devons obtenir le concours de l'Angleterre. Au reste, si nous entrons maintenant dans cette politique nouvelle, si nous devons faire des lois en vue d'une guerre possible, il faut pousser la conséquence jusqu'au bout.

Pour construire une route militaire, il faut d'abord avoir une armée à transporter. Si vous êtes conséquents avec vous-mêmes vous créerez d'abord une armée effective, et alors vous pourrez songer à avoir des chemins militaires. Mais suivant moi, c'est une mauvaise politique que de prétendre que nous allons construire aujourd'hui une route militaire dans le but de transporter une armée que nous n'avons pas et que nous n'aurons peut-être jamais, et surtout que nous ne désirons pas. Sur quelque face qu'on envisage cette question, il n'y a pas une seule bonne raison à donner à l'encontre de la politique que je propose. La politique que je propose est celle qui a été suivie dans le passé : c'est de marcher graduellement et progressivement à mesure que les ressources du pays le permettront. Dans le moment, nous proposons de faire ce que nous avons fait jadis, c'est-à-dire de nous servir des voies de communications de nos voisins, sauf, plus tard, à reprendre l'œuvre que nous voulons simplement ajourner quand nous proposons la substitution de la ligne du Sault Sainte-Marie à la ligne au nord du lac Supérieur. Je veux qu'il soit bien compris que nous ne donnons pas ceci comme une politique permanente et définitive. Nous voulons l'embranchement au nord du lac Supérieur, mais nous le voulons en temps et lieu, lorsque le besoin s'en fera sentir. A l'heure qu'il est le besoin ne s'en fait nullement sentir ; la ligne au nord du lac Supérieur passerait à travers un territoire inhabité et peut-être inhabitable et qui dans tous les cas ne sera pas habité avant longtemps. Il est possible, dans la suite des temps, lorsque la population sera devenue tellement dense dans les territoires du Nord-Ouest, qu'on soit obligé de chercher un débouché ailleurs, il est possible que nous voyons une partie de cette population se diriger vers les bords du lac Supérieur ; peut-être que la chose n'arrivera pas de longtemps, peut-être arrivera-t-elle dans peu de temps. A tout événement, dans la condition actuelle des choses, tout homme qui voudra donner à cette question une considération sérieuse devra en arriver à la conclusion qu'il est important de suspendre pour le moment, la ligne au nord du lac Supérieur et de s'en tenir à l'embranchement du Sault Sainte-Marie.

Je proposerai donc en amendement :

“ Que les dites résolutions ne soit pas maintenant lues la seconde fois, mais qu'il soit résolu, — Que le contrat du Pacifique canadien pourvoit à la construction d'environ six à sept cents milles de chemin de fer, au nord du lac Supérieur, entre le lac Supérieur et la jonction avec le chemin déjà construit depuis la Baie-du-Tonnerre à travers un territoire inhabité et inhospitalier, et comportant une dépense considérable ; qu'une simple fraction du coût de cet ouvrage si elle est appliquée comme subside, assurerait la construction des soixante et trois milles communs à la ligne principale et à la ligne du Sault Sainte-Marie dans un espace de deux ou trois années au plus ; que la ligne du Sault Sainte-Marie assurerait aux provinces d'Ontario, de Québec, et de l'Est, une communication par voie ferrée avec le Nord-Ouest, d'une longueur à peu près égale, et d'une qualité supérieure à la ligne proposée au nord du lac Supérieur ; que cette ligne assurerait aussi à tout le Canada un grand commerce venant d'une étendue enorme des Etats de l'Ouest, s'étendant de la frontière jusqu'au sud de Saint-Paul et déjà habitée par une population d'environ 1,200,000 âmes ; que cette ligne nous donnerait ainsi d'ici à trois ans et pour une simple fraction du prix de l'autre ligne, de plus grands avantages que ceux qui pourraient nous être assurés par l'autre ligne, et seulement dans une période de dix années, laquelle période est celle stipulée pour la construction ; que cette ligne relierait à la fois les Etats de l'Ouest et les territoires canadiens du Nord-Ouest par une voie ferrée avec les vapeurs transatlantiques à Montréal et à Québec, et cela au moyen d'une route de trois cents milles plus courte que la route actuelle au port de New-York ; que ce dernier avantage joint à cet au re avantage d'une route 250 milles plus courte dans le trajet par mer, jusqu'à Liverpool, assurerait à cette ligne une position prépondérante, et de grands bénéfices au pays ; que la construction de cette ligne au Sault Sainte-Marie ou à la Baie de Goulais établirait une route de première classe par le Sault Sainte-Marie et la Baie-du-Tonnerre, tant par la voie ferrée que par eau, et qui serait en même temps la plus courte, pour le transport des émigrants, de leurs effets et de leurs produits ; que la construction du chemin depuis la rivière aux Eturgeons à la Baie-du-Tonnerre au nord du lac Supérieur, est, dans les circonstances actuelles, prématurée, et ne devrait pas être entreprise maintenant.”

M. OUMET: Je ne me lève pas, M. l'Orateur, dans l'intention de prolonger cette discussion, non plus que de discuter l'opportunité de hâter la construction de la section au nord du lac Supérieur. Je comprends que les orateurs qui ont parlé avant moi sur cette question ont donné toutes les raisons que l'on pouvait donner à l'appui de la construction immédiate de cette ligne, tant au point de vue commercial qu'au point de vue national. Je ne veux pas non plus discuter l'opportunité d'aider à la construction d'une voie de raccordement au Sault Sainte-Marie avec les différentes branches de chemin de fer qui conduisent dans les territoires du Nord-Ouest américain. Je crois que la construction de cette voie de raccordement ou de cet embranchement n'est pas contraire, ou du moins j'aime à croire que la construction de cette voie n'est pas contraire à la politique du gouvernement. Je crois que c'est notre intérêt, à nous, d'aider au plus tôt et aussitôt que les besoins commerciaux s'en feront sentir à la construction de cette voie ; et si le chemin de fer du Pacifique Nord Américain amène ou offre d'amener sa ligne au Sault Sainte-Marie, je crois que le gouvernement, dans l'intérêt de la province de Québec comme dans l'intérêt du reste de la Puissance du Canada, ne sera pas lent à aider matériellement à la construction de cette voie de raccordement dont a parlé l'honorable député de Québec-Est (M. Laurier). Mais, si je me suis levé, c'est simplement pour attirer l'attention de la Chambre, et spécialement l'attention des honorables députés de la province de Québec sur un fait, ou une estimation plutôt qu'a faite l'honorable député de Québec-Est pour rendre sa thèse plus acceptable pour les représentants de notre province. Une chose qui nous consolera probablement de nous tenir ici encore peut-être pendant plusieurs séances pour voter les différents amendements des membres de l'opposition, — et il paraît qu'il y en a vingt-trois — une chose qui nous consolera, dis-je, de rester ici pour voter ces amendements, ce que j'appellerai perdre ici notre temps, c'est que pour établir chacun des points renfermés dans ces différents amendements, les honorables députés qui sont chargés de ces différentes motions sont obligés de détruire, au moins en grande partie, les arguments de ceux qui sont chargés des autres motions.

L'honorable député de Huron-Centre (sir Richard Cartwright), je crois, a présenté à cette Chambre une longue

proposition pour nous effrayer et nous empêcher de voter ces sommes immenses que le gouvernement propose d'accorder au syndicat.

Il nous a montré, en comptant millions sur millions, le montant auquel devait s'élever cette somme; et pour arriver à ontasser ces millions il a évalué les terres à la somme de \$3.18 l'acre. et par ce moyen-là, il est arrivé à la somme énorme de \$79,000,000 que nous devons donner en terres seulement au syndicat. Eh, bien! cela était bien beau au point de vue de l'honorable député pour Huron Centre; mais l'honorable membre de Québec-Est a une autre théorie à présenter: il voulait nous montrer combien ça coûterait peu cher de construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie et pour cela il nous a donné ses chiffres; il nous dit qu'il y a 290 milles de chemin à construire pour opérer la jonction des chemins de fer américains avec le Canada Central. Or, dit-il, une compagnie s'offre de construire cette voie de raccordement au moyen d'un subsi de \$4,000 en argent, et de 8,000 acres de terre par mille. Eh! bien, dit-il, \$4,000 par mille nous donne \$1,600,000, et 8,000 acres de terres par mille—il nous a donné le montant en argent—il nous a donné un montant de \$2,320,000.

M. LAURIER. C'est un *lapsus*, c'est évident.

M. OUIMET. Alors je me suis levé à peu près pour rien. M. l'Orateur, parce qu'il paraît que lorsque ces mesieurs se trouvent dans une impasse, c'est un *lapsus*. J'ai remarqué distinctement, et j'en ai même pris note, que l'honorable député a dit que ça coûterait seulement \$3,900,000 pour faire construire cette voie de raccordement. Il nous a dit que \$4,000 par mille en argent nous donnait \$1,600,000, et il nous a dit que 8,000 acres par mille donnait \$2,300,000, ce qui formait la somme de \$3,900,000, 8,000 acres, de terres par mille donnent précisément \$2,300,000, et pour arriver à l'addition qu'il a faite ensuite et dont j'ai pris note, \$3,900,000, il fallait estimer les terres à \$1 l'acre.

M. LAURIER. L'honorable député voudra-t-il me permettre de lui demander si j'ai fait l'addition.

M. OUIMET. L'honorable député a donné les deux sommes que je viens de mentionner et il a fait l'addition lui-même. Dans tous les cas, M. l'Orateur, c'est un *lapsus*; eh! bien, ces *lapsus*-là nous nous en servons en temps et lieu. J'aime à faire remarquer à la Chambre, et spécialement aux députés appartenant à ma province, que ces mesieurs sont susceptibles de faire des *lapsus*, ils en ont tant fait depuis à peu près vingt-cinq ans qu'ils ne trouvent pas que ça tire à conséquence, mais le public a toujours trouvé que ça tirait énormément à conséquence, et la preuve en est dans le fait que ces mesieurs ne sont restés que si peu de temps au pouvoir.

M. l'Orateur, je n'ai qu'un mot à ajouter à cela. J'espère, et je suis convaincu qu'en supportant la politique du gouvernement nous supportons la politique qui doit aider le plus au développement de nos ressources, dans la province de Québec, et augmenter la valeur du chemin de fer que la province de Québec a construit. Et je suis heureux de dire que le syndicat, ou la compagnie qui devra construire le Pacifique est excessivement bien disposée en faveur de notre chemin de fer; et si j'en crois une rumeur que je tiens, non pas de source officielle, mais que je tiens de source que je crois parfaitement renseignée, l'avenir de nos chemins de fer dans la province de Québec serait assuré d'une manière certaine; et cela n'est pas pour moi un léger motif pour voter, et voter de grand cœur avec le gouvernement, sur cette question, qui est certainement la question la plus importante sur laquelle nous aurons à voter dans cette session.

L'amendement de M. Laurier est rejeté sur la division suivante:

M. OUIMET.

Pour :

Messieurs

Anglin,	Flynn,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Béchar, d,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Gillmor,	Rinfret,
Borden,	Glen,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Gunn,	Rogers,
Brown,	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rymal,
Burpee (St. Jean),	Huntington,	Scrivner,
Cameron (Huron),	Killam,	Skinner,
Cartwright,	King,	Smith,
Casey,	LaRue,	Sutherland,
Casgrain,	Laurier,	Thompson,
Chalton,	Macdonell (Lanark),	Trow,
Cockburn, (Muskoka),	MacDonell (Inverness),	Weldon,
Dumont,	McIsaac,	Wheeler,
Fiset,	Malouin,	Wiser et
Fleming,	Mills,	Yeo.—54.

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Fitzsimmons,	Manson,
Arkell,	Fortin,	Massue,
Baker,	Fulton,	Merner,
Bannerman,	Gigault,	Méhot,
Barnard,	Girouard (Jac. Cartier),	Mongenaix,
Beaty,	Girouard (Kent),	Mousseau,
Beauchesne,	Grandbois,	Muttard,
Benoit,	Hackett,	Ogden,
Bergeron,	Haggart,	Orton,
Bergin,	Hay,	Ouimet,
Bill,	Hesson,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Hilliard,	Pinsonneault,
Boulbee,	Hooper,	Platt,
Bourbeau,	Houde,	Plumb,
Bowell,	Hurteau,	Pope (Compton),
Brecken,	Ives,	Poupore,
Brooks,	Jones,	Richey,
Bunster,	Kaulbach,	Robertson (Hamilton),
Bunting,	Kilvert,	Rouleau,
Cameron (Victoria),	Kirkpatrick,	Routhier,
Carling,	Kranz,	Royal,
Caron,	Landry,	Ryan (Marquette),
Cimon,	Langevin,	Ryan (Montréal),
Colby,	Lantier,	Rykert,
Connell,	Little,	Scott,
Costigan,	Longley,	Sproule,
Coughlin,	Macdonald (King),	Stephenson,
Coupal,	Macdonald (Sir John),	Strange,
Coursol,	McDonald (Cap Breton),	Tassé,
Currier,	McDonald (Pictou),	Tellier,
Cuthbert,	McDonald (Vict., N.E.),	Tilley,
Daly,	Macmillan,	Tupper,
Daoust,	McCallum,	Valin,
Dawson,	McCarthy,	Vallée,
Desaulniers,	McConville,	Vanasse,
Desjardins,	McCuaig,	Wade,
Domville,	McGreevy,	Wallace (Norfolk),
Doull,	McInnes,	Wallace (York),
Drew,	McKay,	White (Cardwell),
Dugas,	McLennan,	White (Renfrew),
Elliott,	McLeod,	Williams et
Farrow,	McQuade,	Wright.—128.
Ferguson,	McRory,	

La question étant posée—que les résolutions soient maintenant lues pour la deuxième fois.

M. MILLS propose l'ajournement du débat:

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 11 heures p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 27 janvier 1881.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

M. BUNSTER. Je désire appeler votre attention, M. l'Orateur, sur une injustice qui a été commise à mon égard, hier. J'étais présent lorsqu'une motion a été lue, je l'ai entendue lire, j'ai donné mon vote sur cette motion, mais l'honorable député de Perth-Nord l'a fait retrancher. Je n'entends pas que mon vote soit ainsi retranché. Je maintiens que j'avais le droit de l'enregistrer, et je désire qu'il soit enregistré comme il a été donné. J'ai été forcé de m'absenter pour rencontrer des amis, et, en conséquence, j'espère, M. l'Orateur, que vous me ferez justice en faisant enregistrer mon vote, et je demande, respectueusement, qu'il le soit, afin que je me trouve en règle vis-à-vis de mes commettants.

M. L'ORATEUR. L'honorable député a bien voulu me notifier qu'il avait l'intention de saisir la Chambre de cette affaire, et je lui ai dit alors qu'il m'était impossible de faire enregistrer son vote. L'article 17 du règlement de la Chambre dit que: "Lorsque l'Orateur met une question aux voix, aucun membre ne doit sortir, traverser la Chambre, ni faire de bruit, ni rien qui puisse troubler l'ordre." Une question est mise aux voix du moment que je demande à la Chambre de se prononcer par "oui" ou "non" sur une proposition, jusqu'à ce que j'aie déclaré cette proposition adoptée ou non. Le nom de l'honorable député a été inscrit, mais suivant sa propre déclaration, il a quitté la Chambre avant la décision finale de la question. Les honorables députés reconnaîtront la sagesse du règlement; et il serait, de fait, impossible d'insérer les votes, s'il était permis aux honorables messieurs de quitter leur siège, puisque dans notre pays les votes sont donnés par *assis et levé*, et qu'il faut, par conséquent, que les députés soient présents lors de la prise du vote. Cela créerait beaucoup de confusion si l'on permettait à chacun des honorables députés de quitter son siège, et il deviendrait impossible d'enregistrer correctement les noms des députés. Je regrette beaucoup de ne pouvoir, dans le cas actuel, me rendre au désir de l'honorable député de Vancouver, mais je suis obligé de m'en tenir au règlement.

M. BUNSTER.—Je dois m'incliner devant la décision de l'Orateur, mais aucune autorité n'a été citée pour démontrer que j'ai tort.

M. L'ORATEUR. J'ai cité le règlement de la Chambre.

DÉPÔTS DANS LES CAISSES D'ÉPARGNE DES BUREAUX DE POSTE.

M. GAUIT. Le gouvernement se propose-t-il de réduire le taux de l'intérêt accordé par les caisses d'épargne des bureaux de poste, à trois pour cent, taux qui a maintenant cours dans toutes les banques?

Sir LEONARD TILLEY. Le gouvernement n'a pas l'intention de réduire le taux de l'intérêt à trois pour cent sur les dépôts versés dans les caisses d'épargne des bureaux de poste.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de Sir Charles Tupper, pour la seconde lecture des résolutions rapportées du comité général, le 14 janvier courant, octroyant certaine subvention en argent et en terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. MILLS. M. l'Orateur, je n'ai pas besoin de citer en détail les dispositions du contrat proposé, donnant un monopole pour la construction des chemins de fer dans le Nord-Ouest pendant vingt ans. J'ai l'intention de proposer un amendement à ces résolutions. Nous savons que le contrat projeté, que l'on demande à cette Chambre d'adopter, contient des dispositions limitant la construction des chemins de fer au côté sud de la ligne projetée du chemin de fer Pacifique. Des chemins de fer pourront être construits dans la direction du sud-ouest et à l'ouest du sud, pourvu qu'ils ne s'approchent de pas plus de quinze milles de la frontière. J'ose dire que depuis les temps célèbres des monopoles, au temps de la reine Elizabeth, jusqu'à ce jour, jamais monopole aussi extraordinaire que celui qui est actuellement proposé dans ce contrat, n'a été soumis à aucun parlement.

Lorsque nous considérons l'étendue du Nord-Ouest, la population que nous espérons voir se diriger vers cette région, et le nombre de chemins de fer qu'il sera nécessaire de construire pour subvenir aux besoins de cette population, nous commençons à nous faire une idée de la nature extraordinaire des dispositions que le gouvernement a insérées dans ce contrat, lesquelles dispositions resteront en vigueur pendant vingt ans.

Le long de la ligne frontière, il devra y avoir une ligne de terres de 1000 milles de long sur 15 milles de large, dans les limites de laquelle aucun chemin de fer ne saurait être construit par aucune compagnie excepté la compagnie favorisée qui doit obtenir la présente charte. Lorsque nous examinons les établissements des Etats-Unis, nous voyons qu'ils ne sont pas continus, mais qu'ils sont disséminés sur une grande étendue du pays. Ils commencent à des points très-éloignés les uns des autres et ils rayonnent dans toutes les directions, à partir des endroits où la colonisation a été d'abord commencée.

Il n'y a pas de doute que, s'il y avait eu de la part du gouvernement des Etats-Unis ou des gouvernements des divers Etats, une tentative de limiter la colonisation à une localité particulière et de décourager son extension en dehors de cette localité, jusqu'à ce que les intervalles eussent été remplis, les progrès des Etats-Unis en population et en richesse auraient été retardés de beaucoup. Nous savons que les gens qui sont disposés à émigrer, qui n'ont pas beaucoup d'attachement pour une localité particulière, et qui peuvent être considérés comme les pionniers de la colonisation, désirent souvent être séparés par de longues distances des premiers établissements, et s'établir à des endroits très reculés.

La proposition soumise à la Chambre tend à décourager cette tendance et à limiter la colonisation aux environs de la ligne de ce chemin de fer particulier, et des chemins de fer qui pourront à une époque subséquente, avant l'expiration des vingt ans, être construits par cette compagnie, comme embranchements de la ligne mère.

Maintenant les honorables messieurs de la droite nous disent qu'il y a au-delà de 200,000,000 d'acres de terres arables dans les territoires du Nord-Ouest, dont environ un huitième deviendra la propriété de la compagnie. La compagnie choisira ses tracés, et dans quelques cas, peut être, elle commencera, d'après ces tracés, la construction de lignes tributaires. Mais il devra y avoir une grande étendue de pays dans lequel les colons pourraient aller se fixer, où la compagnie n'aura pas de terres et où elle n'aura pas intérêt à établir de communications par voie ferrée. Un grand nombre de districts de ce genre seront très-éloignés de la ligne principale, et la construction d'un chemin de fer leur causerait une dépense considérable. Cependant les colons seraient peut-être enclins à choisir ces districts, pour la raison qu'ils pourraient y créer des établissements continus, et non-séparés par les terres de la compagnie de chemin de fer. En construisant des maisons d'écoles et des églises, en établissant des institutions municipales et en construisant des chemins et des ponts, les habitants des districts largement établis reti-

raient d'immenses avantages. Mais d'après ce contrat ces districts ne pourront avoir de chemin de fer.

L'année dernière une compagnie fut constituée légalement dans le but de construire un chemin de fer devant se diriger vers la Montagne à la Tortue et le district de la Souris. Nous savons que la compagnie avait une perspective assez encourageante de recueillir les fonds nécessaires pour construire le chemin; mais depuis que cette charte a été soumise à cette Chambre, cette entreprise a été tuée. Mais supposons qu'un tel chemin soit construit, le trafic qui y passerait chercherait un débouché vers les marchés de l'est. Quelle chance y aurait-il pour la population fixée le long de la ligne de trouver un marché lorsque la compagnie a le monopole complet des issues. Elle pourrait décourager la colonisation dans ce district. Elle pourrait dire à Winnipeg: Nous n'avons pas les moyens nécessaires pour transporter immédiatement vos marchandises, il faut qu'elles attendent," et il n'y a pas de doute qu'il se présenterait des difficultés qui mettraient les colons établis le long d'un tel chemin sous la dépendance absolue de la compagnie, et dans une position inférieure à celle occupée par les colons le long des chemins de fer tributaires de la compagnie.

Je dis donc que nous pouvons facilement comprendre comment l'établissement de chemins de fer, même dans la direction permise par cette charte serait empêchée par le fait que cette compagnie serait constituée légalement, de sorte qu'en pratique, les dispositions de ce bill équivalent à une prohibition absolue contre la construction des chemins de fer par toute autre corporation tout comme si la construction de ces chemins de fer était prohibée par les dispositions du bill lui-même.

La charte dit que nul chemin de fer ne sera construit au sud du sud-ouest, ni à l'est. Il y a un long segment de cercle dans lequel aucun chemin de fer ne peut être construit; les avenues du commerce de tout le Nord-Ouest sont mises entre les mains de la compagnie. L'on dira peut-être que la ligne-mère perdrait une partie de son trafic si l'on permettait la construction d'autres chemins à l'est. Mais nous savons très-bien que si le chemin passe entre les mains de cette corporation, et si cette dernière ne veut pas dans un but de spéculation, que d'autres lignes seront construites par elle au sud, se prolongeant jusqu'à ses propres chemins dans le Minnesota. L'effet de ceci c'est que la compagnie aurait un monopole pratique, non seulement pour vingt ans mais pour une période beaucoup plus longue.

Maintenant, nous avons un territoire de 1,000 milles de longueur sur 15 milles de largeur, 15,000 milles carrés, et dans lequel aucun chemin de fer ne peut-être construit excepté par la compagnie. Si nous supposons que dans vingt ans, un cinquième de ce territoire 3,000 milles carrés serait mis en culture, nous aurions 1,920,000 acres pour lesquelles aucune communication par voie ferrée ne saurait être établie. Si, seulement quinze minots de blé pouvaient être produits par acre, il y aurait dans un cinquième de ce territoire près de 29,000,000 de minots de blé. Maintenant supposons—car cela n'est possible que d'après une supposition—qu'un chemin de fer soit construit le long de la limite des quinze milles, chaque cultivateur aurait à parcourir une moyenne de quinze milles pour se rendre à la station du chemin de fer la plus rapprochée. Quelle perte de capital ne serait pas causée par cette prohibition! Nous savons que le transport d'une tonne de blé par attelage de chevaux, coûte près de 14 centins par mille, ce qui équivaut à \$2 pour les quinze milles. Le transport d'une récolte de 60,000 tonneaux par année jusqu'à la frontière coûterait \$1,200,000, par chevaux et voitures, tandis que son transport par voie ferrée à un centin par tonneau par mille, le prix moyen en dehors du Minnesota, coûterait \$90,000, de sorte que nous aurions une perte de capital de \$1,100,000 par année, dans cette zone, grâce à la seule prohibition de la construction des chemins de fer.

M. MILLS

Nous savons que la compagnie peut construire des chemins de fer dans toutes les directions. Pour quels motifs, dans quel but construira-t-elle ces chemins? Il sera de l'intérêt de la compagnie de construire la ligne traversant tout le territoire le plus tôt possible, afin de s'assurer le plus fort montant de profits avec la plus petite dépense de capital. Elle construira, d'après les dispositions de ce contrat, 900 milles de chemin à travers les territoires, et comme il sera de son intérêt de faire occuper les terres à une distance raisonnable de ce chemin de fer, d'abord, elle n'entreprendra pas de construire des embranchements pour se mettre en communication avec les autres terres qu'elle posséderait, tant que les terres se trouvant à une distance raisonnable du chemin déjà construit resteront inoccupées.

Il sera donc de son intérêt, d'avoir à payer le moins possible des dépenses d'exploitation de la ligne du chemin de fer. Elle pourra réduire ses dépenses au minimum en ne construisant pas plus de chemin de fer qu'il ne sera absolument nécessaire, et elle augmentera aussi ses profits sur la population du pays en réléguant cette population dans des limites très étroites et très restreintes.

Nous savons qu'il est de l'intérêt d'une compagnie de chemin de fer de ne pas dépeser plus de capital qu'il n'est nécessaire et de ne pas transporter plus de marchandises et de voyageurs qu'il ne faut. Il est de son intérêt d'avoir le plus fort montant de recettes avec le moins de travail possible. Nous savons qu'un cocher aime mieux transporter cinq passagers à 49 centins par tête que 10 à vingt-centins. Le produit net n'est pas plus considérable mais la différence pour lui est très grande. Les compagnies de chemins de fer exploitent leurs lignes absolument d'après les mêmes principes.

Pendant les vingt dernières années dans l'Etat du Minnesota, environ 4,000 milles de chemins de fer ont été construits; dans l'Etat de l'Iowa, environ la même quantité, et dans l'Etat du Wisconsin pas tout à fait 3,000. De sorte que sur une étendue moindre que celle des territoires du Nord-Ouest, depuis vingt années, près de 11,000 milles de chemins de fer ont été construits.

Je ne prétends pas dire que le Nord-Ouest aura jamais besoin d'un aussi grand nombre de milles de chemins de fer, mais même si nous supposons seulement qu'un quart seulement de cette longueur, serait requise, ce serait encore quatre fois le nombre de milles que cette compagnie est obligée de construire. Je ne dis rien des effets de ce monopole sur les prix et les péages.

Nous savons que là où il n'y a pas de compétition, que le gouvernement intervienne ou non pour réglementer les péages, les prix imposés à la population seront de beaucoup plus élevés qu'ils ne le seraient s'il existait une concurrence quelconque, et il y aurait concurrence si l'on accordait au parlement fédéral et au gouvernement des territoires du Nord-Ouest, la liberté de favoriser la construction des chemins de fer.

Il peut se faire que la compagnie entreprenne d'amener la colonisation dans les districts où elle possède des terrains et où il est nécessaire de fournir du trafic au chemin. Mais qu'a-t-elle fait au Minnesota? Au Minnesota d'après le tarif actuel—je le tiens de source certaine—la compagnie prétend réaliser un profit net de \$2 par année sur chaque acre de terre en culture dans cet Etat. C'est là une somme très considérable, et il serait très facile pour cette compagnie de réaliser à même les colons, dans une période de vingt ans, cinq fois la somme qu'elle obtiendrait pour la vente de ses terres en sus du tarif ordinaire de flet pouvant lui donner un profit raisonnable.

En créant, au moyen de ce contrat un monopole pour la construction des chemins de fer, nous mettrions des obstacles à la colonisation des parties du Nord-Ouest où la compagnie n'a pas d'intérêt immédiat à encourager la colonisation, et nous imposerions des fardeaux sérieux à la population des districts où la colonisation ferait des progrès.

Il n'y a pas de doute que le fait d'exiger des prix exorbitants pour le transport du fret, amène des résultats désastreux pour la production d'un pays. Il y a une foule d'articles qui pourraient être produits si les prix de transport étaient raisonnables, et qui ne peuvent l'être dans le cas contraire. Vous pouvez réduire l'industrie d'une population agricole à des proportions très limitées. Ce ne sont guère que les articles qui peuvent payer un prix élevé pour être transportés à de longues distances qui peuvent être produits; et non-seulement vous nuisez sérieusement à la colonisation du pays, mais vous nuisez sérieusement à sa richesse par les restrictions contenues dans cette résolution.

Lorsque nous considérons l'expérience des compagnies de chemins de fer en Angleterre, où il y a virtuellement monopole dans certains cas et dans certaines limites, nous voyons que les dividendes déclarés par une compagnie sont en proportion bien faibles des prix exigés. En 1866 le chemin de fer "North et South Western" a déclaré un dividende de 6 pour cent. Le "North London" a aussi déclaré un dividende de 6 pour cent, bien que ses prix fussent de 20 pour cent moins élevés. Le chemin de "Sterling et Dumferm" exigeait 50 pour cent de plus que le "North London" et son dividende a été absolument le même. Le "Caledonian" exigeait 33 pour cent de plus que ce dernier et il a déclaré le même dividende, tandis que la compagnie du "Lancashire et York" exigeait 30 pour cent de plus que le "Caledonian," et le "North Western" encore 20 pour cent de plus, n'ont, ni l'un ni l'autre, augmenté leurs dividendes.

Ainsi, nous voyons que le travail d'un chemin de fer diminue à mesure que le tarif augmente, et que l'augmentation des prix, à moins qu'elle ne soit excessive, ne diminue pas les profits d'une façon perceptible. En 1854, deux compagnies de chemins de fer écossaises entreprirent de lutter l'une contre l'autre, depuis cette époque jusque pendant l'année 1855, pendant une période d'environ un an et demi, elles réduisirent leurs prix pour le transport des voyageurs et des marchandises à environ le huitième de ce qu'ils avaient été auparavant. Cette réduction affecta le dividende de l'une des compagnies au montant de 1½ pour cent et celui de l'autre au taux d'un pour cent.

Il n'y a pas de doute que la réduction des prix sur les chemins de fer aurait absolument le même effet que la réduction des frais de port sur les lettres et les journaux. Nous savons que les affaires ont augmenté à mesure que le prix du port diminuait, mais les recettes diminuèrent pendant un certain temps. Cela prouva quelques années avant que tous les avantages qui peuvent être retirés de la diminution des prix puissent se faire sentir. Chaque courtier de chemin de fer veut que ses propres valeurs commandent le plus haut prix qui a cours, afin qu'il puisse en disposer à un moment donné; et bien qu'il puisse être convaincu que si ses placements dans les entreprises de chemins de fer devaient être permanents, il gagnerait quelque chose dans quelques années si les tarifs étaient réduits, il a plutôt en vue les placements immédiats, et nous ne voyons, dans aucun cas, qu'une telle réduction ait lieu.

Dans le cas actuel nous voyons qu'il y a des restrictions sérieuses relativement à la construction des chemins de fer, et que ces restrictions devront non-seulement nuire à la colonisation du Nord-Ouest, à l'établissement de communications faciles par voie ferrée, pour le service de la population de cette région, mais elles nuiront aussi aux profits de la compagnie dans ces districts traversés par le chemin de fer, en conséquence des prix élevés que la compagnie pourra exiger dans les circonstances, lorsqu'elle aura la direction absolue de tout le commerce de cette région. Avec ces remarques je vais vous remettre entre les mains l'amendement suivant:

Qu'en même temps que le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien donne à la compagnie le droit perpétuel et abso-

lu de construire des embranchements à partir d'aucun point ou d'aucuns points le long de sa ligne, jusqu'à un point ou des points quelconques dans les limites des territoires fédéraux, et concède gratuitement à la compagnie toutes terres de l'Etat qui seront requises pour les fins de tels embranchements, il pourvoit à ce que, pendant vingt ans, la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne soit autorisée par le parlement du Canada ou par aucune nouvelle province, au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, à partir d'aucun point de ce chemin ou près de ce chemin, excepte telle ligne qui se dirigera au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, ni dans les limites de quinze milles de la frontière entre les Etats-Unis et le Canada que ce même contrat cède à la compagnie les seuls débouchés existants du Nord-Ouest, savoir: l'embranchement Pembina qui est le débouché au sud, et la ligne de la baie du Tonnerre qui est le débouché à l'est; que la compagnie compte parmi ses membres les principaux propriétaires du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, la seule voie actuelle de communication avec le Nord-Ouest; qu'ainsi, non-seulement le contrat ne contient aucune disposition tendant à produire la compétition, mais qu'il contient des stipulations garantissant la compagnie contre la compétition; que la compagnie s'est assurée le monopole du commerce et du trafic du Nord-Ouest pendant au moins vingt ans; et que le dit contrat est inacceptable pour ces considérations.

L'amendement (de M. Mills) est rejeté sur la division suivante:—

Pour :
Messieurs

Anglin,
Bain,
Bechard,
Blake,
Borden,
Bourassa,
Brown,
Burpee (St. Jean),
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka)
Dumont,
Fiset,
Fleming,

Flynn,
Gillies,
Gillmor,
Glen,
Gunn,
Guthrie,
Haddow,
Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Laurier,
Macdonell (Lanark),
McDonnell (Inverness),
McIsaac,
Malouin,
Mills,

Olivier,
Paterson (Brant),
Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Rogers,
Ross (Dundas),
Rymal,
Scriver,
Skinner,
Smith,
Sutherland,
Thompson,
Trow,
Weldon,
Wheler, et
Yeo,—53

CONTRE :
Messieurs

Allison,
Arkell,
Baker,
Banerman,
Barnard,
Beaty,
Beauchesne,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boulton,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Carling,
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Cosigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Currier,
Daly,
Daoust,
Dawson,
DeCosmos,
Desaulniers,
Desjardins,
Domville,
Doul,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,

Fortin,
Fulton,
Gigault,
Girouard (Jacques-C.)
Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurteau,
Jackson,
Jones,
Kaibach,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Little,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (C. Breton),
McDonald (Pictou),
McDonald (Vict. N.E.),
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McQuaig,
McDougall,
McGreay,
McInnes,
McKay,
McLennan,
McLeod,
McQuade,
McRory,
Manson,

Massue,
Merner,
Méthot,
Mongenais,
Montplaisir,
Mousseau,
Muttart,
Ogden,
Orton,
Oumet,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Pouppore,
Richey,
Robertson (Hamilton),
Ross (Dundas),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette)
Ryan (Montreal),
Ryker,
Scott,
Sproule,
Strange,
Tassé,
Teller,
Tilley,
Tupper,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk)
Wallace (York),
White (Cardwell)
White (Renfrew)
Williams, et
Wright—129.

M. BORDEN.—Avant que la motion soit mise aux voix, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un sujet que je crois être d'une importance vitale pour l'avenir du Nord-Ouest. Je veux parler de la répartition des terres. On observera que, par ce contrat, les terres qui sont données comme subvention pour la construction du chemin de fer seront toutes prises dans le Nord-Ouest entre la province du Manitoba et la Colombie anglaise. Cette disposition diffère de toutes les autres qui s'appliquent à la construction de tout autre chemin de fer, soit aux États-Unis, soit au Canada, et diffère aussi des dispositions de l'Acte de 1874. La coutume universelle a été que les terres doivent être prises le long de toute la ligne du chemin de fer, et non dans une seule partie, et surtout jamais dans la partie la plus fertile de tout le pays. L'Acte de 1874 décrétait que les terres seraient prises depuis le lac Nipissinguo jusqu'à l'océan Pacifique.

Maintenant, quant à la qualité des terres, elles doivent être prises en sections alternatives le long du chemin de fer, sur 24 milles de chaque côté de la ligne, et la compagnie peut refuser les terres qui ne sont pas équitablement propres à la colonisation. En vertu de l'Acte de 1874, les terres devraient être de bonne qualité moyenne, et il y a une grande différence entre ces deux définitions. On a beaucoup parlé de l'étendue des terres que nous possédons au Nord-Ouest, et il ne peut y avoir de doute que cette étendue est très grande; mais lorsque nous considérons que cette compagnie a le droit de refuser toutes les terres excepté les terres de choix, nous devons admettre que ce fait limitera considérablement l'étendue des terres que nous avons lorsque les membres du syndicat auront fait leur choix.

Il n'est pas probable que les terres de choix telles que celles que la compagnie a le droit de recevoir, dépassent en étendue 60,000,000 ou 70,000,000 d'acres, après avoir déduit les réserves des sauvages, les terres des écoles, et les terres de la baie d'Hudson. De sorte que le syndicat possèdera bien près de la moitié des terres de choix de tout le Nord-Ouest. Une autre disposition du contrat, sur laquelle je désire attirer l'attention de la Chambre, c'est celle qui décrète que l'étendue des lacs et des nappes d'eau ne doit pas être comptée dans la superficie des terres de la compagnie; c'est-à-dire qu'elle aura l'avantage d'avoir des havres le long des lacs, d'avoir front sur la rivière, et des pouvoirs d'eau, et l'étendue couverte par ces eaux ne sera pas placée à son débit. On doit lui permettre d'aller ailleurs et de choisir un nombre d'acres équivalent, n'importe où parmi les terres les plus fertiles du Nord-Ouest.

Maintenant quant au déficit qui restera lorsque la compagnie aura pris toutes les terres qui peuvent être trouvées le long de la ligne mère du chemin de fer. Il n'est pas probable qu'elle puisse trouver le long de la ligne mère plus de 11,000,000, ce qui laissera un déficit de 14,000,000. Il y a trois moyens de combler ce déficit. Premièrement la compagnie peut établir des embranchements de chemins de fer. Elle n'a qu'à produire un plan au bureau du ministre des Chemins de fer, et elle peut, à son gré, choisir partout au Nord-Ouest, les terres possédant la plus grande valeur, en sections alternatives de chaque côté des lignes ainsi établies, ou elle peut choisir une étendue de terres, et avec le consentement du gouvernement établir une ligne de base et choisir les terres sur cette ligne. Elle a le droit de choisir les terres partout où cela lui plaît, quoique, naturellement, le gouvernement doive consentir à ce que des lignes de base soient établies. S'il reste encore un déficit, il peut être comblé à même des étendues entières de terres, non limitées à des sections d'un mille carré, comme dans le cas précédent, dans toute partie des territoires du Nord-Ouest, du consentement du gouvernement, mais vu la façon générale dont cette compagnie a été traitée par le gouvernement, je crois que nous pouvons raisonnablement supposer que le gouvernement ne se montrerait pas très sévère envers elle à l'avenir.

M. MILLS

Il faut bien se rappeler aussi qu'il y a parmi les membres de la compagnie des messieurs qui ont eu des facilités extraordinaires d'obtenir des renseignements quant aux endroits où se trouvent les meilleures terres. L'Acte de 1874, au contraire, prescrivait que tout déficit causé par le fait qu'une étendue suffisante de bonnes terres ne pourrait être trouvée le long de la ligne mère serait comblé par des terres choisies par le gouverneur en conseil—une disposition beaucoup plus avantageuse pour le pays et moins avantageuse pour la compagnie.

De plus, je désire attirer l'attention sur le fait qu'aucune réserve n'a été faite pour la houille, les minéraux, le pétrole, les salines, les terres à bois, ou carrières de pierre. Les terrains houilliers—et il est bien connu aujourd'hui qu'il existe des houillères importantes dans cette région—méritent en bon droit d'attirer l'attention surtout en vue du fait que le bois est si rare, et que la population qui habitera cette région plus tard devra compter sur le charbon pour son combustible. Le professeur Macoun dans le rapport de M. Fleming, pour 1880, page 244, parle comme suit de la présence du charbon dans cette région :

“ Ici (au fort McLeod,) il y a une abondance de charbon, de sorte qu'il y aura une ample provision de combustible pour tous les besoins. C'est un fait connu que tous les colons dans le voisinage du fort brûlent ce charbon. MM. Patrick et Nelson, deux arpenteurs que j'ai rencontrés à Morleyville, m'ont dit qu'ils avaient découvert, du charbon dans beaucoup d'endroits au sud de ma ligne d'exploration ”

Il dit de plus :

“ On verra par les remarques qui précèdent que le bois est rare dans la partie sud de la région explorée, mais cela est compensé jusqu'à un certain point par les dépôts immenses de lignite ou de charbon qu'on sait y exister. Sur les rivières de l'Arc, du Daim-Rouge et à la Bataille, ils sont à l'affleurement en beaucoup d'endroits, et des spécimens brûlés sur les lieux et d'autres apportés ici établissent leur valeur comme combustible. Comme je l'ai mentionné déjà, un traicteur et cultivateur du nom de French a brûlé depuis deux ans du charbon, tiré d'un filon de six pieds à la traverse des Pieds-Noirs. Il trouve qu'il brûle bien dans les deux poêles à tube intérieure qu'il a, et j'ai trouvé, moi, qu'il brûlait bien et longtemps en plein air.”

Au sujet des minéraux, il dit :

“ Partout où le lignite a été vu, on a constaté l'existence de plus ou moins de minéral de fer brun ou argile ochreuse, et il est extrêmement probable qu'une étude plus complète du pays révélera des dépôts considérables de ce minéral conjointement avec le lignite.”

Je remarque que dans l'acte constituant légalement l'“ Union Pacific,” les terrains miniers sont exemptés des dispositions de l'Acte. Quant aux terres à bois qui sont très précieuses pour les colons, M. Fleming dit :

“ La région au sud du 52e parallèle est dépourvue de bois. Toute la partie s'étendant à l'ouest, depuis les buttes de Tondre jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, distance d'au moins 400 milles, offre le même désavantage. Sur tout ce parcours on ne trouve de bois que dans les vallées des grandes rivières et dans quelques ravins.

“ On trouve de beaux bois d'épinette blanche et de pin Douglas sur les flancs des montagnes Rocheuses, d'où il pourrait être flotté sur plusieurs des plus grandes rivières. Il faudrait que la coupe de ces bois fût réglée avec soin, car dans quelques années, ils seront d'une valeur immense pour les colons des plaines.”

Maintenant je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que d'après la disposition de cette clause, la compagnie aurait le pouvoir de tracer des embranchements le long de toute rivière où l'on sait qu'il y a du bois, sans avoir jamais à construire un seul mille du chemin de fer. Elle pourrait utiliser tout ce bois et se servir de la rivière pour le flotter. De plus, ces terres à bois étant si rares, et la compagnie ayant une latitude si extraordinaire pour choisir ses terres, il est très possible qu'elle puisse acquérir au moins la moitié des terres à bois. Je remarque ce qui suit dans le même rapport :

“ On a trouvé dans le lit des cours d'eau, de nombreux affleurements de pierre calcaire, qui seront sans doute d'une valeur considérable à l'avenir.”

Maintenant, je désire attirer votre attention sur le fait que le gouvernement n'a pas dans le passé, considéré que ces questions étaient indignes de sa considération. Je constate

que pendant la dernière session, dans l'acte des terres fédérales, section 6, il a été décrété ce qui suit :

“ Les dispositions du présent acte, relatives aux ventes et au droit d'établissement ne seront pas applicables aux terres renfermant des houilles ou d'autres minéraux en territoire arpenté ou non-arpenté ; mais il sera disposé de ces terrains de la manière et aux conditions que le gouverneur en conseil, à toute époque, pourra déterminer par règlements rendus à cet effet, lesquels règlements ne seront applicables qu'après avoir été publiés pendant quatre semaines consécutives dans la “ Gazette du Canada ” et soumis aux deux Chambres du parlement pendant trente jours, sans avoir été désapprouvés par l'une ou par l'autre Chambre.”

Relativement aux terres à bois le même acte décrète, la section 47 :

“ Et considérant qu'il importe de disposer des bois formant des files ou des lisières dans les cantons ouverts à la colonisation, d'une manière avantageuse au plus grand nombre de colon possible et de manière à prévenir le monopole &c.”

Le monopole devait être ainsi empêché par les dispositions de cet acte, et il ne me semble pas que dans l'esprit de la loi un monopole gigantesque comme celui dont je viens de parler puisse être permis dans cette région. Dans le même acte, section 30, je vois que l'intérêt public a été sauvegardé relativement aux carrières de pierre. Le paragraphe 2 prescrivait de plus :

“ Pourvu qu'aucune subdivision légale ou autre étendue de terres fédérales disponibles qui contiendra un pouvoir d'eau, un havre, ou une carrière de pierre ne soit offerte en vente au prix d'une piastre l'acre, qu'elle soit exceptée de la vente ordinaire pour qu'il en soit disposé de telle manière et à tels termes et conditions qui pourraient être prescrits par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre de l'Intérieur.”

Je m'oppose de plus à ce contrat parce qu'il n'offre aucun moyen de décider si les sections alternatives de la ligne-mère ou des embranchements devront être acceptées par la compagnie. D'après le contrat la compagnie a le droit de refuser toutes les terres qui ne seront pas propres à la colonisation, et si un différend s'élevait entre la compagnie et le gouvernement, et un tel différend pourrait bien s'élever—parce que la compagnie ne sera pas disposée à accepter d'autres terres que les meilleures—il n'est pas pourvu à ce qu'un tribunal puisse décider la question. Il me semble qu'en vertu de cette disposition, des pouvoirs extraordinaires sont accordés à la compagnie, des pouvoirs tels que jamais compagnie n'en a jamais eu pour choisir des terres. Elle a des lettres de marques pour parcourir tout le Nord-Ouest, et pour y choisir les terres les plus fertiles et les plus riches partout où elle pourra les trouver. De fait, c'est virtuellement la cession à la compagnie de toutes les meilleures terres qu'il y ait au Nord-Ouest. Je propose donc—

“ Que le contrat concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien stipule que la compagnie ne sera pas tenue d'accepter aucune section de terre qui sera équitablement jugée impropre à la colonisation, et que les lacs et les cours d'eau ne devront pas être compris dans la superficie des sections de la compagnie ; qu'il donne à la compagnie le droit de choisir, dans les sections alternatives, en aucune partie de la zone fertile, ou ailleurs, la quantité de terrains nécessaire pour combler le déficit considérable qui se rencontrera dans les terres concédées en sections alternatives sur une profondeur de 24 milles de chaque côté de la ligne-mère, lui permettant ainsi de choisir des terres contenant de la houille, du minerai, du bois, des carrières de pierres, du pétrole et du sel ; et qu'il donne à la compagnie, avec l'assentiment du gouvernement, le droit de choisir dans les territoires du Nord-Ouest toutes étendues quelconques de terres non-concédées, afin de combler le déficit, et qu'il ne donne aucuns moyens raisonnables de décider si les sections alternatives sur la ligne-mère et les embranchements devraient être acceptées par la compagnie ; et que le dit contrat est, sous ces rapports, injuste et impolitique.”

L'amendement de M. Borden est rejeté sur la division suivante :—

Pour :
Messieurs.

Anglin,
Bain,
Béchar,
Blake,
Borden,
Bourassa,
Brown,

Flynn,
Gillies,
Gilmor,
Glen,
Gunn,
Guthrie,
Hadden,

Olivier,
Paterson (Brant),
Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Rogers,
Ross (Middlesex),

Burpee (Saint-Jean),
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Damont,
Fiset,
Fleming,

Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Laurier,
Macdonell (Lanark),
MacDonnell (Inverness),
McIsaac,
Malouin,
Mills,

Rymal,
Scriver,
Skinner,
Smith,
Sutherland,
Thompson,
Trow,
Weldon,
Wheler,
Yeo.—53.

CONTRE :
Messieurs

Allison,
Arkell,
Baker,
Bannerman,
Barnard,
Beaty,
Beauchesne,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Boulduc,
Boulbee,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Currier,
Daly,
Daoust,
Dawson,
DeCosmos,
Desaulniers,
Desjardins,
Domville,
Doull,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzimmons,
Fortin,
Fulton,

Gigault,
Girouard (J. Cartier),
Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurteau,
Jackson,
Jones,
Kaulbach,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Krauz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Little,
Longley,
Macdonald (King),
McDonald (Cap-Breton),
McDonald (Pictou),
McDonald (Vict. N.-E.),
MacMillan,
McCallum,
McCarthy,
McCoville,
McCraig,
McDougall,
McGreevy,
McInnes,
McKay,
McLennan,
McLeod,
McQuade,
McRory,
Manson,
Massue,
Merner,

Method,
Mongenaix,
Montplaisir,
Mousseau,
Muttart,
Ogden,
Orton,
Quimat,
Patterson (Essex),
Pinsouneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupore,
Richey,
Robertson (Hamilton),
Ross (Dundas),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Rykert,
Scott,
Shaw,
Sproule,
Stephenson,
Strange,
Tassé,
Tellier,
Tilley,
Tupper,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew),
Williams et
Wright.—130.

M. ANGLIN. M. l'Orateur, plusieurs députés de la droite ont eu la franchise de nous informer publiquement—et nous devons les en remercier—qu'ils sont encore très peu satisfaits des stipulations de ce contrat et que, si la chose était en leur pouvoir, ils y feraient des changements essentiels.

Je suis donc certain que les députés qui sont encore mécontents et ceux qui, tout en déclarant aujourd'hui que le contrat est essentiellement bon, n'ea ont pas moins été fort peu satisfaits au premier abord, trouvent dans la clause dont je vais parler, une des plus fortes raisons de leur mécontentement.

A la première lecture de ce contrat, tous les députés ont dû s'apercevoir que le mode de répartition des subventions, en espèces et en terres, accordées pour la construction de cette ligne, ne mérite pas raisonnablement notre approbation. Il eût été fort satisfaisant pour nous d'entendre le ministre qui a proposé ces résolutions et, ensuite, le premier ministre lui-même nous expliquer pourquoi la répartition est tellement disproportionnée à la quantité des travaux qui devront être exécutés.

Tous les Actes antérieurs spécifient, d'une manière formelle, que tous les paiements, en espèces et en terres, seront, à la quantité des travaux exécutés à la date du paiement, comme le montant total des subventions est à la valeur totale des travaux qui devront être exécutés. Le projet

actuel est le seul où l'on se soit départi de cette disposition sage et salutaire, et cela jusqu'au point de préoccuper vivement l'opinion publique et de créer un vif mécontentement dans cette Chambre.

Il est stipulé au contrat que, pour la section centrale, la subvention sera de \$10,000 en espèces et de 12,500 acres par mille, tandis que pour la section de l'est qui est beaucoup plus difficile, assure-t-on, la subvention en espèces est plus considérable, il est vrai, et s'élève à \$15,384 par mille, mais la quantité de terres est moindre que pour la section centrale. Pour la partie ouest de la section centrale, 450 milles, que l'on dit offrir de grandes difficultés, la subvention en espèces est de \$13,333 par mille, et la subvention en terres de 16,666 par mille, un peu plus considérable, il est vrai, mais d'un excédant bien faible, si l'on considère la difficulté des travaux.

Maintenant pour bien juger jusqu'à quel point ces subventions sont mal proportionnées à la valeur des travaux, il est nécessaire de fixer, autant que possible, une valeur aux terres que nous allons céder. Cette année, les députés de la droite, à l'exception d'un seul, je crois, ont essayé de baser leurs arguments sur la supposition que ces terres n'ont, en réalité, qu'une très-faible valeur.

La plus haute valeur qu'ils leur aient donnée est d'un dollar l'acre—un dollar l'acre pour des terres de choix se trouvant dans un rayon de 24 milles de la ligne qui sera construite dans la zone fertile—et quelques députés leur ont même attribué une valeur beaucoup moindre.

Le député de Simcoe qui semble avoir traité cette question un peu plus franchement qu'aucun autre député de la droite,—tout en admettant l'évaluation du gouvernement, \$3.18 l'acre, a prétendu, néanmoins, que les frais d'administration s'élevaient 85 centins l'acre.

Le ministre des Chemins de fer nous a dit, dans un de ses récents discours, que les terres vendues jusqu'à présent au Nord-Ouest, déduction faite de tous les frais d'administration, n'ont pas produit plus de 16 centins l'acre. Il a tourné en ridicule l'idée d'attribuer à ces terres une valeur tant soit peu importante.

Or, si l'un de nous, député de la gauche, avait osé faire pareille assertion; si nous avions osé dire, l'an dernier, que les terres situées le long de la ligne, valent tout au plus un dollar l'acre; si nous avions osé dire que, pour évaluer ces terres il faut adopter seize centins l'acre, comme moyenne du produit net de la vente, on n'aurait pas manqué, j'en suis sûr, de nous appeler des ennemis de notre pays, on aurait dit que nous faisons tout en notre pouvoir pour faire croire au monde entier que ces terres sont impropres à la colonisation, qu'elles n'ont aucune valeur et que, par suite l'immigrant qui a quelque souci de son avenir, ne doit point se rendre au Nord-Ouest. On nous aurait dit probablement que les compagnies de chemins de fer feraient réimprimer nos discours et les répandraient dans le monde entier, pour faire voir aux émigrants qu'au lieu de ce rendre au Nord-Ouest canadien, ils feraient mieux de se fixer sur quelque point des États-Unis.

Pendant la présente session on nous a maintes fois taxés d'inconséquence, parce que nous avons pris pour base de nos calculs les déclarations officielles faites, il y a quelques mois, par les chefs de la droite. On a mentionné la somme de \$3.18 comme représentant l'évaluation de la gauche, et le premier ministre lui-même a dit que tel était le prix que le chef de l'opposition avait fixé pour ces terres. Je le répète, M. l'Orateur, nous nous sommes basés, cette année, pour évaluer les terres, sur les déclarations officielles faites par les chefs de la gauche, au mois d'avril dernier. Nous sommes donc restés parfaitement logiques. S'il y a un manque de logique, c'est donc bien chez les députés de la droite. Mais ils semblent croire, en traitant cette question, avoir le droit d'exécuter les tours d'acrobate les plus surprenants, saut périlleux en avant, saut périlleux en arrière, saut périlleux à droite, saut périlleux à gauche, pour finir

M. ANGLIN

par un double saut périlleux; puis ils se tournent vers leurs partisans et les invitent à admirer leur agilité merveilleuse, à regarder tous les changements subits comme autant de preuves de leur sagesse et de leur grande habileté comme administrateurs et hommes d'Etat. On me permettra peut-être de rappeler ce que nous a dit, à ce propos, le premier ministre.

En traitant cette question, le 5 avril dernier, il essaya de prouver que l'on pouvait construire la ligne avec les produits de la vente d'une faible étendue de ce territoire du Nord-Ouest, évaluaient ainsi la valeur des terres dans les diverses zones définies par un arrêt antérieur du conseil: \$5 l'acre dans la zone A; \$4 dans la zone B, et ainsi de suite. Il calculait que 25,000 émigrants devaient se rendre dans cette région pendant la saison dernière, et que, parmi les 25,000 émigrants, 3,000 chefs de famille auraient pris les "homesteads" gratuits, que, sur le nombre, 1,500 auraient ensuite acheté des réserves du chemin de fer.

Il ajoutait que ce calcul n'était aucunement exagéré. Ensuite, d'après son évaluation, le prix moyen des terres s'étendant de chaque zone jusqu'à cinq milles de la ligne et à 60 ou 100 milles plus loin, et vendues à ces 1,500 acheteurs,—serait de \$3 l'acre. Le député de Durham-Ouest (M. Blake) lui démontra ensuite que la moyenne, d'après les règles de l'arithmétique, serait de \$3.18 l'acre; et depuis lors, chacun des députés de la gauche s'est fréquemment basé, dans ses calculs, sur cette moyenne, mais sans jamais l'admettre comme la valeur réelle de ces terres, car jamais nous n'avons entrepris d'évaluer les terres du Nord-Ouest. On m'a accusé moi-même d'inconséquence à cet égard. Le député de Frontenac a bien voulu citer un petit passage de mon discours de la dernière session pour prouver cette inconséquence. Je n'ai pas pris la peine de vérifier cette citation, mais je suis sûr qu'il ne peut mentionner aucune opinion par moi exprimée relativement à la valeur positive de ces terres. Je voulais prouver dans ce discours que nous n'avons pas 250,000,000 d'acres de terres arables. Mais je n'avais et n'ai encore aucun moyen de calculer la valeur de ces terres. Pourtant en examinant les effets du contrat, nous devons accepter les évaluations définitives des députés de la droite. Il y a un an, lorsqu'on nous demandait de céder 100,000,000 d'acres, comme moyen de construire la ligne et d'attirer, dans cette région, un grand nombre d'immigrants on nous disait que ces 100,000,000 d'acres valaient \$2 l'acre. Aujourd'hui, on nous demande de croire que les 25,000,000 d'acres contigus à la ligne, valent, au plus, \$1 l'acre. Selon moi, nous ne pouvons point accepter cette évaluation.

Hier soir, le député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) a prétendu que l'on ne pouvait vendre ces terres d'ici à un grand nombre d'années; que nous les garderions si longtemps, qu'elles se vendraient en si faibles étendues, que les frais d'administration seraient tellement considérables, que même en les vendant \$3.18 l'acre, le produit net serait bien au-dessous de tous nos calculs. Le député de Westmoreland (Sir Albert J. Smith) lui a rappelé que, l'année dernière, le premier ministre avait fait une évaluation différente et, à mon grand étonnement, le député de Simcoe-Nord a répondu que, l'an dernier, le député de Westmoreland n'admettait pas cette évaluation.

Il semble donc que le député de Simcoe-Nord ne croyait point aux paroles du premier ministre et qu'il n'y croit pas davantage cette année. Le premier ministre continuait son discours de la dernière session en nous expliquant d'une manière fort détaillée comment s'opérerait la colonisation des terres. Il nous disait que 25,000 immigrants s'y rendraient l'an dernier et que leur nombre augmenterait de 5,000 par année, en sorte que nous pouvons compter cette année, sur 30,000 immigrants. Il nous disait aussi quelle étendue de terres ils devaient occuper, quel prix ils les paieraient; il calculait minutieusement l'intérêt que produiraient les versements non effectués du prix d'achat et il arrivait à la conclusion que voici:

" Je crois que cette évaluation n'est aucunement exagérée. D'après ces chiffres, les terres auront produit, vers 1890, un revenu de \$33,593,000, en espèces."

Il alla jusqu'à indiquer la valeur réelle de toutes les terres vendues :

" Ajoutant au total non-payé, \$32,712,000, les \$38,593,000 que nous recevrons en 1890, nous aurions \$71,305,000 pour total du montant reçu ou du montant pour lequel les acheteurs seraient responsables au gouvernement dans dix ans—c'est-à-dire vers le mois d'avril 1890."

C'est à dire un an avant l'époque à laquelle le syndicat est obligé d'achever la ligne. Quelques jours plus tard, le ministre des Chemins de fer répétait la même déclaration.

Voici ses paroles :

" On verra que nous ne courons aucun risque, si l'on veut bien se rappeler que les terres—d'après la déclaration du ministre de l'Intérieur, déclaration basée sur des calculs qu'il croit justes—nous rapporteront \$38,593,000 en espèces plus des créances pour \$32,000,000, soit un total de \$70,000,000 dans dix ans."

Ainsi donc, d'après des déclarations officielles, faites il n'y a pas plus de neuf mois, le produit de la vente d'une petite étendue de ces terres, étendue bien moindre que 25,000,000 d'acres, nous fournirait tout l'argent nécessaire pour construire entièrement la ligne.

Mais aujourd'hui, nous allons céder environ 25,000,000 d'acres des meilleures réserves du chemin de fer et nous paierons, en outre, \$25,000,000 en espèces au syndicat, sans compter divers privilèges, exemptions et immunités d'une valeur incalculable. Le moins que nous puissions demander, c'est que cet argent et ces terres soient répartis de manière à donner au pays la meilleure garantie que cette ligne sera complètement achevée. Il est reconnu que les travaux des deux extrémités seront extrêmement difficiles et coûteux, comparés aux travaux de la section intermédiaire, et que les frais d'exploitation de ces deux extrémités dépasseront de beaucoup les revenus de la compagnie peut en attendre d'ici à bien des années. Nous devrions donc avoir ample garantie que les travaux seront menés à achèvement complet. Pourquoi donc proposer de donner à cette compagnie \$10,000 par mille et 12,500 acres des meilleures terres pour la construction de la section intermédiaire ? La plus haute évaluation des frais qu'entraînera sa construction, d'après les spécifications les plus récentes, donne \$13,000 par mille. L'an dernier, le ministre des Chemins de fer se vantait d'avoir adjugé déjà 100 milles de cette ligne à des conditions telles que la construction ne coûterait pas plus de \$8,000 par mille, tout compris. En tout cas, elle ne coûtera pas plus de \$9,000 par mille. Aujourd'hui, nous n'avons même pas la garantie que la ligne sera de construction aussi bonne que celle que le ministre des Chemins de fer se proposait d'entreprendre comme ouvrage du gouvernement. Je dirai plus, le contraire est tout à fait probable, c'est-à-dire qu'aucun gouvernement n'entreprendrait de construire une ligne aussi peu solidement et d'une manière aussi incomplète qu'une compagnie peut le faire, si elle a intérêt à économiser sur les frais de construction. Le seul fait que le contrat spécifie que la ligne sera construite d'après le type de l' " Union Pacific," tel qu'originellement construit, indique assez les intentions du syndicat à cet égard.

Mais si nous payons, par exemple, \$10,000 par mille pour cette section intermédiaire, nous aurons entièrement couvert les frais de construction et donné, en outre, par mille, 12,500 acres des meilleures terres. On nous dit que le gouvernement rentrera en possession d'un cinquième de ces terres, si le contrat n'est pas rempli ; cela laisserait encore à la compagnie 10,000 acres par mille sur un parcours de 900 milles, ou, en d'autres termes, 10,000 acres par mille en outre du prix de construction de la ligne.

Une des dispositions les plus extraordinaires de cet étrange contrat—ainsi qu'on l'a déjà fait voir—est que le gouvernement peut achever moyennant \$900,000, les premiers 100 milles déjà construits en partie, pour les transférer à la compagnie en lui payant, de plus, \$100,000 en espèces par

mille, c'est-à-dire un total de \$1,000,000 en espèces et 10,000 acres par mille, soit en tout 1,000,000 d'acres des meilleures terres de la région, parce qu'elles sont les plus rapprochées des établissements actuels. Comment donc calculerons-nous ce que nous allons payer pour cette section ? D'abord, nous paierons, en espèces, tous les frais de construction, plus 10,000 acres par mille, ce qui, en évaluant les terres à \$1 l'acre représente \$10,000 par mille, en outre des frais de construction ; ou, si l'on évalue les terres à \$2 l'acre, \$20,000 par mille ; ou, à \$3 l'acre, \$30,000 par mille, en sus des frais de construction de la ligne. Or ces terres s'étendent à vingt-quatre milles des deux côtés de la ligne et comprennent toutes les terres de la zone A, évaluées à \$5 l'acre, toutes celles de B à \$4 et seulement une petite étendue de la zone C à \$3 l'acre. Prenant la moyenne de ces trois valeurs, nous arrivons à \$4.04 l'acre, c'est-à-dire que nous donnons \$40,400 par mille, en outre du prix de construction de la ligne et des 100 milles dont nous faisons présent au syndicat.

Il y a quelques jours, le chef du cabinet, voulant démontrer que nous ne devons pas accepter la nouvelle offre, nous disait en termes fort habiles et très concluants, que le montant demandé pour la section intermédiaire était énormément plus élevé que les frais réels de construction, et cependant lui-même et ses collègues promettent au premier syndicat pour la même section, un tiers de plus que la somme qu'il prétend exorbitant et absurde. Pourquoi payer une somme tellement énorme à ces messieurs ? Le premier ministre nous dit que c'est pour les encourager à construire rapidement cette section. Je ne vois pas du tout la nécessité de payer un si fort montant pour cette section. Il a dit encore que c'était aussi pour bien établir leur crédit, afin qu'ils puissent obtenir aisément sur tous les marchés du monde, les fonds nécessaires pour achever les deux extrémités difficiles.

Mais d'après sa propre déclaration de l'année dernière, toute la ligne ne devait coûter que \$75,000,000, et la plus forte évaluation qu'on nous ait soumise s'élève à \$78,000,000 ; or nous donnons au syndicat \$28,000,000 en sections construites, \$25,000,000 en espèces, 25,000,000 d'acres qui, évalués à une \$1 l'acre, donne \$25,000,000, ou un total de \$78,000,000.

Des entrepreneurs qui reçoivent pareille somme, ne doivent pas être embarrassés pour placer un fort montant d'obligations ou obtenir un grand crédit ; un faible capital suffirait dans ce cas ; quelques millions comme point de départ, voilà tout ce que doivent exiger des hommes compétents pour exécuter cette grande entreprise. Devons-nous passer un contrat solennel avec des hommes qui, au début, demandent qu'on établisse leur crédit, qui ne sont plus les grands capitalistes, aux ressources illimitées dont on nous a parlé—qui demandent \$30,000 ou \$40,000 par mille de plus que cette section de la ligne leur coûtera, pour les mettre à même de construire le reste ? Je crois que nous avons tort en devenant parties à semblable marché, ou que les chefs de la droite, toujours prêts à disposer libéralement des capitaux et des terres du pays, ne devraient point sanctionner ce marché dans le but unique de rester au pouvoir.

Le député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) a prétendu qu'il faudrait dépenser annuellement \$20,000,000 de plus que les recettes pour exploiter les deux sections extrêmes, pendant quelques années après leur achèvement. Ne vaudrait-il pas mieux nous réserver les moyens d'indemniser, de temps à autre ce syndicat, ou toute autre compagnie qui pourra lui succéder, des pertes qu'occasionnera l'exploitation de ces deux sections désavantageuses, plutôt que de leur payer de suite cette somme énorme, pour ce service, et de se fier ensuite, comme on nous l'a dit, à leur honneur ? Ce contrat ne nous garantit aucunement que ces messieurs, ou leurs successeurs, construiront toute la ligne, ou l'exploiteront quand elle sera construite. Aujourd'hui, la droite

prétend que nous avons ample garantie. Le contrat ne nous en assure aucune.

Le contrat spécifie que le syndicat recevra des paiements jour par jour, à mesure que les travaux avanceront. L'acte constitutif spécifie, en outre, que du moment où la compagnie sera organisée et aura payé un certain montant au receveur-général, la responsabilité des entrepreneurs mentionnés au contrat, cessera absolument. D'une semaine à l'autre ou d'une année à l'autre, ils peuvent cesser d'être porteurs d'actions, et parler de s'en remettre à leur honneur, c'est envisager cette grande question, non plus au point de vue des affaires, mais à un point de vue sentimental et ridicule. Nous devons exiger que le contrat même nous donne une garantie suffisante que la ligne sera achevée et exploitée, et veiller à ce que l'on ne fasse jamais à ces messieurs des paiements disproportionnés à la quantité des travaux dont ils auront achevé l'exécution. La compagnie pourrait fort bien ne construire que la section intermédiaire et la mettre tout-à-fait en dehors du contrôle du gouvernement.

On a prétendu que si la compagnie ne remplissait pas ses engagements, les tribunaux pourraient l'y obliger. Mais à l'époque où pareil défaut aurait lieu, les tribunaux auraient peut-être à traiter avec des hommes insolubles et sans responsabilité. Il ne faut pas oublier qu'aux termes de sa charte, la compagnie a le pouvoir d'émettre des obligations, garanties seulement par la voie, au montant de \$20,000 par mille. Elle peut émettre aussi des obligations garanties par la subvention que doit payer le gouvernement, ou par les terres, ces deux dernières catégories d'obligations comprennent aussi la ligne. Or il est aisé de voir pourquoi des entrepreneurs qui ne sont peut-être pas les hommes les plus irréprochables au monde, dont les idées peuvent fort bien être modelées sur celles des principaux entrepreneurs de chemins de fer américains, qui, nous le savons, agissent comme eux, pourraient fort bien, s'ils croient avantageux de garder la propriété de la ligne, émettre des obligations jusqu'à concurrence de sa valeur, ou même davantage, et échapper ainsi aux poursuites du gouvernement ou des particuliers, dans le pays.

Je crois donc que nous devrions exiger, par le contrat, des garanties suffisantes. Les députés de la droite pourront prétendre que nous sommes maintenant obligés d'accepter le contrat intégralement; que cette clause, si inacceptable qu'elle soit, nous devons l'accepter parce qu'elle forme partie du contrat. Mais cette assertion n'est plus valable parce que les ministres nous ont déclaré officiellement que l'on remédiera à trois objections importantes que l'on fait à ce contrat, en faisant au contrat même ou aux lois du pays des modifications essentielles. Une de ces objections était si grave que si le gouvernement ne l'eût fait disparaître, le député de Halton (M. Macdougall) lui-même aurait voté contre le projet—je veux parler de l'objection relative au type de la ligne, et on nous a lu une lettre de certains membres du syndicat nous assurant qu'ils consentent à ce qu'on modifie cette clause de manière à ce que la ligne soit construite d'après le type de l'"Union Pacific" en 1873. Mais nous n'attachons pas beaucoup d'importance à cette lettre. Nous croyons qu'elle n'a aucune valeur, tant qu'une déclaration dans ce sens ne sera pas insérée au contrat.

Le député de Durham-Ouest (M. Blake) a déclaré que cette lettre n'est que du papier perdu et qu'aucun homme doué de sens commun ne prétendra que, si cette charte est ratifiée, la compagnie qui se formera soit liée le moins du monde par cette déclaration de quelques membres du syndicat.

On nous dit ensuite que la clause relative à l'exemption de droits pour les matériaux employés dans la construction, sera complétée par un proviso stipulant que tous les canadiens qui pourront ultérieurement obtenir des contrats pour la fourniture des articles exempts de droits, seront auto-

M. ANGLIN

risés à importer francs de droits toutes les matières premières requises pour remplir ces contrats. C'est là une disposition fort extraordinaire que nous aurons probablement à discuter bientôt, et nous pourrions établir, je crois, qu'elle ne répond aucunement aux objections faites par les partisans de la protection. Mais le fait que le gouvernement a promis de modifier cette clause, démontre bien qu'un changement a été jugé nécessaire.

On nous parle d'un autre changement important qui sera fait en amendant un autre Acte de parlement. On ne propose point de modifier la charte immédiatement ou directement, d'une manière franche et directe, mais la modification sera opérée en introduisant une clause dans un autre Acte de parlement, à l'effet d'amender l'Acte général des chemins de fer, et cette clause—on nous le promet—sera de nature à nous protéger puissamment contre le monopole que l'on veut créer au Nord-Ouest. Mais aujourd'hui nous attendons bien peu de bons résultats de l'amendement à cet Acte; néanmoins, les ministres—et particulièrement le chef du cabinet—nous ont avoué que, sous ce rapport, la charte est tellement inadmissible qu'il est nécessaire d'opérer un changement, par un moyen ou un autre.

Or si la charte est non-seulement inadmissible, mais s'il faut absolument la modifier, si nos lois doivent être désormais rédigées de manière à surmonter ces objections, ou du moins si l'on veut faire une tentative dans ce sens, si, comme je le crois, les députés de la droite voient de graves inconvénients à ce mode de répartir les subventions et les terres qu'ils vont accorder pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique, à coup sûr ils peuvent se dégager de la responsabilité qui leur incombe particulièrement, —en demandant à leurs chefs de modifier cette clause dans le sens que j'ai indiqué. C'est pourquoi, M. l'Orateur, la gauche croit devoir proposer l'amendement que je vais déposer entre vos mains.

En le proposant, j'ai cru devoir attirer l'attention des députés de la droite sur la nature de cette clause extraordinaire, et leur démontrer qu'elle devrait être modifiée et qu'elle le sera s'ils le veulent. Ils ont déjà fait faire et proposé d'autres modifications; s'ils en ont seulement la volonté, ils peuvent faire opérer une modification essentielle, une modification qui satisfera parfaitement la majorité de notre population, un changement qui contribuera beaucoup à calmer les appréhensions qui existent dans l'esprit d'un grand nombre. Je propose donc :

« Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien pourvoit à une répartition de l'argent et des terres à donner pour les travaux, absolument arbitraire et disproportionnée; qu'un octroi en argent et en terres, excédant de beaucoup le coût proportionnel, est stipulé pour la section des prairies, la partie la plus aisée et la plus avantageuse du chemin de fer, et que l'on prétend devoir être construit dans trois ans, à laquelle époque la compagnie aura droit à un surplus en argent et en terres, s'élevant, suivant l'évaluation de la terre faite par le gouvernement à \$3 18 l'acre, à plus de 34 millions, lequel surplus aurait dû être réservé et affecté à la construction et à l'exploitation des extrémités est et ouest; et que le dit contrat est inacceptable, dans ces conditions.

L'amendement de M. Anglin est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Messieurs.

Anglin,	Fleming,	Mills,
Bain	Fynn,	Olivier,
Bechard,	Gillies,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillmor,	Pickard,
Borden,	Glen,	Rinfret,
Bourassa,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St-Jean),	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Holton,	Rymal,
Cameron (Huron),	Huntington,	Scriver,
Cartwright,	King,	Smith,
Casey,	LaRue,	Sutherland,
Casgrain,	Laurier,	Thompson,
Charlton,	MacDonell (Lanark),	Trow,
Cockburn (Muskoka),	Macdonell (Inverness),	Weldon,
Dumont,	McIsaac,	Wheler et
Fiset,	Malouin,	Yeo.—51.

CONTRE :
Messieurs :

Allison,	Gigault,	Méthot,
Arkell,	Girouard (Jac.-Cartier),	Montplaisir,
Baker,	Girouard (Kent),	Mousseau,
Bannerman,	Grandbois,	Muttart,
Barnard,	Hackett,	Ogden,
Beaty,	Hay,	Ouimet,
Beauchesne,	Hesson,	Patterson (Essex),
Benoît,	Hilliard,	Pinsonneault,
Bergeron,	Hooper,	Platt,
Bergin,	Houde,	Plumb,
Bill,	Hurteau,	Pope (Compton),
Bolduc,	Jackson,	Pope (Queens),
Boulbee,	Jones,	Poupore,
Bourbeau,	Kaulbach,	Richey,
Bowell,	Kilvert,	Robertson (Hamilton),
Brecken,	Kirkpatrick,	Ross (Dunda),
Brooks,	Kranz,	Rouleau,
Bunster,	Landry,	Routhier,
Bunting,	Lane,	Royal,
Cameron (Victoria),	Langevin,	Ryan (Marquette),
Carling,	Lantier,	Ryan (Montréal),
Caron,	Little,	Rykert,
Cimon,	Longley,	Scott,
Colby,	Macdonald (King),	Shaw,
Connell,	McDonald (Cap Breton),	Sproule,
Costigan,	McDonald (Pictou),	Stephenson,
Coughlin,	McDonald (Victoria N.E.),	Strange,
Coupal,	Macmillan,	Tasse,
Coursol,	McCallum,	Tellier,
Daoust,	McCarthy,	Tilley,
Dawson,	McDouville,	Tupper,
Desaulniers,	McQuaig,	Valin,
Desjardins,	McGreery,	Vallée,
Domville,	McKay,	Vanasse,
Doull,	McLennan,	Wallace (Norfolk),
Dugas,	McLeod,	Wallace (York),
Elliott,	McQuade,	White (Cardwell),
Farrow,	McRory,	White (Renfrew),
Fitzsimmons,	Manson,	Williams et
Fortin,	Massue,	Wright.—122.
Fulton,	Merner,	

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. TROW. Je prends la parole, M. l'Orateur, pour présenter un amendement à la résolution qui est devant la Chambre. Je n'ai pas l'intention d'être long. Cette question a été discutée à tous les points de vue; je crois cependant qu'on peut encore y proposer des amendements très importants. Je ne crois pas que le pays en général se plaigne de la longueur de cette discussion. Elle nous a déjà fait gagner quelque chose; depuis le commencement des débats le gouvernement a consenti à plusieurs modifications. La première de ces concessions a rapport à la qualité des travaux de construction. D'après le contrat déposé sur le bureau, le chemin devait être construit sur le type du chemin de fer "Union Pacific" tel qu'originellement construit, c'était selon toute apparence un chemin pauvrement construit, et peu coûteux. Un membre du syndicat, ou le procureur de ces messieurs, je ne sais lequel, a consenti à ce que le chemin fût construit et terminé d'après le type de "l'Union Pacific" lorsqu'il fut livré au gouvernement en 1873, et la différence entre l'état où il était en 1867 et en 1873, est très considérable.

L'honorable député de Halton a obtenu du premier ministre une autre concession par rapport aux péages, au tarif, ou au montant des bénéfices nets que le syndicat pourrait retirer des expéditeurs par son tarif de transport. La rédaction du contrat était très ambiguë; on ne savait si ces 10 pour cent devaient être calculés sur toutes les sommes dépensées pour la construction, c'est-à-dire celles que le gouvernement aura fournies, comme celles qui seront avancées par le syndicat. Quoi qu'il en soit, cette question a été réglée par la déclaration du premier ministre et les 10 pour cent ne seront calculés que sur les sommes dépensées par le syndicat. On a encore obtenu apparemment une autre concession à propos de la remise des droits aux manufacturiers,

Mon amendement porte sur la clause 16 des résolutions à laquelle je m'oppose énergiquement. Voici cette clause :

16. Le chemin de fer du Pacifique canadien et toutes les gares et stations, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et dépendances nécessaires et servant à sa construction et à son exploitation, et le capital-actions de la compagnie, seront à perpétuité exempts des taxes imposées par le Canada ou par aucune province devant être établie ci-après, on par aucune corporation municipale de telle province; et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, seront aussi exemptes de taxes pendant vingt ans après la concession faite par la Couronne.

Cette exemption de taxe est une chose tout à fait exceptionnelle. Je sais que des subventions très considérables ont été accordées à des compagnies de chemin de fer dans divers états de l'Union américaine, mais je n'ai pas connaissance que ces terres concédées pour la construction des chemins de fer des Etats-Unis aient jamais été exemptées des taxes. Le gouvernement a certainement le droit de taxer les citoyens, mais on suppose que ces taxes sont imposées au profit du pays en général. Le principe fondamental de tout gouvernement devrait être l'égalité devant la taxe, et la distribution équitable du fardeau des impôts sur les épaules du riche aussi bien que du pauvre, sans distinction. L'inégalité des taxes est un des traits caractéristiques des nations despotiques et barbares, et dans toute mon expérience des concessions de terres et des subventions accordées aux chemins de fer, je n'ai pas trouvé un seul cas où les terres aient été entièrement exemptées des taxes directement ou indirectement, soit par les Etats, soit par les autorités municipales.

D'ici à quelques années, et jusqu'à ce que le pays soit partiellement colonisé, l'exemption accordée par le contrat ne sera pas d'une importance vitale, mais avant qu'il soit bien longtemps si les honorables ministres sont prophètes, ce que je ne crois pas cependant, les efforts combinés du gouvernement et du syndicat auront attiré dans cette région une immigration considérable, si cette prédiction se réalise, les exemptions de taxes en faveur des terres du syndicat sera bientôt un privilège précieux.

En voyageant à travers le Manitoba, j'ai remarqué que dans les vieux établissements, où les colons sont fixés depuis au moins un demi-siècle, il n'y a ni chemins, ni ponts sur les petits cours d'eau; et l'absence d'institutions municipales est un sérieux désavantage pour les habitants. Il est à peine une paroisse, une section du pays où, jusqu'à une époque très-récente, on ait jamais imposé quelque taxe.

Une grande partie du Manitoba, proprement dit, où la colonisation date de 50 à 60 ans, y compris l'établissement de Kildonan sur la rivière Rouge et l'Assiniboine, n'avait jamais avant l'année dernière, joui des bienfaits d'une administration municipale, et à moins qu'on n'adopte quelque mesure pour régler la taxation, il est impossible de rien faire pour aider au progrès du pays.

Il y a une place dans le Nord-Ouest pour d'immenses établissements, et bien qu'il y ait aussi de vastes régions impropres à la colonisation, cependant l'étendue des terres où les colons peuvent s'établir est à peu près illimitée. Une politique éclairée de la part du syndicat peut y attirer de la mère-patrie une foule d'immigrants et les établir sur ces terres. Cela dépend entièrement de la libéralité du syndicat dans le placement des colons et la vente de ses terres.

Et si quelques centaines de mille colons allaient s'établir dans le Nord-Ouest, si, d'ici à huit ou dix ans de vastes établissements se formaient, il serait très-pénible pour les colons d'être obligés de contribuer doublement aux dépenses de la construction des ponts, de l'établissement des écoles, de la construction des chemins et du développement du pays en général; car ils devront payer pour chacune des sections alternatives qui seront inoccupées.

Il n'y a aucune garantie pour le colon au sujet du drainage. Un colon peut être placé dans la position désavantageuse de recevoir l'égoutement de terres appartenant au

syndicat, et il serait complètement inutile de porter une plainte contre ces messieurs. Il devrait y avoir quelque loi par laquelle tout colon serait autorisé à égoutter sa terre, à ses propres frais, à travers les terres du syndicat, sans être exposé à une action en dommage.

Quoique ces désagréments puissent devenir excessifs, j'espère, à tout événement, qu'il n'en résultera pas de trouble sérieux; cependant je sais qu'il y a dans cette région des colons qui ne se laisseront pas léser de cette manière, mais qui se plaindront certainement au gouvernement, et s'il est nécessaire, auront recours à la force si on ne leur rend pas justice.

C'est en essayant d'imposer une taxe aux colonies, que l'Angleterre a fait éclater aux Etats-Unis la révolution qui a eu pour résultat final la déclaration d'indépendance, et nous pourrions peut-être prévoir un résultat de ce genre, si dans l'exécution de cette mesure on va jusqu'à léser les intérêts du public et à empêcher la colonisation de ce nouveau pays.

Une société peut quelquefois tolérer l'exemption d'une petite étendue de terre, mais l'exemption de 25,000,000 d'acres de terre peut retarder considérablement l'établissement du pays.

Sous le règne de George III, vers 1820, une vaste étendue de terres, deux millions et demi d'acres dans l'ouest de la province de l'Ontario fut concédée à la compagnie du Canada. La compagnie avait certaines obligations à remplir; elle devait ouvrir des chemins, construire des ponts, etc., etc.; ses terres n'étaient pas exemptes de taxes, et cependant les colons avaient beaucoup de difficultés à surmonter pour prélever les taxes de la compagnie. Ces taxes étaient payées annuellement. La compagnie contribuait chaque année aux frais du gouvernement municipal partout où elle avait des terres.

La compagnie du Canada avait payé ces terres 1s 3d. sterling, l'acre, et on lui avait donné un tiers de plus pour compenser les marécages, les bas-fonds et les autres terres qui n'étaient pas propres à la culture. La colonisation a augmenté la valeur des terres, et je connais bien des municipalités du comté de Perth, où ces terres, à raison desquelles la compagnie a contribué une somme insignifiante pour les chemins et pour les écoles, ont augmenté en valeur, jusqu'à \$25 ou \$30 l'acre.

Les travaux et les sueurs du colon du Nord-Ouest augmentent la valeur des terres du syndicat dans une telle proportion qu'il sera de l'intérêt de ces messieurs de les tenir hors du marché, tandis qu'elles acquerront de la valeur chaque année sans payer de taxes, au détriment de l'honnête colon. Dans l'ouest du Manitoba, les terres sont taxées cette année à raison de 8 centins l'acre; mais en supposant que le tout ne soit que de 2 centins, le syndicat aurait à payer sur ces 25,000,000 d'acres \$500,000 par année. En douze ans leurs taxes auraient atteint le chiffre de \$6,000,000.

Je me rappelle que, il y a quelques années, des pétitions furent présentées à la Chambre demandant qu'il ne fût pas permis à la compagnie du Canada de louer ses terres, et feu l'honorable J. H. Cameron, un avocat distingué, prétendit que la Chambre n'avait pas juridiction dans cette affaire, parce que la concession de la compagnie du Canada émanait du gouvernement impérial.

Si de nouvelles provinces se forment dans le Nord-Ouest, la compagnie se défendra par le même argument qu'elle n'est justiciable d'aucune autorité locale, vu qu'elle aura obtenu son contrat et sa chartre du gouvernement fédéral.

On se plaignait que, au lieu de liquider rapidement ses affaires et d'encourager la colonisation, la compagnie du Canada avait dans une seule année, vendu 20,000 acres de terres et repris possession de 36,000 acres, qu'elle avait précédemment donnés à bail; de sorte que, au lieu de voir diminuer chaque année les terres qu'elle avait en sa possession, elle augmentait la quantité des terres à sa disposition.

M. Trow

en reprenant celles qui revenaient à leur propriétaire originaire.

L'exemption dans tout pays ne devrait être accordée qu'aux églises.— et beaucoup même n'accordent pas ce point—aux institutions d'éducation et de bienfaisance, et aux édifices publics, mais à rien autre chose. Les terres, surtout celles qui appartiennent à une riche compagnie, ne devraient jamais jouir de l'exemption. Si vous exemptez la moitié des terres arables du Nord-Ouest, et c'est à peu près la proportion que possèdera le syndicat, l'autre moitié devra payer 100 pour cent de plus, et le résultat sera que le pauvre colon sera accablé sous les taxes.

Le syndicat a beaucoup d'autres privilèges. Il a le monopole du commerce de transport de cette région. Il a l'embranchement de Pembina qui donne aujourd'hui un bénéfice net de \$10,000 à \$80,000 par année, et qui dans quelques années, donnera un profit annuel de \$100,000 ou de \$400,000.

On le mettra en possession de la ligne de Selkirk, aussitôt qu'elle sera terminée. Il a une subvention en argent et en terres pour la section des prairies qui excède de beaucoup le coût de la construction.

L'honorable ministre des Chemins de fer, l'autre jour, prétendait qu'il ne pouvait pas être question de monopole pour ce syndicat. Il disait qu'une compagnie était constituée pour atteindre la Baie d'Hudson, en longeant le côté ouest du lac Winnipeg, jusqu'à Norway House, puis en descendant la vallée du fleuve Nelson, et que cette compagnie ouvrirait une voie de communication du Nord-Ouest à la mer, ce qui rendrait tout monopole impossible. Mais tout cela n'est que dans un avenir lointain. On a prouvé que le détroit d'Hudson n'est pas navigable que pendant deux ou trois mois de l'année parce qu'il est en général fermé par les glaces; et ces mois de navigation ne se trouvent pas à l'époque où l'excédant des produits d'un pays est expédié vers les marchés du monde.

L'honorable député de Westminster (M. McInnes) est arrivé à une conclusion toute différente, il dit que lorsque le chemin de fer sera construit à travers les Montagnes Rocheuses, tous les produits du Nord-Ouest trouveront un débouché à travers la Colombie anglaise jusqu'à l'océan Pacifique.

Nous ne nous attendons nullement à ce qu'il en soit ainsi, car le Canada a dépensé \$40,000,000 pour construire le chemin de fer Intercolonial, un nombre considérable de millions pour creuser et élargir nos canaux et environ \$60,000,000 pour étendre notre réseau de chemins de fer jusqu'au Nord-Ouest. Et tout cela dans l'espoir que l'excédant disponible des produits du Nord-Ouest suivra la route de l'est et remboursera au Canada, dans une certaine proportion, ces énormes dépenses.

Le très honorable premier ministre nous a fait des calculs l'année dernière pour prouver qu'il se ferait d'immenses ventes de terres dans le Nord-Ouest. Je n'ai pas cette illusion. Les dépenses de la police à cheval et les sommes dues aux Indiens en vertu des divers traités conclus jusqu'ici se monteront probablement à \$1,500,000 au moins; et il est douteux que le gouvernement puisse, dans tous les cas, vendre assez de terres pour couvrir ses dépenses annuelles pour la police à cheval, pour le paiement des sommes dues aux Indiens par traité, et pour le paiement des autres subsides du Manitoba et du Nord-Ouest.

Les dépenses qui devront être nécessairement faites dans ce pays qui sera sous la domination du syndicat sont si considérables que les terres du syndicat devraient être sujettes aux taxes, et j'espère que la Chambre comprendra la nécessité de modifier le contrat sur ce point. Le syndicat sera parfaitement en mesure de payer ses taxes.

Il n'aura pas à payer de taxes fédérales, mais comme le gouvernement fédéral n'impose jamais de taxe directe, il est difficile de calculer ce que vaut cette exemption; je ne puis même m'imaginer de quelle taxe fédérale le syndicat sera

exempté. Le Canada augmente annuellement sa dette qui s'est accrue de plus de \$100,000,000 depuis la Confédération. et si on n'y met ordre il pourra devenir nécessaire d'avoir recours à l'impôt direct. Dans tous les cas, le syndicat a pris la précaution de se faire exempter des taxes fédérales.

Il est absolument essentiel que chaque pied de terre du Nord-Ouest contribue pour sa part au progrès de ce grand pays. Les terres qui doivent être exemptes de taxes pendant vingt ans forme une superficie plus étendue que celle de l'Angleterre, qui n'est que de 24,596,266 acres, et le pays est cultivé et amélioré depuis au moins 2,000 ans. Cette superficie est plus considérable que celle de toutes les terres cultivées de l'Irlande, qui n'est que de 15,237,853 acres, plus considérable que celle de toutes les terres cultivées de l'Ecosse, qui n'est que de 4,738,127 acres, que celle de toutes les terres cultivées de la province d'Ontario, qui n'est que de 8,853,625, et des terres cultivées de la province de Québec qui n'est que de 5,783,944 acres; elle est aussi plus considérable que celle des terres cultivées du Nouveau-Brunswick, 1,171,157 acres, de la Nouvelle Ecosse, 1,627,991, de l'île du Prince-Edouard, 445,103; elle est enfin plus considérable que la superficie totale des terres cultivées du Canada, le Manitoba excepté, qui est de 17,780,911 acres. Ainsi les terres concédées au syndicat sont presque d'une moitié plus étendues que la superficie totale des terres cultivées du Canada, le Manitoba excepté, plus de quatre fois celle de la province de Québec, plus de trois fois celle de la province d'Ontario, vingt-deux fois plus que celle du Nouveau-Brunswick, dix-huit fois plus que celle de la Nouvelle-Ecosse, et cinquante fois plus que la superficie cultivée de l'île du Prince-Edouard.

Je ne veux pas retarder la Chambre plus longtemps et je propose l'amendement suivant :

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien exempté 25 millions d'acres de terres choisies à donner à la compagnie, de toutes taxes fédérales, provinciales et municipales, tant qu'elles ne s'ont ni vendues ni occupées, pendant les vingt ans qui suivront la concession faite par la Couronne. Que cette exemption est injuste et imposera un fardeau immérité aux colons fixés sur les sections avoisinantes, et qui seront obligés de faire des améliorations et d'encourir des dépenses, augmentant ainsi la valeur des terres de la compagnie sans retirer leur part équitable du coût de ces améliorations et de leurs autres dépenses. Que cette exemption, en libérant la compagnie du fardeau des impôts, engagera la compagnie à ne pas vendre ses terres aussitôt qu'elle pourrait le faire, et lui permettra de les garder, sans aucune charge, jusqu'à ce qu'elles aient augmenté en valeur, grâce aux travaux des colons voisins; et que le dit contrat est inacceptable, pour ces considérations."

M. CAMERON (Huron). Je n'avais pas l'intention d'ennuyer la Chambre par un discours sur cette question. Mais j'y suis forcé par les commentaires faits l'autre jour par le député de Lincoln qui a contesté l'exactitude des chiffres que j'ai pris la liberté de soumettre à la Chambre, en discutant cette branche de l'importante question qui nous occupe. Je saisis la première occasion qui se présente pour affirmer et prouver à cet honorable monsieur et à la Chambre que les chiffres cités par moi étaient parfaitement exacts, et que ses assertions ont porté complètement à faux.

L'honorable député a prétendu que j'avais donné à entendre à la Chambre que le chemin de fer "Union Pacific" payait \$835,000 piastres de taxes par année. Je n'ai rien dit de semblable; je n'ai pas dit non plus comme il l'a prétendu, que l'"Union Pacific" avait payé \$835,000 de taxes l'année dernière.

Il a ajouté: "Je m'aperçois que l'honorable député dans sa récapitulation du montant est arrivé au chiffre de \$835,000 par année pendant quatre ans." Je n'ai point fait de semblable assertion. Dans les quelques observations que j'ai faites l'autre jour, je n'ai pas voulu arguer, je n'ai tiré aucune conclusion quelconque du montant des taxes payées par le chemin de fer "Union Pacific." Je n'ai cité ces chiffres que comme un exemple. J'ai dit que le chemin de fer "Union Pacific" avait payé \$835,000 en quatre ans, mais la conclusion de mon argument n'était pas basée sur le montant de taxes payées par ce chemin de fer. J'ai men-

tionné aussi plusieurs autres chemins de fer aux États-Unis qui, pendant les dix dernières années, ont payé des montants considérables de taxes. J'ai parlé du chemin de fer de Chicago et Rock Island, qui a payé quatorze centins de taxes par acre sur ses terres pendant l'année 1879, et j'en ai conclu que si l'on imposait la même proportion de taxes sur les terres appartenant au chemin de fer du Pacifique canadien, cela donnerait une somme très considérable.

L'honorable député n'a pas osé contester l'exactitude des chiffres que j'ai donnés pour les autres chemins de fer; il s'est contenté d'attirer l'attention de la Chambre, pour diminuer la force de la position que j'ai prise, sur les chiffres que j'ai cités à propos du chemin de fer du Pacifique Union. Or, les honorables députés de la droite sont sous l'impression que le Pacifique Union payait des taxes sur 10,500,000 acres. Je prétends qu'il n'a jamais payé de taxes sur une aussi grande quantité de terres; mais j'admets qu'une erreur s'est glissée dans le compte-rendu de mon discours sur cette question.

PLUSIEURS VOIX. Laquelle ?

M. CAMERON. Si mes honorables adversaires voulaient bien écouter et s'instruire en me laissant continuer, ils apprendraient que cette erreur n'est pas en ma faveur, mais qu'elle est contre moi, et que les chiffres que j'ai donnés sont au-dessous de la vérité. On me fait dire que le Pacifique Union a payé \$835,000 de taxes en quatre ans sur 10,500,000 acres; et je dois dire que ce n'est pas exact. J'ai dit que le chemin de fer avait à payer des taxes sur une étendue beaucoup moins considérable, que les \$835,000 couvraient un an ou deux de plus, et non pas dix-sept ans, comme l'a prétendu le député de Lincoln. Il sait bien, ou devrait savoir que le premier mille du chemin de fer n'était pas construit il y a dix-sept ans. Les cent premiers milles n'ont pas été achevés avant 1865, et même alors, il n'étaient pas dans l'état d'achèvement voulu pour que la compagnie pût obtenir sa subvention cette même année; elle ne put obtenir un pouce de terre avant que le chemin eût été accepté par les commissaires nommés par le gouvernement.

L'honorable député attachait beaucoup d'importance à ces détails. Il a dit que quelques députés de l'opposition et en particulier le député d'Huron-Sud, ont donné des chiffres qui ne sont pas conformes aux statistiques, et s'ils ne sont pas conformes aux statistiques dans le cas actuel, ils ne le sont pas non plus dans les autres cas.

Je puis faire la preuve que mes chiffres sont exacts et que ceux de l'honorable monsieur ne sont pas conformes aux rapports. Je puis prouver cela par le témoignage de documents émanant du département à Washington. Je suppose que cet honorable monsieur qui a pris la peine d'envoyer un télégramme à M. Poor, l'auteur du manuel des chemins de fer, à propos de cette question, admettra au moins la preuve que je me propose de faire. Ou bien il a raison et j'ai tort, ou bien il a tort et j'ai raison; et je vais prouver que c'est lui qui a tort. Par l'Acte constituant la compagnie du chemin de fer "Union Pacific," il est prescrit que, au fur et à mesure qu'une section de vingt milles sera construite,

"Le président des États-Unis nommera cinq commissaires chargés de l'inspecter et de lui faire rapport sur les travaux; et s'il lui est démontré que vingt milles consécutifs du dit chemin de fer ont été achevés et équipés sous tous les rapports de la manière prescrite par le présent Acte, les dits commissaires donneront un certificat à cet effet, et des lettres patentes seront accordées transportant le titre de ces terres à la dite compagnie."

Il est bien évident que tant que ces terres restaient la propriété des États-Unis, elles ne pouvaient être taxées. L'honorable député sait qu'elles sont restées dans cette situation jusqu'à ce que les commissaires aient donné leur certificat constatant que la compagnie y avait droit.

Je ne citerai pas l'ouvrage de M. Poor, mais je citerai le rapport du secrétaire de l'intérieur, un document qui date

de 1878-79. Voici un rapport soumis au congrès des Etats-Unis, qui donne la quantité de terres pour lesquelles des certificats ont été accordés chaque année depuis 1871 jusqu'à 1878 inclusivement.

Jusqu'à 1871, 639,024 acres; en 1872, rien; en 1873, 15,395; en 1874, 50,733; en 1875, 912,771; en 1876, 219,373; en 1877, 30,371; en 1878, 1,842. Ainsi, jusqu'à 1878, le montant total d'acres de terres pour lesquelles les commissaires avaient donné des certificats, n'était que de \$2,430,370 acres.

Le député de Lincoln doit savoir que les autorités locales ne pouvaient imposer un sou de taxes sur les terres avant qu'elles fussent délivrées, par certificats et lettres patentes à la compagnie du chemin de fer. Il dira peut-être que du moment où les terres étaient mises en réserve pour la construction du chemin, elles étaient imposables; mais c'est une erreur. Je vais citer un passage de Hilliard *On Taxation*, qui démontrera jusqu'à l'évidence que ces terres n'étaient pas imposables avant l'émission des certificats des commissaires des Etats-Unis, et des lettres patentes en faveur de la compagnie.

"Les terres comprises dans les concessions accordées par le congrès pour la construction des chemins de fer, sont imposables par l'Etat, après que les compagnies en ont été mises en possession, sans restriction et par titre définitif, et avant qu'elles aient été aliénées par les compagnies."

Ainsi, du moment que les compagnies étaient en possession du titre définitif à ces terres, elles devenaient sujettes aux taxes. J'ai démontré que jusqu'au 1er janvier 1879, on avait délivré de ces certificats pour moins de 2,500,000 acres. Hilliard dit encore:

"Les terres possédées par un chemin de fer sous l'autorité des actes de terres du congrès, et pour lesquelles des certificats n'ont pas été délivrés ou qui n'ont pas été réservés, et qu'on ne peut identifier, ne sont pas imposables. Ainsi les terres acquises sous certaines conditions des Etats-Unis par le chemin de fer du Pacifique n'étaient pas sujettes aux taxes des Etats, lorsque les conditions de la vente n'avaient pas été remplies, et lorsque le chemin de fer n'en avait pas reçu un titre légal."

Il est donc évident que les terres ne pouvaient être sujettes aux taxes avant que les certificats et les lettres patentes fussent délivrés.

Sir CHARLES TUPPER. Si je comprends bien, ce que l'honorable député vient de dire, bien que la compagnie ait eu droit aux terres, on ne pouvait les taxer avant qu'elle fût en mesure de les vendre, après avoir reçu les lettres patentes du gouvernement?

M. CAMERON. Voici ce que j'ai dit: c'est que les terres réservées par le gouvernement pour être concédées aux chemins de fer, n'étaient pas imposables jusqu'à l'émission des certificats des commissaires; et, de plus, elles n'étaient pas imposables jusqu'à l'exécution d'un titre quelconque, soit en équité soit en droit, qui en transportât la propriété du gouvernement à la compagnie; mais elles pouvaient être taxées avant que la compagnie les vendît. Si elles n'avaient pas été imposables dans ces conditions, elle ne l'aurait jamais été, parce que du moment où la compagnie vendait ses terres, elle obtenait immédiatement neuf fois sur dix, le certificat, et transmettait le titre aux acquéreurs.

Mais ce que je veux démontrer c'est que ces terres n'étaient pas sujettes aux taxes, jusqu'à ce que le certificat fût délivré par les commissaires, et j'ai prouvé par le rapport du secrétaire de l'Intérieur que jusqu'au 1er janvier 1879, moins de 2,500,000 acres étaient dans ces conditions. Bien plus, M. l'Orateur, de 1871 à 1879 la compagnie du chemin de fer avait vendu plus de 1,000,000 d'acres de ces terres, il ne lui restait donc plus que 1,500,000 acres environ, sur lesquelles elle avait à payer des taxes. Et la totalité des taxes imposées et payées en 1879, c'est-à-dire \$835,000, portait simplement sur 1,500,000 acres pour lesquels elle avait reçu des certificats et qu'elle n'avait pas vendus.

L'honorable député dit que l'"Union Pacific" n'a payé l'année dernière que \$108,000 pour les taxes. Je l'admets, mais sur quelle quantité de terres a-t-il payé cette somme?

M. CAMERON (Huron)

Il l'a payé sur les terres pour lesquelles les commissaires des Etats-Unis avaient donné leur certificat, et qui n'avaient pas été vendues. Un calcul bien simple lui permettra d'établir ce qu'auraient à payer 25,000,000 d'acres pour une année, si les taxes sur 1,500,000 acres se montait à \$108,000.

L'honorable député verra que, dans mon ingénuité, je me suis trompé à mon désavantage et que le montant, au lieu d'être inférieur à celui que j'ai cité, est au contraire bien plus élevé. En supposant que la compagnie paie chaque année sur 1,500,000 acres des taxes qui au bout de dix ans donneraient un total de \$835,025, la somme annuelle serait de \$83,502; la somme annuelle pour 25,000,000 d'acres serait de \$1,382,673, ou pour dix ans \$13,826,730.

J'ai dit que l'"Union Pacific" ne payait de taxes que sur 1,000,000 d'acres; et si ce nombre d'acres donne \$108,000, en multipliant ce chiffre par \$20,000,000, nous obtenons \$2,160,000, de sorte que l'honorable député n'a pas gagné beaucoup à contester l'exactitude de mes chiffres, et lorsqu'il en aura de nouveau l'occasion, il fera peut-être mieux d'examiner les siens avec plus d'attention, car il ne semble pas qu'il en ait tiré un merveilleux parti, même avec l'aide de M. McFarlane ou de M. Poor, qui entre parenthèse, ne me paraît pas être supérieurement renseigné sur le sujet.

L'honorable député sait que même en admettant que ses chiffres soient exacts, plus de la moitié des terres de cette compagnie est composée de prairies alcalines, et couvertes de sauge, et absolument impropres à la colonisation, tandis que les nôtres sont les meilleures terres des territoire du Nord-Ouest.

Sir CHARLES TUPPER. Comme l'honorable député a pris la peine d'expliquer à la Chambre ce que voulaient dire ses chiffres, me permettrait-il de lui demander s'il maintient l'assertion qu'il a faite dans son discours, si je l'ai bien compris, c'est-à-dire: que l'exemption des taxes dont cette compagnie jouira en vertu de son contrat, équivaudra à quelque chose comme \$22,000,000 en dix ans. Par un autre calcul qu'il fait il trouve que l'exemption se monte à \$2,000,000. Je voudrais bien demander à l'honorable monsieur si son discours, tel qu'il est rapporté dans les *débats*, reflète correctement ses idées sur ce point?

M. CAMERON (Huron-Sud). Si l'honorable monsieur veut bien lire mon discours, il y trouvera les données sur lesquelles j'ai basé mon discours. J'ai supposé que les terres situées dans les limites des vingt milles, serait cotisées à \$5 par acre, et j'ai fait part à la Chambre d'un certificat que j'avais reçu d'un percepteur d'une des municipalités du Manitoba, lequel certificat prouve que c'est le taux d'après lequel les taxes sont calculées dans cette localité. J'ai dit ensuite que, en prenant ce taux pour base, l'exemption équivaudrait à la somme que j'ai citée, et je répète encore aujourd'hui la même chose.

Sir CHARLES TUPPER. Si j'ai bien compris il a voulu faire entendre à la Chambre que le montant des taxes dont la compagnie serait exemptée, serait de \$20,000,000 en dix ans?

M. CAMERON. Tous les chiffres sont donnés dans mon discours. Vous les y trouverez.

M. RYKERT. Comment arrivez-vous à la somme de \$15,000,000?

M. CAMERON. Je n'ai jamais dit que cela monterait à \$15,000,000. J'ai dit que les terres et les autres concessions faites pour stations, les lots riverains, etc., en supposant que les taxes fussent imposées de la même manière que sur certaines lignes américaines dont j'ai donné les noms, atteindraient cette somme. L'honorable député ferait mieux de lire mon discours. Il y trouvera ce qu'il cherche, et cela lui fera du bien.

M. RYKERT. Si l'honorable député veut me donner un exemplaire corrigé de son discours, je suivrai son conseil. D'après ce que je comprends, il blâme les reporters.

M. CAMERON. Non, je ne blâme pas les reporters. Lisez mon discours.

M. RYKERT. L'honorable député voudrait-il expliquer s'il le peut, pourquoi il donne ce montant de \$15,000,000, tandis que le député de Durham-Ouest (M. Blake) donne \$21,000,000, et le *Globe* \$16,700,000. L'honorable député serait-il assez bon d'expliquer ces contradictions ?

L'amendement de M. Trow est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Anglin,	Flynn,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant);
Bécharé,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Gillmor,	Rinfret,
Borden,	Glen,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Gunn,	Rogers,
Brown,	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (St-Jean),	Holton,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Scriver,
Cameron (Huron),	King,	Smith,
Cartwright,	LaRue,	Sutherland,
Casey,	Laurier,	Thompson,
Casgrain,	Macdonell (Lanark),	Trow,
Charlton,	McIsaac,	Weldon,
Dumont,	Malouin,	Wheler et
Fiset,	Mills,	Yeo.—49.
Fleming,		

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Fortin,	Mongenais,
Arkell,	Fulton,	Montplaisir,
Baker,	Gigault,	Mousseau,
Bannerman,	Girouard (Jac.-Cartier),	Muttart,
Barnard,	Girouard (Kent),	Ugden,
Beaty,	Grandbois,	Orton,
Beauchesne,	Hackett,	Quimet,
Benoit,	Hay,	Patterson (Essex),
Bergeron,	Hesson,	Pinsonneault,
Bergin,	Hilliard,	Platt,
Bill,	Hooper,	Plumb,
Bolduc,	Houde,	Pope (Compton),
Bourbeau,	Hurteau,	Pope (Queen, I.-P.-E.),
Bowell,	Jackson,	Poupore,
Brecken,	Kilvert,	Richey,
Bunster,	Kranz,	Robertson (Hamilton),
Cameron (Victoria),	Landry,	Rouleau,
Caron,	Lane,	Routhier,
Cimon,	Langevin,	Royal,
Colby,	Lantier,	Ryan (Marquette),
Connell,	Longley,	Ryan (Montréal),
Costigan,	Macdonald (King),	Rykert,
Coughlin,	McDonald (Cap-Breton),	Scott,
Coupal,	McDonald (Pictou),	Shaw,
Coussol,	McDonald (Vict., N.-E.),	Sproule,
Currier,	Macmillan,	Tassé,
Daly,	McCallum,	Tellier,
Daoust,	McConville,	Tilley,
Dawson,	McQuaig,	Tupper,
DeCosmos,	McDougall,	Valin,
Desaulniers,	McGreevy,	Vallée,
Desjardins,	McLennan,	Vanasse,
Domville,	McLeod,	Wade,
Doull,	McQuade,	Wallace (Norfolk),
Dugas,	McRory,	Wallace (York),
Elliott,	Manson,	White (Renfrew),
Farrow,	Massue,	Williams et
Ferguson,	Mernor,	Wright.—116.
Fitzsimmons,	Méthot,	

M. PATERSON (Brant). Personne n'a pu nier qu'il y ait dans le contrat des privilèges accordés par le gouvernement qui sont contraires aux intérêts du pays. Je n'ai pas besoin de les énumérer; ils ont été mentionnés non-seulement par des députés siégeant à votre gauche, M. l'Orateur, mais aussi par des députés siégeant à votre droite. Ils ont été exposés par des hommes de grand talent, appartenant aux deux partis. Je n'ai pas besoin de vous rappeler les

paroles de ces messieurs, elles sont encore toutes fraîches dans votre mémoire.

L'exemption de taxes du terrain de la voie, a déjà été discutée séparément. On a aussi discuté l'exemption de taxes des terres de la subvention dont on a démontré, jusqu'à un certain point, ce soir, l'iniquité à la Chambre. Il y a aussi cette disposition du contrat qui fixe une proportion trop considérable de la subvention pour la construction de la section centrale; il y a cette somme énorme que nous aurons à dépenser pour construire la partie du chemin qui reste à la charge du gouvernement. Il y a enfin l'admission en franchise d'une grande partie des matériaux qui doivent être employés à la construction du chemin. Ces détails, et beaucoup d'autres parmi lesquels il ne faut pas oublier les pouvoirs extraordinaires, le monopole donné à cette compagnie sur le commerce et le trafic de presque la moitié d'un continent; le pouvoir d'imposer des tarifs qui seront excessifs, et devront être un lourd fardeau pour le peuple du pays. Ce ne sont là que quelques-unes des déficiences du contrat qui est déposé sur le bureau, ce ne sont là que quelques-unes des objections qu'admettent eux-mêmes les députés de la droite.

Mais tout en reconnaissant l'existence de ces clauses préjudiciables aux intérêts de notre beau Canada, nos adversaires disent que, en prenant le contrat comme un tout, en le considérant dans son ensemble, il vaut mieux l'accepter avec tous ses défauts que de le rejeter; parce que, disent-ils, en l'acceptant, nous déchargeons les épaules du gouvernement du fardeau de cette entreprise du Pacifique canadien, et que nous le plaçons sur les épaules d'une compagnie dûment constituée.

L'éloquent député de Halton (M. Macdougall) a donné à ses électeurs la raison pour laquelle il n'était pas opposé à la subvention accordée à la compagnie. Et quelle est cette raison, M. l'Orateur? C'est qu'il considérait comme très-important d'enlever au gouvernement la direction de cette entreprise, car si elle lui restait entre les mains, elle aurait certainement pour résultat de susciter contre le ministre des accusations de corruption. Et pour empêcher qu'il fût possible de porter des accusations de ce genre, il croyait que le parlement agirait avec sagesse et avec prudence en sanctionnant le contrat qui confie à une compagnie la construction de ce chemin, et qui dégage le gouvernement de toute responsabilité à cet égard.

Je dois avouer que c'est bien l'impression ressentie par le peuple du pays à propos de ce contrat, j'admettrai de plus, et c'est mon opinion personnelle que j'expose, que le sentiment du peuple, d'après ce qu'il a d'abord compris des dispositions du contrat, d'après ce qui en a été divulgué par les organes du gouvernement, tandis que le ministre gardait le plus profond secret sur les conditions réelles qui étaient faites au syndicat, tandis qu'il laissait subsister l'obscurité qui a entouré ce projet depuis sa conception jusqu'à ce qu'il ait été déposé sur le bureau. J'admettrai, dis-je, que, guidé par les renseignements que l'on nous avait donnés, le peuple du pays était disposé à accepter cet arrangement, et il se sentait grandement soulagé en apprenant l'événement qu'on lui donnait pour accompli.

Cette déception a été maintenue jusqu'au dernier moment; on avait laissé les membres de cette Chambre sous cette fausse impression, lorsque nous nous rendions à votre suite à la salle du sénat pour entendre de la bouche de Son Excellence, les discours qu'il devait nous adresser en cette occasion. Je dis que l'on a fait prononcer à Son Excellence des paroles trompeuses, et je le prouve en citant l'endroit suivant du discours du trône :

"Mes conseillers ont cru que les vacances du parlement leur offraient une bonne occasion de mettre à effet le vœu que le parlement a formellement exprimé de faire construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique canadien par une compagnie légalement constituée qui recevra des subventions en argent et en terres, et non point par le gouvernement lui-même. En conséquence, trois de mes ministres se sont rendus en Angleterre pour entamer des négociations dans ce but."

Quel but? Celui qu'ils ont exposé dans le paragraphe précédent, lorsqu'ils ont invoqué la déclaration du parlement que ce chemin devait être construit et exploité par l'intermédiaire d'une compagnie légalement constituée, plutôt que la sous direction immédiate du gouvernement. Et afin, dit-il, d'en arriver là, trois ministres se sont rendus en Angleterre pour entamer des négociations dans ce but. On lui faisait dire ensuite :

Je suis heureux de pouvoir vous informer que leurs efforts ont été couronnés de succès, et qu'un contrat a été conclu, sujet à l'approbation du Parlement, avec des hommes qui occupent une haute position financière en Europe, aux Etats-Unis et au Canada, pour construire rapidement et exploiter permanentement cette grande entreprise nationale.

De quoi est-il question? Il est question du chemin de fer du Pacifique canadien, et non pas d'une partie de ce chemin qui traverse la région des prairies; il n'est pas question du pays au nord du lac Supérieur; on ne parle pas de ces deux tronçons du chemin de fer du Pacifique canadien, séparément, il n'en est nullement question. Son Excellence nous disait que trois de ses ministres s'étaient rendus en Angleterre dans le but d'entamer des négociations avec des capitalistes éminents pour la construction de ce chemin de fer, de tout le chemin de fer à travers le continent, de toutes et chacune des sections qui n'avaient pas été déjà achevées sous la direction du gouvernement.

Quel a été l'effet de ces paroles sur l'esprit des honorables membres de la Chambre? Le chef de l'opposition croyait sincèrement, ainsi que le prouve le discours qu'il a prononcé avant que le contrat fût déposé sur le bureau, qu'il s'agissait de tout le chemin de fer. Qu'a-t-il répondu à la motion proposant l'adresse en réponse aux discours du trône, avant que les conditions du contrat fussent connues? Il a dit ceci :

Ce règlement définitif, cette création d'une compagnie ayant ses droits introduit donc des éléments nouveaux de la plus grande importance dans la discussion de ce projet.

Un homme aussi subtil que l'honorable député de Durham-Ouest, en possession de toutes les informations qu'il avait pu tirer à ce moment-là de l'organe du ministre et du discours de Son Excellence, supposait que le contrat qui devait être déposé sur le bureau, serait un règlement définitif de la question, et enlèverait au gouvernement toute responsabilité dans la direction de ces travaux pour confier toute l'entreprise à une compagnie. Le premier ministre qui a répondu à son discours l'a-t-il tiré de son erreur? Non, les paroles de cet honorable monsieur ne firent que confirmer l'opinion erronée que l'on avait sur le contrat, comme on peut le voir par un extrait de son discours que je vais citer :

"Les membres du syndicat ont résolu de construire cette ligne et ils ont les moyens de la construire; ils étaient tellement persuadés que l'arrangement est équitable pour eux-mêmes et pour le Canada, qu'ils étaient convaincus que le parlement le sanctionnerait, quelle que fût l'époque à laquelle on le lui soumettrait et, par suite, si le gouvernement leur eût dit: "Commencez de suite, nous sommes persuadés que le parlement nous appuiera et votera tous les crédits nécessaires, pour faire face aux dépenses que vous aurez encourues," ils auraient volontiers commencé les travaux immédiatement. J'ajouterai, M. l'Orateur, que, malgré les railleries dont toute l'affaire a été l'objet, je crois que les capitalistes qui ont pris la responsabilité de cette grande entreprise, la mèneront à bonne fin, qu'ils l'exploiteront avec succès et qu'ils développeront cette région comme l'on doit s'y attendre après l'accomplissement d'une aussi grande entreprise. Lorsqu'ils auront obtenu ce résultat, le pays sera dégagé de la responsabilité des dépenses que la construction de la ligne exigera."

Telles étaient les expressions du premier ministre, et telles étaient les expressions dont l'organe de cet honorable monsieur avait reçu instruction de se servir. Personne ne doutait que ce contrat ne dût révéler, lorsqu'on en ferait part à la Chambre, un arrangement par lequel des financiers éminents s'engageaient à construire la totalité du chemin de fer du Pacifique canadien. Mais, M. l'Orateur, lorsque nous eûmes le contrat sous les yeux, qu'y avons-nous trouvé? Je me réserve de parler sur ce point dans quelques instants.

Lorsque le ministre des Chemins de fer fit son grand discours du 14 décembre, en soumettant le contrat, et en le recommandant à la faveur de la Chambre, le contrat était

M. PATERSON (Brant)

disposé sur le bureau et il contenait certaines clauses bien connues de l'honorable ministre. Et voici cependant ce qu'il disait à cette époque :

"J'ai la satisfaction de savoir que d'un bout à l'autre de ce pays intelligent, tout le monde a respiré plus librement en apprenant que le gouvernement était dégagé de toute responsabilité au sujet de cette énorme entreprise de la construction et de l'exploitation de ce chemin de fer du Pacifique."

Voilà ce que disait l'honorable ministre, même après que le contrat eût été déposé, supposant sans doute que nous ignorions complètement l'existence de la clause 6. Quelques honorables députés de la droite, même après que le contrat eût été publié et fût entre les mains de tout le monde, essayèrent de faire croire au public que cet arrangement dégageait le gouvernement de toute responsabilité concernant la construction de toutes les parties du chemin de fer du Pacifique.

C'est encore la même chanson qu'on nous répète aujourd'hui. Nous lisons dans le numéro d'avant-hier de l'organe du gouvernement en cette ville un article qui donne le ton aux honorables députés de la droite sur ce qu'ils doivent dire à leurs électeurs lorsqu'ils retourneront leur rendre compte de leur conduite et de la bataille qui a été livrée. Le *Citizen* d'Ottawa du 24 janvier dit :

"Malgré tout cela, pendant la première partie de la discussion, la politique provinciale, les récriminations les plus amères, les intrigues les plus basses, les insinuations les plus méchantes ont caractérisé un certain nombre de discours prononcés, si bien que tout homme sensé, quelque peu d'intérêt qu'il ait pu prendre d'abord à la question, en est venu à la conclusion qu'il valait mieux pour le pays ratifier le contrat, confier la construction du chemin de fer du Pacifique à une compagnie et l'enlever non-seulement à la direction du département, mais aussi à l'arène des discussions de la Chambre des Communes."

Voilà la ligne de conduite suivie par l'honorable ministre des Chemins de fer, et adoptée à sa suite par les honorables députés de la gauche et leur organe d'Ottawa, pendant que le contrat est déposé sur le bureau, et que des exemplaires en sont répandus partout le pays; pendant qu tout le monde peut y lire la clause 6. Que dit cette clause 6? La voici :

"6. A moins qu'il n'en soit empêché par l'acte de Dieu, les ennemis de la Reine, des troubles intérieurs, des épidémies, inondations ou autres cas de force majeure, le gouvernement fera achever la section du lac Supérieur dans les délais fixés par les contrats existants pour la construction de la dite section; et il fera aussi achever la partie de la section de l'Ouest actuellement donnée à l'entreprise, savoir, de Kamloops à Yale, dans les délais fixés par les contrats à cet effet, c'est-à-dire, pour le treizième jour de juin 1881; et il fera aussi achever, pour ou avant le premier jour de mai 1891, la partie restant de la dite section de l'Ouest, située entre Yale et Port Moody, et qui devra être d'une aussi bonne qualité sous tous les rapports que le type créé pour la partie par le présent entreprise. Et la dite section du lac Supérieur, et les portions de la dite section de l'Ouest actuellement données à l'entreprise, se ont exécutées, autant que faire se pourra, suivant les devis et conditions des contrats passés à cet effet, sauf toutefois les modifications qui y ont été apportées par le gouvernement avant la date du présent contrat."

Est-ce que cette clause a l'air de relever le gouvernement de la responsabilité des travaux et d'en confier l'exécution à une compagnie légalement constituée? Quels sont les travaux dont se charge le gouvernement. L'achèvement de la section du lac Supérieur, 406 milles de la section la plus difficile à construire, et qui doit être une construction de bonne qualité. Il y a en outre la section de 127 milles qui traverse les gorges des Montagnes-Roches de Yale à Kamloops. Cette section doit coûter \$10,000,000, d'après les estimations. Les travaux doivent être achevés en 1885 ce qui nécessite la dépense annuelle de \$2,000,000 du trésor public et du gousset des contribuables pour livrer ensuite cette section aux entrepreneurs afin de satisfaire à leurs exigences.

Ajoutez-y le coût encore inconnu de la construction de l'autre partie de la section de la Colombie anglaise de Yale à Port-Moody, afin de donner à la Chambre une faible idée de ce que le gouvernement prétend faire. On a dépensé l'année dernière \$57,061 sur la section No. 25, de 113 milles, entre Fort William et la rivière aux Anglais, et les travaux

ne sont pas terminés. Sur la section No. 41, de la rivière aux Anglais à la rivière à l'Aigle, de 118 milles, on a dépensé l'année dernière \$536,700, et les travaux doivent être achevés le 17 juillet 1883. Sur la section 42, de la rivière à l'Aigle à Keewatin, 67 milles, on a dépensé l'année dernière, \$532,079, cette section doit être achevée le premier juillet 1883. Sur la section No. 15 de trente-six milles, de Kiwatin au lac Travers, on a dépensé \$469,620, et les travaux ne sont pas encore achevés.

Sur les sections 60, 61, 62 et 63, de Yale à Kamloops, sur lesquelles on devra dépenser \$10,000,000, les travaux sont en voie d'exécution sous la direction du gouvernement, et ils ne seront pas terminés avant cinq ans.

Et cependant les honorables députés de la droite parlent comme si le contrat déposé sur le bureau dégageait le gouvernement de toute responsabilité future par rapport à ces travaux. Il est absurde de parler de reléguer cette question hors du domaine de la politique lorsque nous nous engageons par un contrat solennellement conclu avec des capitalistes, à dépenser \$2,000,000 chaque année pendant cinq ans sur une courte section de 127 milles, en sus de tout le reste. Et comme s'il était déterminé à laisser cette entreprise malgré tout dans le domaine de la politique et la conserver comme une des questions sur lesquelles le peuple devra se prononcer, le gouvernement, dans sa sagesse, s'est réservé le droit de construire encore quatre-vingt-dix milles de chemin, de payer cette construction avec les fonds publics et de prendre dix ans pour l'achever.

Il n'y a pas M. l'Orateur, de pire disposition que celle-là dans ce contrat, et s'il y a quelque chose dans le contrat dont le peuple ait le droit de se plaindre, c'est bien de la clause 6.

On lui avait donné à entendre que par ce contrat, le gouvernement se désintéressait complètement des travaux et qu'il serait impossible à l'avenir de l'accuser de corruption ou de maladministration à propos de cette entreprise.

Au lieu de cela, le gouvernement doit construire plus du tiers du chemin, et doit fournir les fonds pour cette construction. En sommes-nous plus avancés, M. l'Orateur, et le gouvernement y a-t-il gagné de se dégager de la responsabilité de ces travaux? Voici ce que nous y avons gagné: le contrat passé pour la section de la Colombie anglaise nécessite une dépense de \$10,000,000; et une clause de ce contrat permettait au gouvernement, si le trésor public n'avait pas les ressources suffisantes, et si le commerce ne demandait pas la construction de cette ligne, de suspendre les travaux quand il le jugerait à propos. Et qu'a fait le gouvernement? Il a conquis pour le peuple ce privilège d'être engagé par cette convention à dépenser \$10,000,000, que les finances le permettent ou non, dans un délai de cinq ans. Il s'est engagé à faire cela pour le bénéfice et l'avantage de messieurs Rose et compagnie, et de leurs associés qui composent la compagnie, quelque dur que soit ce sacrifice pour le peuple canadien.

M. l'Orateur, je n'ai qu'à lire à la Chambre l'amendement que je propose pour voir, j'en suis persuadé, un grand nombre de députés de la droite, pour voir le ministre des Chemins de fer lui-même, se lever et voter en faveur de cette résolution; puisqu'il a dit qu'il n'y a pas un être intelligent dans le pays qui n'ait respiré plus librement en apprenant que le peuple canadien était enfin libéré du fardeau de l'immense entreprise de la construction de ce chemin.

L'honorable monsieur désire, je le sais, que le peuple respire librement, et afin d'offrir le moyen d'arriver à leur but, à lui et à ceux qui savent que le pays ne respirera pas librement tant qu'il verra le gouvernement continuer à construire ces sections du chemin qu'ils ne sera peut-être pas capable de payer, je demande la permission de vous remettre l'amendement suivant:

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, déposé sur le bureau, ne garantisse pas qu'il sera mis un terme aux charges publiques sous ce rapport, mais impose au Canada, outre l'octroi de fortes sommes d'argent et de grandes étendues de terres, la construction, par le gouvernement, au bénéfice du syndicat, des portions les plus dispendieuses du chemin de fer que le gouvernement est tenu de construire pendant les dix années prochaines; et que le dit contrat est inacceptable, pour cette considération.

L'amendement de M. Patterson (Brant), est rejeté sur la division suivante:

Pour:

Messieurs.

Anglin,	Flynn,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bécharde,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Gillmor,	Rinfret,
Borden,	Glen,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Gunn,	Rogers,
Brown,	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (St-Jean),	Holton,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Scriven,
Cameron (Huron),	King,	Smith,
Cartwright,	LaRue,	Sutherland,
Cassey,	Laurier,	Thompson,
Casgrain,	Macdonell (Lanark),	Trow,
Charlton,	McIsaac,	Weldon,
Dumont,	Malouin,	Wheler et
Fiset,	Mills,	Yeo.—49.
Fleming,		

CONTRE:

Messieurs:

Allison,	Gigault,	Merner,
Arkell,	Girouard (Jac.-Cartier),	Méthot,
Baker,	Girouard (Kent),	Mongenais,
Bannerman,	Grandbois,	Montplaisir,
Barnard,	Hackett,	Mousseau,
Beaty,	Hay,	Muttart,
Beauchesne,	Hesson,	Ogden,
Benoit,	Hilliard,	Orton,
Bergeron,	Hooper,	Quimet,
Bergin,	Houde,	Patterson (Essex),
Bill,	Hurteau,	Pinsonneault,
Bolduc,	Jackson,	Platt,
Bourbeau,	Jones,	Plumb,
Brecken,	Kilvert,	Pope (Compton),
Brooks,	Kirpatrick,	Pope (Queen),
Bunster,	Kranz,	Poupore,
Cameron (Victoria),	Landry,	Richey,
Caron,	Lane,	Robertson (Hamilton),
Cimon,	Langevin,	Rouleau,
Connell,	Lantier,	Routhier,
Costigan,	Little,	Royal,
Coughlin,	Longley,	Ryan (Marquette),
Coupal,	Macdonald (King),	Ryan (Montréal),
Coursol,	Macdonald (Sir John),	Scott,
Daly,	McDonald (Cap Breton),	Shaw,
Daoust,	McDonald (Pictou),	Sproule,
Dawson,	McDonald (Victoria, N.E.),	Tassé,
DeCosmos,	Macmillan,	Tellier,
Desaulniers,	McCallum,	Tilley,
Desjardins,	McCarthy,	Tupper,
Domville,	McConville,	Valin,
Doull,	McCuaig,	Vallée,
Dugas,	McDougall,	Vanasse,
Elliott,	McGreevy,	Wade,
Farrow,	McLennan,	Wallace (Norfolk),
Ferguson,	McLeod,	Wallace (York),
Fitzsimmons,	McQuade,	Whit: (Cardwell),
Fortin,	McRory,	White (Renfrew),
Fulton,	Manson,	Williams et
	Massue,	Wright.—120.

M. RINFRET. En décidant, il y a quelques années, de construire le chemin de fer du Pacifique, le gouvernement n'avait pas seulement l'intention d'annexer la Colombie anglaise, il avait un autre but plus pratique et plus en rapport avec les intérêts bien compris du pays: c'était la colonisation du Nord-Ouest. C'est cette dernière raison surtout que l'on fit valoir auprès du peuple pour lui faire accepter les résolutions du parlement. On disait partout alors, sur les hustings, dans la presse, et même dans cette honorable Chambre, que nous avions tout un royaume dans le Nord-Ouest du Canada; que nous avions là une grande étendue de terres très-fertiles et

qui n'attendaient que le travail du colon pour devenir des villes et des villages. En un mot, la colonisation du Nord-Ouest était le thème favori sur lequel ont brodé à l'envi ceux qui cherchaient à faire adopter par le peuple les résolutions du parlement pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Je ne dissimulerai pas, M. l'Orateur, qu'on exposait alors le beau côté de la question, et que je suis un de ceux qui croient à l'avenir de ce immense territoire. Je suis heureux de dire que sur cette importante question, le parti libéral a toujours prêté main-forte au parti conservateur, et que les deux partis ont travaillé à promouvoir la colonisation du grand Nord-Ouest du Canada. Nous rencontrons, sans aucun doute, des difficultés considérables à coloniser nos vastes prairies. Il ne faut pas oublier en effet que nous ne sommes pas les seuls à vendre des terres — et qu'il y a encore aux Etats-Unis des champs fertiles à coloniser. Je ne dis pas que ces terres valent mieux que les nôtres — je ne dis pas même, qu'elles valent autant que nos meilleures terres; mais il est un fait que personne ne peut révoquer en doute : c'est que nos voisins ont pour eux le flot de l'immigration et que le plus grand nombre d'Européens qui se rendent en Amérique se dirigent plutôt sur le sol des Etats-Unis que sur le sol canadien. J'ajouterai même avec regret qu'un bon nombre de nos compatriotes grossissent cette immigration aux Etats-Unis. Si nous voulons détourner le flot de l'immigration — et lutter avec avantage contre la compétition de nos voisins. Si nous voulons avoir quelques immigrants pour nos vastes prairies, — personne ne peut en douter, — il nous faudra offrir des conditions pour le moins aussi avantageuses que celles qui sont offertes sur le sol américain.

Je regrette que le contrat actuel ne contienne aucune clause qui puisse satisfaire cette honorable Chambre, au sujet de cette importante question de la colonisation du Nord-Ouest. Par le contrat qui nous est actuellement soumis, le gouvernement abandonne au syndicat, sans se réserver aucun contrôle, 25,000,000 d'acres de terres. Le syndicat peut choisir ces terres parmi les plus fertiles et les mieux situées du Nord-Ouest. Ces 25,000,000 d'acres seront disposés par lots alternatifs d'une superficie d'un mille, avec les terres de la couronne consacrées aux *homesteads* et aux préemptions. Les terres du syndicat formeront avec les lots avoisinants de la couronne un nombre total de 50,000,000 d'acres. Ces terres seront les mieux situées et les plus fertiles du Nord-Ouest, et il est évident qu'elles devront se vendre les premières, à moins d'opposer un obstacle sérieux à l'établissement des colons. Ces 50,000,000 d'acres sont un nombre plus considérable que nous ne pouvons espérer de vendre d'ici à vingt-cinq ans, et peut-être d'ici à un demi-siècle, si nous tenons compte du fait qu'il n'y a actuellement que 11,000,000 d'acres de terres de concédés dans la province de Québec, et 16,000,000 seulement dans la province d'Ontario. Je ne ferai aucune remarque sur la disposition actuelle des terres par lots alternatifs, je dirai seulement que cette disposition, qu'elle soit bonne ou mauvaise, donnera au syndicat le contrôle presque absolu, au point de vue de la colonisation, non-seulement sur ses propres terres, mais aussi sur les lots avoisinants du gouvernement : c'est-à-dire, sur 50,000,000 d'acres, ou sur la presque totalité des terres que le gouvernement peut raisonnablement espérer de vendre d'ici peut-être à un demi-siècle.

Je crois que le contrôle du syndicat sur nos propres terres, contrôle qui lui est donné par la disposition même de ces terres, peut, à un moment donné, paralyser dans une grande mesure les efforts de tout gouvernement pour promouvoir la colonisation du Nord-Ouest. Supposons, en effet, que dans un but de spéculation ou pour toute autre raison, le syndicat décide de retarder la vente de ses terres ou de demander des prix très élevés. Qu'arrivera-t-il ? Il arrivera, M. l'Orateur, que le gouvernement ne pourra que difficilement vendre les siennes. En effet, d'après leur disposition actuelle, il y a par mille carré deux *homesteads* et

M. RINFRET

deux préemptions de 160 acres chacune ; c'est-à-dire qu'il devra s'établir deux colons pour chaque lot. Si le lot voisin n'est pas concédé, chaque colon devra entretenir, non-seulement son chemin et ses clôtures, mais le chemin et les clôtures du lot voisin. Il devra payer doubles taxes municipales et scolaires. Je crois, M. l'Orateur, qu'il n'y aura qu'un petit nombre de colons qui seront disposés à acheter les lots de la couronne si les lots voisins, appartenant aux syndics, ne sont pas vendus dans le même temps. A moins que le gouvernement ne fixe un temps pour la vente de ses terres, et qu'il donne par là l'assurance aux colons qu'ils ne donneront pas, pendant des années, une partie de leur travail pour augmenter la valeur des terres du syndicat. Si le gouvernement ne passe pas une mesure dans le sens que j'indique, je crois qu'il ne pourra vendre ses terres que lorsqu'il plaira au syndicat de vendre les siennes, et que, s'il veut quand même favoriser la colonisation, il ne le fera qu'en sacrifiant considérablement sur la valeur de nos terres publiques.

Le gouvernement paraît avoir adopté comme son modèle, pour la construction du Pacifique, le "Union Pacific Railway." Nous lisons dans la charte d'incorporation de ce chemin de fer l'entollet suivant, que je soumets respectueusement aux honorables ministres :

" Toutes terres ainsi octroyées qui ne seront pas vendues dans les trois années qui suivront la construction complète du chemin seront sujettes à occupation par les colons et à la préemption comme les autres terres à un prix n'excédant pas \$1.25 l'acre, lequel prix sera payé à la compagnie."

Cette clause force la compagnie à vendre le plus tôt possible ses terres et lui ôte tout contrôle si cette vente n'est pas faite dans un temps fixé par la loi.

L'honorable député de Lambton, lorsqu'il était chef du gouvernement, avait pourvu lui aussi à conserver au gouvernement le contrôle des terres offertes comme octrois à toute compagnie privée qui se chargerait de la construction du chemin de fer du Pacifique. Nous lisons en effet, ce qui suit dans le statuts de 1874, à la page 135 :

" Une quantité de terres, n'excédant pas vingt mille acres par chaque mille de la section ou sous-section entreprise sera affectée à la construction du chemin de fer en sections alternatives de 20 milles chacun le long de la ligne du dit chemin de fer, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n'ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer, et les deux tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement à tels prix qui pourront de temps à autre être convenus entre le gouverneur en conseil et les entrepreneurs ; et il sera rendu compte du produit de ces ventes, et ce produit sera payé aux entrepreneurs semestriellément, sans aucuns frais d'administration ou de gestion, et le tiers restant sera transporté aux entrepreneurs."

Nous voyons que le gouvernement de l'honorable député de Lambton se réservait le droit de vendre les terres octroyées par l'acte du chemin de fer du Pacifique de 1874. Il y a plusieurs manières de contrôler ces terres octroyées à une compagnie privée. Je n'ai pas l'intention de suggérer aucun mode particulier de conserver la haute main sur cette partie importante du domaine public. Je dis seulement que le gouvernement devrait conserver le contrôle sur les terres du syndicat, et que ce dernier devrait être forcé d'une manière ou d'une autre à vendre ses terres, dans un temps défini s'il ne veut pas s'exposer à voir une partie du domaine public inexploité, ou bien exploité pour les bénéfices particuliers d'une compagnie privée. Je crois devoir en outre demander au gouvernement de fixer le prix des terres octroyées au syndicat. Ceux qui ont suivi les discours prononcés dans cette Chambre sur la question du Pacifique ont dû remarquer qu'il s'est fait un grand nombre d'estimations plus ou moins contradictoires sur la valeur des terres du Nord-Ouest. Je crois que la discussion qui s'est faite sur ce sujet n'a pas jeté beaucoup de lumière sur la valeur réelle de ces terres. Mais il ressort de ces estimations diverses et contradictoires un fait bien important pour cette Chambre, c'est que la valeur de ces terres n'est pas fixée d'une manière suffisante et que nous ne connaissons pas la valeur réelle du

sacrifice que fait le pays en donnant ces 25,000,000 d'acres de terre.

L'honorable ministre des Chemins de fer a estimé à \$25,000,000, ou \$1 l'acre, la valeur totale de nos octrois de terre au syndicat. Probablement que l'estimation de \$1 cette année, passera avec la même facilité qu'a passé, à la session dernière, celle de \$3.18 du même honorable ministre, pour les mêmes terres qui sont aujourd'hui octroyées au syndicat. Dans tous les cas, je n'ai pas l'intention de demander à cette honorable Chambre de ne pas admettre cette estimation. Je veux demander seulement qu'écette estimation—qu'elle soit exacte ou non—ou que toute autre estimation convenue entre le syndicat et le gouvernement, soit fixée par statut. Si le syndicat ne veut pas accepter ces terres pour une plus grande valeur que \$1 l'acre, qu'il soit statué qu'elles ne pourront être vendues à un prix plus élevé que \$1 l'acre. Si le syndicat ne veut pas consentir à laisser fixer par le gouvernement le prix de ses terres à une valeur moindre que deux piastres ou trois piastres l'acre, alors le gouvernement, pour ses \$25,000,000, devra donner un nombre d'acres beaucoup moins considérable que 25,000,000, ou accepter, vis-à-vis du parlement et vis-à-vis du pays, la responsabilité du montant de \$50,000,600 ou \$75,000,000, comme valeur convenue entre le syndicat et le gouvernement, pour l'octroi de cet immense territoire. De cette manière, la Chambre pourra juger de la valeur du montant octroyé au syndicat; de cette manière, le peuple saura ce que nous donnons—et je crois que le peuple a le droit indéniabie de le savoir.

L'honorable ministre a estimé seulement à \$1.00 l'acre les terres octroyées au syndicat. C'est une estimation qui a été considérée comme trop basse par quelques honorables messieurs, mais je crois cependant que cette Chambre serait disposée à l'accepter pourvu seulement que le gouvernement consentit à fixer par statut ce prix de \$1.00 comme prix maximum. Nous faisons, il est vrai, un immense sacrifice en donnant les plus belles terres du Nord-Ouest, mais, en fixant par statut un prix aussi bas pour la vente des terres du syndicat, nous vendrions plus facilement les terres de la Couronne disposées par lots alternatifs avec les terres du syndicat, et le pays pourrait, en compensation du sacrifice qu'il s'impose, retirer des avantages réels en favorisant la colonisation du grand Nord-Ouest du Canada.

Ainsi, M. l'Orateur, je crois que cette honorable Chambre ne devrait pas abandonner tout contrôle sur les terres que nous octroyons au syndicat, et qu'un prix maximum devrait être fixé pour les terres de chemin de fer afin que le peuple sache ce qu'il donne. Et, si le gouvernement croit devoir octroyer au syndicat 25,000,000 d'acres de terre, à un prix très-réduit, fixons du moins le prix de ces terres, pour que le peuple en profite, pour que les colons du Nord-Ouest en profitent. Fixons le prix de ces terres, si nous voulons que le flot de l'immigration se dirige au Canada;—et si nous voulons compenser un peu par la colonisation rapide du Nord-Ouest, les sacrifices énormes que le peuple s'impose en construisant le chemin de fer du Pacifique.

Je propose donc, l'amendement suivant :

“ Que le contrat concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien contient une clause à l'effet de céder à la compagnie 25 millions d'acres de terres choisies dans le Nord-Ouest, mais qu'il ne contient pas, comme il le devrait, de clause à l'effet de forcer la vente de ces terres aux colons à un certain prix fixé comme prix maximum ; que l'absence d'une telle clause permettra à la compagnie d'empêcher à son gré la vente des terres pour longtemps, et pourra ainsi entraver le progrès du pays et augmenter les misères et difficultés des premiers colons, et que pour ces raisons, le contrat est sujet à objection.”

M. ROULEAU. J'aimerais à demander à l'honorable député comment il espère que les détenteurs des lots alternatifs achetés du gouvernement seront obligés de payer double taxe tandis que les détenteurs des terres achetées de la compagnie ne seront pas obligés de payer aucune taxe comme il vient de le dire. D'après la lecture du contrat, j'ai toujours compris que les exemptions de taxes avaient

lieu en faveur du syndicat pendant vingt ans, et en autant que les lots de terres ne seront pas vendus ; par conséquent, je ne vois pas pourquoi les détenteurs des terres du gouvernement seraient obligés de payer double taxe et de faire double clôture, si ce n'est pour empêcher leurs voisins de regarder chez eux.

M. RINFRET. Je trouve que c'est déjà assez que de payer pendant vingt ans double taxe. Il est parfaitement établi dans le contrat que ces terres-là peuvent être pendant vingt années en la possession du syndicat, et les colons qui prendraient les lots voisins de ces terres pourraient être obligés de payer des taxes pendant vingt ans et entretenir les chemins et les clôtures de leurs propres lots et des lots du syndicat.

M. ROULEAU. Je crois que plusieurs des membres qui font des amendements n'ont pas lu le contrat ; car il n'y a pas dans le contrat d'exemption de taxes pour les détenteurs ; il y a seulement l'exemption de taxes pour le syndicat tant que les terres ne sont pas vendues.

L'amendement de M. Rinfret est rejeté sur la division suivante :—

Pour :
Messieurs

Anglin,	Flynn,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant)
Béchar,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Gillmor,	Rinfret,
Borden,	Glen,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Gunn,	Rogers,
Brown,	Haddow,	Ross (Middlesex),
Burpee (St.-Jean),	Holton,	Kymal,
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Scrivner,
Cameron (Huron),	King,	Smith,
Cartwright,	LaRue,	Sutherland,
Casey,	Laurier,	Thompson,
Casgrain,	Macdonell (Lanark),	Trow,
Charlton,	McIsaac,	Weldon,
Dumont,	Malouin,	Wheler et
Fiset,	Mills,	Yeo.—49.
Fleming,		

Contre :
Messieurs

Allison,	Gigault,	Méthod,
Arkel,	Girouard (Jacques-C.),	Mongenais,
Baker,	Girouard (Kent),	Montplaisir,
Bannerman,	Grandbois,	Mousseau,
Barnard,	Hackett,	Muttart,
Beaty,	Hay,	Ogden,
Beauchesne,	Hesson,	Orton,
Benoit,	Hilliard,	Quimet,
Bergeron,	Hooper,	Patterson (Essex),
Bergin,	Houde,	Pinsonneault,
Bill,	Hurteau,	Platt,
Bolduc,	Jones,	Plumb,
Bourbeau,	Kilvert,	Pope (Compton),
Bowell,	Kranz,	Pope (Queen),
Brecken,	Landry,	Poupore,
Brooks,	Lane,	Richey,
Bunster,	Langevin,	Robertson (Hamilton),
Cameron (Victoria),	Lantier,	Rouleau,
Caron,	Little,	Routhier,
Cimon,	Longley,	Royal,
Colby,	Macdonald (King),	Ryan (Marquette),
Conuell,	Macdonald (sir John),	Ryan (Montréal),
Costigan,	McDonald (Cap Breton),	Scott,
Coughlin,	McDonald (Pictou),	Shaw,
Coupal,	McDonald (Vict. N.E.),	Sproule,
Coursol,	Macmillan,	Tassé,
Daly,	McCaum,	Tellier,
Daoust,	McCarthy,	Tilley,
Dawson,	McConville,	Tupper,
Désaulniers,	McCuaig,	Vallin,
Desjardins,	McDougall,	Vallée,
Domville,	McGreevy,	Vanasse,
Doull,	McLennan,	Wade,
Dugas,	McLeod,	Wallace (Norfolk)
Elliott,	McQuade,	Wallace (York),
Farrow,	McRory,	White (Cardwell),
Fitzimons,	Manson,	White (Renfrew),
Fortin,	Massue,	Williams et
Fulton,	Merner,	Wright, 118.
Gault,		

M. CHARLTON. Je comprends très-bien que la Chambre commence à se fatiguer du présent débat. Je suis certain que même les députés de la gauche répèteraient volontiers les vers du poète.

“ Why urge the long unequal fight,
Since Truth has fallen in the street;
Why lift anew the trampled light,
Quenched by the heedless minions' feet ? ”

Mais je désire faire comprendre aux membres de la droite que ce moment est solennel. Je veux leur faire comprendre que nous travaillons religieusement à préparer la célébration de leurs funérailles; nous prenons toutes les mesures pour qu'ils soient enterrés décentement, et chaque scène de ce drame nous prouve que leur trépas est de plus en plus certain. Tout observateur impartial a dû s'apercevoir qu'ils n'essayaient même plus de raisonner. Ils n'exercent plus maintenant que la force brutale, et dans cette lutte, nous sommes défaits dans toutes les rencontres, ils nous écrasent par le nombre.

A chaque instant, nous faisons des objections essentiellement victorieuses et ils n'articulent pas un mot de raisonnement pour repousser les attaques partant de la gauche. Je bornerai mes observations à la clause de ce contrat qui accorde des exemptions de taxes et je proposerai un amendement à cette clause.

Voici le texte de la 16^{ème} clause du contrat :

“ Le chemin de fer du Pacifique canadien et toutes les gares et stations, ateliers, bâtiments, cours et autre propriétés, matériel roulant et dépendances nécessaires et servant à sa construction et à son exploitation, et le capital-actions de la compagnie, seront à perpétuité exempts des taxes imposées par le Canada ou par aucune province devant être établie ci-après, ou par aucune corporation municipale de telle province; et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, seront aussi exemptes de taxes pendant vingt ans après la concession faite par la Couronne.”

Aux termes de cette clause, toute la ligne, du lac Nipissingue à l'océan Pacifique, et tous les embranchements sont exempts, pour toujours, des taxes fédérales, quelles qu'elles soient. La même clause exempte, pour toujours, de toutes taxes municipales, provinciales ou fédérales, la partie de la ligne qui se trouve dans le territoire du Nord-Ouest, avec tous ses embranchements dans ce territoire et la partie de la ligne qui se trouve dans le territoire de Kiwatin. Personne, je crois, ne contestera ce principe que, pour le maintien des lois et de l'ordre, toutes les propriétés doivent payer leur juste part des taxes; qu'aucune propriété ne devrait être exempte de sa part des taxes quand il s'agit de faire face aux dépenses encourues pour maintenir les lois et l'ordre.

Dans ce siècle de lumières, on a jugé indispensable de maintenir les écoles publiques aux frais de l'Etat. L'éducation des masses, dans un pays possédant des institutions libres, est considérée de telle importance que l'érection et l'entretien des écoles est à la charge du public. On regarde comme important que tous les chemins du pays soient construits et entretenus aux frais du public, et que les institutions municipales soient organisées et maintenues au moyen de taxes sur la propriété.

Toute chose nécessaire dans l'intérêt public doit être payée aux frais de tous. Les chemins de fer ont droit à une certaine protection aux frais du public. Ils doivent être protégés en cas d'émeute. Les compagnies de chemins de fer sont particulièrement exposées à subir des pertes en cas d'émeute, et en pareil cas elles demandent protection à l'autorité. On doit les protéger contre les tentatives d'obstruction, d'incendie ou d'infractions quelconques aux lois; elles ont droit à protection dans bien d'autres cas qu'il n'est point nécessaire de mentionner ici. Elles peuvent s'adresser aux tribunaux pour faire valoir leurs droits. Aucun propriétaire ne s'adresse plus fréquemment aux tribunaux que ces compagnies.

Nous nous rappelons tous les terribles émeutes, appelées “ émeutes de chemins de fer ” qui ont eu lieu il y a trois ans aux Etats-Unis. Nous nous rappelons que toutes les troupes

M. ROULEAU

américaines qui ne se trouvaient pas alors dans le territoire indien, furent appelées sous les armes, que des milliers de volontaires des différents Etats et d'autres organisations militaires indépendantes furent appelés sous les armes, que la police et les agents des diverses villes furent mis également en réquisition et que, dans plusieurs cas, les dommages causés par la populace ont été payés aux frais du public.

A Pittsburg, où la compagnie du chemin de fer de la Pennsylvanie eut à subir des pertes évaluées à \$3,000,000, la corporation de cette ville et le comté dans laquelle elle est située dut payer à la compagnie jusqu'au dernier dollar de ses pertes. En retour de cette protection, les chemins de fer des Etats-Unis paient des taxes très fortes; mais le syndicat avec lequel le gouvernement va passer contrat, réclame toute cette protection, tous ces privilèges et ne donne rien en retour. Il réclame ces privilèges et demande, en même temps, qu'on l'exempte pour toujours de taxes et du paiement de toute partie des dépenses publiques dont il devrait porter le fardeau.

Mais, à ce point, il faut se demander : Les chemins de fer sont-ils taxés dans d'autres pays? A ce propos, le député de Glengarry a prétendu, je crois, qu'il était parfaitement juste d'exempter les chemins de fer de taxes. “ Pourquoi, nous a-t-il dit, ne taxons-nous pas les grands chemins? Un chemin de fer n'est-il pas un chemin public? Et si un chemin vicinal ordinaire est exempt de taxes, pourquoi un chemin de fer n'en serait-il pas exempt aussi? ” Je réponds qu'il devrait l'être, si on le met gratuitement à la disposition du public, comme un grand chemin ordinaire. Mais tant qu'un chemin de fer n'offre pas une avenue libre au commerce, tant que c'est une entreprise particulière exigeant paiement de tout service qu'elle fait et demandant protection au pays, ce chemin doit payer les taxes comme toute autre propriété particulière. Autant que j'ai pu m'en assurer, les chemins de fer sont taxés dans tous les pays. Ils sont taxés en Autriche, en Russie, en Hollande.

M. PLUMB. J'aimerais bien à savoir s'il y a des compagnies particulières de chemin de fer en Russie.

M. CHARLTON. Je crois que le gouvernement russe garantit un certain revenu aux compagnies de chemins de fer et perçoit une taxe sur les voyageurs.

La Grande-Bretagne, la Belgique, et chaque Etat de l'Union américaine imposent des taxes aux compagnies de chemins de fer, et ces taxes sont de différentes sortes. En premier lieu, il y a la taxe sur les recettes brutes qui, je crois, est prélevée dans ces trois Etats : Michigan, Pennsylvanie et Minnesota.

Dans le Michigan, cette taxe est de deux pour cent au-dessous d'un certain chiffre des recettes, et de trois pour cent au-dessus de ce chiffre. Dans le Minnesota, elle est de trois pour cent; dans la Pennsylvanie, elle est de huit dixièmes d'un pour cent, et il y a, en outre, une taxe sur les actions. Outre la taxe sur les recettes brutes, certains pays prélèvent une taxe sur les recettes nettes. Dans l'Etat du Delaware, on prélève une taxe de dix pour cent sur les recettes nettes. Cette taxe prend une troisième forme, celle de taxe sur les voyageurs. Elle existe dans la Grande-Bretagne où l'Etat prélève cinq pour cent sur les recettes brutes du service des voyageurs; dans l'Etat du Delaware, on perçoit dix centins par voyageur. Ce te taxe prend une quatrième forme, celle de taxe spécifique sur les locomotives et les chars.

L'Etat du Delaware prélève une taxe de \$100 sur chaque locomotive, de \$10 sur chaque char à marchandises et de \$25 sur chaque char à voyageurs. Il y a encore la taxe par mille. L'Etat du Mississippi prélève un taxe de \$40 par mille sur les lignes à voie étroite, et \$80 par mille sur les lignes à voie large ou voie-type. On base aussi le chiffre de cette taxe sur les cotisations. C'est ce qui se pratique dans les Etats de New-York, New Jersey, Ohio, Tennessee et autres.

Septièmement, cette taxe prend la forme d'une somme fixe. Ce dernier système est généralement appliqué dans les Etats de New-Jersey, et du Delaware. Huitièmement, on prélève cette taxe sur le capital et les actions de la compagnie. C'est ce qui a lieu dans la Pennsylvanie.

A propos de taxes, je dirai quelques mots des observations faites, hier soir, par le député de Lincoln (M. Rykert) que je regrette de ne pas voir à son siège. En traitant la question des taxes et calculant le montant probable des taxes que paierait le chemin de fer du Pacifique canadien, s'il n'en était pas exempté, il est arrivé au total absurde de \$6,000 par année. Il a obtenu ce résultat en se basant sur l'étendue de terre que la ligne occuperait et la réduisant en acres sur tout le parcours.

Je crois qu'il a évalué ces terres à \$5 l'acre, et c'est ainsi qu'il est arrivé au total de \$6,000. Je suppose qu'il taxerait ainsi les propriétés dans une ville, en évaluant à \$5 l'acre des lots qui valent \$1,000 le pied carré. Il évaluerait de même; j'en suis sûr, les tableaux des anciens maîtres en calculant ce que la peinture, le vernis et la toile ont dû coûter dans le temps.

D'après ce mode de calcul, la ligne coûterait peut-être \$30,000 par mille en évaluant à \$5 l'acre le terrain sur lequel elle est établie. Or il faut cotiser une ligne d'après ce que sa construction a coûté par mille; il faut cotiser, en outre les locomotives, les chars, les stations et toutes les dépendances nécessaires à l'exploitation, d'après ce qu'elles ont coûté. Il faudra probablement 300 locomotives et plusieurs milliers de chars, au bas mot, pour former le matériel roulant du chemin de fer Pacifique canadien, et tout ce matériel devrait être sujet aux taxes qui donneraient nécessairement un montant fort considérable, si on voulait bien les imposer.

Nous pouvons évaluer ce montant en établissant une comparaison entre cette ligne et les chemins de fer d'autres pays. En 1873, les contributions directes et indirectes des chemins de fer français ont produit \$16,241,000. Aux Etats-Unis, les taxes imposées sur les compagnies de chemins de fer sont immenses. Je n'ai pu m'en procurer le total, parce que plusieurs compagnies font des rapports défectueux.

Mais je vais indiquer le chiffre des taxes de plusieurs lignes. En 1879, le chemin de fer de Chicago et Alton payait \$195,141, sous le chef de "taxes et comptes divers;" la ligne de Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, payait \$173,543, sous le même chef. Il est impossible de calculer le chiffre précis des taxes, parce que nous ignorons ce qu'il faut entendre par "comptes divers." Mais plusieurs compagnies font des rapports détaillés de leurs taxes spéciales et de ce nombre sont les suivantes :

La compagnie de "Burlington and Cedar Rapids," compagnie locale dans l'Iowa, a payé, l'année dernière, \$34,722 de taxes; celle de "Cincinnati, Hamilton and Dayton," 91 milles, \$36,706; l'"Atlantic and Great Western," ligne qui n'a pas une grande importance, \$96,000; le chemin de fer de Pennsylvanie, taxes de l'Etat, \$213,852,—sur le capital, \$154,957, total, \$368,809; l'"Union Pacific," \$297,158; "Chicago, Burlington, Quincy," \$328,844; "Chicago and North-West," \$359,996; "Chicago, Rock Island and Pacific," \$218,155; "Illinois Central," \$395,010; "Michigan Central," \$201,681; "Lake Shore and Michigan Southern," \$157,137; "New-York Central and Hudson River," \$871,787—soit un total de \$3,646,015. Or, il y a 1,900 compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis. Neuf des compagnies principales et trois compagnies secondaires sont énumérées dans cette liste, et elles paient ensemble \$3,646,015. Parmi les grandes compagnies qui n'y sont pas énumérées, je puis mentionner celles de l'Eré, Baltimore et Ohio, ainsi que plusieurs autres. Ces données nous suffiront pour arriver à une évaluation approximative des taxes que paierait au même *pro rata*, une ligne comme celle du Pacifique canadien, quand elle sera construite. Les embranchements que pourra construire cette compagnie, se trouveront princi-

palement au Nord-Ouest. Il en faudra un bien petit nombre, je suppose, dans la Colombie anglaise et au nord du lac Supérieur. Mais si, dans la région où la ligne est exemptée de taxes, elle contribue au développement général, il faudra un grand nombre d'embranchements. On ne peut calculer le nombre de milles de chemins de fer que l'on comptera plus tard au Nord-Ouest. Toutefois nous pouvons arriver à une évaluation approximative en calculant la superficie de la région, l'étendue probable de terres arables qui s'y trouvent, et en comparant avec d'autres pays partiellement développés grâce aux chemins de fer. Adoptons ce mode de calcul: le gouvernement évalue à 150,000,000 d'acres l'étendue de terres arables au Nord Ouest canadien. Je vais maintenant établir une comparaison avec l'Etat du Minnesota qui est contigu à notre Nord Ouest et offre, sous bien des rapports, les mêmes particularités. La superficie de cet Etat est de 53,459,000 d'acres de terres arables, de terres stériles, de savanes et le reste. On peut raisonnablement supposer, je crois, que le Nord-Ouest canadien offre quatre fois cette étendue de terres arables. Le Minnesota, bien que ce soit encore un Etat nouveau et qui n'a pas atteint tout son développement, puisqu'il ne compte que 780,000 habitants, possède le 3,295 milles de chemin de fer. Il en comptera le double, lorsqu'il aura atteint son développement complet.

Mais prenons le réseau actuel de chemin de fer au Minnesota. Le Nord-Ouest contenant quatre fois plus de terres arables, il lui faudra pour le besoin de son commerce, une réserve de chemins de fer d'un parcours quatre fois égal à celui du Minnesota, quand il aura atteint le même développement que cet Etat américain, ce qui donnerait, pour le Nord-Ouest, un réseau de 13,000 milles, en chiffres ronds. Or quelle portion de ce réseau le syndicat fournirait-il? Sa charte lui donne accès dans toute la région, et il a droit de préemption pour toutes les lignes qu'il voudra construire. Il lui suffit de déposer au bureau du ministre des Travaux Publics le plan d'une ligne allant dans une direction quelconque, et il obtiendra immédiatement le droit de préemption pour les terres que devra traverser cette ligne qu'il pourra construire quand bon lui semblera. Je présume que si le syndicat trouve son intérêt à construire des lignes quelque part, ce sera au Nord-Ouest. Je suppose que, comparativement au Minnesota, au point de développement où il en est aujourd'hui, le Nord-Ouest ait besoin de 13,000 milles de chemins de fer et que le syndicat construise la moitié de ce réseau, en choisissant les tracés les plus faciles et les embranchements qui deviendront, les premiers, d'un bon rapport. Que représenterait alors l'exemption que la clause 16 accorde au syndicat? Je crois que, pour continuer cette comparaison, je puis bien mentionner "l'Union Pacific," ligne qui traverse une région bien moins avantageuse que le Nord-Ouest, une région colonisée seulement en partie, ligne qui ne paie point une taxe aussi élevée par mille et qui ne fait point d'aussi grandes affaires que les compagnies plus importantes et plus riches, aux Etats-Unis. Je constate que, l'an dernier, sur un parcours de 1,597 milles—comprenant la ligne-mère et ses embranchements—cette ligne a payé \$297,000 de taxes. Si le Pacifique canadien doit payer un jour des taxes dans la même proportion que "l'Union Pacific," sur 6,000 milles de ligne principale et d'embranchements, ces taxes s'éleveront à \$1,116,000, en chiffres ronds.

J'ai supposé que le syndicat construirait moins de la moitié des embranchements nécessaires dans la région et aurait le choix des tracés, laissant le reste à d'autres compagnies. Le parcours des embranchements se trouverait donc ainsi réduit de moitié et les taxes de même, c'est-à-dire qu'elles représenteraient \$553,000, somme qui, capitalisée à quatre pour cent, donne \$13,950,000. Or si nous réduisons encore le chiffre, en divisant par quatre au lieu de diviser par deux, nous arriverons à un montant qui représente un capital de \$6,975,000. Mais si nous nous en tenons au premier calcul, c'est-à-dire si nous évaluons les taxes que devront payer les

6,000 milles du Pacifique canadien, au même taux qu' "l'Union Pacific," nous arriverions à un montant représentant l'intérêt de \$27,900,000. Or le calcul est-il juste? Peut-on supposer que la compagnie, ayant, d'après sa charte, accès dans tout le Nord-Ouest, construira moins de la moitié des lignes dont la région aura besoin? Est-il raisonnable de supposer que la compagnie ne construira pas 6,000 milles d'embranchements, à mesure que la région se colonisera? Est-il raisonnable de supposer que, si l'on imposait à la compagnie les mêmes taxes qu'à "l'Union Pacific" elle n'aurait pas à payer autant que j'en ai indiqué? Je crois que les exemptions spécifiées dans cette clause représentent la somme que j'ai indiquée et s'élèveront à plus de \$500,000 par année, dans un avenir prochain.

M. MACDOUGALL. Je demanderai à l'honorable monsieur si, dans ses calculs, il évalue le montant de ces exemptions en supposant que les embranchements que construira le syndicat, soient exempts de taxes, d'après le contrat.

M. CHARLTON. Je base certainement mes calculs sur cette évaluation. Je prétends que tous les embranchements que construira la compagnie formeront partie du chemin de fer Pacifique canadien et seront compris dans le contrat, et pour convaincre l'honorable monsieur, je vous lire la clause qui a trait à ces embranchements:—

"Les dits embranchements devant être de la largeur susdite; et la ligne principale de chemin de fer sera commencée et achevée tel que stipulé au dit contrat; et avec les autres embranchements qui seront par la suite construits par la dite compagnie, et tout prolongement de la dite ligne principale de chemin de fer qui sera par la suite fait ou acquis par la compagnie, elle constituera la ligne de chemin de fer ci-après appelée "Le chemin de fer du Pacifique canadien."

J'espère que cette clause convaincra le député de Halton et le premier ministre. Mais quel que soit le montant, \$279,000, \$558,000 ou \$1,116,000 par année, les colons du Nord-Ouest auront à le payer, en outre de leur part juste et équitable des taxes. Mais auront-ils à payer autre chose? Oui; en outre de la juste part des taxes du syndicat, ils auront à payer une part de la dette contractée par le gouvernement pour construire les sections qu'il remettra au syndicat.

M. PLUMB. Mon honorable ami a changé d'opinion au sujet de la manière dont les municipalités agiront à l'égard du syndicat.

M. CHARLTON. Je n'ai pas bien saisi les paroles de l'honorable monsieur.

M. PLUMB. Me permettez-vous de les répéter?

M. CHARLTON. Certainement.

M. PLUMB. L'an dernier, mon honorable ami nous a fait une vive peinture de la manière dont les municipalités taxent les terres inoccupées.

M. CHARLTON. Oui; et je crois que le député de Niagara (M. Plumb), le premier ministre et les autres députés de la droite, pour justifier la proposition qu'ils faisaient alors de vendre les terres du Nord-Ouest moyennant de bas prix et des conditions faciles, en grandes sections, à des spéculateurs, prétendirent que le colon serait à même de régulariser sa position. Ils nous disaient que les municipalités pourraient forcer la compagnie à vendre ses lots en imposant des taxes sur les terres inoccupées et, par ce moyen, la guérirait promptement de l'envie de garder de grands lots inoccupés.

M. PLUMB. Mais ce n'est pas là une réponse à mon observation.

M. CHARLTON. Comme je le disais quand l'honorable monsieur m'a interrompu, le colon paiera, outre ses taxes de chemin de fer, la partie de la dette contractée pour l'avantage de la compagnie et dont le premier item sera représenté par les \$31,000,000 dépensés pour les explorations et la construction de la partie de la ligne qui sera remise à la compagnie. Or cela représente \$7 par tête pour chaque

M. CHARLTON

homme, femme et enfant, en Canada. Il aura ensuite à payer sa part de taxes pour les \$25,000,000 qui seront payés à la compagnie, ce qui représente encore plus de \$6 par tête pour chaque homme, femme et enfant, en Canada. En d'autres termes, ce montant sera de \$13 par tête, plus une part proportionnelle des taxes ordinaires, et ce montant de \$13 devrait être payé par la compagnie. De plus, le colon établi sur les sections alternatives, devra travailler non-seulement pour son propre avantage mais pour celui de la compagnie qui, aux termes du contrat, pourra garder ses terres et ne pas les mettre en vente, aussi longtemps que cela lui plaira. Sur deux coups de pioche qu'il donnera, il comprendra qu'il y en a un pour une compagnie impitoyable qui attend le résultat de ses efforts et qu'il lui suffit d'attendre pour obtenir des résultats auxquels elle n'a aucunement contribué. Malgré tous les arguments que nos amis de la droite feront valoir, ils ne parviendront pas à tromper le pays sur ce point. Le pays comprendra parfaitement l'injustice de cette disposition, il comprendra l'acte injuste par lequel on donne gratuitement à la compagnie un chemin de fer, et des millions par dessus le marché; il comprendra l'acte injuste par lequel on impose pour toujours, aux colons les frais de faire respecter la loi et l'ordre et de protéger la propriété cédée à cette compagnie aux frais de la population du Canada. Il comprendra ce que veut dire le privilège exclusif, accordé à la compagnie, de construire des chemins de fer au Nord-Ouest. Grâce à ce monopole, aucune compagnie ne pourra lui faire concurrence dans des conditions équitables.

Je demanderai, en terminant, s'il n'est pas monstrueux de donner à cette compagnie tout un chemin de fer, plus des propriétés valant des millions et de lui accorder, en outre, exemption de taxes pour sa ligne et ses terres.

Une des plaies de la seconde moitié du dix-neuvième siècle est la création des monopoles. Aux États-Unis, les penseurs redoutent que les monopoles de chemin de fer ne deviennent menaçants pour les libertés du pays. L'accumulation de la richesse atteint des proportions énormes aux États-Unis. Des hommes encore pauvres il y a quelques années, comptent aujourd'hui leurs richesses par vingtaines de millions.

William A. Vanderbilt ne pouvait disposer, il y a quelques années, que de quelques millions, et aujourd'hui, on évalue sa fortune à \$120,000,000; mais que sera cette fortune dans vingt ans? Le temps est proche où l'on comptera ces fortunes par milliards, au lieu de millions, et peut-être allons-nous, en réalité, mettre à la disposition de deux ou trois hommes sans scrupule, comme Jay Gould, Vanderbilt et Scott, de la Pennsylvanie, le contrôle de notre vaste Nord-Ouest. En effet, nous créons, dans cette région, un monopole qui, très-probablement, s'unira aux monopoles encore plus considérables des États-Unis.

On rapporte déjà que les membres du syndicat pourront vendre aisément pour cinq ou six millions de leurs obligations à des monopoleurs américains qui acquèreront ainsi leurs franchises et privilèges et leur laisseront ainsi de jolies fortunes, comme résultat de leurs tripotages avec le gouvernement.

Allons-nous prendre les moyens d'élever un monstre étranger dans notre pays? Allons-nous donner le contrôle de notre Nord-Ouest canadien à des compagnies comme celles que contrôlent Jay Gould ou Vanderbilt? Cette mesure revient à cela. Tel est le danger qui nous menace, tel est le danger qui menace les ministres et que leur fatuité les empêche de voir. Pour la raison que j'ai exposée,—cette clause inacceptable du contrat—j'ai l'honneur de proposer,

"Que le contrat concernant le chemin du Pacifique canadien, exempté à perpétuité, le chemin de fer et toutes les gares et les emplacements de gares, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et accessoires nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin ainsi que le fonds social de la compagnie, de toutes taxes imposées par le gouvernement fédéral, ou par aucune province qui pourra être constituée à l'avenir, ou par aucune corporation municipale en faisant partie.

Que ces propriétés seront, en réalité, un don fait à la compagnie aux dépens du public, et que l'exemption de ces propriétés de toute imposition est injustifiable, crée indirectement une taxe injuste, et donne à la compagnie un avantage immérité sur d'autres compagnies de chemins de fer, de nature à empêcher la construction de lignes rivales; et que le contrat est inacceptable, pour cette considération."

M. ORTON. Je parlerai de deux ou trois faits bien étonnants qui ont été mis au jour. Le premier de ces faits est que les députés de l'opposition, malgré leurs clamours et les grands efforts qu'ils ont faits pour soulever le pays, n'ont pas encore pu arrêter un programme sur cette question. Ils ne peuvent pas s'entendre sur la position qu'ils désirent voir adopter par la Chambre. Quelques-uns d'entre eux sont en faveur de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, comme entreprise du gouvernement, d'autre veulent donner cette entreprise à une compagnie. Il y a quelques années un député de la gauche, dénonçait l'ancien gouvernement peut-être avec autant de vigueur qu'aucun autre député de cette Chambre; je veux parler de l'honorable député de Wentworth-Sud (M. Rymal). Il dénonçait alors le contrat Allan, mais aujourd'hui il exprime en termes éloquentes son admiration pour l'offre magnifique que l'ancien gouvernement a fait en 1872, après la tentative infructueuse faite par sir Hugh Allan de réaliser l'argent nécessaire pour exécuter son contrat. Ce député nous dit encore: "Je crois que le contrat Allan était un des meilleurs marchés qui aient été offerts pour la construction du chemin." Mon honorable ami rend ainsi hommage à la sagesse du gouvernement de 1872, à la tête duquel était le chef du gouvernement actuel. C'est un des résultats de cette discussion.

Il y a un autre fait bien étonnant. Cette pluie d'amendements que nous avons eue, prouve que l'opposition est fermement décidée à créer des obstacles à plaisir. Elle s'efforce, par tous les moyens possibles, de retarder la besogne de cette Chambre par une série d'amendements inutiles. Mais après tout, quels résultats ont produit les efforts qu'elle a déployés? Les députés de la gauche n'ont pas réussi, par leurs amendements, à changer les idées des députés de la droite; au contraire ces amendements ont eu l'effet de leur faire perdre un député qui votait avec eux presque continuellement. Je veux parler du député de Napierville, (M. Coupal), qui a habituellement voté avec l'opposition; ces amendements lui ont fait désertier les rangs de la gauche, et aujourd'hui il appuie le programme du gouvernement.

Un autre détail frappant du débat est la grande admiration que mon honorable ami de Wentworth-Sud (M. Rymal) a pour le ministre des Chemins de fer. Il parle de lui dans les termes suivants:

"J'ai une trop haute opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer pour croire que sa vertu ait fait naufrage, et pour croire qu'il ait craint de faire face à l'orage. Avec l'habileté que lui connais, il est indubitable que, s'il l'avait jugé convenable, il aurait adjugé par section le contrat à des entrepreneurs et que la somme qu'il aurait réalisée avec les terres mises à sa disposition par le parlement aurait été suffisante pour construire et équiper un chemin de fer dans toute sa longueur et pour laisser un surplus magnifique au crédit de la Confédération."

Tout cela est en contradiction avec les assertions et les insinuations de la gauche; tout cela est en contradiction avec les écrits de l'organe du parti libéral qui, pendant les six derniers mois a représenté le ministre des Chemins de fer comme un homme corrompu de toute façon.

On me permettra aussi de parler d'un autre fait au sujet du député de Wentworth-Sud. On sait que cet honorable député a le privilège, du consentement des deux côtés de la Chambre de jouir d'une plus grande liberté que tout autre membre. On lui laisse dire des choses qu'un autre représentant n'aurait pas la permission de dire; je ne veux pas lui enlever ce privilège. C'est un ancien député, puisqu'il y a vingt-cinq ans qu'il siège dans cette Chambre, et je crois qu'il n'est que juste qu'il ait le privilège de s'exprimer aussi librement qu'il le désire. Cependant c'est un curieux phénomène de physiologie de voir que, malgré le long séjour

qu'il a fait dans cette Chambre où il a coudoyé les premiers citoyens du pays, il ne peut faire disparaître les vices de sa première éducation. L'autre jour, il parlait de moi en ces termes:

"Quand j'aurai besoin de renseignements de Judas Iscariot, je les lui demanderai."

Je ne lui demanderai pas de me faire des excuses, car je ne me soucie guère des opinions que pourrait exprimer l'honorable député; ces opinions produisent peu d'effet sur les députés de cette Chambre ou sur le pays. Cependant, il est rare qu'un homme puisse faire plus qu'une grande action dans sa vie. Quand on a fait cette action éclatante, il est rare qu'on en fasse de semblables, et le député de Wentworth-Sud s'est distingué dans la position la plus belle qu'un homme puisse occuper; et comment? Comme propriétaire nomade d'un étalon. Arrivé à cette position par un effort énergique de son jeune âge, il s'aperçoit qu'il ne peut pas s'élever au-dessus de son ancienne sphère.

Ses premiers efforts ont épuisé les bonnes qualités qu'il possédait au point qu'il ne peut rien faire de plus.

La position de certains hommes ressemble d'après moi aux prairies alcalines où ni le blé, ni les autres grains ne peuvent croître, et il est difficile que ces hommes expriment des sentiments nobles et délicats, quand bien même ils vivraient en compagnie des premiers citoyens du pays."

M. RYMAL. Je ne crois pas que le député de Wellington m'accuse de lui manquer de respect si je réponds aux observations qu'il vient de faire. Il a fait allusion à ce que j'ai fait dans ma jeunesse; il a parlé de mon état d'élevage de chevaux. Je suppose qu'il veut parler du fait que j'aurais eu dans ma jeunesse un magnifique étalon. Les sociétés d'agriculture du voisinage m'ont remercié d'avoir introduit et gardé pour les fins de l'élevage un animal d'un tel prix et jamais, à ma connaissance, ceux qui se sont servis de cet animal, m'ont dit qu'il ne valait pas l'argent qu'il avait coûté.

J'étais jeune homme et, à cette époque comme aujourd'hui, j'étais fier d'être propriétaire d'un animal d'un tel prix. J'ai, il est vrai, en certaines circonstances, servi de palefrenier à ce cheval et j'en suis fier. La position que j'occupais à cette époque me donnait plus d'orgueil que celle que j'occupe aujourd'hui, puisqu'au lieu d'être palefrenier d'un cheval de prix, j'étrille un petit spécimen d'âne.

M. l'Orateur, vous me confaissez depuis assez longtemps; j'ai été élu à la Chambre des Communes quelques années avant vous et je ne sache pas que j'aie offensé, par ma conduite, un seul des députés au milieu desquels j'ai vécu pendant les vingt-cinq dernières années. Je n'avais pas l'intention dans les observations que j'ai faites et dont l'honorable député s'est formalisé, je n'avais pas l'intention, dis-je, de l'offenser. Pendant que je parlais, l'honorable député, inspiré, non par la bienveillance mais par ce que j'appellerai le whisky tord-boyaux.

QUELQUES DÉPUTÉS. A l'ordre! à l'ordre!

M. RYMAL. L'honorable député, dis-je, a jugé à propos de m'interrompre et m'a donné à entendre que si j'avais besoin de renseignement d'un certain genre, il pourrait m'en donner.

M. ORTON. J'appelle l'honorable député à l'ordre. Je crois que ce sont là des observations que l'on peut difficilement tolérer.

M. L'ORATEUR. Je dois mettre fin à cette discussion; elle est personnelle de part et d'autre.

M. RYMAL. Très bien! puis-je vous jugez à propos de m'arrêter au milieu de ma réplique, je crois qu'il était aussi à propos d'arrêter l'honorable député.

M. L'ORATEUR. Je crois que vous avez été un peu trop loin.

QUELQUES DEPUTES. A la question!

M. RYMAL. J'abandonne la partie. Je crois avoir porté à l'honorable député plus d'attention qu'il le mérite. C'est un petit spécimen.

PLUSIEURS DEPUTES. A l'ordre!

M. RYMAL. Comme j'ai parlé longuement de l'honorable député, je ferai seulement une observation; bien qu'il déclare ne pas se soucier du tout de ce que je puis dire et faire, les gémissements qu'il fait entendre ce soir indiquent le contraire. Quand je vois un homme arrivé à l'âge mûr et qui crie "maman," je conclus que c'est encore un bébé.

L'amendement de M. Charlton est rejeté sur la division suivante :—

POUR :

Messieurs

Anglin,	Geoffrion,	Olivier,
Bain,	Gillies,	Paterson (Brant),
Richard,	Gillmor,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (St. Jean),	Huntington,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Killam,	Scriven,
Cameron (Huron),	King,	Skinner,
Cartwright,	Lafue,	Smith,
Casey,	Laurier,	Sutherland,
Casgrain,	Macdonell (Anark),	Thompson,
Charlton,	Macdonell (Inverness),	Trow,
Cockburn (Muskoka),	McIsaac,	Weldon,
Dumont,	Malouin,	Wheler,
Fiset,	Mills,	Yeo. —52.
Fleming,		

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Gault,	Merner,
Arnell,	Gigault,	Mébot,
Baker,	Girouard (Jacq. Cart.),	Mongenais,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Montplaisir,
Barnard,	Grandbois,	Mousseau,
Beauchesne,	Hackett,	Muttart,
Benoit,	Hay,	Ogden,
Bergeron,	Hesson,	Orion,
Bevin,	Hilliard,	Quimet,
Bill,	Hooper,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Houde,	Pinsonneault,
Boulbee,	Hurteau,	Platt,
Bourbeau,	Jones,	Plumb,
Bow-ll,	Kaullbach,	Pope (Compto.),
Brecken,	Kilvert,	Pope (Queen),
Brooks,	Kirkpatrick,	Poupore,
Bunster,	Kranz,	Richey,
Bunting,	Laundry,	Robertson (Hamilton),
Cameron (Victoria),	Laue,	Rouleau,
Carling,	Langevin,	Routhier,
Caron,	Lantier,	Royal,
Cimon,	Longley,	Ryan (Marquette),
Colby,	Macdonald (King),	Ryan (Montréal),
Connell,	Macdonald (-ir John),	Scott,
Costigan,	McDonald (Cap-Breton),	Shaw,
Coughlin,	McDonald (Picton),	Sproule,
Coupal,	McDonald (Vict. N.E.),	Strange,
Coursol,	Macmillan,	Tassé,
Daly,	McCallum,	Tellier,
Daoust,	McCarthy,	Tilley,
Dawson,	McConville,	Tupper,
Desaulniers,	McQuaig,	Valin,
Desjardin,	McDougall,	Vallée,
Domville,	McGreedy,	Vanasse,
Doull,	McInnes,	Wade,
Dugas,	McLennan,	Wallace (Norfolk),
Elliott,	McLeod,	Wallace (York),
Farrow,	McQuade,	White (Cardwell),
Ferguson,	McRory,	White (Renfrew),
Fitzimmons,	Manson,	Williams et
Fortin,	Massue,	Wright. —124.
Fulton,		

M. ROSS (Middlesex). L'Acte des chemins de fer de 1879 prescrit les conditions auxquelles les droits sont prélevés sur les marchandises et les passagers transportés par les chemins de fer de la Confédération. La première condition qu'un chemin de fer doit remplir avant de prélever

M. L'ORATEUR

des péages, est de les annoncer dans la *Gazette du Canada*. La seconde condition est de les faire approuver par le Gouverneur en conseil. L'Acte des chemins de fer donne au Gouverneur en conseil le pouvoir de modifier ces péages sans tenir compte des bénéfices des compagnies de chemins de fer. Cet Acte stipule, en outre, que lorsque les bénéfices d'une compagnie excéderont 15 par cent sur l'argent dépensé dans la construction du chemin, ou 15 pour cent sur le revenu net, le parlement pourra s'occuper de la chose sous certaines restrictions.

Premièrement, le consentement de la compagnie est ordonné par le paragraphe 11 de la section 17; secondement, le Parlement ne peut pas s'occuper des droits ou péages sur les marchandises—sans le consentement de la compagnie, comme je l'ai dit—de façon à produire moins de 15 par cent par année de bénéfice sur le capital dépensé pour la construction du chemin; troisièmement, le Parlement ne peut pas intervenir à moins qu'après un examen fait par l'honorable ministre des Travaux Publics du montant reçu et dépensé par la compagnie. On ne trouve que le revenu net provenant de toutes sources, pour l'année précédente, n'excède quinze pour cent sur le capital alors dépensé. En vertu de l'acte de constitution que nous examinons en rapport avec ce contrat, il est stipulé que le pouvoir donné au Parlement par l'acte des chemins de fer de 1879, est limité non à quinze pour cent tel que stipulé originiairement dans l'Acte des chemins de fer, mais à dix pour cent. Les honorables députés de la droite disent qu'en vertu de cette clause de l'acte de constitution, les conditions qui permettent à cette compagnie d'exiger des droits et taxes sont plus favorables au public que les conditions de l'Acte des chemins de fer telles qu'appliquées aux autres chemins de fer; et l'on dit que cette partie de l'acte de constitution est digne d'éloges. On dit, en second lieu, que ces restrictions sont suffisantes pour empêcher la compagnie du Pacifique canadien d'imposer des péages et des droits exagérés. J'examinerai séparément ces deux propositions.

Relativement à la première proposition, je dirai que les conditions des deux chemins de fer sont tout à fait différentes. L'Acte des chemins de fer de 1879 s'applique à tous les chemins de fer de la Confédération. Ces chemins de fer sont surtout construits avec des capitaux privés. Le chemin de fer dont nous nous occupons aujourd'hui sera construit avec les capitaux du peuple de ce pays, et un tarif qui serait juste et équitable pour un chemin de fer construit par une compagnie privée ne pourrait pas nécessairement être juste et équitable pour un chemin de fer construit par le gouvernement. Je n'examinerai pas si cette condition empêchera de prélever des droits exagérés. Je ne puis pas voir comment cette disposition de l'acte d'incorporation remplira cette fin. D'abord la compagnie aura un monopole presque illimité du commerce du Nord-Ouest. Tandis que les autres chemins de fer de la Confédération sont sujets à avoir de la concurrence, cette compagnie n'a rien à redouter de ce côté-là. Elle aura le contrôle de tout le commerce qui se fera dans cette immense région mesurant plus de 250,000,000 d'acres.

Les deux cas ne sont pas semblables. Dans l'un nous avons un chemin de fer de 2,700 milles de longueur ayant le monopole du commerce des fertiles prairies du Nord-Ouest; dans l'autre, nous avons des chemins de fer se faisant concurrence les uns aux autres, et dont la longueur réunie est de 6,784 milles, trois fois la longueur de la ligne en premier lieu mentionnée, et qui parcourent un pays moins étendu que celui que parcourra le chemin de fer dont il est question ce soir. Mesurez l'étendue des huit Etats de l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Michigan, l'Iowa, le Wisconsin, le Missouri et la Pennsylvanie, et vous verrez que ces huit Etats ne sont pas plus étendus que notre Nord-Ouest. Il y a dans ces Etats 38,422 milles de chemin de fer.

M. JONES. Quelle est la population de ces Etats?

M. ROSS. Environ 10,000,000 ou 12,000,000 ; je n'en saurais préciser le chiffre ; l'honorable député en trouvera le chiffre exact en consultant le recensement de 1880, fait dernièrement.

Je disais que ces huit États avaient 38,422 milles de chemins de fer et qu'ils ne sont pas plus étendus que notre Nord-Ouest. Nous ne construirons dans cette vaste région que 2,700 milles de chemin de fer, en comprenant tout le chemin du Pacifique canadien. Comme ce chemin de fer n'a pas, en pratique, de concurrence, je crois que les dispositions de cet Acte de constitution ne protègent justement pas le public contre les tarifs qui pourraient s'opposer au complet développement de ce pays, et si vous examinez les frais d'exploitation d'un mille de chemin de fer et les revenus bruts des chemins de fer du Canada, vous verrez à quel point ces extorsions peuvent être portées. L'exploitation des chemins de fer du Canada coûte en moyenne \$2,496 par mille ; s'il faut payer la même chose pour l'exploitation du chemin de fer du Pacifique canadien, et pour l'exploitation de nos autres chemins de fer en opération l'année dernière, les dépenses totales seront de \$6,739,200.

M. PLUMB. Je voudrais savoir comment l'honorable député concilie ce qu'il vient d'avancer avec la déclaration faite hier par un de ses chefs, qu'un seul train par jour pourrait transporter tout le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. ROSS. Je parle du chemin de fer du Pacifique canadien comme en parlent les honorables députés de la droite qui espèrent avoir un grand chemin de fer transportant une quantité considérable de marchandises, un chemin de fer qui égalera en proportion les autres chemins de fer de la Confédération et dont les dépenses d'exploitation seront aussi considérables.

Je ne dis pas que le chemin de fer du Pacifique canadien rapportera moins ou aura moins de valeur que les autres chemins de fer. Si les revenus de ce chemin sont aussi considérables que les revenus des autres chemins, ils seront de \$8,296,200, soit une différence entre les revenus et les dépenses assez considérable pour réduire le bénéfice à 2 pour cent sur un capital de \$80,000,000. Pour que le chemin de fer du Pacifique canadien puisse rapporter un bénéfice de 10 pour cent, sur les frais de construction, il devra réaliser le double des autres chemins de fer, et pour en arriver là, il lui faudra exiger deux fois son tarif.

J'attire l'attention du député de Niagara sur la position dans laquelle sera placé le commerce du pays avant même que la limitation à 10 pour cent restreigne le tarif du chemin de fer du Pacifique canadien ; c'est-à-dire, sur le fait que le tarif de ce chemin de fer devra être deux fois aussi élevé pour les voyageurs et pour les marchandises que la moyenne du tarif qu'imposent les autres chemins de fer de la Confédération, et si l'honorable député est disposé à voter pour ce monopole du commerce de transport de ce pays, il est d'une témérité à laquelle je ne m'attendais pas.

M. PLUMB. Quelle aurait été la position d'un chemin de fer du gouvernement qui aurait traversé ce territoire ? Il aurait dû produire l'argent nécessaire à son entretien et imposer le même tarif.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je soulève une question d'ordre ; l'honorable député fait un discours ; au lieu de poser une question, il fait un discours.

PLUSIEURS DÉPUTÉS. A l'ordre ! à l'ordre !

M. L'ORATEUR. L'honorable député a cédé la place à l'honorable député de Niagara.

M. ROSS. Il me semble qu'il est bien pénible pour l'honorable député de Niagara de garder le silence pendant que les honorables députés parlent. Quand j'aurai terminé il pourra faire un discours s'il le désire.

La 20^{ème} clause de l'acte de constitution stipule ce qui suit :

“ La limite de la réduction des taux de péage par le parlement du Canada prescrite par le onzième paragraphe de la dix-septième section de “ l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, ” relatif aux TAUX DE PÉAGE, est par le présent étendue de telle sorte que cette réduction puisse être faite dans une telle proportion que ces taux de péage, une fois réduits, ne devront pas rapporter moins de dix pour cent par année de profit sur le capital dépensé pour la construction du chemin de fer, au lieu de pas moins de quinze pour cent par année de profit, comme le prescrit le dit paragraphe ; et de sorte aussi que cette réduction ne soit pas faite à moins que le revenu net de la compagnie, vérifié tel que décrit dans le dit paragraphe, n'ait excédé dix pour cent par année au lieu de quinze pour cent par année, tel que prévu au dit paragraphe. Et l'exercice par le gouverneur en conseil du pouvoir de réduire les taux de péage, tel que prescrit par le dixième paragraphe de la dite dix-septième section, est par le présent restreint, relativement aux profits de la compagnie et à son revenu net, aux mêmes limites que le pouvoir du parlement de réduire les taux de péage est restreint par le dit paragraphe onze, tel que modifié par le présent.”

En vertu de ce contrat, la compagnie du chemin de fer doit réaliser, les dépenses d'exploitation payées, un bénéfice net de dix pour cent sur la somme dépensée pour la construction du chemin de fer.

Maintenant que comprend-on sous ce chef ? Si je comprends bien, il y a un profit net, en sus des frais d'exploitation du chemin de fer, et des sommes dépensées pour le service de traction, l'entretien de la voie, les salaires, et tous les accessoires du chemin de fer. Prenons le rapport du ministre des Chemins de fer. Sous le chef de dépenses d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, comme on le voit dans les différentes annexes, je remarque ce qui suit : L'annexe 3 comprend dans les dépenses d'exploitation, l'effectif de traction, le salaire du mécanicien-en-chef, des mécaniciens, des chauffeurs et des graisseurs, les réparations des locomotives, tenders et outils des mécaniciens, l'eau, y compris les réparations des pompes et des réservoirs.

L'annexe No. 2 contient d'autres détails ; elle comprend les réparations aux voitures, aux wagons-poste, le salaire des conducteurs, des préposés aux bagages et des serre-freins, les petits approvisionnements et le combustible ; j'y vois le salaire des mécaniciens ; les dépenses du bureau et de résidence des employés ; les salaires payés pour les réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores ; bois, etc., pour réparations aux ponts, douves, passages à niveau, paraneige, clôtures, etc., et enlèvement de la glace et de la neige. Je trouve encore plusieurs dépenses pour les chefs de gare et les opérateurs de télégraphe, pour combustible, huile, lumière, fournitures de bureau, billets et autres dépenses accessoires. Je trouve aussi : dommages aux employés, aux animaux et aux marchandises ; salaires du comptable, de l'auditeur, des payeurs et caissiers, employés, impressions, annonces et autres dépenses.

La Chambre voit donc que sous le chef “ exploitation ” d'un chemin de fer est compris tout ce que l'on peut regarder comme nécessaire à l'exploitation du chemin. Avant que le parlement puisse restreindre le chemin de fer du Pacifique aux dix pour cent dont il est parlé dans la clause 20, toutes ces dépenses doivent être déduites et il doit rester un profit net de dix pour cent sur la somme dépensée pour la construction du chemin.

Bien que la chose pourrait être une restriction légitime pour un chemin de fer construit par une compagnie privée, il me semble qu'il est difficile pour le peuple canadien de donner à cette compagnie les sommes qu'elle peut demander pour construire le chemin, et ensuite d'être sujet aux droits et taxes qu'elle peut exiger avant qu'elle ait pu réaliser le bénéfice en question. Je considère qu'il ne convient pas d'obliger le parlement de faire présent du chemin à la compagnie et de permettre à cette dernière de faire dix pour cent sur les capitaux que nous lui aurons fournis ; pour ces raisons, je propose l'amendement suivant :

“ Que le contrat concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien stipule que le parlement n'aura pas le pouvoir d'intervenir dans les prix de transport fixés par la compagnie, à moins qu'il ne couvrent d'abord, les frais d'exploitation de la ligne entière, y compris les sections de la Colombie anglaise et du lac Supérieur, lesquels frais d'exploitation comprennent tous les frais d'entretien du chemin de fer et des stations, bâtiments, ateliers et dépendances s'y rattachant, ainsi que

du matériel roulant et autres effets et outillages employés dans son exploitation, et aussi le service de traction, les loyers, charges ou intérêts sur les terres qui n'auront pas été payées, toutes les dépenses relatives à l'exploitation du chemin de fer et de son trafic, y compris les fournitures en magasin et les articles de consommation, et aussi les cotisations, taxes, assurances et indemnités à payer pour les accidents ou pertes, aussi tous les salaires et gages des personnes employés dans et pour l'exploitation du chemin de fer et du trafic, et tous les frais de bureau et d'administration, y compris le traitement des directeurs, les frais d'agence, de justice et autres du même genre, et qu'ils ne donnent ensuite un profit d'au moins dix pour cent sur le capital consacré à la construction du chemin de fer, lequel capital comprend la subvention en argent et les produits de la vente des terres publiques ainsi dépensés, empêchant ainsi le parlement d'intervenir, à moins que la compagnie ne réalise au moins \$8,000,000 de profit annuellement, sur un capital à peu près nominal. Que le parlement devrait avoir le pouvoir de fixer de temps à autres les prix de transport à imposer sur le chemin de fer, quand et de la manière que l'exigera l'intérêt public; et que le contrat est inacceptable, pour ces considérations."

M. STRANGE. Je ne puis laisser passer cet amendement sans faire une ou deux observations, car on demande aux honorables députés de ce côté de la Chambre de se tromper jusqu'à un certain point par le vote qu'ils vont bientôt donner. L'amendement proposé par l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross)—amendement fait sous la forme spécieuse d'une argutie—ne tient pas compte des explications données à la Chambre par le très-honorable premier. Quand l'honorable député de Halton (M. Macdougall) parlait, l'autre soir, le très-honorable chef du gouvernement a déclaré que le ministre des Chemins de fer avait l'intention d'insérer, dans l'Acte général des chemins de fer, à cette session, une clause spécifiant que les 10 pour cent de profit sur le capital, devaient être calculés sur le capital déboursé par la compagnie dans la construction du chemin de fer. Cela ne comprend pas les concessions faites par ce parlement à la compagnie, mais couvre seulement le montant du capital dépensé par le syndicat dans la construction du chemin de fer.

Ainsi, bien que l'amendement semble être de prime abord une excellente motion, cependant c'est une motion contre laquelle peuvent voter les honorables députés de ce côté de la Chambre, vu la déclaration faite par le chef du gouvernement.

Les divers items de dépenses mentionnés par l'honorable député de Middlesex-Ouest sont imputables au revenu, non au capital; ils sont tous compris dans les dépenses de construction de tout chemin de fer. Dès que les dépenses de construction seront payées et que le revenu du chemin sera suffisant pour payer 10 pour cent sur le capital dépensé, alors le parlement aura le pouvoir de réduire les péages sur les chemins de fer.

Je crois qu'aucun député de ce côté de la Chambre ne peut hésiter à voter contre cet amendement, car c'est un amendement spécieux, fait de mauvaise foi, dans le but de tromper les honorables députés de ce côté de la Chambre.

M. PLUMB. Je désire dire un mot au sujet des observations faites par l'honorable député de Huron-Sud (M. Cameron.) Le temps est passé où l'honorable député, par ses signes de tête ou ses froncements de sourcils, pouvait arrêter en cette Chambre les discussions sur les questions qui n'étaient pas hors d'ordre ou qui n'étaient pas contraires aux usages du parlement. J'ai dit que l'honorable député avait affirmé que le chemin de fer du Pacifique ne ferait pas un commerce considérable et n'aurait pas un train par jour. Voici les paroles de l'honorable député telles que rapportées dans les *Débats* des Communes :

Je doute beaucoup que l'on juge à propos de faire circuler même un seul train par jour, dans le cas où cette ligne serait livrée à la circulation dans dix ans d'ici.

Sir RICHARD CARWRIGHT. Sur quelle partie de la ligne?

M. PLUMB.—Sur la partie de la ligne au nord du lac Supérieur. L'honorable député peut faire son bénéfice de cette explication; je dirai, en même temps, que l'honorable député qui a parlé avant l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross)

(M. Ross), affirmait, en proposant une motion, qu'en conséquence du monopole exercé par ce chemin de fer, on rendra ce territoire de l'Ouest tout à fait inaccessible. Il nous donne à entendre qu'on ne fera aucun commerce sur la section des prairies.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je répète ce que j'ai dit: Je ne crois pas que lorsque la section de la rive nord sera complétée, c'est à dire les 650 milles au nord du lac Supérieur, on pourra faire circuler un seul train par jour, à raison de la compétition qu'elle aura. Quant au chemin de fer du Pacifique canadien, je n'en ai rien dit.

L'amendement de M. Ross (Middlesex) est rejeté sur la division suivante:

POUR:

Messieurs

Anglin,	Geoffrion,	Olivier,
Bain,	Gillies,	Paterson (Brant),
Bécharde,	Gillmor,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (St. Jean),	Huntington,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Killam,	Scrivier,
Cameron (Huron),	King,	Skinner,
Cartwright,	LaRue,	Smith,
Casey,	Laurier,	Sutherland,
Casgrain,	Macdonell (Lanark),	Thompson,
Charlton,	MacDonnell (Inverness),	Trow,
Cockburn (Muskoka),	McIsaac,	Weldon,
Dumont,	Malouin,	Wheler et
Fiset,	Mills,	Yeo.—52.
Fleming,		

CONTRE:

Messieurs

Allison,	Gault,	Massue,
Arkell,	Gigault,	Merner,
Baker,	Girouard (J.-C. Cartier),	Méthot,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Mongenais,
Beaty,	Grandbois,	Montplaisir,
Beauchesne,	Hackett,	Mousseau,
Benoit,	Fay,	Muttart,
Bergeron,	Hesson,	Ogden,
Bergin,	Hilliard,	Orton,
Bill,	Hooper,	Quimet,
Bolduc,	Houde,	Patterson (Essex),
Boulbee,	Hurteau,	Pinsonneault,
Bourbeau,	Jones,	Platt,
Bowel,	Kaulbach,	Plumb,
Brecken,	Kilvert,	Pope (Compton),
Brooks,	Kirpatrick,	Pope (Queen),
Bunster,	Kranz,	Poupore,
Bunting,	Landry,	Richey,
Cameron (Victoria),	Lane,	Robertson (Hamilton),
Carling,	Langevin,	Rouleau,
Caron,	Lantier,	Routhier,
Cimon,	Little,	Royal,
Colby,	Longley,	Ryan (Marquette),
Connell,	Macdonald (King),	Ryan (Montréal),
Costigan,	Macdonald (Sir John),	Scott,
Coughlin,	McDonald (Cap Breton),	Shaw,
Coupal,	McDonald (Pictou),	Sproule,
Coursol,	McDonald (Victoria, N. E.),	Strange,
Daly,	Macmillan,	Tassé,
Daoust,	McCallum,	Tellier,
Dawson,	McCarthy,	Tilley,
Desaulniers,	McConville,	Tupper,
Desjardins,	McQuaig,	Valin,
Domville,	McDougall,	Vallée,
Doull,	McGreevy,	Vanasse,
Dugas,	McInnes,	Wade,
Elliot,	McLennan,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McLeod,	Wallace (York),
Ferguson,	McQuade,	White (Cardwell),
Fitz Immons,	McRory,	White (Renfrew), et
Fort n,	Manson,	William—124.
Fulton,		

M. SCRIVER. M. le Président, vu l'heure avancée je n'abuserai point de l'attention de cette Chambre. Ceux qui connaissent mes habitudes en cette Chambre, reconnaîtront que j'ai au moins, un mérite qui n'est pas très commun parmi mes confrères—celui de ne pas faire de longs discours. Et il y a des raisons particulières qui m'engagent à pratiquer cette vertu ce soir, plus que d'habitude. On ne saurait

s'exagérer l'importance du chemin de fer Pacifique canadien pour le Dominion. Et si nous voulons voir se réaliser un jour nos espérances et devenir un grand peuple—il nous faut pouvoir diriger vers le Nord-Ouest, une population qui par son travail et son énergie développera les ressources de ce pays. Pour cette raison je considère qu'il est d'une souveraine importance que dans le choix du tracé qui sera adopté pour le chemin de fer on ait surtout en vue les avantages qu'il pourra offrir aux émigrants des pays étrangers. Je crois qu'il est très important que le chemin soit construit à travers la région la plus propre à la colonisation. Et c'est peut-être là la question la plus importante qu'il faille considérer dans la construction du chemin de fer. Il faut aussi, sans doute qu'avec le temps ce chemin puisse rivaliser avec les chemins d'au delà de la frontière pour le trafic transcontinental.

Il est bien décidé, maintenant, que la construction du chemin de fer sera l'œuvre d'une compagnie. D'après ce que nous connaissons du contrat, il est évident qu'on a accordé à cette compagnie de grands privilèges, quelques-uns très répréhensibles, d'autres qui le sont plus ou moins. Parmi ces objections quelques-unes ont déjà été discutées en cette Chambre. Mais je désire attirer spécialement l'attention de cette Chambre, sur le privilège, presque sans limite, qu'a la compagnie de choisir le tracé qui lui conviendra le mieux. Il est vrai que d'après les termes du contrat ce choix est sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, mais pour qui connaît un peu l'histoire de ce pays il est facile de voir combien peu il faut se fier à une restriction comme celle-là, surtout lorsque pour l'exercer il faudra avoir à lutter avec une puissante corporation.

Bien plus que cela, nous avons le témoignage du ministre des Chemins de fer lui-même, qui nous donne tout lieu de croire que le gouvernement, ne cherchera aucunement à restreindre la compagnie dans le choix du tracé. Il nous a dit que la compagnie était bien mieux que le gouvernement ou la Chambre, en état de faire le choix de cette route; qu'il était de son intérêt de choisir la meilleure route, et qu'en conséquence il ne fallait point la gêner dans son choix. Je concède que dans certains cas, cette manière d'envisager la question serait assez plausible. Si on avait conclu le marché avec des entrepreneurs de ce pays, ou même avec des étrangers, dont les intérêts dans le choix du tracé, n'auraient point affecté les intérêts du Canada, je concède qu'on aurait pu s'en rapporter à leur décision. Mais lorsqu'on sait que le contrat a été conclu avec une compagnie dont les intérêts sont opposés à ceux du pays, et qui possède déjà un chemin de fer dans un pays voisin, la question prend une tournure toute différente.

Il n'y a pas longtemps, la compagnie du chemin de fer "Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba" a publié une carte ou plan indiquant la ligne qu'elle exploite, ses embranchements, et un aperçu des prolongements projetés. On m'a assuré que, depuis que le contrat était signé, il était devenu très difficile de se procurer cette carte—elle est disparue tout à coup et presque mystérieusement de la circulation. Quelques exemplaires ont échappé au massacre et j'en ai un devant moi. Il est évident, par cette carte, que c'est l'intention de la compagnie de détourner le trafic de notre grand Nord-Ouest en le dirigeant par leur ligne, sur Chicago et New-York.

Le tracé du chemin de fer du Pacifique canadien est indiqué sur la carte depuis Winnipeg jusqu'à l'Océan Pacifique; la section de l'est figure à peine et les deux lignes paraissent en réalité ne devoir être que les artères du chemin de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba. On voit aussi sur cette carte deux lignes se prolongeant au Nord-Ouest, vers la frontière canadienne depuis la ligne-mère entre Saint-Paul et Winnipeg, à quelque distance au sud de la frontière.

Cette ligne, lorsqu'elle sera construite reliera la frontière canadienne au chemin de fer de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba, et en prolongeant l'embranchement du nord jus-

qu'à Duluth on aurait une ligne directe entre le Minnesota et le territoire du Nord-Ouest, depuis la frontière jusqu'à Duluth.

Maintenant si on compare cette ligne à celle de la baie du Tonnerre et pourvu que le chemin de fer du Pacifique canadien passe environ quarante à cinquante milles de la frontière et puis se relie aux prolongements dont je viens de parler, il y aura en faveur de la ligne de Duluth une différence de pas moins de 100 milles. Et d'autant que les intérêts du pays sont en jeu, et surtout le trafic, avant qu'on ait terminé les sections de l'est et de l'ouest, il sera évidemment de l'intérêt de cet organisme de dériver la ligne vers le sud au lieu de construire le chemin tel qu'indiqué.

Comme je l'ai déjà dit, il y a un instant, la compagnie n'est en réalité sujette à aucune restriction quant au choix de la route, si ce n'est la clause par laquelle la route doit recevoir l'approbation du gouverneur en conseil. Pendant ce débat, nos amis de la droite, ont cité plusieurs fois l'Acte de 1874 et ont cherché à justifier par certaines clauses de cet Acte plusieurs dispositions du contrat.

Il y a une clause dans cet acte qu'il aurait été sage, je crois, d'insérer dans le contrat, et que le gouvernement a mise de côté, c'est la clause qui soumet le choix de la route à l'approbation du Parlement. Il y a une clause de cet acte qui exige que tous les contrats soient pendant un mois soumis à la Chambre des Communes sans être désapprouvés, à moins qu'ils ne soient plus tôt approuvés par une résolution de la Chambre. Et le moins que je puisse dire, c'est qu'il aurait été prudent d'insérer cette clause dans le contrat d'aujourd'hui, aussi, afin de donner à cette chambre l'occasion de se prononcer sur ce point. Je propose, de soumettre l'amendement suivant :—

"Que les dites résolutions ne soient pas maintenant lues la seconde fois mais qu'il soit résolu, que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien permet à la compagnie d'établir le tracé du chemin de fer suivant qu'elle le jugera à propos, sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, conservant seulement les terminus suivants: la station de Callander jusqu'à un point de raccordement avec la section du lac Supérieur, et Selkirk jusqu'au raccordement avec la section de l'ouest par la voie de la Passe de la Tête-Jaune; que cette latitude permettrait à la compagnie de faire dévier la ligne passant à travers la section des prairies, de manière à détruire le principal objet que l'on se proposait en établissant une grande route centrale à travers le Nord-Ouest, comme on projette de le faire au moyen de la route actuellement adoptée; qu'aucun changement considérable ne devrait être fait à cette route sans l'assentiment du parlement; et que le contrat est inacceptable, pour ces considérations."

L'amendement de M. Sriver est rejeté sur la division suivante:

Pour :
Messieurs

Anglin,	Geoffrion,	Olivier,
Bain,	Gillies,	Paterson (Brant),
Bichard,	Gillmor,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holon,	Ross (Middlesex),
Burpee (St. Jean),	Huntington,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Killam,	Sriver,
C. meron (Huron),	King,	Skinner,
Cartwright,	LaRue,	Smita,
Casey,	Laurier,	Sutherland,
Casgrain,	Macdonell (Lanark),	Thompson,
Charlton,	MacDonnell (Inverness),	Trow,
Cockburn (Muskoka),	McIsaac,	Weidon,
Dumont,	Malouin,	Wehler,
Fiset,	Mills,	Yeo.—52.
Fleming,		

CONTRE :
Messieurs

Allison,	Pulton,	Merner,
Arkell,	Gault,	Méthot,
Baker,	Gigault,	Mongenais,
Bannerman,	Girouard (Jac.-"artier),	Montplaisir,
Barnard,	Girouard,	Mousseau,
Beaty,	Grandbois,	Muttart,
Beauchesne,	Hackett,	Ogden,
Benoit,	Hay,	Orton,

Bergeron,	Hesson,	Quimet,
Bergin,	Hilliard,	Patterson (Essex),
Bill,	Hooper,	Pinsonneault,
Bolduc,	Houde,	Platt,
Boulthee,	Hurteau,	Plumb,
Bourbeau,	Kaulbach,	Pope (Compton),
Bowell,	Kilvert,	Pope (Queen),
Brecken,	Kirkpatrick,	Poupore,
Brooks,	Kranz,	Richey,
Bunster,	Landry,	Robertson (Hamilton),
Bunting,	Lane,	Rouleau,
Cameron (Victoria),	Langevin,	Routhier,
Carling,	Lautier,	Royal,
Caron,	Little,	Ryan (Marquette),
Cimon,	Longley,	Ryan (Montréal),
Colby,	Macdonald (King),	Scott,
Connell,	Macdonald (Sir John),	Shaw,
Costigan,	McDonald (Cap-Breton),	Sproule,
Coughlin,	McDonald (Pictou),	Strange,
Coupal,	McDonald (Vict., N.E.),	Tassé,
Coursol,	Macmillan,	Tellier,
Daly,	McCallum,	Tilley,
Daoust,	McCarthy,	Tupper,
Dawson,	McConville,	Valin,
Desjardins,	McCuig,	Vallée,
Domville,	McGreavy,	Vanasse,
Doull,	McInnes,	Wade,
Dugas,	McLennan,	Wallace (Norfolk),
Elliott,	McLeod,	Wallace (York),
Farrow,	McQuade,	White (Cardwell),
Ferguson,	McRory,	White (Renfrew),
Fitzsimmons,	Manson,	Williams.—122.
Fortin,	Massue,	

M. GUTHRIE. M. le président, je suis d'accord avec les membres du premier syndicat sur un point. Nous convenons que, suivant l'expression de sir George Cartier, le gouverneur en conseil est une grande institution. Et quoique j'aie supporté l'amendement de l'honorable député de Huntington (M. Scriver) je ne puis approuver certaines remarques qu'il a faites, tendant à faire peu de cas du pouvoir du gouverneur en conseil. Je vois que dans cette tentative hardie de créer un pouvoir despotique dans un Etat libre, on a pris soin de fermer toutes les avenues à la liberté.

Ce pouvoir du parlement est non seulement paralysé, comme l'a si bien remarqué mon honorable ami de Middlesex-Ouest (M. Ross), non-seulement les habitants de ce pays sont privés du droit dont tout colon a joui en Canada jusqu'à ce jour—du droit de choisir ses voies d'entrée et de sort e—mais le pouvoir du gouverneur en conseil va être sacrifié pour permettre à ce syndicat de taxer le peuple du Nord-Ouest à volonté.

Il n'y a que deux ans, l'honorable ministre des Chemins de fer déclara que la politique du gouvernement en ce qui regardait le chemin de fer soumis à notre contrôle, était que tout règlement changeant le tarif de transport devait être soumis de temps à autre à la révision du gouverneur en conseil, après avoir été approuvé.

Le gouvernement d'aujourd'hui et cette Chambre ont adopté cette mesure applicable à tous les chemins de fer du Dominion, et il a été stipulé que le gouverneur en conseil aurait un contrôle absolu dans le remaniement des taxes et tarifs des chemins de fer. Et afin que rien ne puisse empêcher cette compagnie d'exercer un pouvoir absolu au sujet du tarif de transport qu'elle jugera convenable d'imposer, non-seulement aux colons du Nord-Ouest, mais aux manufacturiers, aux marchands et autres commerçants, il est stipulé dans le contrat que cette clause qui est applicable à tous les chemins de fer du Dominion, ne s'appliquera pas à cette précieuse compagnie—qu'une clause qui affecte tous les chemins de fer construits au moyen de fonds privés—ne s'appliquera point, dans l'intérêt du public, à un chemin construit à même les fonds publics.

Nous avons vu plus d'une tentative de réfuter les objections proférées contre le contrat par ce côté-ci de la Chambre, mais on n'a pas encore pu démontrer pourquoi la compagnie, qui reçoit le chemin en présent, avec des primes énormes et d'autres privilèges en sus, devrait être exemptée de cette clause qui affecte tous les autres chemins de fer. On nous

M. SCRIVER

a dit que l'Acte des chemins de fer allait être modifié—quel que soit cet amendement qu'on nous promet, et nous pourrions le discuter lorsqu'il sera présenté, il est bien certain qu'il n'affectera aucunement la clause dont je viens de parler. Il n'aura pas en vue l'abolition du pouvoir extraordinaire que le contrat confère à la compagnie. Et je ne vois pas du tout comment cet amendement pourra affecter le contrat.

D'après les termes du contrat, il ne sera obligatoire que dans le cas où un acte de constitution sera accordé à la compagnie suivant la formule annexée au dit contrat—et il est évident que la cédule se rapporte au présent Acte et non à un amendement encore à l'état de projet; d'ailleurs cet amendement ne vaudra rien, s'il n'est adopté à l'unanimité par tous les membres du vieux syndicat. Quoiqu'il en soit nous discuterons l'amendement lorsqu'il sera proposé—mais d'autant que nous pouvons en juger par les remarques de l'honorable Premier, vendredi dernier, il n'affectera aucunement le point que je traite. Eh ! bien, je soutiens, qu'il est exorbitant de demander à cette Chambre de limiter en faveur de cette compagnie le pouvoir du gouverneur en conseil de réduire de temps à autres lo tarif de la dite compagnie, pouvoir que reconnaissent toutes les autres compagnies régulièrement constituées; et il n'y a point de raison pour que celle-ci n'y soit point soumise.

Quoique je m'aperçoive que les honorables députés de la droite sont bien décidés de rejeter tout amendement, je suis certain que lorsqu'ils examineront celui-ci, ils reconnaîtront unanimement que cet amendement est bien fondé et qu'un pouvoir aussi extraordinaire, aussi exceptionnel, aussi injuste ne doit pas être accordé à la compagnie. Je propose donc :

“ Que l'acte refondu des chemins de fer, de 1879, décrète que tout règlement fixant et réglant les péages imposables par une compagnie de chemin de fer, sera sujet à être révisé de temps à autre par le gouverneur en conseil, après qu'il aura été approuvé.

Que l'exercice, par le gouverneur en conseil, du pouvoir de réduire les péages, sous l'autorité du dit Acte est, par le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, limité à tel point, en ce qui concerne la dite compagnie, que les péages, lorsqu'ils seront réduits, ne devront pas donner un résultat moindre que dix pour cent, par année, de profit sur le capital réellement consacré à la construction du chemin de fer, et que le revenu net de la compagnie, provenant de toutes sources, ne devra pas être moindre que dix pour cent sur le capital ainsi dépensé.

Que le dit contrat limite ainsi, en faveur de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, les pouvoirs accordés au gouverneur en conseil dans le cas d'autres compagnies de chemin de fer, et confère un privilège extraordinaire à la compagnie dont la route doit être construite si largement aux dépens du public, et prive le public de la protection qui lui a été accordée dans le cas d'autres chemins de fer qui ne peuvent être construits qu'au moyen de capitaux privés.

Que le gouverneur en conseil devrait avoir, en ce qui concerne le chemin de fer du Pacifique canadien, le même pouvoir imprescriptible qui lui est conféré, dans le cas d'autres chemins de fer, de réviser de temps à autre tout tarif de péage, suivant que peut l'exiger l'intérêt public; et que, pour ces considérations, le contrat est inacceptable.

L'amendement de M. Guthrie est rejeté sur la division suivante :

Pour :
Messieurs.

Anglin,	Geoffrion,	Olivier,
Bain,	Gillies,	Paterson (Brant),
Bécharde,	Gillmor,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holton,	Ross (Middlesex),
Rurpee (St-Jean),	Huntington,	Rymal,
Burpee (Sunbury),	Killam,	Scriven,
Cameron (Huron),	King,	Skinner,
Cartwright,	LaRue,	Smith,
Casey,	Laurier,	Sutherland,
Casgrain,	Macdonell (Lanark),	Thompson,
Charlton,	MacDonnell (Inverness),	Trow,
Cockburn (Muskoka),	McIsaac,	Weldon,
Dumont,	Maluin,	Wheeler et
Fiset,	Mills,	Yeo.—52.
Fleming,		

CONTRE :
Messieurs.

A'lison,	Fulton,	Massue,
Arkell,	Gault,	Mercer,
Baker,	Gigault,	Méthot,
Bannerman,	Girouard (Jac.-Cartier),	Montgenais,
Barnard,	Girouard (Kent),	Montplaisir,
Beaty,	Grandbois,	Mousseau,
Beauchesne,	Hackett,	Muttart,
Beno t,	Hay,	Ogden,
Berge'ron,	Hesson,	Orton,
Bergin,	Hilliard,	Quimet,
Bill,	Hooper,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Houde,	Pinsonneault,
Boulbee,	Hurteau,	Platt,
Bourbeau,	Jones,	Plumb,
Brecken,	Kilvert,	Pope (Compton),
Brooks,	Kirkpatrick,	Pope (Queen),
Buuster,	Kranz,	Poupore,
Bunting,	Landry,	Richey,
Cameron (Victoria),	Lane,	Robertson (Hamilton),
Carling,	Langevin,	Rouleau,
Caron,	Lantier,	Routhier,
Cimon,	Little,	Royal,
Colby,	Longley,	Ryan (Marquette),
Oonnell,	Macdonald (King),	Ryan (Montréal),
Costigan,	Macdonald (Sir John),	Scott,
Coughlin,	McDonald (Cap Breton),	Shaw,
Coupal,	McDonald (Picton),	Sproule,
Coursol,	McDonald (Victoria, N E),	Strange,
Daly,	Macmillan,	Tassé,
Daoust,	McUallum,	Tellier,
Dawson,	McCarthy,	Tilley,
Desautiers,	McConville,	Tupper,
Desjardins,	McGuais,	Valin,
Domville,	McGroovy,	Vallée,
Doull,	McInnes,	Vanasse,
Dugas,	McKay,	Wade,
Elliott,	McLennan,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McLeod,	Wallace (York),
Fitzsimmons,	McQuade,	White (Cardwell),
Fortin,	McRory,	White (Renfrew) et
	Manson,	Williams.—123.

M. CASGRAIN. Je vais proposer un amendement qui ne peut manquer d'être appuyé par les deux côtés de la Chambre, et qui recevra l'approbation du chef du ministère. L'honorable député de Simcoe-Nord est aussi tenu à appuyer le principe exposé dans cet amendement, puisque ce principe était incorporé dans un bill présenté par lui en cette Chambre, avec l'approbation sans doute du premier ministre. Plus nous regardons ce contrat de prêt, soit que nous considérons ses dispositions ou ses omissions, plus nous découvrirons jusqu'à quel point ses résultats pratiques affecteront l'intérêt public et combien sérieusement ils nuiront au bien-être du peuple. L'une des graves omissions de ce contrat c'est l'absence d'une commission spéciale ou d'un rouage administratif ayant pour but de régler le fonctionnement du chemin de fer, ce chemin doit être administré de façon à assurer un tarif raisonnable pour le fret, des facilités convenables pour le public et un accès facile aux gares extrêmes.

L'intérêt public doit primer l'intérêt du syndicat. Les commissions de chemin de fer quoique nouvelles en ce pays ne sont pas inconnues ailleurs, car plusieurs des états de l'Union ont des organisations de ce genre pour ne rien dire de l'exemple de la métropole. L'honorable député de Simcoe-Nord, (M. McCarthy) a présenté un bill à la Chambre à ce sujet, mais ce bill ne deviendra peut-être pas loi. Il pourrait être rejeté par la Chambre. L'Acte général des chemins de fer de 1869, ne contient aucune disposition à cet effet. L'on dit que des amendements à ce contrat seront faits en vertu de cet acte, mais l'on doit bien se rappeler que le syndicat et le gouvernement sont parties contractantes et qu'une fois le contrat signé il est obligatoire pour les deux parties. Mais la force n'est pas le droit. Nous ne serons pas en position de priver ces gens de leurs droits légaux et moraux; et le gouvernement serait obligé de mettre à exécution dans toute leur étendue les dispositions du contrat.

C'est là une proposition qui ne peut être niée, c'est une obligation légale et une obligation morale, et la bonne foi et l'honneur du pays sont en jeu. Une cause quelconque peu

analogue a été portée récemment devant la cour Suprême. Les parties étaient le gouvernement de Québec et les porteurs d'obligations du chemin à barrières de la rive nord. Le syndicat ne reconnaîtra rien excepté son contrat, et il aura raison. Dans la Chambre des Communes d'Angleterre, en 1873, un débat important a eu lieu, au sujet du bill des chemins de fer, canaux et télégraphes. Je vais vous citer maintenant le discours de M. Chichester Fortescue, en 1854 :

"Que chaque compagnie de chemin de fer devrait être forcée d'offrir tous les avantages pour l'échange facile d'un réseau à l'autre, de donner tous les genres de facilités raisonnables, et surtout d'observer la règle des prix égaux, dans des circonstances semblables. Mais quant à assurer le traitement impartial de compagnie à compagnie, et l'expédition libre et non-interrompue du trafic sur toutes les lignes autorisées par le parlement, l'acte n'a eu qu'un succès très imparfait. Quant à diriger les rapports de compagnie à compagnie, l'acte a été en grande partie lettre morte. Ce point a été amplement débattu et prouvé devant le comité l'année dernière. Ce manque de succès est dû, dans l'opinion du comité, à deux causes, dont l'une est le défaut de dispositions spécifiques contenues dans l'acte lui-même, l'autre le défaut d'une autorité plus propre à mettre l'acte en vigueur et à donner effet à ses intentions et dispositions."

Ce débat eut pour résultat de faire nommer un comité, et sur le rapport de ce dernier une commission fut créée. Un débat eut lieu sur la question de savoir si cette commission viendrait en conflit avec les tribunaux judiciaires du pays, et si les cours ordinaires pourraient prendre connaissance des causes tombant sous le coup de cet acte. Lord Campbell disait ceci à ce sujet :

"Ceci n'est pas un code que les juges puissent interpréter; il les laisse tout à fait libres d'exercer leur discrétion quant à ce qu'ils pourraient juger raisonnable. Les juges, et je suis dans le même cas, se sentent incompétents à décider ces questions. J'avoue que je ne connais pas du tout l'administration des chemins de fer; je ne sais comment déterminer ce que c'est qu'un tarif raisonnable, ce que c'est qu'un retard indéfini, etc. Nous devrions avoir un tribunal pour la décision de questions de la nature de celles que le bill a en vue, et non un tribunal composé de juges."

En conséquence il fut résolu de nommer une commission, et le bill de 1873 fut adopté à cet effet. Dans notre propre pays nous avons besoin d'une semblable commission. La proposition de nommer une telle commission n'est pas nouvelle. En Angleterre, le premier acte à l'effet de régler le trafic des chemins de fer et des canaux fut passé en 1854, et un acte supplémentaire fut adopté en 1873.

Dans l'Etat de New-York aussi, une commission semblable a été nommée par la législature en 1880, et j'ai eu occasion d'examiner son rapport. Ce rapport est certainement très considérable. Il démontre comment on considère ces questions dans cet Etat et comment les Américains font ces choses. Dans ce rapport, tous les abus provenant de l'administration des chemins de fer sont exposés et le remède convenable est suggéré. Le remède, ce sont ces commissions qui ont été créées par plusieurs des législatures d'Etat, qui ont évité beaucoup de difficultés et de législation et qui ont empêché les coalitions de compagnies de chemins de fer. L'effet produit par ces commissions en faisant disparaître l'injustice des tarifs différentiels est démontré dans ce rapport comme suit :

"Il a été bien prouvé par les témoignages entendus que les chemins de fer de cet Etat établissent des tarifs différentiels au détriment des citoyens de cet Etat et en faveur des producteurs de l'ouest et des producteurs étrangers. La prétention qu'ils favorisent certaines localités au détriment d'autres endroits dans cet Etat est amplement prouvée. L'accusation qu'ils favorisent certains individus au détriment d'autres est amplement prouvée.

"Chaque homme qui paie le prix du tarif est victime d'un tarif différentiel du moment qu'un autre homme paie d'après un tarif spécial pour des marchandises de même nature.

"Les tarifs des divers chemins sont basés sur la distance, et dans aucun cas le transport sur une longue distance ne coûte moins que sur une distance plus courte. Ils sont conformes à l'idée que se fait le peuple de ce que devrait être un tarif de chemin de fer. Les tarifs spéciaux ne sont conformes à aucun système et varient sans aucune règle, et c'est de ceux là exclusivement dont nous parlons. Une variation spéciale du tarif de la liste, faite également pour le public en général et sans prix différentiels serait exempte d'objection."

Je vais citer cet ouvrage à la page 50 :

"En juillet dernier, durant la guerre des tarifs, le blé a été transporté de Chicago à New-York à raison de dix centus par cent. En août, le

tarif fut augmenté à quinze centins, un prix à pouvoir y vivre. Une récolte au-dessous de la moyenne en Europe créa une demande inusitée — une récolte abondante ici créa une offre extraordinaire. Les moyens de transport des chemins de fer furent utilisés dans tout leur effectif. Les tarifs furent graduellement élevés de quinze centins en août à quarante centins en novembre. Il en coûtait tout autant au chemin de fer pour transporter 100 livres de grain en août qu'en novembre. Le tarif fut augmenté tout simplement parce que la condition du marché le permettait et que le produit pouvait le supporter. Il serait difficile de donner sur cette hausse une explication que le jugement du public admettrait. Mais l'on nous dit clairement que l'intérêt public ne joue qu'un rôle bien insignifiant dans la pièce de l'administration des chemins de fer. L'intérêt public n'est qu'un simple domestique pour servir les intérêts des actionnaires. Le grand tort c'est que les compagnies exercent une espèce de contrôle sur les affaires du public, variant leurs tarifs, secrètement, arbitrairement et inégalement, aidant ceci, développant cela, ne se bornant pas à subvenir aux besoins du commerce, mais prenant en considération les profits probables ou possibles de l'expédition et ajustant leurs tarifs en conséquence. Si l'expéditeur a de bonnes chances de faire un profit considérable, ils le forcent à diviser; si la marge est peu considérable, ils décident si l'envoi sera fait ou non, s'il aura pour résultat un profit ou une perte et quel sera le montant du profit ou de la perte. Ainsi d'après ce système d'administration, et d'après cette méthode d'ajuster les tarifs, chaque marchand, chaque manufacturier, chaque expéditeur, et par eux chaque individu le long des 5,500 milles de chemin de fer en cet état, où il y a cinq cents millions de capital, se trouve en une certaine mesure au pouvoir de ces compagnies. Conciliez-vous leurs bonnes grâces, recherchez leurs faveurs et vous aurez des tarifs avantageux; encouragez leur déplaisir, et la marque de leur hostilité paraîtra sur vos comptes de fret."

Je n'applique pas cela au chemin de fer Pacifique canadien seulement, mais à tous nos chemins de fer canadiens. L'on m'a dit au bureau de la gare de l'Islet en 1878, qu'un baril de farine était transporté de Chicago à Halifax pour soixante quinze centins, tandis qu'il en coûtait \$1 pour le transporter de la même ville à Québec. J'ai été informé de bonne source qu'un baril de farine était transporté sur le Grand-Tronc puis sur l'Intercolonial, les deux chemins de fer s'entendant pour le transporter à Halifax moyennant 75 centins, tandis que nous payons \$1 à Québec, c'est ce que j'appelle un tarif différentiel.

Cette proposition de créer une commission de chemin de fer est combattue par toutes les compagnies de chemin de fer du pays. Elles craignent que cela ne nuise à leurs profits, et c'est justement pour cette raison que nous devrions l'établir. Les devoirs de ces commissaires seraient, la surveillance générale de tous les chemins de fer, afin de voir comment ils sont exploités relativement à la sécurité des voyageurs et aux facilités offertes au public en général, et de constater comment ils remplissent les obligations de leurs chartes primitives.

Ils devraient faire des enquêtes au sujet des accidents, des pertes de vies et de propriété, et évaluer sommairement les dommages dans de telles circonstances. Ils devraient diriger les procédés judiciaires à prendre dans le cas où la compagnie négligerait de se conformer à l'Acte des chemins de fer. Ils devraient avoir le droit de commander les réparations nécessaires, l'achat du matériel roulant additionnel, de construction des stations et l'accès facile aux gares extrêmes pour les marchandises et les voyageurs. Ils devraient préparer des tarifs fixes selon les distances, comme aux Etats-Unis, et leur juridiction devrait s'étendre aux télégraphes et aux monopoles en général, avec pouvoir de rendre leurs ordonnances obligatoires.

Si les commissaires sont nommés, il faudra qu'ils soient payés par le gouvernement, mais ils ne devront rien recevoir des compagnies de chemin de fer, pas même un "laissez-passer."

Aux Etats-Unis le fait de recevoir un petit présent ou un laissez-passer équivaut à un délit et entraîne la perte de la fonction. Les rapports des chemins de fer des Etats-Unis sont beaucoup plus courts et bien mieux compilés que les nôtres. Il est du devoir de nos commissaires de faire leur rapport et d'en surveiller la rédaction, et ces rapports font autorité partout.

Si vous considérez les intérêts énormes qui sont en jeu, soit que le chemin soit construit par le Sault ou par la ligne projetée, vous comprendrez les intérêts énormes que

M. CASGRAIN

le gouvernement a dans le chemin de fer si ce dernier est bien administré. Ce sera le seul débouché pour le Nord-Ouest. Si les hommes engagés dans l'entreprise sont habiles, ils choisiront Québec comme port d'expédition du Canada.

On nous a beaucoup parlé de Halifax et de Saint-Jean, mais le meilleur port à l'intérieur est Québec, parce que vous avez là les eaux profondes qui sont nécessaires à un port de cette nature. Je demande pardon à la Chambre du déconu de mes remarques, mais c'est là une conséquence naturelle des interruptions dont j'ai été assailli. Je propose donc :

Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique ne contient aucune clause pourvoyant à l'établissement d'une commission exécutive ou autre, afin de fixer les rérages et d'assurer des facilités de transport convenables pour le public sur ce chemin de fer qui doit être virtuellement construit aux frais du public; qu'une clause devrait être insérée à cette fin; et que le contrat sous ce rapport, est inacceptable.

M. VALIN. M. l'Orateur, après les beaux discours prononcés par l'honorable ministre des Chemins de fer, l'admirable discours de l'honorable M. Langevin, j'ai été très édifié d'entendre deux fameux discours prononcés par l'honorable député de Rimouski, (M. Fiset); j'ai été également édifié d'entendre deux ou trois bons discours par l'honorable député de L'Islet (M. Casgrain). L'honorable député a voulu nous dire un grand nombre de choses; il a voulu être la lumière; il a voulu éclairer les conservateurs avec une lanterne; car il est lui-même la lumière de l'Islet.

M. l'Orateur, je ne suis pas étonné du tout que ces messieurs veulent de meilleures conditions au contrat; les honorables membres de l'Opposition ont cherché beaucoup pour nous donner de meilleures conditions; ils les ont cherchées, ces meilleures conditions, depuis 1873; on les a cherchées sous toutes les formes; on les a cherchées au temps où un contrat était pour être donné à la compagnie Allan; c'est ce contrat qui a fait accuser le gouvernement d'avoir commis le grand scandale du Pacifique. Eh! bien, M. l'Orateur, les messieurs qui ont pris le pouvoir à la suite ont pris le scandale sur leurs épaules; ils n'ont pas voulu le prendre tout en plein, mais ils l'ont cassé par petits bouts; ils en ont pris un bout d'un côté et un bout de l'autre, et ils ont dit: nous allons attendre, peut-être que les conservateurs vont venir au pouvoir, et nous crierons encore. Eh! bien, de fait, les conservateurs sont encore au pouvoir, et cependant avant que ces messieurs fussent au pouvoir, ils ont cherché partout s'ils ne pouvaient pas prendre le scandale en entier sur leurs épaules, et c'est la raison pour laquelle ils ne l'ont pas accepté. Ils ont admis, par là, M. l'Orateur, que nous étions obligés de construire le chemin de fer; c'est une obligation envers la Colombie anglaise. Pourquoi l'acceptons-nous? C'est parce que nous avons une condition à remplir. Si on avait dit à la Colombie anglaise à l'époque où elle traitait le marché pour entrer dans la Confédération: on ne veut pas contracter pour la génération présente, mais on veut contracter pour les générations futures, dans deux ou trois siècles d'ici, certainement que la Colombie anglaise ne serait pas entrée dans la Confédération. Pour revenir à ce que l'honorable député de L'Islet vient de nous dire pour chercher les meilleures conditions, eh! bien, les honorables ministres ont passé en Angleterre; ils ont cherché les meilleures conditions, et ils sont arrivés à les trouver. Une fois les bonnes conditions trouvées, l'opposition a cherché de son côté, toujours pour nous montrer de meilleures conditions; eh! bien, M. l'Orateur, ils ont fini par trouver un certain nombre de personnes, mais ils voulaient mettre les conditions trop bons, ils ont pris des personnes qui ne voulaient pas même y avoir affaire, afin de pouvoir mieux nous tromper.

M. l'Orateur, je ne serais pas surpris que l'honorable député de Rimouski aurait lui aussi une motion en amendement; eh! bien, j'espère qu'ils vont finir, avec des motions en amendement, par offrir de l'argent au gouvernement au lieu de lui en demander.

Dans l'opposition, M. l'Orateur, on fait beaucoup de grandes choses. Vous avez vu l'honorable député de L'Islet ouvrir un grand livre tout à l'heure. Je ne sais pas quelle espèce de livre c'était. Je ne sais point si ce n'était pas même une bible; parce que j'ai entendu dire un jour qu'un miracle avait été fait, et que l'eau avait été changé en vin, mais l'honorable député de L'Islet, lui, a changé l'eau en *gin*. L'honorable député de L'Islet a également inventé une grande circulaire avec un grand nombre d'objections. Ces objections sont au nombre de vingt-quatre. Je suppose, M. l'Orateur, qu'on a pris ce nombre pour la base des résolutions en amendement. Je pense que cette idée-là vient du nombre vingt-quatre.

M. l'Orateur, il faut se connaître un peu mieux que l'honorable député de L'Islet. D'abord il nous a cité grand nombre de traits sur les chemins de fer; parce que les chemins de fer le mènent, mon honorable ami croit en connaître beaucoup sur les chemins de fer. Je crois pouvoir vous dire, M. l'Orateur, qu'on a traité longuement cette question; on nous a promenés depuis Québec jusqu'au Pacifique; les uns veulent aller au Sault Sainte-Marie, les autres veulent passer par le côté nord du lac Supérieur. Je veux que nous ayons aussi notre chemin de fer sur notre continent. Si nous allions passer par les Etats-Unis, nous pourrions avoir des objections graves à rencontrer dans certains temps. Nous pourrions rencontrer des grèves; ces grèves pourraient peut-être nous enlever des lisses sur nos chemins de fer, et même au temps où nous en aurons besoin sur notre chemin de fer. Nous ne voulons pas du chemin au Sault Sainte-Marie, pour la raison que nous n'aimons pas à nous lier trop avec l'Amérique. La ville de Montréal est plus intéressée que nous afin de lutter avec la grande ville de New-York. Pour nous, ce qu'il nous faut, c'est agrandir le Nord-Ouest, le peupler pour le cultiver.

Eh! bien, M. l'Orateur, je ne serai pas plus long, parce que je ne veux pas être long, mais je dirai seulement ceci à M. le député de L'Islet. Il nous a dit qu'il ne connaissait rien du tout dans le contrat; qu'il n'avait été informé de rien, qu'il n'avait pas été informé même pour le signer. Je crois qu'avec tout ce qu'il nous a dit, s'il avait été consulté pour signer ce contrat-là, c'aurait été une pauvre affaire, parce qu'il ne m'a pas l'air à s'y entendre; il ne m'a pas l'air à connaître les affaires; et je crois que sur une affaire d'une si grande importance, il n'est pas capable de nous éclairer avec sa lanterne. Je crois, M. l'Orateur, que nous sommes assez éclairés sur le Pacifique sans en dire davantage.

L'amendement de M. Casgrain est rejeté sur la division suivante:

POUR :

Messieurs

Anglin,	Fleming,	Mills,
Bain,	Geoffrion,	Olivier,
Bécharde,	Gillies,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillmor,	Pickard,
Borden,	Glen,	Rafret,
Bourassa,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St-Jean),	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Rymal,
Cameron (Huron),	Killam,	Scriver,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	LaRue,	Thompson,
Casgrain,	Laurier,	Trow,
Charlton,	Macdonell (Lanark),	Weldon,
Cockburn (Muskoka),	MacDonnell (Inverness),	Wheler et
Dumont,	McIsaac,	Yeo.—50.
Fiset,	Malouin,	

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Fulton,	Missue,
Arkell,	Gault,	Merner,
Baker,	G gault,	Méthot,
Bannerman,	Girouard (Jac.-Cartier),	Mongenais,
Barnard,	Girouard (Kent),	Montplaisir,

Beaty,	Grandbois,	Mousseau,
Beauchesne,	Hackett,	Muttart,
Benoit,	Hay,	Ogden,
Bergeron,	Hesson,	Orton,
Bergin,	Hilliard,	Quimet,
Bill,	Hooper,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Houdel,	Pinsonneault,
Boulbee,	Hurteau,	Platt,
Bourbeau,	Jones,	Plumb,
Bowell,	Kaulbach,	Pope (Compton),
Brecken,	Kilvert,	Poupore,
Brooks,	Kirkpatrick,	Richey,
Bunster,	Kranz,	Roberson (Hamilton),
Bunting,	Landry,	Rouleau,
Cameron (Victoria),	Lane,	Routhier,
Caron,	Larcevin,	Royal,
Cimon,	Lantier,	Ryan (Marquette),
Colby,	Longley,	Ryan (Montréal),
Connell,	Macdonald (King),	Scott,
Costigan,	Macdonald (sir John),	Shaw,
Coughlin,	McDonald (Cap-Breton),	Sproule,
Coupal,	McDonald (Pictou),	Strange,
Coursol,	McDonald (Victoria NE),	Tassé,
Daly,	Macmillan,	Tellier,
Daoust,	McCallum,	Tilley,
Dawson,	McCarthy,	Valin,
Desautels,	McConville,	Vallee,
Desjardins,	McCuaig,	Vanasse,
Domville,	McGreevy,	Wade,
Doull,	McInnes,	Wallace (Norfolk),
Dugas,	McKay,	Wallace (York),
Elliott,	McLennan,	White (Cardwell),
Farrow,	McLeod,	White (Renfrew) et
Ferguson,	McQuade,	Williams.—121.
Fitzsimmons,	McRory,	
Fortin,	Manson,	

M. CAMERON (Huron). C'est à regret que je présente un autre amendement à la Chambre, à cette heure avancée. Les divers amendements présentés à la Chambre jusqu'à présent se rapportaient à des questions nationales ou fédérales mais je me propose, avant de reprendre mon siège, de soumettre un amendement qui ne s'applique pas aux questions d'un caractère national ou fédéral, à un si haut degré que ceux qui ont été présentés jusqu'à présent. Bien qu'il soit tout-à-fait convenable que, comme membres du parlement, nous devions discuter ces questions au point de vue fédéral, cependant nous ne devons pas oublier le fait que cette confédération est composée de diverses provinces qui sont toutes plus ou moins affectées par la grande question que nous avons discutée. Je suis certain que même le ministre des Chemins de fer, ne mettra pas en doute cette proposition, vu sa déclaration récente à une députation du bureau de commerce de Toronto; car, lorsque son attention fut attirée sur le fait que la phraséologie du contrat n'était pas assez explicite pour protéger les intérêts de l'Ontario et les chemins de fer de cette province, il déclara que si c'était le cas ce serait une calamité publique. Autant que j'aie pu m'en rendre compte, une protection suffisante n'est pas accordée aux chemins de fer de l'Ontario et de Québec, par ce contrat, ni par le bill auquel il sert de base. La province de l'Ontario a dépensé de fortes sommes d'argent pour la construction de chemins de fer et pour ouvrir des communications avec l'intérieur de la province, et jusqu'à un certain point les ressources de la province ont été mises à contribution dans le but de prolonger ces lignes de chemins de fer, et dans l'espoir d'attirer une partie du commerce de transport du grand Nord-Ouest; mais ce dont je me plains c'est que les efforts de la province d'Ontario dans ce sens n'ont pas été secondés par les honorables messieurs qui siègent aux bancs des ministres; que l'on n'a pas accordé à ces chemins de fer une sauvegarde suffisante, dans ce contrat, mais qu'ils sont virtuellement laissés entre les mains du syndicat qui les traitera comme bon lui semblera.

Nous, Ontariens, nous ne désirons prendre aucun avantage sur les chemins de fer à l'est de notre province; tout ce que nous voulons, c'est le franc jeu et la justice; nous voulons seulement que nos chemins de fer puissent faire une concurrence honnête à ces chemins de fer. Nous ne désirons pas

avoir du Nord-Ouest une seule livre de marchandise à laquelle nous n'ayons pas raisonnablement droit. Grâce à sa position géographique et commerciale, Montréal prélèvera toujours la part du lion sur ce commerce. Tout en admettant cela, nous désirons que nos industriels et nos marchands, qui sont profondément intéressés au développement du grand Nord-Ouest, aient leur juste part du commerce de cette région. D'après ce contrat, le chemin de fer du Pacifique canadien a le pouvoir d'acquérir le chemin de fer du Canada Central et les autres chemins de fer à l'est du lac Nipissingue. La question peut être traitée d'après la supposition que le chemin de fer du Pacifique canadien n'achètera pas les chemins de fer à l'est du lac Nipissingue; ou elle peut être traitée d'après la présomption que le chemin de fer du Pacifique n'acquerra pas le chemin de fer du Canada Central. Voyons comment le trafic de la province sera affecté par ce contrat; quelles sont les sauvegardes qu'il offre, en supposant que le chemin de fer Pacifique canadien aura son terminus au lac Nipissingue. Dans la clause 24 de l'acte, une tentative a été faite pour offrir une espèce de protection au chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique. Cette clause stipule que :

« Pour la réception, l'expédition et la livraison du trafic des et aux chemins de fer des dites compagnies, respectivement, ainsi que pour le retour des voitures, plateformes et autres véhicules; et nulle des dites compagnies ne donnera ou ne continuera aucune préférence ni aucun avantage à aucune des autres, ou à l'égard d'aucune espèce particulière de trafic, sous aucun rapport quelconque. »

Et elle stipule de plus que :

« Nulle des dites compagnies ne devra non plus assujétir aucune des autres, ni aucune espèce particulière de trafic, à aucun préjudice ou désavantage sous aucun rapport quelconque; et chacune des dites compagnies qui aura un terminus ou une station près d'un terminus ou d'une station de l'une des autres, fournira toutes les facilités raisonnables pour la réception et l'expédition de tout le trafic arrivant par l'une des autres lignes, sans y apporter aucun retard inutile, et sans aucune préférence ou faveur, préjudice ou désavantage, et de manière à ce qu'il ne soit apporté aucun empêchement à l'usage de ce chemin de fer comme voie de communication ininterrompue, et que toutes les facilités de service soient en tout temps, par les moyens susdits, mutuellement offertes par les dites compagnies de chemin de fer aux autres; et la dite compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien recevra et transportera toutes les marchandises et tous les voyageurs dirigés sur ou de tout point sur le chemin de quelqu'une des dites compagnies ci-dessus mentionnées passant sur le chemin ou une partie du chemin de fer du Pacifique Canadien, au même taux par mille et sujet aux mêmes charges pour services identiques, sans donner ou permettre aucune préférence ou aucun avantage au trafic venant ou à destination de l'autre d'entre eux, sous réserve, cependant, pour la dite compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, du droit d'établir des tarifs spéciaux pour les acquéreurs de terres, ou pour les émigrants ou ceux qui se proposent d'immigrer, lesquels tarifs spéciaux ne régiront ou n'affecteront pas les tarifs établis pour le transport des voyageurs entre la dite compagnie et les deux autres ci-dessus mentionnées ou l'une ou l'autre d'entre elles. »

A première vue ces dispositions sembleraient offrir une protection raisonnable au réseau de chemins de fer de l'Ontario et peut être aussi au réseau de Québec; mais en lisant la clause plus attentivement, à la lumière de l'expérience de notre propre pays et des Etats-Unis, l'on s'aperçoit qu'elle ne protège ni l'un ni l'autre. Je vais d'abord discuter ce point en supposant que le chemin de fer du Pacifique canadien aura son terminus au lac Nipissingue, point qui constituera un terrain neutre, commun aux réseaux ferrés de l'Ontario et de Québec, les chemins de fer de l'Ontario se raccordant à ce point, au chemin de fer du Pacifique, par le chemin de fer de jonction du Pacifique, et ceux de Québec s'y reliant au moyen du Canada Central, et de l'Occidental qui a des pouvoirs de circulation sur la ligne du Canada Central jusqu'au lac Nipissingue. En premier lieu, nous voyons que la clause se borne à déclarer que les deux compagnies dont j'ai parlé auront toutes les facilités nécessaires de recevoir et transborder les marchandises au terminus du chemin de fer du Pacifique, mais il n'y a aucune protection pour assurer que l'une des compagnies ne sera pas l'objet d'une préférence au détriment de l'autre.

M. CAMERON (Huron)

Le chemin de fer Pacifique canadien a le pouvoir de décider, soit au lac Nipissingue, soit dans le *far west*, sur laquelle de ces deux lignes devront passer les marchandises, en imposant à l'une plutôt qu'à l'autre, les frais des gares extrêmes. Elle a le pouvoir de donner la préférence à l'un des chemins en imposant les frais des gares extrêmes aux autres chemins. Un auteur éminent en Angleterre, a posé en principe que ces frais des gares extrêmes, offrent une protection à un chemin de fer au détriment de l'autre, et prétend qu'il devrait y avoir un tarif uniforme, raisonnable et modéré pour le service des gares extrêmes lequel serait exigé de toutes les compagnies recevant leurs marchandises d'une ligne-mère. Ces frais des gares extrêmes peuvent être tellement élevés pour une compagnie, qu'ils auront pour effet de faire transporter chaque livre de trafic du grand Nord-Ouest par l'une des lignes dont j'ai parlé. L'on prétend que $\frac{1}{2}$ centin par minot payé pour les frais des gares extrêmes déterminera par quelle ligne le trafic devra passer.

Je vais citer l'extrait suivant de Parsloe :

« Une autre partie de la question du fret celle qui a rapport aux frais des gares extrêmes affecte à un haut degré les intérêts des commerçants. C'est cependant une question qui offre beaucoup de doutes et qui est hérissée de difficultés; de fait elle n'est guère susceptible d'être comprise. Nous ne pouvons donc qu'espérer donner une idée générale quant aux effets et à l'interprétation des 'gares extrêmes.' Les frais en questions sont occasionnés par les services rendus par les compagnies pour expédier et recevoir les effets, en sus du coût du transport sur les lignes. Ces services comprennent tous les services généralement rendus aux gares de chemin de fer. Les dispositions des Actes constitutifs des compagnies leur donnent le droit de demander une somme raisonnable pour charger, décharger, livrer, percevoir, etc., ou ces services ou quelques uns d'entre eux sont rendus par la compagnie. »

Maintenant vous allez voir ce qui en est; l'on dit que dans ce bill, il est décrété qu'un tarif uniforme sera exigé du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique et du Canada Central. Mais les frais des gares extrêmes sont tout à fait indépendants des tarifs de fret, et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien peut au moyen de ces frais détourner chaque livre de fret d'un chemin de fer à l'autre pour la transporter à l'eau profonde. Cela démontre l'importance de prévenir les préférences dont j'ai parlé. Si l'intention du gouvernement était de mettre les chemins de fer appartenant aux deux provinces, absolument sur le même pied, il a fait preuve de la plus profonde ignorance ou de la négligence la plus coupable, en omettant d'insérer une telle disposition dans le contrat.

Je prétends que le chemin de fer du Pacifique canadien a le pouvoir, sans violer l'acte, de forcer d'une autre manière le transport de chaque livre de fret vers les côtes maritimes, soit par le chemin de fer de Jonction du Pacifique, soit par le Canada Central, de préférence aux chemins de Québec, par l'imposition de droits sur les élévateurs. La compagnie peut construire ses propres élévateurs dans le Nord-Ouest, et se faire payer pour l'emmagasinage des grains, et elle peut imposer ces droits sur le fret passant par un de ces chemins de fer sans les imposer sur le fret passant par l'autre ligne, ce qu'elle a parfaitement le droit de faire. Elle peut arriver au même résultat, que le terminus oriental soit au lac Nipissingue ou non—elle pourra détourner tout le fret de l'ouest soit par les chemins de fer de l'Ontario, soit par ceux de Québec, selon qu'il lui plaira. Comment? Au moyen de remises et de réductions sur les chargements océaniques, seulement. Ce bill n'offre, sous ce rapport, aucune protection quelconque aux chemins de fer d'une province contre les chemins de fer de l'autre.

Le chemin de fer du Pacifique canadien, lorsqu'il aura un connaissement pour Liverpool, pourra expédier son fret par le chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique, le Grand chemin de fer de Jonction, jusqu'à Belleville, et ensuite par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal, de là à Portland et à Liverpool et amener chaque livre de fret venant de l'ouest, sur ces lignes, de préférence aux chemins de fer de Québec, rien qu'en accordant des réductions sur les chargements océaniques. Cette question a déjà attiré

l'attention publique aux États-Unis, et on y a porté remède.

Le chemin de fer du Pacifique canadien peut aussi favoriser un réseau de chemins de fer au détriment d'un autre, en transportant le fret aux risques du consignataire dans un cas et aux risques de la compagnie dans un autre. Lorsqu'il est transporté aux risques du consignataire, cela équivaut à une augmentation du tarif et cela peut être fait dans un cas et non dans l'autre. A ce sujet Parsloe dit :

“ On a déjà attiré l'attention sur le fait que, dans certains cas, les prix varient selon que les marchandises sont expédiées “aux risques des consignataires” ou “aux risques de la compagnie”..... Le plan a été adopté dans le but de donner aux commerçants des prix réduits dans certains cas, tandis que les compagnies sont ainsi exemptées d'une partie de leur responsabilité.”

Grâce à cet artifice ingénieux, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pourra expédier du fret par un chemin de fer de préférence à un autre. Le système des remises aura le même effet.

Dans chaque Etat de l'Union, possédant un vaste réseau de chemins de fer, on a été obligé d'adopter des lois très sévères pour empêcher les remises, réductions, frais de gares extrêmes et autres artifices auxquels les chemins de fer ont recours pour éluder la loi. Il y a maintenant devant le congrès un bill ayant le même objet en vue, et qui deviendra loi. Je nie l'assertion de l'honorable monsieur, à l'effet que l'acte des chemins de fer pourvoit à tout cela.

Et s'il y pourvoyait, quelle nécessité y aurait-il de mettre cette clause dans le bill? Tout ce qu'il fallait, c'était de faire que l'acte général de fer y pourvût, s'il n'y pourvoit pas en ce moment, mais s'il y pourvoit, je prétends que les dispositions sont tout à fait insuffisantes pour répondre aux objections que j'ai signalées.

La clause 24 du bill du ministre des Chemins de fer est prise en substance, de ce que l'on appelle le Bill Cardwell, adopté en Angleterre en 1854. Cette clause est insérée aussi, depuis des années, dans l'Acte des chemins de fer des États-Unis, et l'expérience a prouvé qu'elle n'était pas suffisante pour atteindre le but désiré. L'expérience a été la même au Canada ainsi qu'en Angleterre. Je citerai Parsloe.

“ Le Parlement a essayé maintes et maintes fois de régler définitivement la grande question d'un contrôle efficace sur nos chemins de fer; mais malgré toutes les lois qui ont été adoptées, le but principal, c'est à dire, la mise en vigueur d'une loi qui accorde au public une protection raisonnable et suffisante, n'a pas été complètement atteint. Bien des actes du parlement ont subi l'influence des puissantes compagnies de chemin de fer à un tel point que quelques unes de leurs dispositions, et surtout les plus importantes pour le public, sont devenues dans une grande mesure inopératives. Il n'est donc pas étonnant que dans ces conditions, susciter un proc s à un de ces grandes et puissantes compagnies de chemins de fer ait été et soit encore considéré comme une entreprise trop considérable pour qu'un simple particulier s'y engage sans hésiter. Bien plus, on a découvert depuis des années, non seulement que les Actes du parlement étaient par eux-mêmes insuffisants et obscurs, mais encore que pour décider de semblables questions, il fallait nécessairement un tribunal qui eut une connaissance pratique de ces matières.”

Nous savons par expérience que la loi a été insuffisante au Canada. Je crois que le moment est venu où le réseau des chemins de fer d'Ontario devrait être mis sur le même pied que celui de la province de Québec, et *vice versa*. Supposons que le terminus du chemin de fer du Pacifique ne soit pas au lac Nipissingue, que la compagnie achète le chemin de fer du Canada Central, quel en sera le résultat ?

Nous avons adopté, à la dernière session, un acte qui accorde la même protection aux chemins de fer d'Ontario et à ceux de Québec. Cet acte dispose à ce que les chemins de fer de Québec auront le droit d'expédier leurs trains sur toute la ligne du Canada Central, depuis Ottawa jusqu'au Sault en passant par Renfrew. En vertu des dispositions de cet acte le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental peut expédier ses convois depuis Ottawa jusqu'au Sault.

Il faut se rappeler que le terminus du Canada Central est à Brockville, et si la compagnie du Pacifique achète le Canada Central, il sera de son intérêt de diriger les marchan-

dises allant à l'est par voie de Brockville. La seule garantie qu'aient l'Occidental et le chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique est donc de fixer le terminus est du chemin de fer du Pacifique canadien au lac Nipissingue. Dans ce cas, les chemins de fer d'Ontario et de Québec seront sur un pied de parfaite égalité, et il sera de l'intérêt de la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'agir d'une manière équitable envers les autres afin de se procurer du trafic des deux côtés, de l'est et du sud.

A propos de cette question, il y a encore un autre détail dont je voudrais parler. Supposons que la compagnie du Pacifique achète le Canada Central, elle aura ainsi deux débouchés; l'un à Brockville, l'autre à Ottawa. Arrivés à Carleton Place, nous nous trouvons à un point commun aux deux embranchements, à vingt milles d'Ottawa et à quarante-cinq milles de Brockville, de sorte qu'il sera de l'intérêt de la compagnie d'expédier les marchandises par Brockville, pour les transporter plus longtemps sur sa propre ligne.

Voyons quelles sont les distances. Du lac Nipissingue à Montréal, par Brockville, il y a 377 milles; du lac Nipissingue à Montréal, par Ottawa et par l'Occidental, il n'y a que 352 milles. Peut-on supposer que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien n'expédiera pas ses convois sur sa propre ligne jusqu'à Brockville, et qu'elle ne fera pas quelque arrangement de trafic avec le Grand-Tronc pour faire parvenir les marchandises à Montréal par cette voie, plutôt que par la ligne de l'Occidental? La différence de vingt-cinq milles sur la distance ne signifie rien en pratique.

Je suis heureux de voir les citoyens de la province de Québec veiller à leurs intérêts sur cette question. L'organe des conservateurs a parlé et a notifié le gouvernement de ne pas donner au Pacifique canadien un pouvoir illimité de ruiner les chemins de fer de Québec. Si jamais le parlement a adopté un acte de nature à ruiner le réseau des chemins de fer de cette province, c'est bien celui que nous discutons en ce moment.

Le syndicat peut encore faire beaucoup de tort, et même ruiner complètement le réseau des chemins de fer de Québec, d'une autre manière, s'il le juge à propos: le Pacifique canadien n'est pas tenu d'expédier son trafic par le Canada Central et l'Occidental jusqu'à Montréal. Il y a une autre route par laquelle les marchandises de l'Ouest peuvent atteindre la tête de la navigation océanique; c'est par le chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique et le Grand chemin de fer de Jonction jusqu'à Bolleville, et de là à Montréal par le Grand-Tronc. Supposons que la compagnie du Pacifique canadien vienne dire: “ Nous ne voulons pas acheter le Canada Central, nous allons acheter le chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique et le Grand chemin de fer de Jonction ou faire des arrangements de trafic avec ces chemins de fer et nous enverrons nos marchandises aux ports maritimes par ces lignes et par le Grand-Tronc.” Quel en sera le résultat pour les chemins de fer de Québec? La différence entre les distances est peu considérable; il y a 480 milles, par la route que je viens d'indiquer, entre le lac Nipissingue et Montréal, et par l'autre route, en se servant de l'Occidental, il n'y a que 325 milles; la différence n'est donc que de 128 milles. Chacun sait qu'une différence de 50 milles ou même de 150 milles, n'entre pas en ligne de compte pour le trafic d'entier-parcours, lorsqu'il s'agit d'une distance de 2,000 milles. La compagnie du Pacifique canadien peut faire les arrangements que j'ai indiqués, et par là ruiner complètement le chemin de fer Occidental. Mais ce n'est pas tout. Il est également évident que le Pacifique peut enlever aux chemins de fer de Québec, le trafic même de Québec. Voyons comment cela peut se faire. L'Occidental conduit à Québec, le Grand Tronc atteint aussi Québec par un autre chemin.

Comparons les distances par les différentes routes, et voyons s'il y a quelque chose qui pourrait empêcher le syndicat de ruiner toutes les lignes de chemin de fer de la province de Québec. Partons encore du point commun aux deux routes : Carleton Place.

De Carleton Place à Québec par Brockville, la distance est de 342 milles; et par l'Ottawa et l'Occidental, la distance est de 319 milles; la différence en faveur de l'Occidental n'est donc que de vingt-trois milles. C'est une petite différence et qui n'empêchera pas le syndicat de dire aux citoyens de Québec: "si vous n'acceptez pas mes conditions je n'expédierai pas le moindre trafic à Ottawa, par la voie du Canada Central, ni à Montréal ou à Québec par l'Occidental."

Il est évident, d'après le tableau des distances que je viens de mentionner, que l'on ne peut mettre en doute la vérité de ce que je viens de dire.

Il y a encore une autre route par laquelle les marchandises du Nord-Ouest pourraient atteindre un port maritime sans passer par Montréal ni par le réseau des chemins de fer de Québec. Supposons que les marchandises du Nord-Ouest soient expédiées à destination de New-York, comme cela arrivera très probablement, à raison des facilités de chargement que possède ce port.

Quelle est la distance du lac Nipissingue à New-York par le Canada Central et l'Occidental, et la distance par l'autre route, ces deux routes ayant New-York pour objectif? De Montréal au lac Nipissingue, la distance par le Canada Central et l'Occidental, est de 352 milles, de Montréal à Rutland, dans les Etats-Unis, 169 milles de Rutland à Albany, 101 milles, et d'Albany à New-York, 138 milles, en tout du lac Nipissingue à New-York par Montréal, 760 milles.

Quelle est la distance par Brockville? Du lac Nipissingue à Brockville 232 milles; on propose de construire un pont sur le Saint-Laurent à Brockville pour relier le Canada Central au chemin de fer de Morristown, de l'autre côté du fleuve, mettons un mille; de Morristown à Albany, la distance est de 132 milles; d'Albany à New-York, 138 milles, en tout 609 milles du lac Nipissingue à New-York, ou une différence de 151 milles en faveur de la route par Brockville.

Peut-on supposer que la moindre partie des marchandises du Nord-Ouest pour New-York passerait par le chemin de fer Occidental, ou par aucun autre chemin de fer de la province de Québec lorsque la compagnie du Pacifique serait directement intéressée à les expédier par Brockville?

M. BANNERMAN. L'honorable monsieur sait-il quelle est la différence des prix de transport par l'Occidental, par le Canada Central et par le Grand-Tronc?

M. CAMERON. Je ne le sais pas et je ne tiens pas à le savoir. Si l'honorable monsieur avait suivi mon argumentation il aurait su que les prix de transport d'Ottawa à Montréal ou à Québec n'y ont rien à faire. Tout porte à croire que si la compagnie du Pacifique achète le Canada Central, elle n'enverra pas la plus petite partie de son trafic par le chemin de fer Occidental, à Montréal, à Québec ou à New-York.

Le syndicat peut encore d'une autre manière ruiner les chemins de fer de Québec, et voici comment. Supposons que la compagnie du Pacifique canadien achète le Canada Central et arrive à Ottawa par ce chemin; lorsqu'elle sera à Ottawa, nous savons qu'elle aura le choix des routes pour atteindre Montréal, Québec ou New-York, sans passer par le chemin de fer Occidental. Qu'est-ce qui peut l'empêcher de s'entendre avec le chemin de fer St. Laurent et Ottawa pour avoir un débouché vers l'Est? Qu'est-ce qui peut l'empêcher de s'entendre avec le chemin de fer du Côteau, ou de se servir de la charte obtenue à la dernière session par l'honorable député de Stanstead, qui autorise la construction d'un chemin de fer allant des côtes de l'océan à Ottawa

M. CAMERON (Huron)

et delà vers l'Ouest, pour se créer un débouché indépendant dans un des ports de la côte?

Le syndicat, une fois le Canada Central acquis, n'a que le choix des routes pour atteindre Montréal, Québec, ou la côte maritime, sans toucher au système de chemins de fer de Québec. Il me paraît donc évident que les chemins de fer de Québec n'ont aucune certitude de tirer un profit quelconque de la construction du chemin de fer du Pacifique. Au contraire, ces chemins de fer sont entièrement à la merci du syndicat.

Voyons maintenant comment le contrat protège les intérêts des chemins de Québec; par la clause 25 du bill, la compagnie du Pacifique est autorisée à acquérir le Canada Central, et par la section 15, la ligne ainsi acquise devient partie du chemin de fer du Pacifique canadien. La section 24 prescrit que le chemin de fer du Pacifique canadien accordera les mêmes avantages, et établira le même tarif par mille, en faveur du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique et du chemin de fer du Canada Central. Mais il n'est aucunement question des chemins de fer de Québec dans le bill; il ne s'agit que des deux chemins que je viens de mentionner.

Supposons que le Pacifique canadien achète le Canada Central, quel en serait le résultat nécessaire? Du moment où l'un des chemins est absorbé par l'autre, je prétends que, d'après l'interprétation légale de la clause, cette protection n'existe plus.

Tant que le Pacifique canadien n'aura pas acheté le Canada Central, la clause 24 protège les intérêts du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique contre des préférences qui pourraient être données au Canada Central, et réciproquement.

Cette clause 24 engage trois compagnies, la compagnie du Pacifique canadien, le Canada Central et le chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique. Du moment où le Pacifique canadien se fusionne avec le Canada Central; du moment où une des compagnies disparaît, la clause n'a plus d'effet. Il n'y a donc pas de protection suffisante en faveur du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique, contre les tarifs différentiels que le Pacifique canadien pourrait imposer.

Si cette protection disparaît, le Pacifique canadien, sans violer la lettre de la loi, pourra imposer un tarif différentiel injuste à l'égard du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique et à l'avantage des autres chemins de fer allant à l'Est.

Il est évident que le public d'Ontario comprend l'effet que doit avoir la fusion du Canada Central avec le Pacifique canadien. Le public de Québec comprend aussi quel résultat ce fait devrait avoir pour ses intérêts. L'organe de nos adversaires, la *Minerve*, insiste sur la nécessité pour le gouvernement de protéger les intérêts de l'Occidental, qui pourraient avoir à souffrir de tarifs différentiels, et le public d'Ontario prend la même position.

Le ministre des Chemins de fer se rappellera qu'une députation nombreuse d'hommes d'affaires de Toronto a eu une entrevue avec lui, où ces messieurs lui ont exposé ce qui suit:

"Que l'acquisition de ces chemins de fer par le syndicat détruirait le caractère neutre du terminus de l'est du chemin de fer national, et en réalité transporterait ce terminus à Montréal.

"Que l'achat de ces chemins de fer par le syndicat aurait pour résultat qu'il serait de son intérêt direct de détourner le trafic du Nord-Ouest du réseau des chemins de fer d'Ontario et des centres de commerce de cette province, pour le faire passer sur toute la longueur de la ligne de l'est.

"C'est pourquoi vos requérants voient avec appréhension les propositions de ce genre faites par le syndicat, et protestent contre l'autorisation qui lui est donnée de se fusionner avec les chemins de fer à l'est du lac Nipissingue, si l'on n'y ajoute les dispositions les plus strictes à l'effet d'empêcher toute injustice envers le commerce de la province d'Ontario.

"Et afin de protéger les intérêts d'Ontario, il est absolument nécessaire que le commerce de cette province ne soit pas taxé à un plus haut tarif par mille, sur toute la ligne du Pacifique canadien, à l'ouest du lac Nipissingue que le tarif, par mille qui serait imposé sur le commerce se dirigeant vers l'est, en proportion de toute la distance du transport par les chemins de fer possédés ou exploités par le syndicat; ou, en d'autres

termes, que le syndicat ne soit pas autorisé à imposer un tarif plus élevé par mille sur la partie de la ligne sur laquelle doit passer le commerce de l'Ontario, que sur la partie sur laquelle le commerce se dirigeant à l'est doit passer."

L'honorable ministre pour répondre aux arguments émis par la députation, dit que le contrat accordait une protection suffisante aux chemins de fer d'Ontario, et que s'il en était autrement, ce serait une calamité nationale. La députation était composée d'hommes d'affaires d'une grande expérience dans la matière; elle ne fut pas satisfaite; elle fit son rapport à ses commettants, et dans ce rapport nous lisons ce qui suit :

"Votre comité persiste à croire que les chemins de fer expédieront toujours les transports dans la direction la plus avantageuse pour eux et que le syndicat, si on lui permet de se fusionner avec le Canada Central, possèdera une longue ligne de chemin dans la direction de Montréal, et n'aura aucune ligne dans la direction de l'Ontario; de sorte qu'il essaiera naturellement d'expédier le trafic par sa propre ligne au lieu de le remettre à une autre compagnie au lac Nipissingue."

La Chambre comprendra quelle est la protection que la population d'Ontario a le droit de demander au parlement lorsqu'il règlera cette question, et elle est à même de juger combien peu on la protège, par ce contrat. Je ne puis présenter la question sous une forme plus explicite que la députation ne l'a présentée au ministre des Chemins de fer.

D'après ce que ces messieurs ont dit, et je crois que c'est la véritable interprétation du contrat, le syndicat sera en position de détourner tout le trafic, allant de l'ouest à l'est ou de l'est à l'ouest, du système de chemins de fer d'Ontario. Si le syndicat le juge à propos, toutes les marchandises de Montréal à destination de l'ouest, pourront passer par le Grand Tronc jusqu'à Brockville et de là continuer vers l'ouest par le chemin de fer du Pacifique; et les marchandises expédiées vers l'est pourront suivre le même chemin.

On prétendra peut-être que cela n'est pas probable; mais cela s'est vu ailleurs. Aux Etats-Unis, en Angleterre et au Canada les chemins de fer transportent souvent des marchandises à meilleur marché pour des longues distances que pour un court trajet. Le Grand Tronc transporte un wagon de tourteaux oléagineux de Baden à Belleville pour \$52; la distance est de 168 milles. Le même chargement serait transporté de Chicago à Belleville, 6-8 milles, pour \$50.

Si le Grand Tronc peut faire cela, qui empêche la compagnie du Pacifique canadien de transporter des marchandises à moins de profit pour de courtes distances que pour de longs parcours, de manière à amener le trafic sur les lignes qu'elle possède ou qu'elle exploite. En Angleterre où on a toute la protection accordée par la clause 24, le même grief se produit souvent et les expéditeurs sont à la merci des compagnies de chemin de fer sous ce rapport.

Le chemin de fer du Pacifique peut encore nuire considérablement d'une autre manière aux chemins de fer de l'Ontario, aux commerçants des villes et des villages de cette province. Je suis persuadé que, en vertu de cette charte, tout le trafic entre le Nord-Ouest et les cités, villes et villages situés sur le Grand-Tronc à l'ouest de Brockville, sera expédié par le Pacifique canadien, le Canada Central et le Grand-Tronc à l'ouest de Brockville, au lieu de suivre la direction naturelle par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique et les autres chemins de fer qui s'y raccordent en venant de l'Est ou du Sud.

Si les honorables députés veulent bien examiner le tableau des distances, ils seront probablement convaincus qu'il est tout à fait possible et même très probable que le chemin de fer du Pacifique canadien, dans le but de nuire au chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique et au réseau des chemins de fer de l'Ontario qui s'y raccordent, et dans le but de détourner tout le trafic du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique, expédiera tout son trafic par les lignes que je viens d'indiquer.

Supposons que des marchandises du Nord-Ouest soient expédiées à Kingston; on s'attendrait naturellement à les voir passer par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Paci-

fique, puis par les autres lignes de l'Ontario jusqu'à destination. En sera-t-il ainsi? Voyons quelles sont les distances et nous y trouverons un argument en faveur de ce que j'avance.

La distance du lac Nipissingue à Kingston par le Canada Central et le Grand-Tronc est: du lac Nipissingue à Brockville, 252 milles; de Brockville à Kingston, 117 milles, total, 299 milles.

La distance par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique, le grand chemin de fer de jonction et le Grand-Tronc est comme suit: du lac Nipissingue à Belleville, par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique et le grand chemin de fer de jonction, 260 milles, et de Belleville à Kingston, par le Grand-Tronc, 48 milles, total, 308 milles, différence de 9 milles seulement au détriment de la route du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique.

Voyons maintenant comment le commerce de Belleville s'en trouvera. La distance du lac Nipissingue à Belleville est: par le Canada Central jusqu'à Brockville, 252 milles, et de Brockville à Belleville, par le Grand-Tronc, 95 milles, total, 347 milles. La distance par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique et le grand chemin de fer de jonction est de 260 milles, ou une différence de 87 milles en faveur du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique.

Je prétends que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ayant acheté le Canada Central expédiera ses marchandises par le Canada Central jusqu'à Brockville, et fera des arrangements avec le Grand Tronc pour les transporter de là vers l'ouest. Si nous prenons Port Hope pour point de comparaison, nous nous trouvons dans la même position. Voici la distance de Nipissingue à ce point: du lac Nipissingue à Brockville, 252 milles, et de Brockville à Port Hope, 145 milles, total, 397 milles. La distance par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique est de 215 milles, ou une différence de 182 milles en faveur du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique. Prenons maintenant Whitby. La distance, par le Canada Central, est: du lac Nipissingue à Brockville, 252 milles, et de Brockville à Whitby, 178 milles, total 430 milles; la distance par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique de Nipissingue à Whitby est de 217 milles, soit une différence de 213 milles en faveur de la dernière route. Si nous prenons maintenant Toronto, qui se trouve plus à l'ouest, et si nous partons de ce point, nous prenons en réalité tout l'ouest de l'Ontario. Voici quelle est la distance par le Canada Central: de Nipissingue à Brockville, 252 milles, et de Brockville à Toronto 208, total 460 milles; et, par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique, 222 milles; différence en faveur de ce dernier, 238 milles.

Et cependant, je crois que pour des destinations aussi éloignées vers l'ouest que Toronto, le chemin de fer du Pacifique canadien pourra expédier les marchandises par sa propre ligne jusqu'à Brockville, et de là les diriger vers l'ouest par le Grand Tronc, jusqu'à Toronto.

Pour Hamilton, la distance par Brockville est de 490 milles, et, par le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique de 252 milles; ce qui fait une différence de 238 milles au désavantage du Canada Central.

Ce contrat ne contient rien qui puisse empêcher le trafic de se porter en proportion plus considérable vers la route la plus longue, au lieu de la plus courte. Il est bien évident que les honorables messieurs de la droite auraient pu, s'il l'avaient désiré, protéger ces lignes de l'intérieur contre une concurrence dont les conditions sont si inégales.

Un mot ou deux maintenant sur la position de ces deux chemins de fer, l'Occidental et le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique. Pour ce qui regarde l'embranchement du Sault, vous savez que par la clause 14 de l'Acte dont j'ai déjà parlé, le gouvernement de Québec a le pouvoir d'expédier ses trains sur la ligne du

Canada Central depuis Ottawa jusqu'au Sault Sainte-Marie. Vous savez aussi que par la section 13 du même statut, le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique a le même droit de circulation sur l'embranchement du lac Nipissingue au Sault. De sorte que ces deux lignes pourraient expédier leurs convois sur cet embranchement, et d'après les dispositions de cette loi, toutes les deux sont dans la même position tant au Sault qu'au lac Nipissingue; aucune préférence n'est donnée à l'une plutôt qu'à l'autre.

La politique du gouvernement précédent, aussi bien que la politique du gouvernement actuel, du moins jusqu'à une date récente, était de faire du lac Nipissingue un territoire neutre, pour y établir le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien, et de mettre tous les chemins de fer qui s'y raccorderaient, venant de l'est et du sud, sur un pied de parfaite égalité. Il me semble que cette politique était sage, car elle donnait à toutes les lignes le même privilège de combattre à armes égales pour le trafic du Nord-Ouest qui atteindrait ce point par quatre routes différentes: 1o. Par le chemin de fer du Pacifique canadien, voie ferrée non-interrompue; 2o. Par l'embranchement de la Baie du Tonnerre, et de là, au Sault par le lac Supérieur; 3o. Par le "Northern Pacific" jusqu'à Duluth, et de là, au Sault par le lac Supérieur; 4o. Par la ligne du Sault, au sud du lac Supérieur.

Avec la politique adoptée aujourd'hui par nos adversaires, l'Occidental et le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique ne peuvent espérer obtenir qu'une partie chacun du trafic provenant de la ligne mère seulement. Je prétends que le gouvernement aurait dû faire ce qu'il n'a pas fait, c'est-à-dire protéger les intérêts de ces chemins de fer. Le gouvernement aurait dû faire du lac Nipissingue un point neutre, il aurait dû placer à ce point les deux chemins de fer sur un pied de parfaite égalité, de sorte que l'un ne pourrait pas avoir d'avantage sur l'autre. Ces chemins de fer sont, par le contrat actuel, privés de toute communication avec le Nord-Ouest par voie du Sault.

Le chemin de fer du Pacifique canadien peut ruiner l'une ou l'autre de ces lignes à son choix. Nous savons que la province de Québec demande la construction de l'embranchement du Sault. L'honorable député de Cardwell, quoiqu'il soit un partisan dévoué du ministère à la Chambre, est aussi un partisan énergique de l'embranchement du Sault, en dehors de la Chambre. Quoiqu'il ait voté en faveur de la politique du gouvernement, il s'est prononcé ailleurs énergiquement contre cette politique, et il a donné à entendre au public que le gouvernement est encore en faveur de cet embranchement.

Et afin de permettre à l'honorable député et à d'autres de mettre d'accord les opinions qu'ils expriment ici avec celles qu'ils ont exprimées en dehors du parlement, je demande la permission de proposer l'amendement suivant :

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, déposé sur le bureau, ne pourvoit pas, comme il le devrait, à ce qu'il soit donné des pouvoirs de circulation au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et au chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique, sur les 63 milles entre le lac Nipissingue et la rivière aux Eturgeons communs à la ligne principale et à celle du Sault Sainte-Marie.

"Et que le contrat ne pourvoit pas d'une manière satisfaisante à sauvegarder le trafic de Montréal et de l'Est par le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, du tarif différentiel que le chemin de fer du Pacifique canadien pourrait établir en faveur du chemin de fer du Canada Central, du chemin de fer du Saint-Laurent et Ottawa et du chemin de fer du Côteau, et autres voies ferrées allant vers le sud et l'est; ni le tarif préférentiel que le chemin de fer du Pacifique canadien peut avoir intérêt à établir dans le cas de l'acquisition autorisée et projetée du chemin de fer du Canada Central, ou de son amalgamation avec le dit chemin, ou d'un permis de circulation sur le dit chemin; ni dans le cas où le chemin de fer du Pacifique canadien s'amalgamerait avec le chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa, ou obtiendrait un permis de circulation sur le dit chemin, ni dans le cas où il prendrait de pareils arrangements avec le chemin de fer du Côteau ou toute autre voie ferrée allant vers le sud ou l'est.

"Que le dit contrat ne pourvoit pas, non plus, d'une manière satisfaisante à sauvegarder le trafic d'Ontario par le chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique du tarif préférentiel que le chemin de fer du

M. CAMERON (Huron)

Pacifique canadien peut avoir intérêt à établir dans le cas de l'acquisition autorisée et projetée du chemin de fer du Canada Central et d'autres chemins de fer au sud et à l'est d'Ottawa, ou dans le cas où il s'amalgamerait avec eux, ou obtiendrait des permis de circulation dans les dits chemins.

"Et que le dit contrat est inacceptable, pour ces considérations."

M. PLUMB. La substance des arguments de l'honorable député revient à ceci, c'est que plus longue est la distance que le trafic a à parcourir et plus bas sont les prix de transport, et pour pousser ce raisonnement à sa conclusion logique, il peut y avoir un chemin de fer si long que les marchandises pourraient y être transportées pour rien.

Les honorables députés sont acharnés sur ce point; mais je suis en position de leur dire que leurs amis qui siègent dans la législature d'Ontario, où ils sont en si grande majorité, n'ont pas les mêmes idées patriotiques qu'eux à propos de cet embranchement du Sault dont ils nous parlent tant, et dont le chef de l'opposition est si entiché que, dit-il, si on pouvait le construire, il n'aurait plus aucune objection contre le syndicat.

Leurs amis ne le croient pas important, car j'ai entendu dire que s'ils voulaient accorder une subvention de \$400 par mille, cette ligne serait immédiatement construite.

Je crois que si l'Ontario a besoin d'une protection de ce genre, il devrait le démontrer au parti qui est au pouvoir dans cette province, et qui par les autorités municipales et autres a déjà beaucoup fait pour les chemins de fer.

Nous ne nous effrayons pas énormément désormais des chiffres apportés dans cette discussion par les honorables députés de la gauche, ni des épouvantails qu'ils font manœuvrer pour effrayer le public un instant. Nous permettrons à nos adversaires de lancer l'une après l'autre leurs résolutions inoffensives, et nous leur permettrons aussi de s'asseoir sur leurs banquettes vêtus de sacs et couverts de cendres. Nous avons tous les plaisirs pour nous, nous leur laisserons volontiers endosser le grand deuil et le garder aussi longtemps qu'ils voudront.

L'amendement de M. Cameron, (Huron) est rejeté sur la division suivante :

CONTRE :

Messieurs.

Anglin,	Fiset,	Mills,
Bain,	Fleming,	Olivier,
Bécharde,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillies,	Pickard,
Borden,	Glen,	Rinfret,
Bourassa,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St. Jean),	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Rymal,
Cameron (Huron),	Killam,	Scrivier,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	LaRue,	Thompson,
Casgrain,	Laurier,	Trow,
Charlton,	Macdonell (Lanark),	Weldon,
Cockburn (Muskoka),	MacDonnell (Inverness),	Wheler et
Dumont,	McIsaac,	Yeo.—48.

CONTRE :

Messieurs.

Allison,	Gault,	Méthot,
Arkell,	Gigault,	Mongenais,
Baker,	Girouard (Jac. Cartier),	Montplaisir,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Mousseau,
Barnard,	Grandbois,	Muttart,
Beaty,	Hackett,	Ogden,
Benoit,	Hay,	Orton,
Bergeron,	Hesson,	Onimet,
Bergin,	Hilliard,	Paterson (Essex),
Bill,	Hooper,	Pinsonneault,
Bolduc,	Houde,	Platt,
Boulbee,	Hurteau,	Plumb,
Bourbeau,	Jones,	Pope (Compton),
Bowell,	Kaulbach,	Pope (Queen),
Brecken,	Kilvert,	Poupore,
Brooks,	Kirpatrick,	Richey,
Bunster,	Kranz,	Robertson (Hamilton),
Bunting,	Landry,	Rouleau,
Cameron (Victoria),	Lane,	Routhier,

Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Daly,
Dawson,
Desjardins,
Domville,
Doull,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,
Fortin,
Fulton,

Langevin,
Lantier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
MacDonald (Cap Breton),
McDonald (Pictou),
McDonald (Victoria, N.E.),
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McCuaig,
McInnes,
McKay,
McLeod,
McQuade,
McRory,
Manson,
Massue,

Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Scott,
Shaw,
Sproule,
Strange,
Tassé,
Tilley,
Tilley,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew),
Williams.—116.

M. KILLAM. Je prends la parole, M. l'Orateur, pour proposer un amendement qui porte sur la clause du contrat par laquelle les rails d'acier et les autres matériaux importés pour l'usage du chemin de fer sont admis en franchise des droits de douane. Il est naturellement impossible pour moi, à cette heure avancée, au milieu de tant de bruit et de confusion, de me servir d'aucun argument qui ait quelque chance d'être écouté par les honorables membres du ministère, ou de leur inculquer les idées qui auraient dû les guider lorsque ce contrat a été conclu. Les ministres semblent s'être empressés de se jeter entre les bras du syndicat pour se dégager de leur responsabilité, sans songer aux promesses qu'ils avaient faites au peuple de veiller aux intérêts des manufacturiers du Canada, dans toutes les négociations de ce genre.

Ce dont il s'agit principalement ce n'est pas de la somme qui échappe au trésor par exemption de droits, il s'agit surtout d'une question de principe; d'un principe que les honorables messieurs de la droite ont oublié complètement ou mis de côté. Nous devons avoir une politique nationale, et la protection pour nos industries indigènes. J'aimerais à savoir pourquoi les fabricants des articles qui seront employés dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, n'auraient pas autant de droit à la considération du gouvernement que les étrangers qui sont invités par le contrat à venir leur faire concurrence.

Le député de Montréal (M. Gault) doit beaucoup regretter cette clause; il professe le plus grand intérêt pour le développement de nos industries manufacturières et minières; mais que doit-on penser de lui, un protectionniste et des autres protectionnistes, partisans du gouvernement, qui votent en faveur d'un contrat dont une des principales dispositions rend impossible la fabrication, au Canada, des rails de fer, des carvelles, des éclisses, des boulons et des écrous qui doivent être employés à la construction du chemin de fer, et qui, en conséquence, devront nécessairement être importés.

Je sais parfaitement quels seraient les droits payés par ces articles, et je crois avoir qualité pour en parler tout autant que le député de Frontenac (M. Kirkpatrick) qui nous a fait une remontrance sur ce sujet l'autre jour. L'honorable député dans ses calculs avait oublié les droits sur les rails d'acier.

M. KIRKPATRICK. Les rails d'acier ne paient pas de droit.

M. KILLAM. Si nous protégeons nos manufactures, pour quoi ne donnerions-nous pas à nos manufacturiers de la Nouvelle-Ecosse, l'occasion de fournir les matériaux de ce chemin de fer? Pourquoi les laisser dans l'oubli? On nous avait dit que, grâce à la politique de la protection, la construction du chemin de fer du Pacifique canadien ouvrirait un marché considérable à nos manufactures; mais on a complètement négligé de protéger leurs intérêts dans ce contrat.

Le député de Frontenac a dit que le droit sur les carvelles était de 20 pour cent. Cela démontre jusqu'à quel point il

est bien renseigné, sur cette question comme sur d'autres. En somme, il n'entend rien à toute cette affaire, et il s'embrouille autant dans les droits sur les rails d'acier, les boulons, les écrous et les carvelles, que le ministre des Finances lui-même, lorsqu'il a présenté son tarif à la Chambre. J'aimerais à demander au ministre des Finances s'il sait quels étaient les droits sur les boulons et les écrous l'année dernière.

M. KIRKPATRICK. Trente pour cent.

M. KILLAM. L'honorable député de Frontenac ne le sait pas plus que le ministre des Finances, et c'est tout ce qu'il est nécessaire d'en dire. Le gouvernement a complètement oublié la politique nationale en négociant ce contrat.

M. KIRKPATRICK. J'aimerais à demander à l'honorable député combien de carvelles le syndicat doit employer.

M. KILLAM. Je ne suis pas en mesure de dire combien de carvelles le syndicat pourra employer, mais je suis parfaitement en mesure de dire combien on devrait en employer sur un chemin de fer de cette longueur; je suis parfaitement en mesure de river son clou à l'honorable député lorsqu'il ose discuter sur des sujets qu'il ignore complètement. Le ministre des Finances a complètement changé sa politique sur ce point, et il ne s'est pas montré le défenseur vigilant des intérêts de nos manufacturiers. Je propose donc:

Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien pour voit à l'admission en franchise de tous les rails d'acier, éclisses et autres attaches, carvelles, boulons et écrous, fil métallique, bois et tous matériaux de ponts qui entreront dans la construction première du chemin de fer et de la ligne de télégraphe qui en dépendra, et de tous les appareils que nécessitera le premier équipement de telle ligne de télégraphe; qu'une telle exemption de droits est injuste, et que le contrat est inacceptable, pour cette considération.

L'amendement de M. Killam est rejeté sur la division suivante:

Pour:

Messieurs:

Anglin,
Bain,
Béchar, Blake,
Borden,
Bourassa,
Brown,
Burpee (St. Jean),
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,

Fleming,
Geoffron,
Gillies,
Glen,
Gunn,
Guthrie,
Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Laurier,
Macdonell (Lanark),
MacDonnell (Inverness),
McIsaac,
Mills,

Olivier,
Paterson (Brant),
Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Rogers,
Ross (Middlesex),
Rymal,
Scriver,
Sutherland,
Thompson,
Trow,
Weldon,
Wheler et
Yeo.—47.

Contre:

Messieurs:

Allison,
Arkell,
Baker,
Bannerman,
Beaty,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boultsée,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,

Gault,
Gigault,
Girouard (Jacques-C.),
Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurtseau,
Jones,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),

Mongenais,
Montplaisir,
Motiseau,
Muttart,
Ugden,
Orton,
Quimet,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupore,
Richey,
Robertson (Hamilton),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montreal),
Scott,
Shaw,

Coughlin,	McDonald (Cap-Breton),	Sproule,
Coupal,	McDonald (Pictou),	Strange,
Coursol,	McDonald (Vict. N.E.)	Tassé,
Daly,	Macmillan,	Tellier,
Dawson,	McCallum,	Tilley,
Desjardins,	McCarthy,	Valin,
Domville,	McConville,	Vallée,
Doull,	McCua'g,	Vanasse,
Dugas,	McInnes,	Wade,
Elliott,	McKay,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McQuade,	Wallace (York),
Ferguson,	McRory,	White (Cardwell),
Fitzsimmons,	Manson,	White Rentrew, et
Fortin,	Massue,	Williams.—113.
Fulton,	Methot,	

M. Fiset. M. l'Orateur, avant que vous ne fassiez la lecture de la dite résolution une seconde fois, je me permettrai d'attirer l'attention de cette honorable Chambre sur une clause du contrat que les honorables membres de l'opposition qui ont parlé devant moi, n'ont pas encore touchée. Je veux parler de la deuxième clause du contrat.

Les entrepreneurs, immédiatement après l'organisation de la dite compagnie, déposeront au crédit du gouvernement \$1,000,000 en argent ou en valeur accrédités, comme garantie de la construction du chemin de fer entreprise par ces présentes.—Et un peu plus loin, dans la même clause—il "le gouvernement" rendra le dépôt à la compagnie, lors de l'achèvement du chemin de fer.

L'honorable ministre des Chemins de fer dans son discours du 14 décembre, a cru éviter tout reproche au sujet de cette faible garantie que le gouvernement exige du syndicat en disant :

"Pourvu que nous ayons réussi à nous aboucher avec les personnes pouvant le mieux mener l'entreprise à bonne fin, moins nous demanderons de garanties, plus nos intérêts seront sauvegardés. En effet plus nous diminuerons les ressources de la compagnie, plus nous restreindrons ses chances de succès."

Alors comme lui a fait remarquer l'honorable chef de l'opposition, pourquoi ne pas supprimer du coup, la clause relative au million ? Dans ce cas les ressources de la compagnie ne seraient nullement diminuées, ses chances de succès ne seraient pas amoindries. C'est la conclusion rigoureuse, à laquelle nous conduit le raisonnement de l'honorable ministre. Partant de là on pourrait à plus forte raison appliquer le même raisonnement aux autres entrepreneurs dont les ressources sont moins considérables que celles du syndicat ; mais loin de là, le gouvernement exige des entrepreneurs en général, comme dépôt, cinq pour cent sur le prix de leur contrat. Dans une entreprise comme la construction du chemin du Pacifique canadien dont personne ne saurait nier l'immense importance, le gouvernement devrait prendre toutes les garanties nécessaires pour assurer l'exécution de ce contrat ; autrement ils s'exposent à des mécomptes qui pourront mettre en danger l'entreprise même.

Supposons par exemple que la compagnie, "comme c'est son intention de le faire," construise la section centrale en trois ans ou mieux les premiers 900 milles depuis Solkirk en allant vers les Montagnes Rocheuses. D'après les estimés de M. Fleming cette partie du chemin qui est la plus facile à construire, coûtera \$11,900,000. Le gouvernement donne à la compagnie pour ce même ouvrage :

1° Un subside de \$10,000 par mille, ce qui forme un montant de.....\$ 9,000,000
 2° Le gouvernement donne \$11,250,000 acres de terre qui, évalués à \$2 l'acre, donnent.....\$22,500,000

Cette évaluation ne doit pas paraître exagérée puisque ces terres sont de la meilleure qualité et les plus rapprochées du chemin. Le gouvernement se trouve donc à payer pour 900 milles de chemin qui ne devraient coûter que \$11,700,000, l'énorme somme de.....\$31,500,000

Or, en supposant que la compagnie, toujours d'après les estimés de M. Fleming, construise et équipe cette partie du chemin pour.....\$11,700,000

M. KILLAM

Et beaucoup prétendent qu'elle peut être construite à moins," la compagnie reste avec un bénéfice de.....\$19,800,000
 Alors, s'il plaît à la compagnie de suspendre ses opérations, à cette période du contrat, elle ne perdra que le million déposé entre les mains du gouvernement, et restera.....\$ 1,000,000
 Avec un surplus de.....\$18,800,000

Et dans la supposition que le gouvernement retiendrait encore un cinquième des terres qu'il aurait jusqu'alors cédées à la compagnie, c'est-à-dire 2,300,000 acres que nous avons évalués à \$2 l'acre, ce qui donnerait \$4,600,000, la compagnie n'en resterait pas moins avec un bénéfice clair de \$14,200,000 ; mais je ferai remarquer de suite que les 5,000,000 d'acres de terre que se réserve le gouvernement, sont pour assurer l'entretien et l'exploitation de la ligne après son achèvement.

Si donc après avoir complété les 900 milles dans les prairies, la compagnie peut se retirer avec des profits aussi considérables, profits suffisants pour faire la fortune de chacun de ses membres, n'est-il pas évident que le gouvernement n'aura pas pris des garanties suffisantes pour assurer l'exécution de cette gigantesque entreprise ; n'est-il pas évident au contraire qu'il aura donné à la compagnie les plus grandes facilités pour en arriver à ce résultat, et en quelque sorte qu'il l'aura comme induite à agir ainsi en lui permettant de faire des bénéfices aussi considérables dès le commencement de l'entreprise.

Mais il y a plus, non-seulement la compagnie pourra se retirer et abandonner le reste de la construction du chemin, après avoir réalisé un bénéfice de \$14,200,000 ; mais encore si elle le veut, elle pourra rester en possession de la partie de la ligne qu'elle aura construite et l'exploiter à son profit. Et comme c'est la partie du chemin qui devra payer le mieux, qui nous assure que la compagnie ne se prévaudra pas de ce privilège ? En effet, il n'y a aucune clause dans le contrat qui pourvoit à ce que toute partie du chemin construite par la compagnie puisse devenir la propriété du gouvernement, si la compagnie faillissait à ses engagements.

Voyons maintenant si les cinq millions d'acres de terre que le gouvernement doit retenir, sont une garantie suffisante pour l'entretien et l'exploitation du chemin après sa construction. Ces cinq millions d'acres de terre sont surtout donnés, nous dit-on, pour indemniser la compagnie des pertes qu'elles devra éprouver dans les dix premières années de l'exploitation du chemin. Du moment qu'on émet l'idée que la compagnie pourra subir des pertes, on doit devenir de plus en plus circonspect touchant les garanties que devra donner cette compagnie. Car, après tout, quel qu'honorable que puissent être les membres qui composent le syndicat, ils n'ont toujours pas entrepris la construction et l'exploitation du chemin du Pacifique canadien dans le but d'y perdre de l'argent. Ce que je trouve habile c'est la manière dont ils procèdent ; d'abord ils laissent à construire au gouvernement les sections les plus difficiles du chemin, ensuite ils se chargent, eux, de la construction immédiate de la section centrale, la plus facile, et celle qui, dans trois ans, leur permettra de réaliser un bénéfice net d'au-delà de \$14,000,000 ; pendant ce temps ils commenceront aussi les travaux sur la section du lac Supérieur et à l'extrémité ouest, mais on sait ce que cela veut dire "commencer les travaux." Enfin après dix ans, ils devront exploiter le chemin, ce qui est la partie la plus onéreuse du contrat et celle qui paiera le moins et pour toute garantie le gouvernement aura retenu 5,000,000 d'acres de terre, disons \$5,000,000 d'après l'estimé du gouvernement.

Voici alors le raisonnement que peut tenir la compagnie. Comme c'est la partie au nord du lac Supérieur qui sera la plus dispendieuse à exploiter et celle qui paiera le moins, vu que les terres de cet endroit sont de qualité inférieure et que les immigrants préféreront

aller s'établir dans les plaines de l'Ouest, nous allons la prendre pour exemple. On sait qu'en Canada il en coûte au moins \$2,300 par mille, pour exploiter un chemin de fer; de sorte que pour exploiter les 650 milles au nord du lac Supérieur, il en coûterait à la compagnie par année au-delà de \$1,400,000. Or, comme la compagnie n'est tenue à payer que l'intérêt des \$5,000,000 que lui retient le gouvernement, si elle ne tient pas le chemin ouvert, ou \$200,000 par année, on comprend quo si le chemin ne paie pas, elle préférera payer cette minime somme de \$200,000 que de dépenser \$1,400,000 par année pour exploiter le chemin; de sorte que après avoir donné notre argent, nous être départis de 20,000,000 d'acres de terre, le gouvernement court le risque de rester avec l'exploitation du chemin à ses propres frais, moins l'intérêt des \$5,000,000 que pourra lui payer la compagnie. Alors peut-on être de bonne foi et soutenir que ces 5,000,000 d'acres de terre donnent une garantie suffisante pour l'exploitation du chemin après sa construction. Evidemment non.

La compagnie peut encore se faire un autre raisonnement. D'après le contrat, si la compagnie n'émet pas des obligations garanties par les terrains, elle a le pouvoir d'émettre des obligations au montant de \$20,000 par mille sur les 2,700 milles du chemin. Supposons qu'elle négocie ces bons, elle en retirera alors à \$20,000 par mille, une somme de \$54,000,000. Or, une fois le chemin fini, la compagnie entre dans ses droits et le gouvernement est obligé de lui payer \$25,000,000 et de lui donner 20,000,000 d'acres de terre, gardant par-devers lui 5,000,000 d'acres de terre pour l'exploitation du chemin. Ici on voit encore dans quelle magnifique position se trouvera le syndicat. Il aura touché \$54,000,000 comme porteur des bons émis sur le chemin, il aura retiré \$25,000,000 du gouvernement et 20,000,000 d'acres de terre, et ayant ainsi réalisé tous les bénéfices qu'il s'attendait de retirer, il pourra dire au gouvernement: Eh! bien, gardez vos 5,000,000 d'acres de terre et tenez le chemin en opération; quant à nous, nous avons assez. Voilà réellement ce à quoi nous nous exposons. On voit donc que les garanties que se réserve le gouvernement ne sont pas suffisantes. Si, en outre de ces 5,000,000 d'acres de terre le gouvernement se fût réservé le droit de retenir le million déposé entre ses mains au commencement de l'entreprise, ce serait encore une autre garantie; mais lors de l'achèvement du chemin de fer, il doit retourner ce million de piastres à la compagnie.

C'est pourquoi je propose :

Que par les termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, il n'est pas donné de garanties suffisantes pour assurer d'une manière convenable la construction du dit chemin, non plus que pour l'entretien et l'exploitation de la ligne après son achèvement;

Que ce contrat ne pourroit pas comme il devrait le faire, à ce que toute partie du chemin qui pourra être construite par le syndicat puisse devenir la propriété du gouvernement dans le cas où le dit syndicat ou compagnie faillirait à compléter le dit chemin;

Que pour ces raisons, ce contrat est inacceptable.

L'amendement de M. Fi-et est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Anglin,	Fiset,	Mills,
Bain,	Fleming,	Olivier,
Bécharde,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Blake,	Gillies,	Pickard,
Borden,	Gien,	Rinfret,
Bourassa,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Brown,	Guthrie,	Rogers,
Burpee (St-Jean),	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Rymal,
Cameron (Huron),	Killam,	Scriver,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	Larue,	Thompson,
Casgrain,	Laurier,	Trow,
Charlton,	Macdonell (Lanark),	Weldon,
Cockburn (Muskhoka),	MacDonnell (Inverness),	Wheler et
Dumont,	McIsaac,	Yeo.—48.

CONTRE :

Messieurs

Allison,	Gault,	Mongenaix,
Arkell,	Gigault,	Montplaisir,
Baker,	Girouard (Jac.-Cartier),	Mousséu,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Muttart,
Beaty,	Grandbois,	Ogden,
Benoit,	Hackett,	Orton,
Bergeron,	Hay,	Quimet,
Bergin,	Hesson,	Patterson (Essex),
Bill,	Hilliard,	Pinsonneault,
Bolduc,	Hooper,	Platt,
Boulbee,	Houde,	Plumb,
Bourbeau,	Hurteau,	Pope (Compton),
Bowell,	Jones,	Pope (Queen),
Brecken,	Kilvert,	Ponpore,
Brooks,	Kirkpatrick,	Richey,
Bunster,	Kranz,	Robertson (Hamilton),
Bunting,	Landry,	Rouleau,
Cameron (Victoria),	Lane,	Routhier,
Caron,	Langevin,	Royal,
Cimon,	Lautier,	Ryan (Marquette),
Colby,	Longley,	Ryan (Montreal),
Conzell,	Macdonald (King),	Scott,
Costigan,	Macdonald (sir John),	Shaw,
Coughlin,	McDonald (Cap-Breton),	Sproule,
Coupal,	McDonald (Pictou),	Strange,
Coursol,	McDonald (Vict., N.-E.),	Tassé,
Daly,	Macmillan,	Tellier,
Dawson,	McCallum,	Tilley,
Desjardins,	McCarthy,	Valin,
Domville,	McConville,	Vallée,
Doull,	McCuaig,	Vanasse,
Dugas,	McInnes,	Wade,
Elliott,	McKay,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McQuade,	Wallace (York),
Ferguson,	McRory,	White (Cardwell),
Fitzsimmons,	Manson,	White (Renfrew) et
Fortin,	Massue,	Williams.—113.
Fulton,	Méhot,	

M. LARUE. M. l'Orateur! A une heure aussi matinale comme aussi avancée, je n'ai pas l'intention de parler bien longtemps. Vous me permettez, néanmoins, de présenter un amendement à la résolution qui est maintenant devant la Chambre. Je me lève en ce moment pour remplir un devoir que je crois être un devoir patriotique.

L'honorable ministre des Travaux publics et tous les amis du parti conservateur qui ont parlé dans cette Chambre, au cours de la discussion sur la question du Pacifique, ont souvent parlé de patriotisme, ils ont souvent fait valoir les sentiments de patriotisme qui les animaient. Eh! bien, je crois pour ma part que les honorables ministres auraient bien mieux fait d'étudier plus attentivement le contrat qu'ils ont soumis à la Chambre; c'était là le seul moyen, c'était là suivant moi le véritable moyen de montrer si, véritablement, ils avaient dans le cœur le patriotisme que le public doit rencontrer chez ceux qui le représentent. Plus on étudie le contrat qui nous a été soumis par l'honorable ministre des chemins de fer et par ses honorables collègues, plus on se convainc que les honorables ministres ont été pris par surprise, et que le syndicat a joué un grand rôle dans toute cette affaire; plus on se convainc, dis-je, que les membres du syndicat ont exercé une pression très efficace sur le patriotisme des honorables ministres qui gouvernent en ce moment-ci le pays.

M. l'Orateur, si je me lève pour présenter l'amendement que j'aurai l'honneur de soumettre dans quelques moments, c'est que je considère que le contrat actuel ne protège pas les intérêts du Canada; non pas seulement les intérêts des canadiens-français, mais les intérêts de tous les canadiens de la Puissance du Canada. En effet, si on étudie chaque clause du contrat, on se convainc facilement qu'il n'y a pas dans ce contrat une seule clause qui pourroit à ce que l'immense entreprise que l'on a mise entre les mains des membres du syndicat soit exclusivement, ou même pour une partie minime, dans l'avenir l'œuvre des canadiens. Aucune clause de ce contrat n'empêche que les membres du syndicat ne transfère les droits que le gouvernement lui a mis entre les mains à une compagnie étrangère.

Il peut arriver dans un avenir plus ou moins rapproché que le syndicat ne soit composé que d'éléments étrangers à notre nationalité. Alors comment les intérêts des canadiens seront-ils protégés s'il plait aux membres du syndicat actuel de vendre les intérêts qu'ils ont dans ce contrat à une compagnie étrangère, que cette compagnie soit américaine, qu'elle soit allemande, ou qu'elle soit française; car on sait parfaitement bien,—malgré qu'on entende à cette heure matinale chanter le coq conservateur,—on sait parfaitement bien que les membres du syndicat sont de toutes les nationalités dont je viens de parler. Le parti conservateur avait su protéger bien mieux les intérêts des canadiens lorsqu'il a passé son fameux contrat avec sir Hugh Allan; en effet, si je réfère au contrat qui a été passé dans ce temps-là entre le gouvernement conservateur et sir Hugh Allan, je vois une clause qui protège les canadiens, qui protège le peuple de ce pays, et je me permettrai, M. l'Orateur, de citer une ou deux lignes de ce contrat pour montrer au pays, et en même temps, pour montrer à cette Chambre, que les intérêts du Canada étaient bien mieux protégés par ce contrat que par le contrat actuel. A la clause 36 du contrat fait entre le gouvernement et sir Hugh Allan on peut lire les mots suivants :

" Each Director shall be subject of Her Majesty."

Et on voit dans la même section :

" And the majority of the Directors shall reside in Canada."

Dans le contrat actuel on ne voit rien de ces choses-là; les membres du syndicat ne sont pas obligés d'être sujets de Sa Majesté, et les directeurs ne sont pas obligés de résider en Canada. De plus, dans ce contrat, on voit que la compagnie peut avoir ses bureaux en Canada, aux Etats-Unis, en France, en Angleterre, enfin, dans tous les pays du monde. En référant à la clause 9 du contrat actuel, on lit ces mots :

" Le principal siège des affaires de la compagnie sera établi dans la ville de Montréal, mais la compagnie pourra de temps à autre"

PLUSIEURS DÉPUTÉS. Ecoutez, écoutez.

M. LARUE. Si mes honorables amis veulent me laisser continuer, ils verront que j'ai pris la peine de lire le contrat, ce qu'un grand nombre d'eux n'ont pas fait d'une façon assez sérieuse peut-être. Mais j'espère que lorsque nous serons devant le public, ces messieurs auront le courage de lire toutes les clauses du contrat pour expliquer à leurs électeurs, pourquoi, dans une circonstance aussi importante, et lorsque les intérêts des plus chers du pays étaient en jeu, ils se sont soumis aveuglement au désir de leur chef, l'honorable député les travaux publics, et surtout au désir du grand chef du parti conservateur qu'ils aiment tant, et qui est si aimable, en effet pour ses amis. Je continuerai, avec la permission de ces honorables membres, qui n'ont fait que chanter depuis le commencement de la session, mais qui ne chanteront peut-être pas avec autant de facilité lors des élections générales. Je comprends que le parti conservateur, avec une majorité de quatre-vingts voix, puisse chanter dans la Chambre des Communes, mais alors, peut-être que la voix du député de Montmagny (M. Landry), ne sera pas aussi délicate et aussi charmante. L'honorable député de Montmagny voudra bien, je l'espère ne laisser continuer la citation que j'ai commencée, citation qui établit d'une façon nette et précise la deuxième partie de mon amendement.

La neuvième clause du contrat actuel dit :

" Le principal siège des affaires de la compagnie sera établi dans la ville de Montréal; mais la compagnie pourra de temps à autre, par statut, choisir d'autre localité, dans ou au-delà des limites du Canada où elle pourra vaquer à ses affaires et où les directeurs ou actionnaires pourront se réunir lorsqu'ils y seront convoqués ainsi que le prescrivent les statuts."

Eh! bien, M. l'Orateur, j'en appelle aux membres qui représentent si dignement la ville de Montréal. S'ils avaient réellement à cœur les grands intérêts de la grande métropole commerciale du Canada, n'est-il pas

M. LARUE

vrai qu'ils auraient non pas abusé de leur influence mais usé de leur influence pour convaincre les honorables ministres, que pour protéger les intérêts de Montréal, et pour protéger les intérêts du Canada, il est nécessaire d'insérer une clause qui obligera le syndicat actuel à avoir son bureau principal et à diriger toutes les affaires de la compagnie dans la ville de Montréal non-seulement pour quelque jours ou quelques mois, mais pour toujours. Si les honorables membres qui représentent ici la ville et le district de Montréal n'ont pas la même influence qu'un honorable député qui s'est levé l'autre jour, et qui a eu l'avantage de pouvoir obtenir de l'honorable chef du gouvernement actuel, une concession qui toute la Chambre a remarquée, et que le pays aussi a remarquée, qu'arrivera-t-il? Il arrivera que la ville de Montréal verra, un jour, les membres du syndicat avoir leur bureau principal à Saint-Paul, dans le Minnesota, ou à New-York, ou dans n'importe quelle ville des Etats-Unis. A cette heure du jour: il est six heures du matin, je crois, je ne peux pas énumérer tous les désavantages que la ville de Montréal, et le district de Montréal et Québec même encourront, si tous les grands travaux, si toutes les affaires principales de ce syndicat ne sont pas gérées dans la province de Québec ou dans la Puissance du Canada. Mais ces désavantages sont évidents.

M. l'Orateur, je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Je crois avoir fait mon devoir comme représentant du comté de Bellechasse, et aussi comme représentant les intérêts de la province de Québec, et de toute la Puissance du Canada. Je n'ai pas la prétention, comme plusieurs honorables membres de cette Chambre en ont le droit et devoir de représenter ici l'opinion générale du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir, mais ce soir, je crois avoir rempli mon devoir de député; je suis persuadé que quand je retournerai devant mes électeurs, ils seront heureux du travail que j'ai fait, et qu'ils seront plus contents du discours que j'ai fait que des chansons que ces messieurs viennent de nous faire entendre. Je proposerai donc l'amendement suivant :

" Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien ne pourvoit pas à la création ou au développement d'un intérêt national dans le fonds social de la compagnie, et ne contient aucune disposition contre le transfert d'un contrôle intéressé à des personnes étrangères, à aucune époque de la constitution légale de la compagnie, et qu'il stipule que la compagnie pourra choisir et fixer, en dehors des limites du Canada, des bureaux où les affaires de la compagnie pourront être transigées et où les directeurs et les actionnaires pourront se réunir; qu'en vertu de cette disposition, les affaires importantes de la compagnie pourront être transigées, et les assemblées des directeurs et des actionnaires pourront se tenir à St. Paul, Minnesota ou à New-York, ou ailleurs, dans les Etats-Unis; qu'un tel pouvoir ne devrait pas être conféré, et que le contrat est inacceptable, pour cette considération."

M. COURSOL. M. l'Orateur, l'honorable député de Bellechasse (M. LaRue), vient de faire preuve d'une grande sollicitude pour les canadiens-français en général, et pour ceux de Montréal en particulier. Il nous a fait le compliment de nous dire que nous n'avons pas même lu le contrat, que nous avons négligé les intérêts de nos commettants. C'est un reproche sérieux, et si je le méritais, je serais porté à croire que je ne suis pas digne de représenter la ville de Montréal. Mais comme l'honorable député de Bellechasse a eu l'avantage de comprendre le contrat, je serais heureux de le voir venir à Montréal après le 10 février prochain, contester mes titres à représenter la division est.

M. LANDRY. M. l'Orateur, je n'ai qu'un mot à répondre aux observations que s'est permis de faire le député du comté de Bellechasse (M. LaRue) sur mon compte. Il a prétendu que nous chantions. Eh! bien, M. l'Orateur, c'est notre droit; vous le connaissez sans doute ce jeu qu'on appelle le "whist"; arrive-t-on à huit, on a la permission de chanter, c'est ce que fait maintenant le parti conservateur dans cette Chambre avec les quatre vingts voix de majorité. Et quelle peut être l'objection? Au jeu que nous jouons ici, c'est le peuple qui est notre *partner* et lorsque nous viendrons devant lui aux prochaines élections

générales nous aurons les atouts. Où sera alors s'il m'est permis de continuer ma comparaison l'honorable député de Bellechasse? dans le trou peut-être, s'il m'est permis de continuer ma comparaison. A l'heure qu'il est, M. l'Orateur, il parle bien volontiers de notre future campagne électorale, mais n'avons nous pas encore deux ans à courir, tandis que lui court le risque de s'armer bientôt en gnerro. La perspective est certaine même si le 10 février prochain un jugement de la cour Suprême venait annuler l'élection de l'honorable député. L'honorable député devra alors aller devant le peuple. C'est peut-être pour cela qu'il a été choisi pour présenter la motion qu'il vient de lire. Mais pourquoi nous dire que nous n'avons pas étudié le contrat. N'est-ce pas lui plutôt qui n'a pas étudié la motion qu'il a présentée? Ayant fait un discours en français il nous donnait le droit de croire que le résumé de ce discours, qui est cette motion, devait être dans la même langue, mais il l'a lue en anglais; il a prouvé par là que la motion qu'il avait entre les mains avait été préparée par un autre, et c'est pour cela probablement qu'il y a une si grande différence entre la motion et le discours; la motion a rapport au contrat du Pacifique et son discours est une attaque contre les députés conservateurs en général et celui de Montmagny en particulier.

M. HOUDE. M. le président, l'honorable député de Bellechasse nous a reproché de ne pas avoir étudié le contrat qui nous est maintenant soumis. Cependant, en nous formulant ce reproche-là, il a prouvé que lui-même ne l'avait pas étudié dans tous les cas, dans toutes ses clauses, car il a affirmé qu'aucune clause du contrat ne pourvoyait à ce que les directeurs fussent choisis parmi des sujets britanniques, tandis que, comme vous le savez, M. le président, le contrat stipule expressément que la majorité des directeurs de cette compagnie devra être composée de sujets britanniques.

L'honorable député, pour quelques instants, a ébranlé un peu ma conviction lorsqu'il a dit que le bureau des directeurs de cette compagnie pourrait être établi en dehors des limites du pays, et je me suis demandé si, en effet, cette compagnie qui est appelée à construire un chemin de fer sur le territoire canadien, ne pourrait pas se décider à construire un chemin de fer dans la lune; peut-être que ce chemin-là serait de quelque utilité pour faire voyager l'imagination des membres de l'opposition qui, réellement, depuis que cette discussion est commencée, semble voyager dans la lune; et ce serait probablement conforme aux idées d'économie de l'opposition d'adopter pour cette ligne-là la jauge étroite.

L'honorable député a dit que ses électeurs, ainsi que les électeurs de ses amis de l'opposition, seront bien contents de les revoir. Je crois, en effet, que les électeurs de nos amis les députés libéraux seront si contents de les revoir qu'ils les garderont, et que nous ne les reverront pas en grand nombre dans le prochain parlement.

L'amendement de M. LaRue est rejeté sur la division suivante :

POUR :
Messieurs.

Anglin,	Fleming,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bécharde,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Rymal,
Cameron (Huron),	Killam,	Sriver,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	LaRue,	Thompson,
Casgrain,	Laurier,	Trow,
Chariton,	Macdonell (Lanark),	Weldon,
Cockburn, (Muskoka),	MacDonnell (Inverness),	Wheler, et
Dumont,	McIsaac,	Yeo —47.
Fiset,	Mills,	

CONTRE :
Messieurs :

Allison,	Gault,	Method,
Arkel,	Gigault,	Mongenais,
Baker,	Girouard (Jacques-C.),	Montplaisir,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Mousseau,
Beaty,	Grandbois,	Muttart,
Benoit,	Hackett,	Ogden,
Bergeron,	Hay,	Orton,
Bergin,	Hesson,	Quimet,
Bill,	Hilliard,	Patterson (Essex),
Bolduc,	Hooper,	Pinsonneault,
Boultee,	Houde,	Platt,
Bourbeau,	Hurteau,	Plumb,
Bowell,	Jones,	Pope (Compton),
Brecken,	Kilvert,	Popa (Queen),
Brooks,	Kirpatrick,	Poupre,
Bruner,	Kranz,	Richey,
Bunting,	Landry,	Robertson (Hamilton),
Cameron (Victoria),	Lane,	Rouleau,
Caron,	Langevin,	Routhier,
Cimon,	Lanier,	Royal,
Colby,	Longley,	Ryan (Marquette),
Cornell,	Macdonald (King),	Ryan (Montréal),
Costigan,	Macdonald (Sir John),	Scott,
Coughlin,	McDonald (Cap-Breton),	Shaw,
Coupal,	McDonald (Pictou),	Sproule,
Coursol,	McDonald (Vict. N.E.),	Strange,
Daly,	Macmillan,	Tassé,
Dawson,	McCallum,	Tellier,
Desjardins,	McCarthy,	Tilley,
Domville,	McConville,	Vain,
Doull,	McQuaig,	Vallée,
Dugas,	McInnes,	Vanasse,
Elliott,	McKay,	Wade,
Farrow,	McQuade,	Wallace (Norfolk),
Ferguson,	McRory,	Wallace (York),
Fitzimmons,	Manson,	White (Cardwell), et
Fortin,	Massue,	Williams.—112.
Fulton,		

M. KING. Avant la seconde lecture de ces résolutions, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une particularité de ce contrat qui me semble être très dangereuse, en même temps que très importante. Je veux parler du type choisi pour la construction. Tous ceux qui se sont occupés de la construction du chemin de fer Pacifique canadien savent que l'on se proposait deux grands buts. Premièrement, d'ouvrir et de développer les terres fertiles du Nord-Ouest, et en second lieu d'assurer au chemin, une fois qu'il sera construit, un montant considérable de commerce étranger. A mesure que les explorations avançaient, l'on a répété au public de temps à autres, que nous avions une ligne de 1000 milles plus courte, de la côte du Pacifique en Angleterre, que celle de San Francisco *via* New-York; qu'en outre de cela, il serait possible de nous donner, à un prix raisonnable, une route éminemment plus avantageuse sous le rapport des rampes et des rayons de courbure, que toute autre ligne maintenant en opération au sud de la frontière. On a fait discours sur discours, en cette Chambre et au dehors, pour démontrer que les voyageurs et les marchandises venant de l'étranger devaient affluer sur cette grande ligne transcontinentale. Le commerce de la Chine et du Japon devait passer à nos portes. L'honorable député de Lambton avait réussi, avant que de quitter le pouvoir, à se mettre en mesure d'adjuger toute l'entreprise, si les finances du pays l'eussent permis, en basant ses estimations pour les travaux sur les explorations déjà faites pour une ligne où les rampes ne devaient pas excéder 26 pieds au mille en venant à l'est et 40 pieds par mille en allant vers l'ouest. Nous voyons en consultant le rapport de l'ingénieur en chef, 1877, que les estimations faites alors étaient pour un chemin, égal sous tous les rapports à l'Intercolonial, et en tant que les rampes et les rayons de courbure étaient concernés, il devait offrir beaucoup plus d'avantages. Comme preuve de cette assertion je vais lire un extrait du rapport dont j'ai parlé, et dans lequel M. Fleming, parlant du chemin de fer Pacifique canadien dit :

" Toutefois le montant des dépenses peut être réduit, d'abord en se servant de charpentes en chevalets au lieu de solides remblais en terre ou en pierre et en substituant les constructions temporaires aux

constructions permanentes, nécessairement plus coûteuses. On peut faire usage de divers expédients pour limiter la première dépense, surtout en adoptant le système de faire emploi d'ouvrages sans solidité qu'il faudra remplacer par des travaux plus stables. Par ce moyen, on peut réduire le premier coût, mais avec la perspective d'arriver en fin de compte à une dépense plus élevée. Il paraît convenable de prendre pour terme de comparaison le chemin de fer Intercolonial où les travaux solides et permanents dominent."

M. DOMVILLE. Je soulève une question d'ordre. La lecture des discours en est rendu à un point qu'elle dépasse les bornes de la plaisanterie. Je vous demande, M. l'Orateur, d'expliquer les règles du parlement, afin que les discours soient prononcés et non pas lus.

M. KING. Je ne fais que lire des extraits. L'honorable monsieur croit avoir l'avantage sur moi. L'honorable monsieur a les notes en horreur.

M. DOMVILLE. Je n'ai pas les notes en horreur si ce n'est les notes de l'honorable monsieur.

M. KING. Je suis surpris que l'honorable député de King, qui n'était pas présent pendant la discussion sur les vingt amendements qui ont été présentés en cette Chambre, soit maintenant à son siège. Je suis sur le point de proposer un amendement qui fera disparaître l'une des objections que l'honorable monsieur a soulevées contre le contrat. La première nouvelle que nous avons eue de l'abandon du programme de l'honorable député de Lambton, relativement à la construction du chemin de fer Pacifique canadien, a été une lettre adressée à l'ingénieur en chef par le ministre des Chemins de fer, le 15 avril 1880, dans laquelle il disait :

"CHER MONSIEUR, — Les débats sur le chemin de fer du Pacifique commenceront cette après-midi, et je dois vous demander de me fournir un détail estimatif du coût des travaux. En le faisant, prenez les données suivantes :

"Les quatre sections récemment données à l'entreprise dans la Colombie anglaise, en allouant largement pour les réductions à faire et dont vous parlez dans votre rapport concernant ces contrats.

"L'entreprise des 100 premiers milles à l'ouest de la rivière Rouge, telle qu'en voie d'exécution au moyen d'un premier ballastage, etc.

"La soumission acceptée pour les travaux sur la deuxième section de 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, (\$438,914.)

"À l'égard de l'établissement et de la nature du chemin de fer, je sais que personnellement vous auriez préféré une ligne offrant des pentes légères et faciles. Le gouvernement reconnaît l'avantage de cette règle entre lac Supérieur et le Manitoba, mais à l'ouest de la rivière Rouge nous y attachons moins d'importance qu'à la rapide colonisation du pays et à la commodité immédiate des colons.

"L'intention du gouvernement est de construire, en suivant, ou plutôt, en devançant la colonisation, un chemin de fer qui suivra toute pente praticable qui pourra se présenter sans encourir aucune dépense au-delà de celle qui est absolument nécessaire pour coloniser rapidement le pays."

Je comprends que l'attitude prise alors par le gouvernement puisse être défendue en s'appuyant sur le fait que l'épargne effectuée par le changement de la ligne serait à l'avantage des contribuables ; mais c'est une chose bien différente lorsque l'on se propose actuellement de céder au syndicat 2,000 milles de ce chemin, dont la construction, d'après l'estimation de M. Fleming soumise l'année dernière, coûterait \$48,500,000, et pour lequel le syndicat recevra près du double de ce montant.

L'honorable monsieur attire ensuite l'attention de la Chambre sur un rapport déposé sur le bureau sur la teneur duquel le gouvernement a basé son programme en choisissant comme type pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, le chemin de fer "Union Pacific." Le rapport comprend une lettre signée par le président du chemin et par quelques-uns des directeurs, un rapport sur la condition du chemin et un rapport de la minorité des directeurs. Les messieurs qui ont fait le premier rapport ont exprimé l'opinion que le chemin de fer "Union Pacific" avait été complété en 1870. L'autre rapport, et celui sur lequel il semble que le gouvernement ait basé son jugement se lit comme suit :

"La première question qui se présente à la commission est celle-ci : Qu'est-ce que le congrès, dans ses divers actes relatifs au chemin de fer du Pacifique, entend par les mots "chemin de fer de première classe ?" Dans l'opinion de la commission le but de la loi sera atteint, et les des-

M. KING

seins du congrès seront accomplis, si les tracés sont judicieusement choisis, si les rampes sont convenables, si la voie est assez large et si les remblais sont solides ; si le ballastage est tel qu'en y mettant un peu de soin, la voie puisse être entretenue en bonne condition pendant toute l'année ; si il y a des travaux d'art permanents pour traverser les cours d'eau, de bonnes traverses attachées, et éclisses en fer ; garages suffisants, réservoirs, bâtiments, machines, bon matériel — les ateliers de machines et les rotondes les plus importants devant être en bonne maçonnerie ; et la commission est bien aise de dire que, dans son opinion, bien que de nouvelles dépenses soient nécessaires, ces deux chemins réunissent aujourd'hui ces conditions."

Bien que ces messieurs fussent disposés à faire un rapport aussi favorable, nous voyons qu'un peu plus loin dans leur rapport ils sont obligés d'admettre que plus d'un million et demi de dollars seront requis pour mettre le chemin en condition convenable pour le trafic. Dans le détail fait par eux de ce qui manque, nous trouvons que \$529,000 devront être dépensés pour le ballastage et \$551,000 pour remplacer les ponts et les chevalets par des travaux d'art plus solides. J'ai entre les mains un rapport fait par un autre monsieur qui avait été nommé par le gouvernement des États-Unis pour examiner la condition du chemin de l'"Union Pacific," en 1869. Il dit au sujet de la voie :

"J'ai examiné la voie construite dans cette vallée (la vallée du lac St. Clair) par la compagnie du Central Pacific et j'ai trouvé que sa largeur uniforme était de 14 pieds, et qu'elle était bien finie. La voie de l'Union Pacific n'est pas dans le même cas. Sa largeur au niveau du terrassement sur les remblais, surtout où elle devrait être la plus large, s'il existe une différence, n'a que la largeur de la traverse, huit pieds, quelquefois un peu plus, quelquefois un peu moins. En plusieurs endroits, j'ai vu le bout des traverses projeter en dehors de la chaussée. Ce qui est dit ici s'applique également à cette partie du chemin qui se trouve à l'est et que j'ai examinée."

En conclusion, ce commissaire dit :

"Tandis qu'il est possible que je me sois trompé dans quelques-uns des détails que j'ai donnés, je suis convaincu que mon rapport est exact dans son ensemble. Mais qu'ils soient importants ou insignifiants, ces détails ne peuvent affecter les grandes vérités que j'affirme ci-après :

"1o Le chemin n'est pas, comme la loi le requiert, un chemin de première classe ;

"2o Il ne possède pas les bâtiments nécessaires ;

"3o Il n'a pas de ponts solides et bien construits ;

"4o Les tunnels ne sont pas assez larges pour une double voie ;

"5o La voie au niveau du terrassement n'est pas d'une largeur uniforme de 14 pieds ; elle n'a pas été convenablement nivelée et les rails n'ont pas été alignés ;

"6o Il serait surtout extrêmement dangereux pour les lourds convois de passer sur la partie ouest du chemin ;

"7o Les traverses se sont enfoncées quelquefois à un bout et quelquefois sur toute leur longueur, le gravier ayant été miné par les eaux en dessous. C'est principalement le cas dans les remblais.

"On en a posé des milles et des milles durant l'hiver, pendant que la terre était gelée. Les rails sont en conséquence appuyés sur des bases inégales et dans un grand nombre de cas ils sont pliés et ils offrent une apparence onduleuse lorsqu'on les regarde à distance ;

"J'ai vu cependant, à divers endroits un certain nombre d'hommes occupés à élever le bout des traverses et à fouler de la terre en dessous afin de niveler la voie autant que possible ;

"Il y a encore deux considérations que je considère comme étant de plus d'importance que les autres. Premièrement : aucune partie du chemin n'est ballastée. Il est vrai que des terrassiers sont occupés ça et là à jeter entre les traverses quelques pelletées de la matière dont la voie est composée en la prenant sur les côtes du remblais où il y en a.

"Les traverses sont posées d'une façon très irrégulière sur la voie. De fait il semble qu'elles aient été jetées au hasard et que les rails y aient été fixés sans qu'on ait pris la peine de les mettre en position."

C'était là la condition du chemin de fer "Union Pacific," tel qu'il a d'abord été construit, et je ne suis pas surpris de voir que certains honorables messieurs de la droite ne sont pas satisfaits du choix de ce type pour notre chemin. Mais nous voyons maintenant une lettre déposée sur le bureau de la Chambre, et signée par trois membres du syndicat, s'engageant à adopter comme type, en vertu de ce contrat, l'"Union Pacific" tel qu'il était en février 1873. Cette lettre peut être ou ne pas être obligatoire pour le syndicat. Mais voyons quelle était la condition du chemin à cette époque.

Sur la somme considérable d'argent que l'on jugeait nécessaire de dépenser pour ballaster le chemin, pas un seul dollar n'a été dépensé avant 1874, et environ la moitié seulement des ponts temporaires avaient été remplacés par des travaux d'art permanents à cette époque.

Le bureau des chemins de fer du gouvernement, dans son rapport portant la date du 2 décembre 1874, dit :

"Entre le 1er janvier, 1874, et la fin de notre inspection du chemin en août dernier, des rails de cinquante-huit livres avaient été posés pour en remplacer d'autres sur un parcours de cinquante-cinq milles ; Le coût des rails et de leur transport aux endroits où ils ont été employés est évalué à \$271,552 94. On a commandé des rails pour une autre distance de vingt deux milles, et la moitié de ces rails sont en chemin, et ils seront tous livrés avant la fin de novembre.

"En même temps l'on a posé sur la voie 367,307 traverses en pin et 47,892 en bois dur dont le coût, rendus sur les lieux, s'est élevé à \$260,249.11. soixante-cinq centins par traverse à une fraction près, y compris le transport.

"La voie a été exhaussée sur un parcours de huit milles durant l'année afin de remplacer un demi-mille de paraneige et dix milles de clôture à neige, les clôtures dans plusieurs endroits, étant à doubles et triples lignes ce qui explique l'excédent du nombre de milles de clôture sur le nombre de milles d'exhaussement de la voie. La protection du chemin contre l'obstruction par la neige a été portée à un si haut degré de perfection, que les obstacles provenant de cette cause, ne seront pas plus considérables à l'avenir, que ceux auxquels l'on peut s'attendre sur aucune des lignes entre Chicago et New-York. Le problème du fonctionnement du chemin pendant l'hiver peut désormais être considéré comme résolu.

"Le remblai des endroits où le chemin passe sur de hauts chevaux mentionné dans notre rapport de 1873 a été complété comme suit :

- No. 765, près d'Arpen, 24 pieds de hauteur, 408 pieds de longueur.
- No. 766, près d'Arpen, 50 pieds de hauteur, 600 pieds de longueur.
- No. 767, près d'Arpen, 29 pieds de hauteur, 186 pieds de longueur.
- No. 798, près de Wasatch, 29 pieds de hauteur, 186 pieds de longueur.
- No. 799, près de Wasatch, 71 pieds de hauteur, 590 pieds de longueur.
- No. 800, près de Wasatch, 24 pieds de hauteur, 3 9 pieds de longueur.
- No. 801, près de Wasatch, 35 pieds de hauteur, 350 pieds de longueur.
- No. 802, près de Wasatch, 35 pieds de hauteur, 386 pieds de longueur.

Si l'on désire une preuve plus complète que ce chemin n'était pas en 1873, dans la condition d'un chemin de fer de première classe, nous avons cette preuve dans le rapport du président de la compagnie aux actionnaires, en 1875, dans lequel il est déclaré que les ponts permanents n'ont été achevés qu'en 1874. Je crois que ceci devra convaincre les honorables messieurs que le chemin de fer "Union Pacific," tel qu'il existait en 1873 n'est pas un type qui doit être choisi pour le chemin de fer du Pacifique canadien. Mais l'on nous dit que l'intérêt du syndicat l'engagera à construire un chemin de première classe. L'on nous dit aussi qu'il est heureux pour nous que nous ayons pu négocier avec ces messieurs qui ont acquis une très grande expérience dans leurs rapports avec les chemins de fer de l'ouest. Mais je le demande, quelle garantie avons-nous que le syndicat continuera lui-même le chemin de fer ? Qui l'empêchera de transporter le contrat au syndicat grit No 2, en retenant entre ses mains la différence entre les deux offres, savoir : \$3,000,000 en argent et 3,000,000 d'acres de terres.

Je crois que s'il y a quelque chose dans cette question qui doit être laissé à la bonne foi des parties contractantes, ce sont les promesses du gouvernement et non celles du syndicat. Il doit être évident aux yeux de chaque honorable monsieur que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, en adjugeant cette entreprise, n'avait pas pour but de faire construire un chemin de fer de première classe. Je vais citer des Débats du 14 décembre 1880 un extrait du discours du ministre des Chemins de fer. Voici ce qu'il a dit :

"Quel aurait été ma position si j'avais posé des conditions trop difficiles relativement au type du chemin, lorsqu'ils avaient entre leurs mains ma propre déclaration, la déclaration du gouvernement du Canada avec toutes les ressources du pays pour nous appuyer, que nous étions obligés d'abaisser la qualité des travaux afin de construire un chemin de fer à bon marché."

Il doit être bien connu que le gouvernement a déjà contracté avec le syndicat pour la construction d'une partie de chemin de fer du Pacifique canadien. La section 6 du contrat dit :

"A moins qu'il n'en soit empêché par l'acte de Dieu, les ennemis de la Reine, des troubles intérieurs, des épidémies, inondations ou autres cas de force majeure le gouvernement fera achever la section du lac Supérieur dans les délais fixés par les contrats existants pour la construction de la dite section ; et il fera aussi achever la partie de la section de l'Ouest actuellement donnée à l'entreprise, savoir, de Kamloops à Yale, dans les délais fixés par les contrats à cet effet, c'est-à-dire, pour le trentième jour de juin 1885 ; et il fera aussi achever, pour ou avant le premier

jour de mai 1891, la partie restant de la dite section de l'Ouest, située entre Yale et Port Moody, et qui devra être d'une aussi bonne qualité sous tous les rapports que le type créé pour la partie par le présent entreprise. Et la dite section du lac Supérieur, et les portions de la dite section de l'Ouest actuellement données à l'entreprise, seront exécutées, autant que faire se pourra, suivant les devis et conditions des contrats passés à cet effet, sauf toutefois les modifications qui ont été apportées par le gouvernement avant la date du présent contrat."

Maintenant comme ceci est la première entreprise adjugée par le syndicat pour la construction d'aucune partie du Pacifique canadien, il suffirait de déterminer la nature de cette entreprise afin de se faire une idée de ce que l'intérêt de la compagnie pourra le porter à faire relativement aux autres parties du chemin. Nous trouvons, en consultant le rapport de M. Schreiber, fait depuis que le contrat a été conclu, que la partie du chemin dont il est question dans la section 6 doit être un chemin de classe inférieure. Au sujet de cette question ce monsieur dit :

"Dans la Colombie anglaise la ligne suit les vallées des rivières Fraser et Thompson en passant le long des flancs escarpés des montagnes, de sorte que le déplacement de la voie pour la placer à quelques pieds soit à droite soit à gauche augmente ou diminue de beaucoup les travaux."

Agissant d'après les recommandations faites par M. Fleming, il dit :

"Qu'en faisant une étude excessivement soignée du tracé final, raccourcissant le rayon de courbure dans quelques endroits, en employant beaucoup de discernement pour adapter les alignements aux sinuosités et aux irrégularités subites du terrain, en substituant les classes de travaux les moins dispendieuses aux classes les plus coûteuses, chaque fois que cela peut être fait sans danger, et en n'exécutant aucun travaux qui ne sont pas absolument nécessaires, une réduction très marquée pourrait être faite."

M. Schreiber dit ensuite :

"Les ingénieurs ont apporté beaucoup de soin et d'attention au tracé final, et ont fait preuve de beaucoup de jugement en adaptant la ligne aux accidents du terrain, ce qui joint au fait que l'on a raccourci un peu quelques uns des rayons de courbure et que l'on a un peu élevé quelques-unes des rampes, a produit l'estimation réduite du coût que l'on remarque dans l'exposé dont il est question."

Maintenant il est évident, que si le syndicat avait réellement l'intention de construire un chemin de fer de première classe, il aurait pris soin en passant son premier contrat, d'insister pour qu'un type supérieur à celui dont il est question dans le rapport que je viens de lire eût été adopté. Il ne faut pas oublier que M. Fleming a estimé que ces 120 milles de chemin coûteraient \$10,000,000, et cela en calculant sur un chemin où toutes les rampes praticables devaient être tolérées et où il n'y aurait pas de ponts dispendieux. Et que, cette année, M. Schreiber a, par les moyens énumérés dans son rapport, réduit de nouveau son estimation à environ \$8,000,000.

De plus l'on nous a dit que le type était le même que celui choisi en vertu du contrat Allan. Les dispositions du contrat Allan différaient de celles du contrat actuel. L'on savait que le type de construction, c'est-à-dire celui de l'"Union Pacific" ne devait s'appliquer que d'une façon générale et non quant à ce qui concerne les rampes et les rayons de courbure, lesquels devaient être aussi avantageux que la nature du pays aurait pu le permettre sans dépenses trop considérables.

Je propose donc en amendement :

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien désigne le chemin de fer américain "Union Pacific" tel que primitivement construit, comme le type d'après lequel seront réglées la qualité et la nature du chemin de fer et des matériaux employés à sa construction et à son équipement.

"Que par une lettre déposée depuis sur le bureau, quelques membres du syndicat ont exprimé leur intention de prendre comme type, le chemin de fer "Union Pacific," tel qu'il était en 1873.

"Que cette lettre ne lie pas la compagnie projetée.

"Que ni l'un ni l'autre type ne sont satisfaisants.

"Que la construction du chemin de fer "Union Pacific" est déficiente sous certains rapports.

"Que la conformation du terrain sur la route du chemin de fer du Pacifique canadien, permet un meilleur alignement et des rampes plus favorables que sur le chemin de fer "Union Pacific."

"Que ces points ont été reconnus dans le contrat passé par le gouvernement avec sir Hugh Allan et autres, en 1873, lequel stipulait à ce sujet

que le chemin de fer "Union Pacific" ne serait pas pris comme type quant à certains détails dans sa construction et son exploitation que l'on trouvait défectueux, et quant à l'alignement et aux rampes qui devaient être aussi favorables que la nature du pays le permettrait sans entraîner de dépenses inutiles.

"Que le contrat et la lettre déposés sur le bureau ne contiennent aucune disposition semblable, et qu'ils désignent un type inférieur à celui stipulé dans le contrat Allan, ne convenant en aucune manière au pays, et calculé de manière à assurer la construction d'une voie ferrée de qualité inférieure.

"Que la condition du chemin de fer "Union Pacific," lorsqu'originellement construit, était bien différente de sa condition en février 1873, et que sa condition actuelle est aussi bien différente de sa condition en février 1873.

"Qu'afin de pouvoir adopter sa condition antérieure comme type du chemin de fer du Pacifique canadien il serait nécessaire de s'enquérir dans quelle condition il se trouvait il y a plusieurs années, ce qui rend le type proposé inadmissible.

"Que le contrat est inacceptable, pour ces considérations."

M. DOMVILLE. Je n'aurais pas fatigué la Chambre à cette heure avancée, n'eût été l'attaque personnelle dirigée contre moi par l'honorable monsieur. L'honorable monsieur n'oserait pas faire cette attaque dans mon propre comté—il n'oserait pas le faire sur les hustings, ni à Saint-Jean, ni dans le comté de King. Je me suis aperçu qu'il lisait son discours; et je lui promets que j'aurai bien soin d'aller dans son propre comté pour lui rappeler à lui et à ses gens le conte à dormir debout qu'il nous a lu ce soir au prix d'une grande dépense pour le Canada.

J'étais sur le point de suggérer que, dans le but de ménager le temps des reporters de la Chambre, l'honorable monsieur suivit la méthode introduite à Washington, qu'il fit considérer son discours comme ayant été lu et qu'il le livrât aux reporters pour le faire imprimer. Mon honorable ami n'avait pas d'affaire à nous retenir ici ce soir avec ce grand discours, avec ces livres de la bibliothèque entassés devant lui. Le pays n'est pas d'avis de se soumettre à des obstructions telles que celles qui ont marqué ce débat. Nous voyons M. Parnell, retardant les travaux de la Chambre des Communes en Angleterre au sujet d'une cause dans laquelle ses amis croient avoir des griefs; mais nous n'avons pas de griefs au sujet de cette question, il est tout simplement question d'adjuger une entreprise.

M. MACDONNELL (Inverness.) Je désire contredire d'une façon absolue les assertions de l'honorable député de King, N.-B. (M. Domville), et j'affirme que mon honorable ami le député de Queen, N.-B., n'a pas lu son discours. J'étais assis près de mon honorable ami le député de Queen pendant qu'il parlait, j'ai vu ses notes, et je puis assurer à la Chambre qu'il n'a pas lu son discours, mais que ses notes étaient des notes comme celles que tous les députés ont employées durant ce débat.

L'amendement de M. King est rejeté sur la division suivante :

POUR :		
Messieurs		
Anglin,	Fleming,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bécharde,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Rymal,
Cameron (Huron),	Killam,	Scriver,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	LaRue,	Thompson,
Casgrain,	Macdonnell (Lanark),	Trow,
Charlton,	MacDonnell (Inverness),	Weldon,
Cockburn (Muskoka),	McIsaac,	Wheler,
Dumont,	Mills,	Yeo.—46.
Fiset,		
CONTRE :		
Messieurs		
Allison,	Gault,	Mongenais,
Artell,	Gigault,	Montplaisir,
Baker,	Girouard (Jac. Cartier),	Mousseau,

M. KING

Bannerman,
Beaty,
Benoit,
Ferguson,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boulbee,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Caron,
Oimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Daly,
Dawson,
Desjardins,
Domville,
Deull,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,
Fortin,
Fulton,

Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurteau,
Jones,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Laatier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Picton),
McDonald (Victoria, N.E.),
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McQuaig,
McInnes,
McKay,
McQuade,
McRury,
Manson,
Massue,
Méthot,

Muttart,
Ogden,
Orton,
Quimet,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupore,
Richey,
Robertson (Hamilton),
Rouleau,
Rouhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Scott,
Shaw,
Sproule,
Strange,
Tassé,
Télier,
Tilley,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew),
Williams.—112.

M. MACDONELL (Inverness). Je désire exprimer mes vues relativement à cette grande question, mais je n'ai pas l'intention de faire un long discours à cette heure avancée. Nous avons entendu parler du pouvoir dangereux que nous créons parmi nous au moyen de ce syndicat. Je crois que nous avons tous quelque expérience au sujet de cette grande corporation. Nous sommes maintenant en session depuis sept semaines et l'adoption de ces résolutions sera la ratification virtuelle du contrat soumis à la Chambre, cependant ces résolutions n'ont pas été modifiées d'un seul iota. La Chambre a été impuissante à les modifier.

Je suis convaincu que lorsque le bill viendra devant la Chambre il sera adopté sans aucun amendement, ce qui fournira un précédent inouï. Ce pouvoir que nous créons a déjà exercé sa grande influence; il a paralysé le pouvoir du parlement. L'un des caractères les plus odieux de ce contrat, c'est le monopole qu'il crée en enlevant au parlement du pays pour les donner à une compagnie, des franchises et les droits que le parlement devrait conserver. Le moindre de ces privilèges n'est pas celui de construire, à l'exclusion de toutes les autres corporations, à l'exclusion du gouvernement lui-même, des chemins traversant ce grand territoire. Je propose :

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien ne réserve pas au gouvernement le droit de donner à d'autres corporations des pouvoirs de circulation sur la ligne de la baie du Tonnerre et l'embranchement Pembina; mais qu'il cède improprement à la compagnie, d'une manière absolue et exclusive, tous droits à ces débouchés du Nord-Ouest; et que le dit contrat est inacceptable pour cette considération.

L'amendement de M. MacDonnell (Inverness) est rejeté sur la division suivante :

POUR :		
Messieurs		
Anglin,	Fleming,	Olivier,
Bain,	Geoffrion,	Paterson (Brant),
Bécharde,	Gillies,	Pickard,
Blake,	Glen,	Rinfret,
Borden,	Gunn,	Robertson (Shelburne),
Bourassa,	Guthrie,	Rogers,
Brown,	Holton,	Ross (Middlesex),
Burpee (Sunbury),	Huntington,	Rymal,
Cameron (Huron),	Killam,	Scriver,
Cartwright,	King,	Sutherland,
Casey,	LaRue,	Thompson,
Casgrain,	Macdonnell (Lanark),	Trow,
Charlton,	MacDonnell (Inverness),	Weldon,
Cockburn (Muskoka),	McIsaac,	Wheler,
Dumont,	Mills,	Yeo.—46.
Fiset,		

CONTRE :
Messieurs

Allison,	Gault,	Montgenais,
Arkell,	Gigault,	Montplaisir,
Baker,	Girouard (Jac. Cartier),	Mousseau,
Bannerman,	Girouard (Kent),	Muttart,
Beaty,	Grandbois,	Ogden,
Benoît,	Hackett,	Orton,
Bergeron,	Hay,	Patterson (Essex),
Bergin,	Hesson,	Pinsonneault,
Bill,	Hilliard,	Platt,
Bolduc,	Hooper,	Plumb,
Boulbee,	Houde,	Pope (Compton),
Bourbeau,	Hurteau,	Pope (Queen),
Bowell,	Jones,	Poupore,
Brecken,	Kilvert,	Richey,
Brooks,	Kirkpatrick,	Robertson, (Hamilton),
Bunster,	Kranz,	Rouleau,
Bunting,	Landry,	Routhier,
Cameron (Victoria),	Lane,	Royal,
Caron,	Langevin,	Ryan (Marquette),
Cimon,	Lantier,	Ryan (Montréal),
Colby,	Longley,	Scott,
Connell,	Macdonald (King),	Shaw,
Costigan,	Macdonald (Sir John),	Sproule,
Coughlin,	McDonald (Cap Breton),	Strange,
Coupal,	McDonald (Picton),	Tasse,
Coursol,	Macmillan,	Tellier,
Daly,	McCarthy,	Tilley,
Dawson,	McDonville,	Valin,
Desjardins,	McCuaign,	Vallée,
Domville,	McInnes,	Vanasse,
Doull,	McKay,	Wade,
Elliot,	McQuade,	Wallace (Norfolk),
Farrow,	McRory,	Wallace, (York),
Ferguson,	Manson,	White (Cardwell),
Fitzsimmons,	Massue,	White (Renfrew),
Fortin,	Methot,	Williams.—109.
Fulton,		

M. CASEY. Il est assurément impossible à cette heure indue où l'on nous force à siéger, de discuter cette question aussi longuement qu'elle devrait l'être.

L'amendement que j'ai à proposer concerne le pouvoir que le gouvernement devrait avoir, mais qu'il n'a pas, d'après le contrat, d'acquiescer le chemin à telle époque qu'il lui conviendra. Bien qu'il ait été affirmé fréquemment que la politique des deux partis a toujours été unanime au sujet de la construction de ce chemin par une compagnie ; et bien que c'eût été là le premier programme adopté immédiatement après que nous nous fûmes engagés à construire ce chemin, cependant cela a toujours été considéré comme une question de choix par les deux partis jusqu'à la publication des conditions actuelles.

La conception du projet de la construction du chemin par une compagnie serait mieux exprimée à l'aide d'une légère variante de cette phrase que l'honorable chef du gouvernement aimait beaucoup à employer lorsqu'il était chef de l'opposition. Il avait coutume de dire que sa devise était : "Avec le parti, par le parti, mais pour le pays" et le plan le plus populaire a été jusqu'à tout récemment, avec une compagnie, par une compagnie, mais pour le pays. La compagnie a été considérée, comme les syndics chargés de la construction du chemin, tandis qu'on équit le chemin appartenait au pays et devait être exploité, non dans l'intérêt de la compagnie, mais dans l'intérêt du pays, et je considère que c'est là la véritable manière de voir.

Nous nous servons d'une compagnie afin d'éviter certains risques et certains embarras dans l'administration, et dans le but de nous débarrasser de quelques incertitudes quant au coût du chemin de fer ; mais le principe de la construction n'est nullement modifié par le fait que c'est la compagnie et non le gouvernement qui exécutera les travaux. C'est pour la commodité du public, dans le but de coloniser les terres fertiles du Nord-Ouest, dans le but d'augmenter leur valeur et pour le plus grand avantage, en général, de tout le pays qui doit payer pour la construction de cette voie ferrée.

Lorsque nous considérons que les autres compagnies sont en quelque sorte dans le même cas, fiduciaires des droits et des privilèges qui leur sont conférés par l'Etat ;

lorsque l'on se rappelle que toutes les nations civilisées ont toujours exercé un grand contrôle sur la construction et l'exploitation des chemins de fer ordinaires dans lesquels leurs capitaux avaient été placés, il est très évident que le contrôle qui doit être exercé sur les fiduciaires de la grande voie de communication nationale devrait être des plus sévères et des plus vigilants.

Loin de voir le chemin soumis à la surveillance du gouvernement, nous voyons par les termes du contrat, que le syndicat n'est pas assujéti à une surveillance active, mais qu'il est dispensé de plusieurs dispositions applicables aux chemins de fer ordinaires. Au lieu d'avoir fait des membres de la compagnie, des fiduciaires de la grande route nationale on en a fait des propriétaires avec titre parfait pour toujours. C'est tout comme si les exécuteurs d'un testament, qui auraient placé une certaine partie des biens en fidéicommis, laissent les fidéicommissaires s'approprier ces biens seulement, dans le cas actuel ce ne sont pas les fiduciaires qui s'approprient les biens ; mais cela est fait par la conduite infidèle de ceux à qui le pouvoir de créer le fidéicommissaire a été délégué.

Le gouvernement qui agit pour la nation, au lieu de créer un fidéicommissaire entre les mains de la compagnie de chemin de fer, a donné en pur don la propriété que la nation paie et qu'elle devrait posséder. Il l'a livrée, sans se réserver les droits ordinaires de l'impôt, que les autres nations se réservent dans des cas semblables. En France et en Russie, lorsque l'Etat accorde de l'aide aux chemins de fer, il est pourvu qu'après un certain nombre d'années la propriété de ces chemins de fer retournera absolument à l'Etat et la condition du pays en Russie, ressemble beaucoup à celle du Canada, car c'est un pays neuf, où les compagnies sont obligées d'obtenir de l'aide de l'Etat pour construire des chemins de fer et pour ouvrir de grandes étendues de pays. Nous ne nous sommes réservés aucun droit de réméré.

Sous ce rapport le contrat actuel offre un contraste frappant avec le principe posé par l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) dans son bill de 1874. Il est prescrit dans l'Acte que dans tout contrat pour la construction du chemin de fer, ou toute partie de ce chemin, le gouvernement se réservera le droit d'acheter le chemin, ou toute partie du chemin moyennant une compensation de dix pour cent en sus du prix du contrat, tous les bonis en terres et en argent préalablement donnés à la compagnie étant comptés comme partie du prix, de sorte que s'il arrivait que le gouvernement eut payé à la compagnie plus qu'il ne lui revenait, il pourrait reprendre le chemin en aucun temps sans avoir rien à payer.

Si la compagnie établissait la ligne dans des endroits peu convenables, si elle exécutait mal les travaux, et si elle exploitait ce chemin de façon à ne servir que ses propres intérêts et contre les intérêts du public le gouvernement aurait le droit, en vertu de cet Acte, de reprendre le contrôle du chemin en aucun temps. Dans le cas actuel la Chambre refuse de prendre d'autres précautions.

Il importe qu'au moins le gouvernement se réserve le pouvoir de reprendre ce qui lui appartient, au cas où les fiduciaires de cette grande entreprise nationale paraîtraient mus par le seul désir de servir leurs propres intérêts, lorsque ces intérêts seraient en conflit avec les intérêts du pays.

Je propose donc l'amendement suivant :

"Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien ne pourvoit pas à ce que le gouvernement ait, à son choix, le droit de se rendre acquiescent du chemin à des conditions raisonnables, en égard au montant de deniers publics consacrés à l'entreprise ; que la sûreté publique peut requérir l'exercice de tel choix par le gouvernement, et que ce droit devrait être assuré par le contrat qui est inacceptable sous ce rapport."

L'amendement de M. Casey est rejeté sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Anglin,
Bain,
Bechard,
Blake,
Borden.
Bourassa,
Brown,
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,

Fleming,
Geoffrion,
Gillies,
Glen,
Gunn,
Guthrie,
Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Macdonell (Lanark),
Macdonell (Inverness),
McIsaac,
Mills,

Olivier,
Paterson (Brant)
Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne).
Rogers,
Ross (Middlesex),
Rymal,
Scriver,
Sutherland,
Thompson,
Trow,
Weldon,
Wheler et
Yeo.—46.

CONTRE :

Messieurs

Allison,
Arkell,
Baker,
Bannerman,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boulbee,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Daly,
Dawson,
Desjardins,
Domville,
Doull,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,
Fortin,
Fulton,

Gault,
Gigault,
Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurteau,
Jones,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Pictou),
McDonald (Vict., N.-E.)
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McCuaig,
McInnes,
McKay,
McQuade,
McRory,
Manson,
Massue,
Méthot,

Mongenais,
Montplaisir,
Mousseau,
Muttart,
Ogden,
Orton,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupore,
Richey,
Robertson (Hamilton),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Scott,
Shaw,
Sproule,
Strange,
Tassé,
Tellier,
Tilley,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew) et
Williams.—108.

CONCOURS.

La première résolution est alors lue et adoptée sur la division suivante :

POUR :

Messieurs

Allison,
Arkell,
Baker,
Bannerman,
Beaty,
Benoit,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boulbee,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Bunting,
Cameron (Victoria),
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,

Fulton,
Gault,
Gigault,
Girouard (Kent),
Grandbois,
Hackett,
Hay,
Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurteau,
Jones,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Pictou),
McDonald (Vict., N. E.)
Macmillan,

Méthot,
Mongenais,
Montplaisir,
Mousseau,
Muttart,
Ogden,
Orton,
Patterson (Essex),
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupore,
Richey,
Robertson (Hamilton),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Scott,
Shaw,
Sproule,
Strange,
Tassé,

Daly,
Dawson,
Desjardins,
Domville,
Doull,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,
Fortin,

McCallum,
McCarthy,
McConville,
McCuaig,
McInnes,
McKay,
McQuade,
McRory,
Manson,
Massue,

Tellier,
Tilley,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Renfrew)
Williams.—108.

CONTRE :

Messieurs

Anglin,
Bain,
Bécharde,
Blake,
Borden,
Bourassa,
Brown,
Burpee (St. Jean),
Cameron (Huron),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,

Fleming,
Geoffrion,
Gillies,
Glen,
Gunn,
Guthrie,
Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Macdonell (Lanark),
Macdonell (Inverness),
McIsaac,
Mills,

Olivier,
Paterson (Brant),
Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Rogers,
Ross (Middlesex),
Rymal,
Scriver,
Sutherland,
Thompson,
Trow,
Weldon,
Wheler,
Yeo.—46.

La seconde résolution est alors adoptée sur la même division.

SIR JOHN A. MACDONALD. En l'absence du ministre des Chemins de fer j'ai l'honneur de présenter un bill (No. 37) basé sur ces résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien.

Le bill est lu la première fois.

SIR JOHN A. MACDONALD propose l'ajournement de la Chambre.

Motion adoptée, et

La Chambre alors s'ajourne

à 8. a. m. vendredi

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 28 janvier 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PROCÉDURE DANS LES CAUSES CRIMINELLES.

M. MCCARTHY. Mon objet en présentant un bill (No. 38) comportant modification des lois sur la procédure criminelle, est seulement d'introduire ici les dispositions que je trouve dans les Statuts anglais, et qui donnent au juge de *nisi prius*, lorsque le dossier a été renvoyé pour audition dans une cause portée devant la cour par bref de *certiorari*, le pouvoir de condamner les personnes citées en justice, ce qui ne peut se faire dans l'état actuel de la loi, quoique depuis bien des années c'ait été la loi d'Angleterre. Tout ce que le juge peut faire à présent, c'est d'enregistrer le verdict et ensuite le dossier doit être renvoyé devant la cour et les parties doivent être citées à comparaître pour le prononcé de la sentence ce qui est manifestement injuste.

Le Bill est lu la première fois.

LOIS SUR LA FAILLITE.

M. MCCUAIG présente un bill (No. 39) à l'effet d'amender l'acte de Faillite, de 1875, et les actes qui l'amendent.

M. BLAKE. Expliquez.

M. McCUAIG. Le bill a pour objet de donner au failli sa décharge dans des cas où il n'y a pas eu fraude, sans exiger qu'un dividende soit payé sur les biens du failli, tel que prévu par l'acte de 1875 et les actes qui le modifient.

M. BLAKE. L'acte de faillite a été abrogé parce qu'il donnait trop de latitude pour accorder une décharge aux négociants sans payer leurs dettes. L'on se propose maintenant de réviser la clause qui était si défectueuse qu'elle a entraîné l'abrogation de l'acte.

Le bill est lu la première fois.

PRIORITÉ DES MESURES DU GOUVERNEMENT.

Sir **LEONARD TILLEY** propose, que tout bill qui sera présenté, basé sur les résolutions relatives à certaines subventions en terres et en argent pour aider à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ait, à ses diverses phases, la priorité après les affaires de routine, tous les jours, jusque la Chambre en ordonne autrement.

M. BLAKE. De la manière que je comprends les termes de la motion, elle ne change aucunement le règlement de la Chambre relativement aux phases des bills, mais elle donne simplement la priorité à cette mesure.

Sir **JOHN A. MACDONALD.** Non. Le gouvernement proposera la seconde lecture quand l'occasion s'en présentera, et alors, si à un jour donné cette lecture est faite, la motion pour aller en comité sera présentée.

La motion est adoptée sur division.

INFORMATIONS DEMANDÉES.

Les motions suivantes sont adoptées séparément :

Etat donnant l'étendue des terres à présent arpentées,—

1o dans le Manitoba;

2o dans le territoire du Nord-Ouest;

3o les frais de tels arpentages à la date du 30 juin dernier;

4o les frais ultérieurs de tels arpentages à la date du 1er novembre dernier;

5o le nombre d'arpenteurs employés aux opérations de la dernière campagne;

6o le nombre moyen de lots arpentés par tels arpenteurs, pendant chacune des trois dernières années. — (M. Casgrain.)

Etat donnant la quantité de houille importée au Canada depuis le 30 juin dernier, et le droit perçu sur la dite houille, faisant la distinction entre l'antracite et la bitumineuse. — (M. Paterson, Brant.)

Etat mentionnant les personnes condamnées dans les cours de circuit et de comté de la province du Nouveau-Brunswick pendant les dernières années, et la sentence prononcée; et aussi, les prisonniers condamnés au pénitencier pendant les dites années par les dits magistrats de police de la cité de Saint-Jean et de la ville de Portland. — (M. Weldon.)

En donnant la date de la nomination de Thomas Brossoit dit Bourguignon, comme payeur et percepteur sur le canal de Beauharnois, ainsi que le montant de tous ses comptes contingents, dans le département du revenu de l'Intérieur et des travaux publics, depuis sa nomination jusqu'au jour où il a cru devoir résigner. — (M. Bergeron.)

Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait les travaux d'exploration, en 1880, dans la rivière Saint-François, dans le comté de Yamaska. — (M. Vanasse.)

Etat, faisant connaître toutes les locations de fonds de pêches sur les lacs Huron et Supérieur, pendant les deux dernières années; avec les noms des concessionnaires et la désignation, dans chaque cas, des fonds de pêche loués. — (M. Dawson.)

Copie de la correspondance et des documents relatifs au monnayage d'un fonds de monnaies d'argent suffisant pour satisfaire aux besoins du commerce et du public du Canada. — (M. Charlton.)

Copie de tous documents et de toute correspondance se rattachant à l'adjudication du dernier contrat pour le transport des malles sur la rive nord, entre Little Current et le Sault Sainte-Marie. — (M. Blake.)

Rapport des délégués canadiens à l'exposition de Paris. — (M. Currier.)

Etat donnant le nombre de verges de toile cirée, pour rideaux de fenêtres, importées au Canada pendant les dernières douze mois, et leur valeur totale. — (M. Arkell.)

Copie de toute correspondance, cartes et autres documents relatifs aux patentes octroyées pendant les quatre dernières années, pour des fonds de pêche à Killarney et les environs, dans le district d'Algoma. Aussi, un état faisant connaître quelles patentes ont été renouvelées d'année en année, pendant combien de temps les mêmes personnes en ont eu la jouissance et les noms des preneurs. — (M. Dawson.)

Copie de toute correspondance échangée entre le ministère des douanes et le percepteur du port de Montréal, concernant les rapports de ce dernier avec l'association coopérative. Aussi copie de tous ordres et règlements du département se rapportant aux officiers de douanes, dans de pareils cas; et l'autorité en vertu de laquelle ces règlements ont été faits. — (M. Coursol.)

Copie de toute correspondance et de tous documents échangée entre le gouvernement et les propriétaires de la grue hydraulique brevetée de Haggas pour locomotives, qui a été fournie, l'an dernier, au gouvernement pour la première section du chemin de fer du Pacifique canadien à l'ouest de la baie du Tonnerre. — (M. Charlton.)

RAPPORTS DE COMITÉS SUR BILLS PRIVÉS.

M. KIRKPATRICK, en l'absence de M. Drew, propose: Que les rapports des comités chargés de l'examen des bills privés soient reçus jusqu'à mardi, le 15^{me} jour de février prochain, et qu'en émettant cet ordre, la Chambre recommande l'application rigoureuse, à l'avenir, de la règle qui requiert la recommandation d'un ou de plusieurs de ces comités, avant d'adopter une telle motion.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 4.10 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 31 janvier, 1881.

L'ORATEUR prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRES.

BILLS PRIVÉS.

Les bills suivants sont lus pour la seconde fois, savoir:—

Bill (No. 14) à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de Westbourne et du Nord-Ouest. — (M. Cameron) Victoria.

Bill (No. 15) à l'effet de constituer en corporation la Cie d'assurance Métropolitaine contre le feu, du Canada. — (M. Beaty).

Bill (No. 17) à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest. — (M. Boulton).

Bill (No. 18) portant modification de l'acte constitutif de la Cie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses. — (M. Boulton).

Bill (No. 21) concernant la Cie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada. — (M. Kirkpatrick.)

Bill (No. 22) à l'effet de constituer en corporation "La Cie canadienne de naufrage et de sauvetage du St-Laurent." — (M. Robertson; Hamilton.)

Bill (No. 23) à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer d'Ontario et Québec.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (No. 24) concernant l'embranchement de Berlin à Galt de la Cie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada.—(M. Kirkpatrick.)

Bill (No. 25) concernant la Cie du chemin de fer de Junction d'Ontario et du Pacifique.—(M. Williams.)

Bill (No. 26) à l'effet de constituer en société l'Association de placement d'Ontario.—(M. Carling.)

Bill (No. 27) portant modification de l'acte 43 Vic., chap. 61, intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la Cie du pont de l'Assiniboine."—(M. Scott.)

Bill (No. 28) à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud et de la Baie d'Hudson.—(M. Boulton.)

Bill (No. 35) à l'effet de constituer en société la compagnie dite: "The Silver Plume Mining Co."—(M. Ouimet.)

Bill (No. 36) à l'effet de modifier davantage l'acte constitutif de la Cie de Garantie du Canada et de changer le nom de la dite Cie en celui "d'Association Internationale de Garantie."—(M. Gault.)

DÉPÔTS FAITS PAR DES COMPAGNIES ÉTRANGÈRES D'ASSURANCE SUR LA VIE.

M. GAULT. Le gouvernement se propose-t-il de présenter un bill, pendant cette session, lui conférant le pouvoir de détenir et distribuer aux porteurs de polices canadiens, les dépôts faits par des compagnies étrangères d'assurance sur la vie, dans le cas où ces compagnies tomberaient en faillite?

Sir LEONARD TILLEY. La question relative à la modification de l'acte à cet effet, est actuellement sous la considération du gouvernement.

PHARE A PORT-CREDIT.

M. ELLIOTT. Le gouvernement se propose-t-il d'avoir un crédit applicable à la construction d'un phare à Port-Credit?

M. POPE (Queen). L'attention du gouvernement n'a pas été attirée sur cette question avant que l'interpellation n'eût été inscrite sur le feuillet. S'il est prouvé, après enquête, qu'un phare soit nécessaire à cet endroit, le gouvernement n'aura aucune objection à y faire placer une lumière.

PHARE FLOTTANT SUR LE SAINT-LAURENT.

M. GRANDBOIS. Le gouvernement a-t-il l'intention de placer une lumière flottante sur le Saint-Laurent, entre la Rivière-du-Loup et Brandy Pot?

M. POPE (Queen). Le gouvernement n'a pas l'attention de le faire.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Sir CHARLES TUPPER propose la seconde lecture du bill concernant le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. ANGLIN. Je propose respectueusement que la seconde lecture de ce bill ne soit pas prise en considération, parce qu'il n'a pas été rédigé d'après les règles et les usages reçus en cette Chambre. La loi prescrit que:

"Si une motion est faite dans la Chambre demandant une aide publique ou d'imposer une charge sur le public, la prise en considération et la discussion de cette motion peuvent ne pas avoir lieu de suite, mais être ajourné à tel jour subséquent que la Chambre juge à propos de fixer, et alors la motion est renvoyée à un comité général de la Chambre avant qu'une résolution ou un vote soit adopté sur la motion en question."

Cette règle, M. l'Orateur, est à peu près dans les mêmes termes qu'une règle que le parlement impérial a adoptée, il y a quelque temps. La règle du parlement anglais a été adoptée le 20 mars, 1866, et se lit comme suit:

M. KIRKPATRICK

"Si une motion est faite dans la Chambre demandant une aide, un octroi ou l'imposition d'une charge sur le revenu public payable soit à même le fonds consolidé ou les subsides votés par le gouvernement, ou de toute autre charge sur le public, la considération et la discussion de cette motion n'auront pas lieu de suite, mais seront ajournées à tel jour subséquent que la Chambre jugera à propos de fixer; et alors la motion sera renvoyée à un comité général de la Chambre avant qu'une résolution ou un vote ne soit adopté par celle-ci."

Il s'éleva un jour, dans la Chambre des Communes, des doutes sur l'opportunité de laisser passer un projet de loi soumis à la Chambre, parce qu'il n'était point basé sur des résolutions, et l'affaire fut renvoyée à un comité spécial de la Chambre. Le comité fit un rapport dans lequel il alléguait qu'il n'avait pu trouver un précédent tout à fait semblable, *mais*,

"Que l'interprétation générale du règlement et des résolutions de la Chambre exigeaient que tout projet ayant pour but d'imposer une charge à une classe quelconque de la nation devait d'abord être discuté en comité général de la Chambre."

Comme il est reconnu que l'imposition de charges telle que le vote d'un crédit en argent ou ayant valeur d'argent est radicalement déficiente, sans cette disposition, il s'ensuit naturellement que la règle s'applique à tout projet ayant pour but d'affecter à une fin quelconque l'argent ou les biens-fonds du peuple. Or, dans le projet de loi soumis à la Chambre, le gouvernement se propose d'outrepasser de beaucoup les résolutions qui ont dû lui servir de base.

Ces résolutions ont un caractère très-précis. Elles allèguent:

"1. Qu'il est expédient d'octroyer et affecter la somme de vingt cinq millions de piastres, conformément aux termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre par Son Excellence le Gouverneur-Général, par son message en date du 10 décembre.

"2. Qu'il est expédient d'octroyer et affecter vingt-cinq millions d'acres de terres dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux termes du contrat transmis tel que susdit."

On voit par là que le gouvernement est strictement limité à la subvention ou à l'octroi de \$25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terres. Il n'y a pas un seul mot dans ces résolutions qui fasse supposer, même de la manière la plus vague et la plus générale qu'on demandera une autre subvention en soumettant ce bill à la Chambre.

Le projet de loi va même plus loin que cela. Il stipule que la compagnie qui sera constituée, aura droit de passage sur les terres du gouvernement dans le Nord-Ouest, qu'elle aura tous les terrains nécessaires à la construction des ateliers, gares et stations, magasins et dépôts, les terrains et les lots de grève pour y construire les quais requis par son commerce étendu. Bien plus que cela, il y a une clause du bill qui stipule expressément que, dans certaines circonstances et à une époque déterminée le gouvernement transportera à la compagnie une section du chemin dont la construction a coûté des sommes énormes, ainsi que d'autres sections qu'il s'engage à faire achever pour qu'elles soient la propriété absolue de la compagnie, après un certain laps de temps.

Comme on le sait, le coût de ces sections est évalué à \$28,000,000; et voilà le montant qu'on se propose de donner aux membres du syndicat et à leurs successeurs.

Le bill dépasse la portée des résolutions en ce qui concerne les deux derniers items; et si nous sommes tenus de suivre les lois du parlement, il est évidemment nécessaire de proposer en comité général de la Chambre de nouvelles résolutions incorporant les articles en question.

Il y a encore quelques considérations importantes qu'il ne faut pas négliger. L'an dernier, l'honorable ministre des Finances, lui-même, soumit à cette Chambre un projet de loi pour convertir une subvention en argent de \$12,000 par mille accordée par Acte du Parlement au chemin de fer du Canada Central, et y substituer les obligations dont l'intérêt, payable par le gouvernement, serait limité à un certain nombre d'années, et l'honorable ministre présenta une résolution pour soumettre ce projet, agissant ainsi en conformité avec l'esprit de la loi du parlement.

Je crois qu'il devrait, cette année, apporter la même précaution à un projet tendant à substituer des obligations portant intérêt à une subvention en argent. On peut répondre, M. l'Orateur, que cette subvention n'augmente en rien les fardeaux qui pèsent sur le public et il est possible qu'on ait raison. Mais l'honorable ministre des Finances et le gouvernement dont il était l'organe, l'an dernier, nous ont donné un exemple que je les invite à suivre, cette année. Je ne puis dire si les honorables messieurs de la droite, qui n'ont peut-être pas encore étudié cette question prétendent qu'il ne faut point regarder des terres ou chemins de fer construits avec l'argent du public comme l'équivalent d'une subvention en argent; cependant il leur sera difficile de justifier cette manière de voir, parce que, toujours et en toutes circonstances, chaque fois qu'ils se sont proposés de faire des concessions de terres pour venir en aide à des travaux publics ou autres fins, ils se sont basés sur des résolutions.

Et même en 1872, lorsqu'il s'agit, pour la première fois de construire ce chemin de fer à travers le continent, il fut projeté d'accorder à la compagnie une subvention de \$31,000,000, en argent et de 50,000,000 d'acres de terres. Les honorables messieurs de la droite présentèrent alors des résolutions demandant une concession de terres et d'argent. Permettez-moi de faire remarquer cependant que dans leurs résolutions de 1872 il n'y avait rien de stipulé quant au droit de passage, mais que le terrain nécessaire à la voie a été ensuite accordé à la compagnie par un Acte du parlement et par la charte concédée en vertu de cet Acte quoiqu'on eût omis cette clause dans les premières résolutions. Je n'admets pas, cependant, que cette omission puisse justifier une omission semblable dans l'Acte d'aujourd'hui, surtout lorsque votre attention a été attirée sur ce fait. J'ajouterai que dans l'Acte de 1874, entièrement basé sur des résolutions préparées avec soin, je constate que les terres, l'argent et le droit de passage étaient renfermés dans les résolutions, et beaucoup d'autres choses. Cependant à cette époque, en vertu de cet Acte et des clauses mêmes des résolutions, le gouvernement avait déclaré qu'il avait l'intention de faire exécuter l'ouvrage par des entrepreneurs sous le contrôle du ministre des Travaux publics; les entrepreneurs n'avaient pas alors, comme aujourd'hui le pouvoir de choisir la route et d'exécuter l'ouvrage à leur gré comme bon leur semblerait.

Voici la clause qui se rapporte à ce sujet :

"Le gouverneur en conseil pourra, de plus, donner aux entrepreneurs le droit de passage sur les terres du gouvernement, ainsi que tous les terrains requis pour les stations et les ateliers, et généralement tous les terrains qui pourront être nécessaires à la construction ou à l'exploitation du dit chemin de fer."

Je crois cette résolution conforme à la loi du parlement qui doit nous servir de règle dans toutes nos discussions. La question de savoir si l'argent et l'argent seul doit être considéré comme une aide publique a été discutée il y a quelques années, lorsque le colonel Knox proposa une adresse à la Couronne, priant Sa Majesté d'accorder une certaine quantité de bronze pour servir à la fonte d'une statue de lord Gough.

Voici la réponse de M. Gladstone :

"Je suis persuadé que l'honorable monsieur ne désire pas que le gouvernement prenne sur lui d'enfreindre un règlement qui a été un des points de réforme financière le plus difficile à obtenir depuis cinquante ans — qu'on ne peut aucunement disposer de la propriété publique "in kind" en nature."

Il admit en outre que le métal de canon devait être considéré comme deniers publics, et suggéra d'amender la motion. Il crut alors qu'il suffirait d'ajouter quelques mots à la motion pour la rendre conforme aux règles de la Chambre. Mais d'après les journaux on voit que quelques jours plus tard, on fut obligé, afin de donner à cette règle sa véritable interprétation de renvoyer tout à fait la motion et alors la Chambre se forma en comité général.

Voici ce qu'on lit dans les journaux de la Chambre du 25 juillet :

"Résolu, que cette Chambre se forme aujourd'hui en comité pour prendre en considération qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté la priant qu'elle veuille bien ordonner qu'une quantité suffisante de bronze soit fournie pour la fonte de la statue qu'on se propose d'ériger à Dublin, pour rappeler la mémoire des services de feu le Field-Marshal Vicomte Gough, donnant à Sa Majesté l'assurance que cette Chambre verra au paiement du dit bronze."

La Chambre se forme en comité; on vota l'adresse, et le bronze fut accordé. En cette circonstance, M. Gladstone dit en parlant de l'argent :

"Quoique le bronze représente de l'argent, le gouvernement aurait manqué à son devoir s'il n'avait pas agi ainsi."

Eh! bien, M. le président, peut-être le gouvernement aurait-il pu présenter des résolutions d'une nature vague et générale, laissant une marge suffisante pour y insérer les détails du bill. Au lieu de cela, on nous a soumis des résolutions très précises; et je crois qu'après réflexion, vous admettez que, dans cette circonstance, il est nécessaire que le gouvernement puisse retirer ce bill, qu'il présente de nouvelles résolutions, qui seront soumises à la décision d'un comité général de la Chambre; alors il pourra présenter un bill qui sera réellement basé sur les résolutions d'un comité général de la Chambre.

En 1871, le gouvernement impérial présenta un bill concernant l'impôt sur le revenu. Le bill fut présenté de la manière ordinaire, par résolution et considéré comme une simple formalité. Lorsqu'on proposa la seconde lecture, le bill n'était pas encore distribué aux députés, et le colonel Stuart proposa qu'il fut renvoyé. M. Gladstone le pria de vouloir bien ne pas soulever une simple objection à la forme.

Mais, voici ce qui arriva : lorsque le bill fut présenté, il renfermait des dispositions étrangères aux résolutions soumises à la Chambre, entr'autres une clause relative à la taxe sur le domicile. Aussi, lorsque la Chambre reprit ses délibérations après avoir ordonné la troisième lecture du bill, on objecta à ce dernier et il fut proposé que le dit bill serait soumis de nouveau au comité.

Le chancelier de l'Echiquier s'exprima comme suit :

"En second lieu on a exprimé un doute qui, à mon avis, n'est pas, sans fondement; est-il régulier, d'introduire dans le bill la clause au sujet de l'impôt sur les domiciles vacants, sans une résolution préalable passée en comité?"

On souleva contre le bill d'autres objections qu'il refusa d'admettre; surtout celle d'avoir inséré dans ce bill une résolution concernant le droit sur le thé. Le gouvernement affirma qu'il était suivant la règle parce que le comité général avait passé certaines résolutions concernant la réimposition de ce droit.

Les ministres prétendirent que la Chambre en comité avait le droit d'insérer cette clause, mais non pas la clause concernant la taxe sur domicile, parce qu'aucune résolution dans ce sens, n'avait été soumise au comité général de la Chambre, et pour cette raison, le gouvernement consentit à retirer le bill. M. Hunt, ex-chancelier de l'Echiquier se prononça énergiquement contre la mesure; en conséquence, le gouvernement retira le bill et le présenta de nouveau sous une autre forme.

Maintenant je crois qu'il est évident que le bill qui nous occupe renferme plusieurs clauses pour la disposition de propriétés publiques d'une grande valeur, lesquelles ne sont nullement comprises dans les résolutions qui nous ont été soumises.

Je ne soulève point cette objection pour entraver la marche du bill; si c'était là mon but, je préférerais attendre qu'il fût arrivé à sa dernière phase. Non; je soulève cette objection parce que je désire que la loi du parlement soit rigoureusement observée, (respectée) et je ne crois pas que les honorables messieurs puissent perdre leur temps en s'occupant de mon objection, s'ils la croient bien fondée,

J'oserai demander au chef du gouvernement qui, après vous, M. le président, est surtout responsable de la manière dont se règlent les affaires d'intérêt public dans cette enceinte, de donner toute son attention à ce sujet, et de vouloir décider s'il ne serait pas à propos, au moins pour protester de notre attachement aux lois et règles du parlement, de prendre en sérieuse considération l'objection que je soulève seulement parce que je crois qu'il est de l'intérêt public que ce règlement soit strictement observé.

Sir JOHN A. MACDONALD. Sans doute, je ne saurais supposer pour un instant que l'honorable député se propose d'entraver le débat par sa motion. La chose est évidente à tous les honorables députés de cette Chambre, des deux côtés, suivant l'expression de l'honorable monsieur. Il s' imagine, peut-être que la question qu'il vient de soulever a échappé à l'attention du gouvernement. Qu'il ait raison, ou non, il est bien certain que c'est le cas pour les honorables députés de la gauche, parce que, pendant un mois, ils ont pris part à la discussion, admettant par là que le projet avait été soumis au complet à la Chambre, en comité d'abord puis lors du concours, et lorsque le comité général et la Chambre, ont par des majorités très marquées, exprimé clairement qu'ils approuvaient cette mesure, alors l'honorable député soulève cette question, poussé par le sentiment du devoir—un nouveau sentiment qui se produit chez lui. Il aurait peut-être pu faire la chose plus tôt, s'il ne voulait point retarder le débat.

M. ANGLIN. Je ne le pouvais pas, je n'en ai pas eu l'occasion.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable député aurait pu le faire à la première lecture du bill.

M. BLAKE. Nous ne connaissions pas alors la teneur du bill.

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable député dit qu'il ne connaissait pas la teneur du bill.

M. BLAKE. Nous n'en avons point la moindre idée.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je considère que la procédure suivie en cette circonstance est en tous points régulière, et j'espère que j'aurai l'appui de mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills) et de ses confrères dans le gouvernement d'alors, car je ne crois pas qu'il ait présenté au moyen d'une résolution son Acte octroyant les terres et l'argent.

M. MILLS. Oui ; par une résolution.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je ne le pense pas.

M. MILLS. Oui ; je m'en rappelle très-bien.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est bien, nous verrons. Il me semble, néanmoins, que toute la délibération est aussi régulière que possible. D'abord le contrat a été annoncé dans le discours du Trône ; la Chambre fut requise d'y donner sa plus grande attention, sans recommandation spéciale. Mais le message transmettant le contrat et la cédule qui l'accompagne demandaient l'attention de la Chambre et se recommandaient à sa considération, demandant, en réalité, au parlement d'accorder tout ce qui était renfermé dans le contrat.

Or, l'octroi de \$25,000,000, et de 25,000,000 d'acres de terres forme la partie essentielle du contrat ; mais les résolutions vont plus loin, il y est dit :

« Qu'il est expédient d'octroyer et d'affecter la somme de \$25,000,000, conformément aux termes du contrat, concernant le chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par Son Excellence le gouverneur-général, par son message, en date du 10 décembre. »

Eh ! bien, M. le président, que signifiait cela ? Cela ne donnait pas à entendre que nous allions faire présent de 25,000,000 d'acres de terre et de \$25,000,000, au contraire cette résolution attirait l'attention de la Chambre sur le contrat qui avait été recommandé à la considération du

M. ANGLIN

parlement, et lui demandait de vouloir bien octroyer la subvention telle que promise suivant les termes du contrat. Impossible de payer cette somme, et de donner ces terres sans avoir auparavant obtenu la ratification du contrat tel que recommandé par le message de Son Excellence ; et dès le commencement les honorables messieurs de l'opposition ont connu que c'était la véritable portée des résolutions.

Ils n'ont point restreint la Chambre à ne discuter que l'octroi de 25,000,000 d'acres de terres et de \$25,000,000. Non, ils ont discuté la cédule et le contrat clause par clause, et non-seulement la Chambre s'est prononcée en faveur du contrat et de l'annexe,—de chaque clause, de chaque phrase et de chaque mot, mais elle a voté contre tous les amendements des honorables messieurs de l'autre côté. Quelle raison avait-il de proposer ces amendements, s'ils n'étaient pas alors persuadés, que le contrat tout entier—l'annexe, chaque mot, chaque clause—était alors soumis à la Chambre. Dans quel but la Chambre se forme-t-elle en comité général ? Parce qu'il n'y a aucune raison possible pour qu'une mesure soit introduite par un bill et une autre par une résolution, si ce n'est la grande et impérieuse raison qui établit cette distinction—que les questions d'impôt, touchent à tant d'intérêts et renferment tant de sujets d'étude, comme par exemple, les détails multiples qui concernent le commerce doivent être d'abord introduits par voie de résolutions, afin que le principe soit établi sur les résolutions et que chaque député puisse avoir en comité la facilité d'adresser la parole aussi souvent qu'ils lui plaira, sans être arrêté par les règles qui gouvernent la Chambre lorsque l'orateur est dans le fauteuil.

Je soutiens, qu'il a toujours été reconnu que n'importe sous quelle forme un projet est soumis à la Chambre, le comité général en prend possession en entier, le considère en entier, le discute en entier, arrive à une décision sur le projet en entier, et peu importe qu'on ait omis une clause ou un article, que le bill basé sur ces résolutions, renferme un million de clauses ou une seule ; pourvu que la matière des résolutions ait été discutée à fond en comité, l'objet, la raison d'être de la règle est réellement remplie maintenant, je le demanderai, M. le président, je le demanderai à tout homme de bon sens, est-ce que toutes les différentes clauses du contrat n'ont pas été soumises à l'examen de toute la Chambre, est-ce que les honorables députés de la gauche ne nous ont pas forcés de discuter clause par clause les points que l'honorable préopinait prétend que nous devrions examiner *de novo*. Si ce n'est pas là faire de l'*obstruction*,—sans doute ce n'est point de l'*obstruction*, mais, au dehors, le peuple, simple et honnête dira que notre manière d'agir en a beaucoup l'air. Je ne puis trouver de différence entre l'*obstruction* et le désir de l'honorable député de sauvegarder les règles de la Chambre, je ne crois pas que le pays, je ne crois pas qu'aucun homme honnête et sincère établisse une distinction entre les deux. Quoi ? c'est simplement par condescendance que le gouvernement a demandé le concours de la Chambre pour insérer dans le bill la clause concernant le droit de passage. Que l'honorable député examine l'Acte des terres fédérales de 1879, et il verra que le gouverneur en conseil peut accorder le droit de passage sans être tenu de s'adresser au parlement.

Et pour en finir avec l'objection de mon honorable ami, je dirai que le contrat entier a été soumis *ex necessitate* d'après les résolutions. Les résolutions attirent l'attention sur les \$25,000,000 en argent et sur les 25,000,000 d'acres de terres aussi bien que sur le contrat tout entier. Il suffit d'examiner le contrat pour voir que ni les 25,000,000 d'acres de terres ni les \$25,000,000 ne peuvent être octroyés sans que le contrat soit approuvé. La première clause du bill comporte seulement que le contrat soit approuvé. Or, n'avons-nous point discuté cette question ?

Est-ce que la Chambre en comité général n'a point décidé que le contrat serait approuvé, alors, il aurait suffi d'intro-

duire la première clause du bill, demandant qu'il soit approuvé, sans s'occuper du reste. Que le contrat soit approuvé et par là même le principe du bill est soutenu. Aussi je ne comprends pas pourquoi mon honorable ami a soulevé cette question.

M. MILLS. Il est très évident, à en juger par le discours de l'honorable chef du gouvernement, et par celui de mon savant ami, que les objections ont produit leur effet. Le fait que le contrat a été soumis par Son Excellence, à la bienveillante considération de la Chambre, n'est pas en question.

La loi du parlement exige que les crédits pris sur le revenu public, pour des fins de cette nature, devront être présentés d'abord en comité général de la Chambre et y être discutés. Le très honorable monsieur lui-même a maintenu que tel était le cas, car je constate que lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer a soumis ses résolutions à cette Chambre, l'honorable premier ministre a accompagné ses résolutions d'une dépêche de Son Excellence conçue en ces termes: "Sur quoi le très honorable sir John A. Macdonald a informé la Chambre que Son Excellence le gouverneur ayant été informé de la question qui fait l'objet de ces résolutions, les recommande à la Chambre." Pourquoi les a-t-il recommandées à la Chambre puisqu'elles lui étaient déjà recommandées implicitement par la recommandation du contrat?

Le très honorable monsieur dit que nous avons discuté le contrat lorsque ces résolutions étaient à l'étude. Cela n'est pas la question. Nos discussions ont pu être d'un caractère beaucoup plus général que les résolutions le requièrent. C'est là un point qui n'a pas été soulevé au cours des débats qui ont eu lieu—qu'il aurait été bien accueilli ou non, là n'est pas maintenant la question.

Il est évident que si ses deux résolutions embrassent tout ce qui était contenu dans le contrat, l'honorable monsieur aurait été justifiable de les introduire dans le bill. Mais il y a dans ce bill des dispositions qui ne sont pas dans les résolutions, et des dispositions que l'honorable monsieur n'aurait pas dû en conséquence établir dans le bill.

Voici une des dispositions du bill en vertu de laquelle le gouvernement se propose de construire 90 milles de chemin de fer qui devra coûter au pays plus de \$3,000,000. Il n'y a pas de disposition à cet effet, excepté la disposition qui se trouve dans ce bill. Je demande s'il n'est pas nécessaire d'inclure la disposition dans le crédit de \$3,000,000 pour construire le chemin de fer devant être cédé à cette corporation, de même que les \$25,000,000 devant être donnés à la compagnie comme bonus. Où est la différence? La proposition est que le chemin devienne la propriété de la compagnie et que le crédit soit affecté sans avoir été d'abord présenté en comité général.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur une autre règle de la Chambre, la règle 86, qui prescrit:

"Par la 54^{ème} section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il est prescrit que la Chambre ne pourra présenter ni passer un vote, une résolution, une adresse, ou un bill ayant pour but d'affecter aucune partie du revenu public ou de toute taxe ou impôt à aucun objet qui n'aura pas été d'abord recommandé par un message du gouverneur général."

Il n'y a pas eu de message du gouverneur général recommandant que \$3,000,000 soient affectés à la construction du tronçon de Port Moody, ni que 700 milles de chemin de fer, devant coûter au-delà de \$28,000,000, soient cédés à cette compagnie. Il y a eu une recommandation spéciale, de la part du gouverneur général, déclarant que son attention avait été attirée sur ces deux résolutions et les recommandant à la Chambre.

Son attention n'a pas été attirée sur les autres et ces dernières n'ont pas été recommandées à la Chambre; et il est tout aussi nécessaire qu'elles soient recommandées à la Chambre par le gouverneur général, qu'il est nécessaire de recommander la résolution relative aux \$25,000,000, et aux

25,000,000 d'acres de terres. Si le très honorable monsieur a raison dans sa pétition pourquoi aurions-nous siégé en comité au sujet de ces résolutions relatives à la subvention en terres et en argent, plutôt qu'au sujet des 700 milles de chemin de fer et au sujet des crédits pour la construction des chemins de fer dans la Colombie anglaise, qui sont également contenus dans le contrat?

L'honorable monsieur a aussi proposé de remettre certains droits de douanes à cette compagnie. Il ne propose pas de changer la loi en réduisant les droits de douanes, mais il propose que les droits soient remis à la compagnie. Il n'y a aucune différence entre cette proposition et une proposition qui aurait pour but de rembourser de l'argent à la compagnie à même le revenu public, cependant, il sait qu'il ne pourrait ainsi rembourser de l'argent sans obtenir la sanction de la Chambre, laquelle sanction doit d'abord être accordée en comité général sur une résolution à cet effet. Ce principe a été reconnu en Angleterre, dans le cas d'une proposition pour réduire le prix des annonces de 1s 6d. à 6d. et il a été décidé qu'il était nécessaire de la présenter sous forme de résolution de toute la Chambre, comme affectant la question du commerce général du pays. Ce principe s'applique au cas actuel, de sorte qu'à quelque point de vue que l'on considère ce bill, l'honorable monsieur ne s'est pas conformé aux règles de cette Chambre, n'a pas obtenu la sanction de la Couronne. Lisez les deux résolutions.

Sir JOHN A. MACDONALD. Voyez le message.

M. MILLS. Si le message était suffisant pourquoi l'honorable monsieur a-t-il produit un message recommandant la question qui fait l'objet de ces résolutions.

Sir JOHN A. MACDONALD. Mais l'honorable monsieur a dit qu'il n'y avait pas de recommandation de la Couronne.

M. MILLS. Je dis qu'il n'y en a pas. Voilà les deux résolutions. Premièrement, qu'il est opportun d'accorder et d'affecter \$25,000,000; secondement, qu'il est opportun d'accorder et d'affecter 25,000,000 d'acres, "Sur quoi sir John A. Macdonald a informé la Chambre que Son Excellence le gouverneur-général ayant été informé de la question qui fait l'objet de ces résolutions les a recommandées à la Chambre." Cela comprend-il autre chose?

Sir JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur doit se rappeler que lorsque j'ai dit cela, je ne considérais pas du tout que c'était nécessaire, et je l'ai déclaré dans le temps.

M. MILLS. Je dis qu'en vertu des règles du parlement cela était nécessaire. Nous n'étions pas à considérer ces résolutions, en comité, mais les résolutions que l'honorable monsieur avait soumises, et qui, par les lois du parlement, devaient être soumises à la Chambre en comité. C'était tout ce que les deux résolutions comprenaient, et l'honorable monsieur ferait aussi bien d'omettre les deux résolutions et de dire qu'elles ne devaient pas être considérées du tout que de dire que nous ne devons pas considérer la résolution ayant pour but de céder à cette corporation ces \$30,000,000 valant de propriété. Il y a au-delà de \$12,000,000 là-dessus qui n'ont pas encore été dépensés. Des parties de la ligne n'ont pas encore été construites, des parties n'ont pas encore été données à l'entreprise, et l'argent n'a pas encore été voté par le parlement.

L'honorable monsieur se propose, sans siéger en comité et sans adopter une résolution, de demander la sanction du parlement pour un crédit considérable d'argent dans le but de construire 90 milles de chemin de fer sur la côte du Pacifique. Si l'honorable monsieur peut faire cela, c'est une moquerie que de soumettre ces résolutions à la Chambre. Ces résolutions indiquent la limite du pouvoir de l'honorable monsieur pour présenter un bill affectant des crédits. Il a demandé et obtenu la sanction de cette Chambre. Pour quoi? Pour affecter au moyen de ces résolutions \$25,000,000

et 5,000,000 d'acres de terres. Il a obtenu la sanction de la Chambre et du comité pour cela et pour rien autre chose et le bill de l'honorable monsieur doit être renfermé dans ces résolutions. S'il désire quelque chose de plus il lui faudra procéder à neuf et demander à la Chambre d'adopter une résolution pour affecter le crédit nécessaire.

M. CAMERON (Victoria). Il me semble que l'honorable député de Gloucester n'a pas réussi à établir sa cause à l'aide de vaines expressions techniques et la perversion du sens commun de la langue anglaise, tout appuyé qu'il l'ait été par l'éloquence et les arguments subtils de l'honorable député de Bothwell. Les résolutions que l'honorable député de Bothwell déclare être insuffisantes sont conçues en ces termes :

1. *Résolu.*—Qu'il est expédient d'octroyer et affecter la somme de vingt-cinq millions de piastres conformément aux termes du contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par Son Excellence le gouverneur-général par son message en date du 10 décembre dernier.

2. *Résolu.*—Qu'il est expédient d'octroyer et affecter vingt-cinq millions d'acres de terres dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux termes du dit contrat transmis tel que susdit."

Chaque mot dans cet acte du parlement maintenant présenté est compris dans le contrat, parce que tout cela est compris dans l'annexe qui a été expressément déclarée former partie du contrat. Si donc, chaque mot qui se trouve dans ce bill se trouve aussi dans l'annexe, chaque proposition contenue dans le bill n'a-t-elle pas été soumise par Son Excellence à la considération de cette Chambre ?

M. MILLS. Non.

M. CAMERON. L'annexe dont il est parlé dans l'acte du parlement ne forme-t-elle pas partie de l'acte lui-même ? L'annexe qui fait partie de l'acte maintenant présenté et compris dans le message qui a été envoyé par Son Excellence à cette Chambre, avec la recommandation qu'elle soit acceptée, ne forme-t-elle pas partie du contrat, et tout le contrat et tout ce qu'il contient et tout ce que l'annexe contient n'a-t-il pas été recommandé à la considération de cette Chambre ?

Et, s'il en est ainsi, ne s'est-on pas conformé à la loi du parlement, à moins que l'on ne puisse dire que cette annexe ne fait pas partie du contrat et que le contrat n'a pas été envoyé à cette Chambre par Son Excellence ? Alors, il est tout-à-fait impossible de dire que nous ne sommes pas dans l'ordre selon les règles du parlement, en délibérant maintenant sur cette question.

Chacun des points soulevés par le député de Gloucester—quant au droit de passage et à la construction de l'embranchement du Port Moody—chaque item particulier qu'il a mentionné est compris dans le contrat et dans l'annexe y attaché et qui en fait partie. Comment peut-on dire alors qu'en nous présentant ce bill, l'on nous demande de prendre en considération quelque chose que Son Excellence ne nous a pas soumis, ou de disposer de l'argent du trésor ou des propriétés publiques dont Son Excellence ne nous a pas conseillé de disposer comme bon nous semble, si le contrat nous est soumis ? A moins que mon honorable ami puisse dire que l'annexe qui est formellement déclarée former partie du contrat, n'en fait pas partie, alors nous sommes en mesure de procéder à la motion maintenant soumise à la Chambre.

M. L'ORATEUR. La question soulevée par l'honorable député de Gloucester, est à l'effet que le bill dépasse le but visé par les résolutions adoptées en comité général et servant de base au bill. L'honorable monsieur cite la clause 54 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1877, qui se lit comme suit :

" Il ne sera pas loisible à la Chambre des Communes d'adopter aucun vote, résolution, adresse ou bill, pour l'affectation d'une partie quelconque du revenu public, ou d'aucune taxe ou impôts, à un objet qui n'aura pas, au préalable, été recommandé par un message du gouverneur en conseil, etc "

Nulle objection ne peut raisonnablement être soulevée sur ce point, parce que la Chambre sait parfaitement que le con-

M. MILLS

trat dans son entier a été présenté par un message en bonne et due forme. Maintenant, en ce qui concerne un autre point, l'article 88 du règlement de la Chambre s'exprime ainsi :

" Si une motion est faite en Chambre pour obtenir une aide publique, ou pour imposer une charge sur le public, la prise en considération et la discussion de cette motion pourront ne pas avoir lieu de suite, mais être ajournées à tel jour subséquent que la Chambre jugera à propos de fixer ; et alors la motion sera renvoyée à un comité général de la Chambre avant qu'une résolution ou un vote ne soit adopté sur la motion en question."

Dans le cas actuel, la question est de savoir si nous devons considérer les deux résolutions et le contrat comme formant une seule et même chose. A mon avis, il ne peut y avoir de doute sur ce point, parce que les résolutions en question déclarent formellement que les deniers et terres y mentionnés seront affectés conformément aux termes du contrat transmis par Son Excellence par son message.

Les résolutions et le contrat sont intimement liés ensemble et je crois que la chose a été, parfaitement comprise ainsi par la Chambre, puisque la question entière a été très longuement discutée pendant plusieurs semaines par les honorables messieurs des deux côtés de la Chambre, et l'honorable député de Gloucester lui-même a proposé un amendement dépassant la portée des résolutions.

Si les deux résolutions eussent été seules devant la Chambre, aucun député n'aurait pu proposer un amendement à un article de ce contrat, mais il aurait été obligé de s'en tenir aux résolutions en question. L'article du règlement qui s'oppose à ce qu'une aide publique ou des deniers soient votés, ou qu'une taxe soit imposée sur le public, si un comité général n'en a pas pris l'initiative, est très sage. L'objet visé par cet article est de prévenir toute surprise et de donner la plus grande latitude possible à la liberté de discussion sur des questions aussi importantes pour le public. Mais dans le cas actuel, je suis d'avis que ces conditions ont été parfaitement remplies, et que l'esprit aussi bien que la lettre de la clause 54 de l'acte d'Union, et de l'article 88 du règlement de la Chambre ont été observés.

M. MILLS. J'espère, M. l'Orateur que votre décision sur ce point sera inscrite au journal.

Et la motion de sir Charles Tupper, pour la seconde lecture étant mise aux voix,—elle est adoptée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs

Allison,	Fortin,	Montplaisir,
Arnell,	Fulton,	Mousseau,
Bannerman,	Gault,	Muttart,
Barnard,	Gigault,	O Connor,
Beaty,	Girouard (Kent),	Ogden,
Beauchesne,	Grandbois,	Orton,
Benoit,	Hackett,	Quimet,
Bergeron,	Hesson,	Patterson (Essex),
Bill,	Hooper,	Pinsonneault,
Bolduc,	Jackson,	Platt,
Boulbee,	Kilvert,	Plumb,
Bowell,	Kirkpatrick,	Pope (Compton),
Brooks,	Kranz,	Pope (Queen),
Bunster,	Landry,	Poupore,
Cameron (Victoria),	Lane,	Richey,
Caring,	Langevin,	Robertson (Hamilton),
Caron,	Longley,	Rochester,
Cimon,	Macdonald (King),	Rouleau,
Colby,	Macdonald (sir John),	Ryan (Marquette),
CConnell,	McDonald (Cap-Breton),	Ryan (Montréal),
Costigan,	McDonald (Pictou),	Scott,
Coughlin,	McDonald (Vict., N.-E.),	Shaw,
Coupal,	Macmillan,	Sproule,
Coursol,	McAllum,	Stephenson,
Currier,	McConville,	Tellier,
Guthbert,	McQuaig,	Tilley,
Daly,	McDougall,	Tupper,
Daoust,	McLunes,	Vallée,
Dawson,	McKay,	Wade,
Desaulniers,	McLeod,	Wallace (York),
Doull,	McQuade,	White (Cardwell),
Drew,	Mansou,	White (Hastings),

Dugas,
Elliott,
Farrow,
Fitzsimmons,

Merner,
Méthot,
Mongenais,

White (Renfrew),
Williams
Wright.—106.

CONTRE :
Messieurs

Anglin,
Bain,
Béchar, d,
Blake,
Borden,
Bourassa,
Burpee (Sunbury),
Cameron, (Huron),
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,
Fleming,
Flynn,
Geoffrion,

Gillies,
Gillmor,
Guthrie,
Haddow,
Killam,
King,
LaRue,
Laurier,
Macdonell (Lanark),
MacDonnell (Inverness),
McIsaac,
Malouin,
Mills,
Olivier,
Paterson (Brant),

Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Rogers,
Ross (Middlesex),
Rymal,
Scriver,
Skinner,
Smith,
Sutherland,
Thompson,
Trow,
Weldon,
Wheler,
Yeo.—46.

Le bill subit sa seconde lecture.

SIR CHARLES TUPPER propose que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité au sujet du dit bill.

M. ANGLIN. Ce serait sans doute tout à fait inutile de demander au gouvernement de se départir de son programme arrêté au sujet de cette mesure, comme il serait entièrement inutile de demander à la majorité de la Chambre d'abandonner la ligne de conduite qu'elle a suivie jusqu'à présent; néanmoins comme l'on pourrait plus tard nous reprocher d'y avoir donné notre adhésion, si nous ne protestions pas, qu'il me soit permis de dire que la ligne de conduite suivie par les honorables messieurs de la droite, est autant que je sache, absolument sans précédent, si l'on en excepte celui qu'ils ont créé eux-mêmes en 1872. Même en 1872 deux compagnies rivales essayaient à obtenir ce contrat, et elles furent obligées de s'adresser au parlement pour obtenir des actes constitutifs comme compagnies privées, et elles firent adopter leur bill suivant les usages ordinaires du parlement. Cependant l'on réserva au gouverneur en conseil le pouvoir que les honorables messieurs qui étaient chargés du bill ont alors désigné, comme une grande institution—le pouvoir de constituer légalement une autre compagnie si cela devenait nécessaire ou opportun.

Ce cas excepté, je crois qu'il sera difficile de trouver un exemple d'une compagnie privée qui ait été créée d'après la manière adoptée par les honorables messieurs de la droite. Ils font absolument de ceci un bill public. Il y a une foule d'exemples dans lesquels le gouvernement de la Grande-Bretagne a introduit comme bill public ou mesures du gouvernement, ce qui dans un sens n'était autre chose que des bills privés, et ces bills n'ont pas été présentés de la manière ordinaire par une pétition. Mais presque tous les bills importants ainsi introduits ont été traités plus tard comme bills privés et ont été déferés aux comités chargés du soin de voir à ce que les précautions ordinaires fussent prises, à ce qu'aucun droit particulier ne fût lésé, et à ce que toutes les sauvegardes des droits et des privilèges privés fussent dûment insérées dans cette mesure.

Dans le cas actuel, le gouvernement demande au parlement de lui conférer des pouvoirs—vraiment il serait plus vrai de dire que le gouvernement s'arrogé le pouvoir absolu—de conférer à tout groupe d'hommes qu'il lui plaira de choisir pour conclure un marché, tous les droits, pouvoirs et privilèges qui peuvent être considérés nécessaires pour leur permettre d'exécuter les conditions du contrat. Je proteste contre cette manière de procéder au sujet de cette question.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Au sujet de la clause 2,

M. BLAKE dit que le contrat lui-même pourvoit à ce qu'un Acte soit passé pour constituer légalement la compa-

gnie de telle et telle manière. Le bill propose une déviation à ce mode, et il propose de plus qu'une charte émane du gouverneur-général en conseil au lieu d'un Acte du parlement tel que proposé dans le contrat. Pourquoi le changement a-t-il été fait ?

SIR JOHN A. MACDONALD. L'honorable monsieur sait très-bien qu'un bill privé demandant un acte constitutif serait présenté par une pétition et cela retarderait de beaucoup le règlement de la question. Comme on a cru qu'il importait peu quels rouages seraient mis en mouvement pour atteindre le résultat voulu, vu que ceci était réellement pour une mesure du gouvernement, l'on a cru qu'il était opportun de la présenter de la manière dont elle a été présentée et de lui accorder une charte sous le grand sceau, ce qui aurait le même effet qu'un acte constitutif. De cette manière nous avons évité toutes les objections qui auraient pu être soulevées tout naturellement par un ex-orateur de cette Chambre.

M. BLAKE. Je ne m'attendais pas à un aveu aussi formel de la part du premier ministre des raisons qui ont motivé la conduite du gouvernement. Cela fait ressortir et met en relief l'importance de l'objection soulevée par l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) il y a un instant, car il est évident que le parlement pas plus que n'importe quel honorable monsieur ne peut pas faire par des moyens détournés ce qu'il n'a pas le droit de faire d'une façon directe. L'on a prétendu, qu'en tant que les droits privés sont concernés, que certaines mesures seront prises en vue de les protéger, mais le gouvernement a, de son propre aveu, adopté un plan tout autre que celui qu'il proposait lui-même, il y a quelques semaines.

SIR JOHN A. MACDONALD. J'ai expliqué au commencement de la discussion que le gouvernement considérait la question comme étant d'une très grande importance; qu'il était important si la proposition devait devenir loi, qu'elle devint loi sans délai inutile, et il désirait éviter les délais provenant des objections techniques. L'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) sait qu'il y a eu un précédent en 1873, au sujet de la charte donnée à la compagnie Allan, et l'honorable monsieur était *particeps criminis* au bill de 1874.

M. BLAKE. Non, je n'étais pas plus *particeps criminis* que l'honorable monsieur; nous occupions tous deux la position de membres indépendants et ni l'un ni l'autre n'avons exprimé notre dissentiment.

SIR JOHN A. MACDONALD. Le bill a été imposé à la Chambre à trois heures du matin malgré les protestations indignées de l'honorable ministre des Chemins de fer; mais l'opposition était si faible que nous n'aimions pas à montrer notre faiblesse en demandant une division.

M. ANGLIN. L'honorable ministre a oublié un fait important au sujet de la mesure de 1874, savoir: que l'entreprise devait être conduite sous la surveillance du ministre des Travaux Publics, de sorte que le gouvernement était directement responsable de tout empiètement sur les droits individuels. Il n'en est pas ainsi dans la mesure actuelle. L'honorable premier ministre se trompe aussi lorsqu'il prétend qu'il serait nécessaire d'introduire un bill demandant un acte constitutif, par une pétition. Si le gouvernement la considère comme une mesure d'une grande importance publique, il pouvait l'introduire comme mesure publique; mais le bill étant ainsi introduit, il devient sujet aux règles de la Chambre, et devrait être déferé au comité ordinairement chargé de ces affaires.

SIR ALBERT J. SMITH. La compagnie aura un double pouvoir, et la question est de savoir en vertu de quel pouvoir elle procédera à exécuter les travaux—d'après le pouvoir conféré par l'acte ou d'après le pouvoir conféré par la charte. L'Acte de 1872, lorsque l'entreprise fut confiée à la compa-

gnie Allan, prescrivait clairement que des que des pouvoirs seraient accordés à la compagnie par une charte tous les autres pouvoirs devaient cesser. Cette compagnie ne devrait pas tenir ses pouvoirs concurremment et de l'acte et de la charte.

Sir JOHN A. MACDONALD. La compagnie n'aura pas de doubles pouvoirs. La charte remplacera l'acte et la charte sera naturellement une copie de ce que le parlement aura autorisé.

La clause est adoptée.

Au sujet de la clause 3,

M. BLAKE dit qu'il croit qu'une explication est due à la Chambre au sujet du sens de la disposition relative à la substitution de la computation de l'intérêt à la subvention en argent. Une partie de la clause 3 se lit comme suit :

“ Et au lieu de payer la dite subvention en argent directement à la compagnie, il pourra la convertir, ainsi que tout intérêt accumulé en un fonds pour le paiement, jusqu'à concurrence du dit fonds, de l'intérêt sur les obligations de la compagnie, et pourra payer cet intérêt en conséquence, le tout de la manière et en la forme stipulées au dit contrat.”

Les \$25,000,000 en argent sont payables à la compagnie de temps à autre à mesure qu'elle achèvera des sections de vingt milles, lesquelles sont divisées selon les dispositions que la Chambre connaît maintenant. Il ne me semble donc pas qu'il y ait possibilité que l'intérêt puisse s'accumuler sur les paiements, à moins que nous supposions que le gouvernement a l'intention de ne pas payer les sommes qui seront dues de temps à autre à la compagnie. Elle aurait droit par exemple à \$10,000 par mille dans la section des prairies—à l'achèvement de 20 milles elle devrait avoir les \$200,000 qui lui reviendraient. Il n'y a ni dans le contrat ni dans l'acte aucune disposition pour que le gouvernement paie un intérêt quelconque sur les \$25,000,000, ou toute partie de cette somme, et comme il a été dit, si l'on substituait au \$25,000,000 de coupons payables à vue, le gouvernement paierait \$25,000,000 et toute somme d'intérêt accumulé sur ce montant. Je crains que ce que l'on veut dire c'est l'intérêt qu'il conviendra d'ajouter aux \$25,000,000 pour le délai futur qui serait accordée en vertu du nouvel arrangement.

Sir JOHN A. MACDONALD. Si l'honorable monsieur préfère le mot “s'accumulant” ce mot pourra être substitué au mot “accumulé.” Je puis dire cependant, que cette question a été discutée au point de vue de la grammaire, et le mot dont on se plaint a été maintenu, avec raison je crois, comme la véritable expression. Le gouvernement n'en est pas cependant *super grammatica*. Et bien que je crois pouvoir discuter cette question philologiquement avec l'honorable monsieur dans une autre occasion, je n'ai pas d'objection à substituer le mot “s'accumulant.”

M. BLAKE. Vous vous débarrassez, par ce moyen, du point le plus important de la question. La première fois que je me suis levé pour discuter le contrat, j'ai soulevé une question qui, à mon avis, comportait une difficulté sérieuse, et à laquelle les honorables ministres n'ont pas donné leur attention.

J'ai démontré que tandis qu'il serait peut-être très facile de s'assurer quelle est la valeur actuelle d'un paiement de \$25,000,000 qui devrait être retardé et converti en une subvention annuelle pendant vingt ans, si nous avions le taux de l'intérêt qui doit être calculé, il semble y avoir une difficulté à s'assurer quelle somme doit faire la base de cette dernière subvention.

Cet arrangement doit être fait dans un avenir peu éloigné—avant 1882, je crois—et il est en conséquence très évident que le gouvernement exercera ce privilège, s'il l'exerce jamais, longtemps avant que la compagnie ait fait quelques progrès dans l'exécution des travaux, ou au moins dans l'exécution des travaux des deux extrémités. Supposons qu'elle demande immédiatement—comme elle pourrait le faire—supposons qu'elle demande, au premier juillet, la substitution d'un paiement à terme au mode de paiement

Sir A. J. SMITH

actuel. La première chose que le gouvernement aurait à considérer, ce serait le taux de l'intérêt, et je crois que la Chambre devrait avoir quelques renseignements à ce sujet.

Sir LEONARD TILLEY. Le taux est de quatre pour cent.

M. BLAKE. Cela n'est pas spécialement déclaré dans le bill, mais assurément une déclaration de la part de l'honorable ministre des Finances doit suffire. Cependant il y a deux questions qui restent encore à résoudre.

La première, c'est que la compagnie n'a pas le droit de prendre \$25,000,000 le premier juillet. Elle acquerra le droit de toucher la subvention à mesure qu'elle achèvera les sections de 20 milles, et conséquemment nous ne pouvons calculer l'intérêt à 4 pour cent comme si tout le montant devait être dû le premier juillet. L'on ne pourra prévoir quand il deviendra dû qu'en se basant sur le degré d'activité avec lequel les travaux seront poussés.

En vertu du contrat, la compagnie a dix ans pour pousser les travaux de la section des prairies, et en calculant approximativement sur toute l'entreprise, l'on pourrait dire qu'ils ont droit à un dixième chaque année. Mais ce calcul ne conviendrait pas parce que, comme on l'a dit, c'est l'intention de la compagnie de construire la section des prairies en trois ans, et qu'en conséquence, les paiements en argent devant être faits pour cette section deviendront échus beaucoup plus tôt.

Mais comment le gouvernement a-t-il proposé de régler avec la compagnie la somme principale sur laquelle le calcul de l'intérêt devait être basé ? Comment doit-il arriver à fixer la période à laquelle le montant doit être considéré comme étant échü, parce que le laps de temps, d'après le contrat, doit être pris en ligne de compte en calculant l'intérêt. Une autre difficulté, c'est qu'il est possible qu'il y ait défaut dans l'accomplissement des conditions du contrat. Non-seulement il y a incertitude au sujet d'aucun versement sur ces \$25,000,000, quant à la date de l'échéance, mais il y a incertitude sur la question de savoir si jamais une partie de ce montant deviendra due, vu que cela dépend de l'achèvement de certains travaux.

Je ne trouve ni dans l'Acte, ni dans le contrat, aucune disposition pour assurer le gouvernement contre cette éventualité. Il est bien vrai que l'on a pourvu à ce que tout le produit provenant des fonds serait entre les mains du gouvernement, mais il est également vrai que le gouvernement s'est formellement engagé à payer quatre pour cent sur tout l'argent déposé entre ses mains. Il n'y a donc aucune disposition à l'effet que le gouvernement puisse faire une réduction d'intérêt au sujet des paiements qui ne deviendraient pas dus au temps fixé, en raison de la non-exécution, dans le délai présent, des travaux dont la valeur aurait servi de base pour fixer le montant de ces paiements.

C'est là une question très sérieuse, parce qu'il est évident que le montant qui serait payable par le gouvernement s'il le convertissait en un paiement à terme, serait nominativement une somme beaucoup plus considérable que les \$25,000,000—ce serait peut-être une somme s'élevant à \$45,000,000, ou dans tous les cas, une somme très considérable selon l'époque à laquelle les bons seraient rachetables. Il est important pour nous de savoir quels moyens le gouvernement se propose d'adopter en faisant ce calcul, afin de nous assurer s'il a été stipulé qu'il ne sera pas payé plus d'argent qu'il n'en sera dû à la compagnie, plus les intérêts qui lui seront dus à l'époque du paiement.

M. PLUMB. Le gouvernement aura l'argent.

M. BLAKE. Il est vrai que le gouvernement aurait entre les mains le montant du capital, mais le gouvernement s'est engagé de plus à payer quatre pour cent sur ce capital, et je ne vois aucune disposition réciproque à l'effet que le gouvernement déduirait du capital toute somme qui pourrait devenir due en raison du défaut d'exécution des engagements pris par la compagnie ni aucune

disposition donnant la base d'un calcul au moyen duquel la valeur actuelle des \$25,000,000 pourrait être calculée aux conditions que j'ai mentionnées. J'admets qu'il serait facile de s'assurer ce que serait la valeur de ce capital converti en rente annuelle à quatre pour cent, mais comment pourrions-nous découvrir sa valeur actuelle ?

Sir LÉONARD TILLEY. Je ne puis voir aucune difficulté dans la question, parce que d'abord, le produit de ces bons doit être payé au gouvernement comme garantie, et que les bons des \$25,000,000 seront placés dans les banques. Le gouvernement ne désirait pas payer l'intérêt à quatre pour cent sur plus de \$25,000,000, et en conséquence la compagnie déposerait la balance à la banque à la disposition du gouvernement, au taux d'intérêt qu'elle pourrait avoir. L'intention n'est pas d'émettre plus de \$25,000,000, mais en supposant que l'émission soit plus considérable, \$25,000,000 devront être versés entre les mains du gouvernement, et sur ce montant une somme déterminée sera payée pour chaque vingt milles, à quatre pour cent d'intérêt sur l'argent ainsi déposé.

M. BLAKE. L'honorable ministre des Finances ne m'a pas compris.

Le gouvernement s'est engagé à payer à cette compagnie \$25,000,000, en argent à des conditions spécifiées, mais par versements à des époques incertaines et sujettes à certaines conditions que la compagnie pourrait ne pas remplir. Le gouvernement se propose maintenant de prendre sur lui d'anticiper ces époques incertaines pour les paiements, ainsi que l'exécution de ces conditions qui pourraient ne jamais être remplies, et de donner au lieu de \$25,000,000 une somme équivalente à la dette ainsi créée avec intérêt à quatre pour cent pour l'avenir, après que cela deviendra dû sous forme de coupons d'obligations. Dans le but de s'assurer combien le gouvernement doit payer, nous devons d'abord savoir le taux de l'intérêt, et il nous faut aussi avoir une règle pour déterminer à combien équivalent \$25,000,000 ; de fait le gouvernement a dit qu'il avait l'intention de considérer cette somme comme étant payable dès maintenant.

La compagnie pourrait dans ce cas, venir le premier juillet et dire : "Maintenant nous voulons nous prévaloir de cette clause du contrat et nous nous proposons de prendre des coupons pour les obligations couvrant une période de vingt ans ou de tel nombre d'années qu'il nous plaira de déterminer." Le gouvernement, supposerait alors qu'il doit le montant des \$25,000,000, et déterminerait ce que l'indemnité pour le délai de vingt ans pourrait valoir, il ferait le total de ces deux sommes, et si la compagnie demandait des coupons pour tout le montant, le gouvernement donnerait beaucoup plus que les \$25,000,000. Il donnerait une somme beaucoup plus considérable, parce qu'il supposerait en faveur de la compagnie, que les \$25,000,000 seraient déjà dus, quoiqu'une partie n'en deviendrait due réellement que dans dix ans.

Sir LÉONARD TILLEY. Je vais démontrer où en est la question en citant le cas du Canada Central qui est tout à fait identique et où l'on a payé \$12,000 par mille pour 120 milles. En vertu de l'acte du parlement introduit par les honorables messieurs de la gauche, il était loisible à la compagnie de prendre un subside au lieu des \$12,000 par mille. En vertu de la convention intervenue entre l'ex-ministre des Finances et la compagnie, allouant cinq pour cent au lieu de quatre pour cent, l'argent fut placé à la disposition de la compagnie. La compagnie émit des bons pour \$2,500,000 et déposa en sus \$1,500,000, et le gouvernement payait \$12,000 par mille à la compagnie à mesure que les travaux avançaient. Dans le cas actuel, il serait sans doute loisible au gouvernement de permettre l'émission d'une partie du montant ou de tout le montant. Dans le cas que je viens de citer, le gouvernement a émis le tout d'avance, mais l'exécution des travaux dura plusieurs années. Dans

le cas de non-exécution du contrat nous avions l'argent entre les mains pour payer ces cinq pour cent.

M. BLAKE. L'honorable monsieur ne me comprend pas encore. J'ai démontré que, ce contrat étant pour dix ans, la somme qui sera payable lors de l'achèvement de chacun des vingt milles sera payable par dixièmes. En supposant cela comme résultat possible, la dernière année, il y aurait \$2,500,000 à payer et jusqu'à la dernière année cette somme ne serait pas exigible. Supposons maintenant que l'argent vaille quatre pour cent, le retard du paiement de ces \$2,500,000 pendant dix ans équivaldrait à 40 pour cent ou \$1,000,000. Maintenant si le gouvernement paie à la compagnie ces \$2,500,000 au commencement plutôt qu'à la fin des dix ans, il donne virtuellement à la compagnie un bonus de \$1,000,000 de plus.

Sir LÉONARD TILLEY. Nous avons l'argent entre nos mains.

M. BLAKE. Mais vous ne le gardez pas, vous le donnez.

Sir LÉONARD TILLEY. Nous le donnons à mesure que la compagnie construit des sections de 20 milles.

M. BLAKE. Mais en attendant vous en payez l'intérêt à quatre pour cent.

Sir LÉONARD TILLEY. Certainement, puisque nous avons l'argent.

M. BLAKE. L'honorable monsieur suppose-t-il que c'est la même chose que de payer \$25,000,000, en dix versements annuels ou de payer tout le montant dès aujourd'hui ? C'est une chose tout à fait différente et en chiffres ronds cela équivaldrait à cinq années d'intérêt sur \$25,000,000 ; ou à environ vingt pour cent, c'est-à-dire \$5,000,000. C'est là la différence, à quatre pour cent, entre le paiement immédiat et le paiement en dix versements annuels. Le gouvernement s'oblige de fait à donner \$25,000,000 ; il donne un avantage additionnel aussi considérable que s'il payait immédiatement toute la subvention en espèces, au lieu de la payer en dix versements annuels. Il est vrai que le gouvernement est devenu le dépositaire de l'argent, mais il est obligé d'en payer l'intérêt. L'argent de la compagnie ne lui est livré qu'à mesure qu'elle le gagne, mais en même temps elle reçoit l'intérêt sur cet argent et se trouve à retirer tout l'avantage d'un paiement fait d'avance.

Sir LÉONARD TILLEY. Je ne puis réellement pas comprendre où l'honorable monsieur veut en venir. Si la compagnie place \$25,000,000 de ces bons dès maintenant, lorsque l'argent est à bon marché, et place l'argent entre les mains du gouvernement qui lui alloue quatre pour cent sur ce montant, il me paraît évident que la compagnie ne gagne rien, et que le gouvernement ne perd rien ; car la compagnie doit payer l'intérêt sur l'argent et elle se fait payer l'intérêt par le gouvernement. Il me semble que c'est là un cas identique à celui de la compagnie du chemin de fer Canada Central, qui n'a qu'à régler au moyen de calculs d'actuaire quel était l'équivalent de cinq pour cent sur \$12,000 par mille et à émettre des obligations dans la même proportion.

M. BLAKE. Naturellement il n'y a aucune difficulté à régler la valeur de \$25,000,000 au moyen d'un calcul d'actuaire.

Sir CHARLES TUPPER. Dans ce cas cette somme est payable à mesure qu'elle est gagnée.

M. BLAKE. L'honorable monsieur peut s'être trompé dans le cas du Canada Central, mais comme ce chemin est court, l'erreur ne serait pas aussi considérable, mais ce n'est pas une raison pour qu'il y ait une erreur considérable dans le cas actuel. Supposons qu'au lieu d'avoir la valeur de \$25,000,000 en coupons, la compagnie demande ce montant en argent, elle pourrait dire : "Nous avons droit à ces

\$25,000,000, et il faut que vous nous les payez, mais nous vous les rembourserons et il vous faut nous payer quatre pour cent sur ce montant parce que c'est notre argent.

L'honorable monsieur paierait alors quatre pour cent à la compagnie sur tout le montant, dans l'intervalle, jusqu'à ce qu'elle eût gagné l'argent. Au lieu de cela il lui donne l'occasion de payer quatre pour cent d'intérêt sur les bons qu'elle placera et elle obtient virtuellement l'avantage de recevoir le paiement immédiat de sa subvention au lieu d'en paier à terme.

Sir LEONARD TILLEY. Elle ne reçoit par l'argent du tout d'après cet arrangement.

M. BLAKE. Elle reçoit l'intérêt sur cet argent, cependant. Elle émet ses obligations et le gouvernement s'engage à lui payer l'intérêt pendant une certaine période.

M. MILLS. Si la compagnie ne fait rien avant la dixième année elle retirera quatre pour cent d'intérêt sur les \$25,000,000 sans avoir rien fait pour gagner cet argent. Supposons au lieu de cela qu'elle fasse un dixième de l'ouvrage chaque année; si la garantie du gouvernement était donnée immédiatement, et si l'intérêt était payé sur toute la somme, l'honorable monsieur ne voit-il pas que la compagnie recevrait un montant considérable d'intérêt sur l'argent auquel elle a droit.

Si la compagnie fait tout le travail la première année, l'attitude prise par les honorables messieurs de la droite sera assez bonne; mais la compagnie peut retarder l'exécution des travaux jusqu'à la dernière année, auquel cas les honorables messieurs paieraient quatre pour cent sur \$25,000,000 pendant neuf ans, sans que la compagnie ait rien fait.

Sir CHARLES TUPPER. L'erreur des honorables messieurs de la gauche provient de ce qu'ils n'ont pas lu la clause. Le contrat pourvoit au paiement d'une certaine somme d'une certaine manière—c'est-à-dire à mesure qu'elle sera gagnée; et il ne diffère du précédent établi par les honorables députés de la gauche que sous le rapport du délai et du montant.

Je n'admets pas qu'il y ait eu erreur de la part de l'ex-ministre des Finances. Au contraire, je crois que l'honorable monsieur a adopté une méthode tout à fait convenable de régler un cas tout à fait semblable. En vertu du contrat conclu par l'ancienne administration, pour le prolongement du chemin de fer du Canada Central, le gouvernement promettait de payer une certaine somme d'argent, non à une époque déterminée, mais à mesure qu'elle serait gagnée durant un certain espace de temps.

Ce contrat contient absolument la même disposition. Ensuite il pourvoit exactement, comme le contrat du Canada Central y pourvoit, à ce qu'au lieu de payer en argent à mesure que les travaux avanceraient, une garantie d'intérêts sur des bons pour un temps spécifié, soit substitué au paiement en argent.

Le montant de cet intérêt a été trouvé par un calcul d'acteurs de ce que valait le paiement. La différence est que l'argent étant plus cher alors qu'il l'est maintenant, le taux a été de cinq pour cent, tandis qu'il est de quatre pour cent d'après l'arrangement actuel. Le gouvernement est dépositaire de l'argent dans ce cas comme dans l'autre.

M. BLAKE. L'honorable ministre dit que ceci est la même chose que ce qui a été fait auparavant par l'ancienne administration. Il se trompe. L'ancienne administration a donné au chemin de fer Canada Central le choix d'accepter une garantie d'intérêt; et je présume qu'il a fixé le taux auquel le calcul serait fait savoir, cinq pour cent, puisque l'honorable monsieur le dit, mais cette question ne fut réglée qu'après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel. Le temps n'était pas arrivé où il devint nécessaire de s'assurer sur quelle base devait s'appuyer le calcul. Après son vènement au pouvoir l'administration actuelle fixa la base

M. BLAKE

du calcul, pas les cinq pour cent, mais c'est elle qui a décidé—et l'honorable monsieur dit qu'il en est ainsi,—que toute la somme due au chemin de fer Canada Central en versements périodiques à mesure que l'ouvrage avancerait, serait considérée comme une somme d'argent échue dès maintenant.

Il me semble tout à fait clair que vos arrangements sont absolument les mêmes envers la compagnie, que si vous vous anticipiez le paiement de \$25,000,000 en argent. Si vous prenez les \$25,000,000 qui seront dus par versements périodiques, à mesure que les travaux progressent, et si vous décidez de lui donner cette somme le premier juillet prochain, vous devez admettre que vous touchez un avantage sérieux à la compagnie; un avantage de \$5,000,000 à \$5,500,000, en calculant l'intérêt à quatre pour cent et en supposant que la compagnie exécuterait ses travaux régulièrement, année par année jusqu'à l'expiration des dix ans. Vous dites: "Nous ne vous donnerons pas la subvention d'avance, mais nous consentons à vous donner nos bons d'avance."

Sir JOHN A. MACDONALD. Non.

M. BLAKE. Car ces coupons ne sont rien autre chose que des bons, en tant que le gouvernement est concerné, pour le paiement d'une certaine somme à même les premiers coupons des obligations-capital de la compagnie. Je ne m'oppose pas maintenant le principe de la substitution d'un paiement à terme, à un paiement, à terme aussi il est vrai, mais dont l'échéance est plus rapprochée. Je discute simplement le principe d'après lequel vous mettez la compagnie dans la même position et non dans une position meilleure d'après le nouveau calcul qu'elle le serait d'après l'ancien calcul, et je dis que pour la mettre dans la même position, lorsque vous consentez à payer à un délai plus long que celui auquel vous payez maintenant les \$25,000,000, vous devez vous assurer d'abord quelles sont les termes auxquels vous devez payer les \$25,000,000. Vous n'êtes pas du tout obligés de payer avant que l'argent soit gagné, et d'ici à ce que l'argent soit gagné, l'argent ne devrait pas porter intérêt.

Il y a deux éléments d'incertitude dans cette question: L'un vient de ce que vous ne savez pas avec quelle rapidité l'argent sera gagné, et l'autre de ce que vous ignorez s'il sera gagné ou non. Ce que vous proposez de faire c'est de prendre les \$25,000,000 comme s'ils étaient payables dès maintenant, tandis qu'ils ne sont payables qu'à mesure que les travaux avancent. Vous vous proposez de déterminer ce que vaut le délai à quatre pour cent et de payer cette somme à la compagnie.

Sir LEONARD TILLEY. Non.

M. BLAKE. L'honorable ministre des Finances dit qu'il était sur le point de faire un calcul de ce que le délai pourrait valoir sur \$25,000,000; qu'il était sur le point de calculer ce qui écherrait la première année, ce qui écherrait la seconde, et ainsi de suite. Il revient jus'au point d'où je suis parti, savoir: que vous ne devez pas supposer que les \$25,000,000 sont payables dès maintenant, mais que vous devez reconnaître que c'est une somme payable à des époques futures. Comment pouvez-vous déterminer ces périodes? Il vous faudrait, non un actuaire, mais un homme à probabilités comme Vennor. Nul actuaire ne peut deviner quand cet argent sera gagné ni prédire s'il le sera.

Si vous partagez mon avis, vous avez à rencontrer ce problème. Comment allez-vous le résoudre? Ce que vous avez dit c'est que vous n'étiez pas obligés de le rencontrer du tout, que vous preniez les \$25,000,000 comme base d'un calcul, et qu'ayant cette somme à payer le 1er juillet, vous vous êtes mis à l'œuvre pour vous assurer qu'elle est sa valeur à partir de cette date jusqu'à vingt ans. L'honorable ministre dit que cela ne tire pas à conséquence que le gouvernement ait l'argent et non la compagnie. Mais la com-

pagnie le reçoit puisqu'elle ne fait que vous prêter l'argent et que vous payer l'intérêt de quatre pour cent sur cette somme.

Sir LEONARD TILLEY. Je ne puis voir en quoi consiste l'objection soulevée par l'honorable monsieur contre les calculs faits dans les cas que j'ai cités. La question est de savoir ce que nous sommes appelés à payer pendant un certain nombre d'années, partie en principal, partie en intérêt.

M. BLAKE. Vous supposez que les \$25,000,000 sont dus.

Sir LEONARD TILLEY. Cela ne fait rien à la chose parce que l'actuaire a décidé ce que vaut aujourd'hui \$25,000,000 payable dans vingt ou trente ans. Je donne à l'honorable monsieur tout l'avantage possible pour qu'il ait gain de cause.

Le gouvernement s'est engagé à payer des bons équivalant à \$25,000,000, intérêt et capital, émis pour trente ans. Supposons que ces bons soient émis pour trente ans. Disons qu'ils rapporteront \$40,000,000 dont \$25,000,000 seront placés entre les mains du gouvernement, ce dernier payant quatre pour cent sur le montant ainsi déposé — le gouvernement a l'usage de l'argent et l'honorable monsieur devrait féliciter le pays du fait que nous pouvons l'avoir à quatre pour cent. Cet argent peut être employé à rembourser les obligations à cinq pour cent, ce qui nous donne un profit d'un pour cent.

M. MACDONNELL (Inverness). La compagnie reçoit-elle immédiatement le bénéfice de l'intérêt sur les \$25,000,000 ?

Sir LEONARD TILLEY. Les porteurs de bons reçoivent l'intérêt si le gouvernement s'engage à les payer. Au lieu d'être de quatre pour cent, c'est quatre pour cent et une partie du capital. La compagnie ne retire pas le bénéfice de l'intérêt. Elle le transmet au gouvernement qui s'est engagé à payer l'intérêt sur ces bons à quatre pour cent.

M. HAGGART. La situation me semble tout à fait claire. La compagnie reçoit les paiements pour un certain nombre d'années. La difficulté est de trouver le montant qui sera réellement gagné durant chaque année; mais en divisant le montant par le nombre d'années et en faisant un calcul d'actuaire de ce que les terres pourront rapporter, vous perdez le même montant d'intérêt que celui que le gouvernement lui paierait sur le dépôt.

M. BLAKE. Si vous le payez, mais l'honorable ministre des finances dit qu'il ne le paiera pas.

M. HAGGART. Pour obtenir les \$25,000,000, nous avons dû perdre un montant égal à l'intérêt à quatre pour cent.

M. ANGLIN. Il n'y aurait aucune difficulté si nous connaissions exactement à quelle époque les différents versements de cet argent doivent être faits.

M. HAGGART. C'est là la difficulté.

M. ANGLIN. Je considère que c'est une difficulté insurmontable.

Le ministre des finances semble supposer que les bons seront placés à courte échéance sur le marché, mais comment la valeur de ces bons pourra-t-elle être estimée, par un calcul d'actuaire ou autrement, sans savoir à quelle époque le gouvernement fédéral doit devenir le débiteur des entrepreneurs pour un montant quelconque? C'est impossible. Un moyen qui me semble très facile est celui-ci: si les entrepreneurs veulent ou préfèrent être payés de cette manière: que les bons soient calculés depuis la date à laquelle ils sont émis, que le gouvernement prenne l'argent que rapportent les bons sans lui payer aucun intérêt là-dessus, mais qu'il fasse les paiements proportionnellement, à mesure que les entrepreneurs gagnent l'argent, et les paie ainsi de temps à autre, à moins que l'on doive supposer que le gouvernement

ferait défaut. Dans tous les cas, naturellement, s'il faillit à ses obligations, il devrait payer aux entrepreneurs l'intérêt sur l'argent ainsi retenu.

Mais l'argent déposé à la banque ou entre les mains du gouvernement—non-seulement les \$25,000,000 mais tout le produit de ces obligations—n'est pas l'argent des entrepreneurs avant qu'ils l'aient gagné, c'est l'argent du gouvernement. Si le calcul est fait sur la valeur des bons, comme si tout l'argent devait être gagné et dû aux entrepreneurs le jour de l'émission des bons alors le gouvernement retiendrait non les \$25,000,000, mais tout le produit de ces bons, employant l'argent de la manière qu'il croirait la plus conforme aux intérêts publics, et payant aux entrepreneurs à mesure qu'ils gagneraient l'argent, juste le montant qu'ils auraient gagné sans intérêt, parce que cet argent n'est pas à eux avant qu'ils l'aient gagné.

M. PLUMB. Une bonne partie des difficultés qui ont été soulevées d'une manière si ingénieuse, disparaîtront devant un examen plus attentif du bill. Les entrepreneurs peuvent substituer une émission d'obligations garanties par les terres concédées, à une hypothèque sur les terres et le chemin, et peuvent déposer le produit de ces obligations entre les mains du gouvernement, à quatre pour cent d'intérêt. Le gouvernement garantit l'intérêt sur les coupons en tant qu'il a l'argent entre les mains et pas autrement. Lorsque les entrepreneurs auront gagné l'argent auquel leur contrat leur donne droit, le gouvernement aura en sa possession les moyens de les payer à mesure qu'ils le gagneront. Ce qui complique les choses dans les calculs qui ont été faits par les honorables membres de la gauche, c'est qu'ils confondent le paiement de l'intérêt aux entrepreneurs avec le paiement de l'intérêt sur l'argent déposé entre les mains du gouvernement et que ce dernier paie sur les bons à quiconque achète ces bons. Le gouvernement ne paie pas l'intérêt deux fois.

M. ANGLIN. Oh, oui il le paie deux fois.

M. PLUMB. C'est là où l'honorable monsieur se trompe. En relisant le contrat, il verra que le gouvernement ne fait que garantir le paiement de l'intérêt sur les bons représentés par l'argent déposé entre ses mains. La section est tout à fait claire, si elle est lue à la suite des autres clauses, et il n'y a aucune nécessité d'entrer dans des calculs d'actuaire, ni dans des calculs compliqués. J'ai étudié la question avec soin parce qu'elle s'est présentée à l'esprit d'un des partisans du gouvernement de la même manière que l'honorable député de Gloucester l'a comprise; et j'admets qu'au premier abord l'on éprouve quelques difficultés à la comprendre, vu la manière dont elle est rédigée, mais elle est très claire lorsqu'elle est lue en même temps que les autres sections. Le gouvernement reçoit des entrepreneurs le produit des bons. Quo l'argent soit trouvé aujourd'hui ou l'année prochaine ou un an plus tard, la question est absolument la même; cela ne change rien à l'affaire, excepté que le gouvernement doit payer quatre pour cent d'intérêt sur les bons. S'il y a une objection à cela, elle peut être discutée et il n'y en a pas d'autre. Je crois que le gouvernement a fait une excellente affaire en prescrivant cela parce qu'il réduit ainsi la subvention payable aux entrepreneurs.

Sir ALBERT J. SMITH. Je demanderai au ministre des finances si, dans le cas où les bons seraient convertis en \$25,000,000 et déposés entre les mains du gouvernement, la compagnie aurait droit à l'intérêt sur ces bons, si elle recevrait cet intérêt et dans ce cas combien recouvrerait-elle ?

Sir LEONARD TILLEY. Le gouvernement paierait quatre pour cent d'intérêt sur tout l'argent déposé entre ses mains. La compagnie négocie ces bons et place le produit entre les mains du gouvernement pour la protection des porteurs de bons, dans un certain sens, parce que ces bons représentent une somme que la compagnie n'a pas encore

gagnée. Le gouvernement paie sur cet argent—l'argent des entrepreneurs—quatre pour cent. Le gouvernement s'engage à payer, au lieu de \$25,000,000, une somme plus considérable couvrant un certain nombre d'années.

Sir ALBERT J. SMITH. Le gouvernement doit-il payer à la compagnie quatre pour cent sur le dépôt ?

Sir LEONARD TILLEY. Quatre pour cent sur l'argent déposé entre nos mains.

Sir ALBERT J. SMITH. A la compagnie ?

Sir LEONARD TILLEY. Il est retenu comme partie intégrante de l'argent avec lequel nous devons payer cet intérêt.

M. ANGLIN. Si la clause était telle que la comprend l'honorable député de Niagara, elle serait moins sujette à objection—peut-être ne serait-elle pas du tout sujette à objection—mais elle se lit comme suit :

“Jusqu'au premier jour de janvier 1882, la compagnie aura la faculté, au lieu d'acquiescer des obligations garanties par les concessions de terre, comme il est ci-après prévu, de substituer le paiement, par le gouvernement, de l'intérêt (ou d'une partie de l'intérêt) sur les obligations de la compagnie, hypothéquant le chemin de fer et les terres que le gouvernement devra lui concéder, et courant pendant un nombre d'années approuvé par le gouverneur en conseil, au lieu de la subvention en argent qui doit être accordée à la compagnie ou de toute partie de cette subvention en vertu du présent contrat ; ces paiements d'intérêt devant équivaloir, d'après les calculs des actuaires, aux paiements en argent correspondants, le gouvernement accordant quatre pour cent d'intérêt sur les sommes qu'il recevra en dépôt ; et les coupons représentant l'intérêt sur ces obligations devront être garantis par le gouvernement jusqu'à concurrence de tel équivalent.”

Donc le gouvernement doit entreprendre de payer l'intérêt ou partie de l'intérêt sur ces bons, non aux entrepreneurs, afin qu'ils le paient ensuite aux porteurs de bons, mais le gouvernement devient lui-même directement responsable aux porteurs des bons. Le gouvernement a décrété qu'il paiera quatre pour cent sur l'argent placé entre ses mains et provenant de ces bons.

Sir JOHN A. MACDONALD. Naturellement, l'intérêt sera payé en argent et sera payé aux porteurs de coupons. Le gouvernement s'est engagé à payer l'intérêt. Les coupons représentent l'intérêt et le gouvernement garantit l'intérêt devant être payé sur les coupons ce qui ne s'élèvera qu'à quatre pour cent seulement.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

Au sujet de la clause 6,

M. BLAKE suggère que le mot “devra” soit substitué au mot “pourra”, vu qu'il est à désirer que le gouvernement prenne des garanties.

Sir CHARLES TUPPER y consent.

La clause telle qu'amendée est adoptée.

Au sujet de la clause 6.

M. BLAKE. Si je comprends bien le sens de la dernière partie de la disposition quant au type du chemin entre Yale et Port Moody, l'effet pratique de cette disposition est de pourvoir à ce que le gouvernement construise le tronçon de chemin de fer entre ces deux points, d'après le même type que celui qui est prescrit dans la troisième clause pour la partie de l'entrepreneur.

Sir JOHN A. MACDONALD. Certainement.

La clause est adoptée.

Au sujet du paragraphe b, clause 9 de l'annexe.

M. BLAKE. Je crois que les intérêts du Canada seraient mieux protégés si le gouvernement fédéral négociait lui-même, sur les marchés monétaires, le placement de ses propres valeurs, et je dis qu'une disposition qui permet à la compa-

Sir LEONARD TILLEY

gnie de recevoir des effets à terme du gouvernement au lieu du comptant n'est pas une bonne disposition.

Le paragraphe est adopté.

Au sujet du paragraphe c,

M. BLAKE. Ce paragraphe prescrit que :

“Si en aucun temps la compagnie fait livrer, sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer, à un endroit qui conviendra au gouvernement, des rails d'acier et des attaches devant servir à la construction du chemin de fer, mais en anticipation des besoins de la construction, le gouvernement devra, à la demande de la compagnie, aux termes et conditions déterminés par le gouvernement, avancer les trois quarts de la valeur de ces rails et attaches à l'endroit où ils seront livrés.”

Je crois que des arrangements devraient être pris en vertu de laquelle, si la période qui doit s'écouler entre l'époque de l'acceptation des travaux et l'époque à laquelle ils doivent être livrés, était trop longue, une réduction serait faite sur l'intérêt que le gouvernement paierait sur les trois quarts de la valeur.

Sir CHARLES TUPPER. Une disposition semblable a été prise par l'ancien gouvernement relativement au Canada Central, et une corporation pour laquelle l'honorable député de Durham-Sud a beaucoup de respect—le nouveau syndicat—a demandé la même concession.

M. BLAKE. Je ne m'oppose pas à ce qu'une avance raisonnable soit faite, si les conditions sont raisonnables, mais je m'oppose à ce que le gouvernement paie l'intérêt pendant une période de temps qui pourrait être très-considérable.

Sir CHARLES TUPPER. Si l'honorable monsieur veut relire la clause il verra que le gouvernement est en position d'exiger l'intérêt s'il le désire. La clause dit :

“Le gouvernement devra, à la demande de la compagnie, aux termes et conditions déterminés par le gouvernement, avancer

Je puis ajouter qu'il est parfaitement entendu que le gouvernement doit avoir l'intérêt, s'il l'exige, bien que si la période est courte et le montant peu considérable, il ne soit pas probable qu'une avance soit faite.

M. BLAKE. Je suis parfaitement satisfait des explications de l'honorable monsieur.

Le paragraphe est adopté.

Au sujet du paragraphe d,

M. BLAKE. Ceci nous ramène où nous en étions cette après-midi. Je veux démontrer que la clause du bill qui a été soumis au comité donne une définition exacte de la nature de la transaction proposée. Je ne m'oppose pas en principe à la substitution d'une allocation bien calculée, représentant ce que la compagnie doit recevoir comme subvention.

Si les intérêts sont calculés d'après une méthode convenable et si les précautions nécessaires sont prises, c'est là un changement qui ne modifierait pas d'une façon indue la position du gouvernement. Mais je désire démontrer que la manière de conduire cette opération est d'une importance sérieuse—que cela pourrait affecter considérablement le montant réel que la compagnie doit recevoir.

On a prétendu que ceci ne serait qu'une garantie d'intérêt, mais il est tout à fait évident, bien que l'on se soit servi du mot garantie, que ceci n'est rien autre chose qu'un paiement d'intérêt.

En premier lieu, l'intention est de substituer une somme d'argent payable par versements à une autre somme d'argent qui est un paiement absolu. La compagnie doit recevoir \$25,000,000 à mesure que les travaux avanceront par sections de 20 milles, mais nous sommes sur le point de nous engager à ce qu'au lieu de payer cette somme à la compagnie, au lieu de certaines proportions indéterminées, nous payions une somme plus considérable pour remplacer le subside par versements annuels à la compagnie ou aux porteurs de ces bons. Que cette manière de voir est la véritable, cela est démontré par la clause 3 qui déclare qu'au lieu du paiement de la dite subvention directement à la com-

pagnie. le gouvernement pourra la convertir, ainsi que les intérêts accumulés, en un fonds pour payer jusqu'à épuisement de ce fonds, avec intérêt sur les bons de la compagnie; c'est-à-dire, qu'au lieu de payer \$25,000,000 directement à la compagnie, comme elle y a droit d'après le contrat, le gouvernement pourrait créer un fonds composé des \$25,000,000 et de l'intérêt pour la retenue de cette somme et payer ce fonds en intérêts sur les bons de la compagnie.

Il est désirable de s'assurer ce que veulent dire les mots "et tous intérêts accumulés sur ce montant." Pour constater cela, il est nécessaire de savoir quand les intérêts commencent à s'accumuler, à quel taux et pendant combien de temps ils se sont accumulés? On a dit que le taux serait de quatre pour cent; le terme est celui dont la compagnie et le gouvernement pourraient convenir. La première question dont les trois facteurs forment le montant total, c'est la question à laquelle mon honorable ami n'a pas encore répondu.

Je vous savorai quand l'intérêt devra commencer à s'accumuler sur les \$25,000,000. L'intérêt doit-il courir du jour où le contrat a été conclu avec la compagnie, ou du jour où le parlement a adopté le bill? Il ne doit certainement pas commencer du jour où l'argent devient payable à la compagnie, en vertu du contrat, parce que cet arrangement ne pourrait être mis en vigueur qu'avant le premier janvier 1882.

Ainsi que je l'ai déjà observé, nous substituons à la subvention payable à la compagnie une somme plus considérable, composée de cette subvention et des intérêts sur cette subvention pendant une certaine période de délai, somme que nous devons payer aux porteurs des obligations de la compagnie. Ceci est corroboré par la clause maintenant à l'étude et qui se lit comme suit:

d. "Jusqu'au premier jour de janvier 1882, la compagnie aura la faculté au lieu d'mettre des obligations garanties par les concessions de terre comme il est ci-après prévu, de substituer le paiement, par le gouvernement, de l'intérêt (ou d'une partie de l'intérêt) sur les obligations de la compagnie, hypothéquant le chemin de fer et les terres que le gouvernement devra lui concéder, et courant pendant un nombre d'années, approuvé par le Gouverneur en conseil, au lieu de la subvention en argent qui doit être accordée à la compagnie ou de toute partie de cette subvention en vertu du présent contrat; ces paiements d'intérêt devant équivaloir, d'après les calculs des actuaires, aux paiements en argent correspondants."

Maintenant, toute somme payée pour l'intérêt, à même les dépôts faits par la compagnie, ne sera pas mise au débit de la compagnie sous ce chef, mais elle sera imputée à ce fonds que, par la troisième clause, nous créons au moyen de la subvention et de l'intérêt sur la subvention. Au lieu de payer la subvention à une époque certaine ou incertaine, nous obtiendrons un délai plus long, nous le paierons par versements semestriels et nous paierons l'intérêt à quatre pour cent. La somme totale du fonds dépendra de la date à laquelle nous commençons à payer l'intérêt. Il est évident que la valeur pratique du fonds dépendra de l'époque où la subvention deviendra payable. Si au lieu d'être payable immédiatement, les \$25,000,000 ne deviennent payables qu'en vingt versements semestriels, et si nous calculons l'intérêt à quatre pour cent pour le délai accordé par la compagnie, cela équivaldrait à quarante paiements semestriels ou un peu plus de \$913,000 et nous paierions dans l'espace de vingt ans un peu plus de \$30,500,000.

Ce que je veux démontrer, c'est que dans le but de créer un fonds s'élevant à ce montant, il nous faudra donner ceci en sus des \$25,000,000 payables actuellement. Mais une partie considérable de cette somme ne sera payable que dans un grand nombre d'années, une partie considérable ne sera payable que dans dix ans, et il est tout à fait évident qu'en faisant tout calcul que nous pourrions avoir à faire avant le 1er janvier 1882, nous ne devons pas accorder l'intérêt sur les \$25,000,000 comme s'ils étaient dus, à l'époque où l'on ferait le calcul. Nous devons tenir compte du fait qu'une partie considérable de cette somme est payable sans intérêt à une

date plus éloignée, et qu'une autre partie très considérable n'est due, qu'un grand nombre d'années plus tard.

M. PLUMB. Mon honorable ami appuie-t-il son raisonnement sur le fait que la somme dont il parle doit être payée à la compagnie en sus des bénéfices qu'il réalisera dans la construction du chemin?

M. BLAKE. Je dis que, suivant le contrat, ces \$25,000,000 seront payables à mesure qu'ils seront gagnés. Plus le gouvernement se hâtera de décider que les \$25,000,000 sont dus à la compagnie, plus le fonds sera considérable, et plus il favorisera la compagnie. Sans avoir épuisé les chiffres, j'ai estimé que si les \$25,000,000 étaient payables en dix versements semi-annuels, à quatre pour cent, ils représenteraient environ \$20,500,000.

Il est tout-à-fait évident, alors, que si le gouvernement paie les \$25,000,000 de la manière stipulée dans le contrat, il ajoute de \$1,000,000 à \$5,000,000 en espèces à ce que reçoit la compagnie. Sans doute, il doit payer l'intérêt, lequel augmentera ce montant de \$2,000,000. Ce que je désire savoir, c'est de quelle manière le gouvernement a fait ses calculs pour déterminer le total du fonds.

SIR LEONARD TILLEY. Pour bien rendre ma pensée, je suppose que, le 1er janvier 1882, le gouvernement, à la demande de la compagnie, consente à l'émission d'obligations à quatre pour cent, au montant de \$37,500,000. Je suppose que ces obligations soient vendues au pair, que leur produit soit déposé entre les mains du gouvernement, ou mis à sa disposition, \$25,000,000 entre les mains du gouvernement et \$12,500,000 à sa disposition, dans une des banques du Canada; si toute l'affaire échouait, le gouvernement se trouverait avoir \$35,000,000 à 4 pour cent, pendant 35 ans, et l'argent nécessaire au paiement des obligations, quand elles viendraient à échéance.

Si la compagnie se conformait de bonne foi aux dispositions du contrat, la responsabilité du gouvernement augmenterait au 1er janvier 1882, lors de l'émission des obligations, parce qu'il recevrait le produit de ces obligations et se chargerait en même temps de faire les paiements. Conformément à la première sous-section, la compagnie aurait alors droit à \$2,500,000, ainsi qu'à cinquante pour cent de ce montant, ou \$1,250,000, soit \$3,750,000. Le gouvernement aurait entre les mains cet argent, destiné au paiement de l'intérêt sur les obligations, et il pourrait le remettre à la compagnie ou à ceux qui auraient payé l'intérêt sur les coupons. En conséquence, le gouvernement ne subirait aucune perte. Cet argent passerait ou non aux mains de la compagnie. S'il était remis à la compagnie, nous ne courrions que le risque de payer les coupons, mais, comme pour le Canada Central, ce serait une affaire de convention. Quant au fonds d'amortissement, le gouvernement a consenti à le recevoir et à le retenir, d'après les arrangements qui seront conclus par la suite.

M. BLAKE. Le ministre des Finances a donné une longue explication, mais il n'a pas répondu à la très simple question que je lui avais posée. J'aimerais cependant qu'on répondît à cette question. Le gouvernement aura un jour ou l'autre à décider ce point, et il devrait le faire avant l'adoption du bill. Le gouvernement n'a pas le choix, mais il doit se soumettre au droit absolu qu'a la compagnie d'entrer dans la transaction que nous sommes à discuter. Voici la question: Lorsque l'on a demandé au gouvernement de créer un fonds en recevant les \$25,000,000 en argent et l'intérêt sur cette somme jusqu'à l'extinction des obligations, depuis quelle date le gouvernement devait-il calculer que l'intérêt deviendrait échu?

SIR LEONARD TILLEY. Depuis la date des obligations. Il importe peu que ce soit demain ou dans six mois, parce que le produit de ces obligations doit être remis entre les mains du gouvernement.

M. BLAKE. Il est évident que vous avez aujourd'hui une base de calcul, et cette base n'est pas celle que suppo-

les honorables députés qui siègent à la droite du ministre des finances actuel, et du ministre des finances en expectative; mais le calcul devait dater de l'émission des obligations, savoir, un peu après le 1er janvier, 1880. En conséquence, ils doivent supposer, pour créer ce fonds, que les \$25,000,000 sont payables immédiatement.

L'honorable ministre des finances a dit: "Je prends les \$25,000,000 et je m'assure de ce que sera l'intérêt à quatre pour cent sur les \$25,000,000, les convertissant en versements semi-annuels pour le temps que dureront ces obligations, et je trouve qu'il s'élèvera à une somme beaucoup plus considérable, et au lieu de vous donner \$25,000,000 en espèces, je vous donne mes obligations pour ce montant plus considérable," et le ministre des finances ajoute avec raison: "Si l'argent est dû maintenant et que le taux de l'intérêt ne soit pas trop onéreux, le pays ne perdra rien par cette transaction, car j'ai obtenu du délai pour le paiement à un intérêt raisonnable." La difficulté réside dans le fait qu'il a prétendu que les \$25,000,000 sont échus le 1er juillet prochain.

Il a calculé l'intérêt depuis cette époque, et en conséquence, il donnait en coupons un total de \$36,000,000 à \$37,000,000, lorsque au fait, il payait l'intérêt sur les \$25,000,000, pendant l'intervalle qui s'écoulerait avant que la compagnie y eût réellement droit.

L'honorable monsieur ne peut nier que le fonds qu'il propose de créer de cette manière ne soit beaucoup plus considérable que s'il tenait compte du fait qu'il ne devait être payé aucun intérêt pendant plusieurs années sur ces \$25,000,000; et ce fonds étant ainsi plus considérable, doit être remboursé au pays d'une manière ou d'une autre, sinon le bonus serait plus élevé d'autant. Comment cela reviendra-t-il au pays? Non en vertu de ce bill, car ce dernier règle que le produit de ces terres, après qu'elles auront été vendues, sera déposé partie entre les mains du gouvernement, et partie en banque sous la direction du gouvernement.

Le gouvernement n'a rien pour la partie de l'argent déposé en banque, bien que j'admetsse que la direction soit une forte garantie contre le mauvais emploi de l'argent. L'argent déposé entre les mains du gouvernement est simplement emprunté par celui-ci à la compagnie à quarante centins, jusqu'à l'époque où il sera employé dans la construction du chemin.

Quelle sera la position de la compagnie? Elle aura prélevé \$25,000,000, comme elle fait, si elle convertit toute cette somme de \$45,000,000 en obligations à vingt ans, portant intérêt de quatre pour cent, et si elle ne paie pas d'intérêt sur ces \$45,000,000 pour le temps pendant lequel ces obligations auront cours, parce que le peuple fournira l'intérêt au lieu de payer la subvention de \$25,000,000, puisque l'honorable monsieur aura attaché à ces obligations des coupons représentant \$25,000,000, plus l'intérêt.

M. PLUMB. Hear, hear.

M. BLAKE. Je réfère l'honorable député de Niagara à la clause suivante:

"Au lieu de payer la dite subvention en argent directement à la compagnie, il pourra la convertir, ainsi que tout intérêt y afférant en un fonds pour le paiement, jusqu'à concurrence du dit fonds, de cet intérêt en conséquence, le tout de la manière et en la forme stipulées au dit contrat."

Ainsi les \$25,000,000 et l'intérêt y afférant seront convertis en un fonds du gouvernement, lequel fonds remplacera la subvention et sera affecté au paiement de l'intérêt sur les obligations de la compagnie. En conséquence la compagnie n'aura aucun intérêt à payer sur ces obligations.

La subvention que donne le gouvernement paiera cet intérêt; de sorte que le gouvernement paie l'intérêt sur ce qu'il emprunte à la compagnie et qu'il retient comme garantie. L'intérêt le plus avantageux qu'il puisse arrêter sera payé par les autres corporations qui le retiendront, et le gouvernement paiera l'autre intérêt, au lieu de payer la subvention sur les obligations.

M. BLAKE

Si nous supposons, pour les besoins du calcul, que les \$25,000,000 soient payables immédiatement, le gouvernement fait réellement présent à la compagnie de l'intérêt qui s'accumulerait depuis le temps fixé maintenant et celui où il sera réellement payable à la compagnie.

Sir LEONARD TILLEY. Supposons que l'on émette pour \$35,000,000 d'obligations et que le produit en soit déposé entre les mains du gouvernement, celui-ci paiera simplement quatre pour cent sur ces obligations jusqu'à leur échéance, et il aura le capital pour payer cet intérêt. Dans ce cas, le pays ne perdrait rien. Nous obtiendrons simplement de l'argent à quatre pour cent pour un certain nombre d'années. Voilà pour la transaction principale.

Quel autre intérêt le gouvernement paierait-il? Il paierait simplement l'intérêt sur la subvention qui reviendrait à la compagnie chaque année. Si cette subvention était de deux millions et demi la première année, le gouvernement paierait \$100,000 à même le trésor; si, l'année suivante, elle était encore de deux millions et demi, il paierait à même le trésor \$200,000. Nous payons l'intérêt dans la même proportion que la subvention à laquelle la compagnie a droit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. J'ai compris que l'honorable ministre des finances propose de payer les \$37,000,000, ou toute somme qu'il réalisera.

Sir LEONARD TILLEY. Cela dépend du nombre d'années, mais indiquez ce montant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Si la compagnie exécute la dixième partie des travaux, elle recevra \$3,750,000. Jusque là c'est bien; mais suivant cette clause, il y aura à payer en outre un million de dollars pour l'intérêt de quatre pour cent sur les \$25,000,000. A qui l'honorable monsieur veut-il que cette somme appartienne? Suivant ma manière d'interpréter la clause, cette somme appartiendrait à la compagnie.

Sir LEONARD TILLEY. Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Si cette somme appartient à la compagnie, celle-ci obtiendra par là un avantage énorme. Peut-être le gouvernement ne désire-t-il pas qu'il en soit ainsi; mais le parlement doit étudier l'interprétation de la clause, et il ne serait pas du tout invraisemblable que la compagnie lui donnât l'interprétation que je lui donne moi-même, si elle est adoptée sans avoir été modifiée. Nous serions à la vérité dans de beaux draps, si un jour la compagnie obtenait une décision de la cour déclarant que la clause comporte cette interprétation. Qu'y a-t-il à faire pour empêcher que ces \$1,000,000 ou \$200,000 ne tombent entre les mains de la compagnie?

Sir JOHN A. MACDONALD. La Chambre et le pays confieront au gouvernement cette tâche sacrée. Nous ne permettrons pas que le pays paie huit pour cent; nous ne paierons que quatre pour cent.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Il se peut que l'honorable monsieur ne puisse pas éviter cela.

Sir JOHN A. MACDONALD. Nous nous fierons aux honorables députés de la gauche.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Peut-être ne pourrions-nous pas vous aider. Une mauvaise interprétation de la clause peut avoir des résultats excessivement graves.

M. McCUAIG. Je comprends que nous aurons à payer quatre pour cent sur \$25,000,000, jusqu'à l'achèvement du chemin, et que cela devra être payé à mesure que les travaux avanceront. Cette clause changera-t-elle quelque chose à cette disposition?

Sir LEONARD TILLEY. Non.

M. McCUAIG. Cette émission d'obligations aura-t-elle lieu afin de permettre à la compagnie d'emprunter dès maintenant, à quatre pour cent, vu que l'argent est à bon marché?

Sir LEONARD TILLEY. C'est cela.

M. McCUAIG. Alors il ne devrait y avoir aucun doute au sujet de l'interprétation de cette clause.

Sir LEONARD TILLEY. Il n'y en a aucun.

M. McCUAIG. Des coupons de quatre pour cent seront-ils annexés à ces obligations ?

Sir LEONARD TILLEY. Oui.

M. McCUAIG. Je crois que le gouvernement sera responsable de l'intérêt. J'ai compris que le produit de ces obligations sera déposé entre les mains du gouvernement jusqu'à concurrence de \$25,000,000, et que ce dernier paiera sur ce montant quatre pour cent d'intérêt. Dois-je comprendre que lorsque les quatre pour cent seront payés sur les dépôts, ils seront placés au débit du gouvernement ?

Sir LEONARD TILLEY. Non; nous les payons sur les coupons.

M. McCUAIG. Je ne comprends pas la chose de cette manière. Si cette compagnie émet des obligations sur lesquelles il y ait des coupons garantis par le gouvernement, si le produit de ces obligations est déposé au crédit du gouvernement et que nous payions quatre pour cent à la compagnie sur ces dépôts, nous payons huit pour cent.

Sir LEONARD TILLEY. Ces quatre pour cent sont payés par le gouvernement sur ces coupons. Nous employons l'argent déposé entre nos mains à payer les coupons sur les obligations, et nous déchargeons le gouvernement de l'obligation de les payer.

M. McCUAIG. Si le gouvernement rachète ces coupons, ce sera une charge pour le revenu consolidé du pays, et si le produit de ces obligations est déposé au crédit du gouvernement, et que celui-ci paie à la compagnie quatre pour cent sur ces dépôts, cela équivaudra à huit pour cent.

Sir LEONARD TILLEY. Les quatre pour cent sur le dépôt seront payés à ceux qui devront prendre ces coupons, comme la chose a eu lieu pour le Canada Central. Si, par exemple, ces coupons étaient payables à une banque de Londres, comme dans le cas du Canada Central, le gouvernement rachèterait l'intérêt sur ces \$25,000,000 qu'il aurait en sa possession, et cela devrait racheter ces coupons dont le gouvernement serait débiteur.

M. McCUAIG. La compagnie pourra, quand elle le voudra, disposer de ces obligations sur le marché le plus avantageux, et en déposer le produit entre les mains du gouvernement, quand cela lui conviendra, qu'il ait ou non besoin de l'argent, et l'intérêt courra à partir de cette date. Il se peut que le gouvernement n'ait pas alors besoin d'argent. Dans ce cas, il y aura certainement perte de l'intérêt, à moins que les dépositaires de cet argent ne consentent à payer quatre pour cent.

Sir LEONARD TILLEY. L'honorable monsieur soulève une autre question, savoir : s'il est désirable que le gouvernement accepte l'argent et paie quatre pour cent. Dans le cours du prochain exercice financier, le gouvernement devra emprunter peut-être \$15,000,000, et quand même nous irions sur le marché anglais nous ne pourrions effectuer cet emprunt comme nous le désirerions. Il y aurait la même objection pour tout emprunt concernant les \$15,000,000. Je suis convaincu que le gouvernement peut employer les \$25,000,000 avec profit pour le Canada, soit au paiement de dettes ou au rachat d'effet cinq pour cent depuis cette date jusqu'en 1885, sans plus de perte qu'il n'en aurait subie sur le marché anglais il y a trois mois, s'il eût lancé un emprunt.

M. McCUAIG. Je suis très satisfait de la réponse que le ministre des Finances a faite à la première question. Plusieurs autres députés ont traité ce point d'une manière vague, et il est à désirer qu'il soit éclairci. Il fait plaisir d'apprendre qu'il est improbable qu'une somme d'argent consi-

dérable soit déposée en banque au crédit du gouvernement.

M. ANGLIN. Le ministre des Finances parle tout le temps comme si l'argent appartenait au syndicat, quand au contraire c'est réellement l'argent des habitants de ce pays.

L'honorable monsieur a fait ses calculs comme si le total des \$25,000,000 devait être dû à la compagnie au moment de l'émission des obligations. Aucune portion de cet argent n'appartiendra en aucune manière à la compagnie, tant qu'une partie du chemin n'aura pas été construite, et alors la compagnie aura droit à une part raisonnable de cette somme.

On n'aurait pas soulevé d'objections si, dans l'arrangement conclu entre le gouvernement et la compagnie, il avait été stipulé que les obligations seraient vendues lorsqu'on croirait pouvoir en disposer avec le plus d'avantages, et qu'elles seraient toutes vendues à la fois, et non par émissions successives; mais je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement s'est engagé à payer l'intérêt de l'argent obtenu de cette manière.

A qui le gouvernement paiera-t-il l'intérêt? La dernière proposition cache une arrière-pensée. On a dit que le gouvernement paierait quatre pour cent d'intérêt sur \$37,000,000, ce qui équivaudrait à six pour cent sur \$25,000,000 et qu'ainsi il se déchargerait au temps désigné de son obligation de payer la subvention de \$25,000,000. Si les quatre pour cent mentionnés dans la clause que nous sommes à examiner doivent réellement être appliqués au paiement partiel que le gouvernement s'est chargé de faire aux porteurs d'obligations, cette partie de la clause est tout à fait inutile. Cette clause signifie évidemment que les quatre pour cent seront payés aux entrepreneurs—que le gouvernement paiera d'abord le taux qui pourra être nécessaire après un certain nombre d'années, pour couvrir l'intérêt et le capital, et de plus, si cette clause n'est pas modifiée, le gouvernement devra payer quatre pour cent.

À mesure que les travaux avanceront, les entrepreneurs auront droit à certaines parties de l'argent, et elles leur seront payées. On peut résoudre l'affaire d'une autre manière. Si nous supposons qu'un dixième de la subvention doit être payé chaque année aux entrepreneurs, et, que les travaux doivent être exécutés uniformément, alors on paiera sans doute chaque année, un dixième des \$25,000,000, ou une somme équivalente.

Dans ce cas, nous n'aurions pas d'intérêt à payer, et nous paierions chaque année une somme sur le fonds d'amortissement. Mais suivant cette disposition nous devons payer l'intérêt et le fonds d'amortissement pour l'extinction de la réclamation, et cependant l'honorable chef de la droite a parlé comme si cet argent appartenait aux entrepreneurs avant qu'ils en eussent gagné une portion quelconque, et comme si le gouvernement contractait réellement une obligation envers les entrepreneurs en retenant l'argent et en l'employant dans l'intérêt du public. Il est évident dans tous les cas qu'il y a des doutes sur la signification de la clause, et elle devrait être rédigée de manière à la rendre parfaitement intelligible, et à dégager le pays d'une responsabilité que le parlement n'a pas l'intention de lui imposer.

M. PLUMB. Je ne m'étonne pas que l'ex-ministre des Finances n'ait pas envisagé cette sous-section comme l'ont fait d'autres honorables messieurs qui ne s'entendent pas aussi bien que lui en opérations financières. L'opinion émise par l'honorable monsieur qui vient de parler ne m'a pas beaucoup surpris. Je n'ai pas été étonné, non plus, des vues exprimées par le chef de l'opposition; néanmoins, s'il était solliciteur ou actionnaire important d'une compagnie de prêt, et qu'on lui fit la proposition qu'il vient d'appuyer, je crois qu'il s'apercevrait bientôt que cette proposition est inacceptable.

Quelle est, suivant le bon sens, la véritable signification de cette clause? La voici: si la compagnie profite, disons

avant 1882, de l'option qui lui est garantie par cette clause, elle pourra émettre un certain montant d'obligations, garanties par tous ses privilèges, y compris la concession de terres et la subvention en argent de \$25,000,000, ou, peut-être plus, car le montant n'y fait rien; elle pourra substituer—le mot est peu élégant, mais il rend l'idée—cette partie du paiement de la subvention et l'intérêt payé par le gouvernement sur ces obligations jusqu'à concurrence du montant qu'elle aura fourni au gouvernement, par le cautionnement déposé.

Si elle reçoit les \$25,000,000 déposés et que le gouvernement puisse payer quatre pour cent sur ce dépôt, comme il paierait l'intérêt sur tout autre emprunt, la subvention due à la compagnie dans la suite ne sera pas payée à même l'argent dû pendant cette période.

Les honorables députés de la gauche prétendent simplement qu'il y a un rapport entre l'argent que la compagnie empruntera et déposera entre les mains du gouvernement, et la subvention; mais c'est une erreur, et il est impossible que la compagnie reçoive double intérêt, ainsi qu'on pourrait le conclure d'après les observations des députés de la gauche. La seule question sur le tapis est de savoir si le gouvernement peut s'obliger à payer un intérêt de quatre pour cent sur un dépôt, à des époques non déterminées, mais qui pourront arriver en aucun temps.

Si le gouvernement peut dire que ses arrangements sont tels qu'il peut en agir ainsi sans inconvénient, il a fait une transaction entièrement distincte de tout paiement aux entrepreneurs pour l'exécution des travaux, et cela est expressément stipulé dans la clause. Dans ce cas le gouvernement est parfaitement justifiable de prendre l'argent comme il propose de le faire.

L'ex-ministre des Finances sait très bien qu'en novembre 1876, lorsqu'il contracta son emprunt de £3,000,000 sterling, il n'avait pas besoin de son argent avant un an ou plus, et qu'il le laissa en Angleterre à un faible taux d'intérêt, vu qu'à cette époque l'argent rapportait à Londres plus d'un et demi pour cent. Il lui était facile à cette époque d'emprunter l'argent, mais il doit savoir qu'il ne pouvait s'attendre à le trouver en un jour, et qu'en conséquence l'intérêt devait être considérable.

On nous a dit que l'on devrait faire déterminer, par des actaires, à quelles époques, suivant le contrat, cette somme sera due aux entrepreneurs. La question actuelle n'a absolument rien à faire avec ce calcul, et je dois dire, avec beaucoup de respect, que l'honorable monsieur s'est pourvoyé sur ce point. Toute cette discussion résulte du fait que l'honorable monsieur a mêlé d'une manière extraordinaire deux questions entièrement distinctes.

Voici toute l'affaire: ce syndicat pourra avoir besoin de se procurer une certaine somme d'argent autrement que de la manière stipulée de ce bill. Le gouvernement se charge de garantir le paiement des coupons des obligations émises pour le prélèvement de cet argent, et il est stipulé qu'après la négociation de ces obligations le syndicat en percevra le montant, qu'il déposera entre les mains du gouvernement. Le gouvernement devra payer les coupons, à mesure qu'ils deviendront échus, et comme il aura l'argent en sa possession, il sera en état d'en payer l'intérêt de quatre pour cent. C'est simplement un dépôt entre les mains du gouvernement, précisément comme si une compagnie de prêt recevait cet argent et que le gouvernement se chargerait d'en payer les coupons; et qu'ayant à la fin assez d'argent en mains, il l'appliquerait au paiement des obligations. Lorsque le syndicat aura exécuté les travaux il recevra l'argent auquel il aura droit. Suppose-t-on que la compagnie doit être responsable de ces fonds lorsqu'elle aura reçu l'argent affecté à l'exécution de l'entreprise? Je ne le crois pas.

M. HAGGART. Je comprends difficilement cette clause, et mon opinion à ce sujet diffère de celle émise par d'autres députés. En premier lieu, il me semble que le gouvernement, au lieu de donner à la compagnie les \$25,000,000, à

mesure qu'elle y aura droit, propose de les lui donner sous forme de coupons d'intérêts ou de payer les coupons représentant l'intérêt sur des obligations qu'émettra la compagnie. La plus grande difficulté à résoudre, c'est de déterminer quand cet argent devra être payé. Si la même somme d'ouvrage est faite tous les ans il est facile de dire combien la compagnie devra recevoir chaque année. Mais elle pourrait exécuter une faible partie des travaux une année, et une autre année en exécuter une grande partie.

Je suppose que la compagnie exécute les travaux dans la même proportion pendant les dix ans; dans ce cas, il est facile de calculer le montant que le gouvernement doit garantir à la compagnie. Il est très facile de trouver quelle serait la dixième partie de \$25,000,000, et ce que rapporteraient les quatre pour sur les neuf autres dixièmes. A mon avis, c'est de cette manière que le gouvernement a garanti les coupons.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Devrait garantir.

M. HAGGART. Cela paraît être actuellement l'intention du gouvernement. Il importe peu que l'échéance de cet argent ait lieu demain ou le 1er juillet, 1882. Il est aussi facile de faire le calcul pour aujourd'hui que pour cette date, pourvu que nous sachions quand la compagnie aura droit à la subvention. Le gouvernement ne garantit pas les obligations, mais la compagnie en déposera le produit entre ses mains pour assurer les titres des porteurs d'obligations, le gouvernement agissant comme dépositaire du montant, pour assurer l'exécution des travaux par les entrepreneurs. A mesure que les travaux avanceront, il paiera aux porteurs des obligations le montant de ces dernières. Il n'y a pas de doute qu'il faille payer aux entrepreneurs les quatre pour cent sur le montant déposé au crédit du gouvernement—parce que les entrepreneurs auront d'abord perdu ce montant dans la vente de leurs obligations au public. Alors on doit émettre pour plus de \$50,000,000 d'obligations. La compagnie reçoit \$25,000,000 en espèces, et elle retirera probablement \$25,000,000 de plus pour la vente de ses terres, et à moins que cette opération ne lui rapporte un montant considérable elle commettrait une folie en émettant des obligations pour moins de \$50,000,000.

M. BLAKE. Le montant n'atteindra que \$45,500,000, c'est-à-dire si vous prenez \$25,000,000 et que vous y ajoutiez l'intérêt à quatre pour cent, pendant vingt ans.

M. HAGGART. Cela dépend entièrement du temps pendant lequel les obligations auront cours, savoir: si elles auront cours pendant dix, vingt, ou cinquante ans. La compagnie verra soigneusement à ce que le montant qu'elle recouvrera égale la valeur des terres estimées à au moins \$1 l'acre et la subvention en argent de \$5,000,000. De cette manière, il me semble que c'est là un marché avantageux pour le gouvernement.

Ce dernier mettra la compagnie à même d'emprunter \$25,000,000 sur le crédit réuni du gouvernement et de la compagnie et sur la concession de terres. La compagnie sera simplement à même de se procurer \$20,000,000 et de les prêter au gouvernement.

Sir LEONARD TILLEY. Je diffère totalement d'opinion avec l'honorable monsieur, sur le sens de ce paragraphe. Comme l'ex-ministre des Finances est actuellement dans cette enceinte, je répéterai ce que j'ai déjà dit, en prenant pour point de comparaison le chemin de fer Canada Central. Cette ligne, longue de 120 milles, avait une subvention de \$12,000 par mille, qui devait être payée à mesure que les travaux avançaient.

Lorsque ce gouvernement consentit à remplir les arrangements conclus par son prédécesseur, il n'avait pas à considérer combien l'on construirait de milles de ce chemin chaque année. Il avait à payer à la compagnie \$12,000 par mille; mais comme celle-ci désirait placer ses obligations de

manière à se procurer plus d'argent, le gouvernement consentit à lui payer \$2,500,000 par année, et elle versa au trésor du Canada \$1,500,000, qui furent destinés à couvrir l'intérêt que le gouvernement avait consenti à payer à l'échéance des obligations. Cela garantissait les paiements faits par le gouvernement. La transaction consistait simplement à recevoir de la compagnie l'argent à un certain taux d'intérêt et à le remettre, capital et intérêts, dans une période de vingt ans.

La même règle s'applique au cas actuel. La compagnie désire obtenir la garantie du gouvernement pour placer ses obligations pendant que le marché monétaire est avantageux; mais le gouvernement lui a dit: "Nous serons obligés de payer l'intérêt sur les coupons, et peut-être n'exécuterez-vous pas les travaux." Alors la compagnie a répondu au gouvernement, comme celui-ci s'y attendait: "Nous placerons entre vos mains tout le produit de la vente de ces obligations, et vous ne risquerez rien, car vous pourrez vous servir de l'argent en payant quatre pour cent." C'est, en pratique, un emprunt, et, avec le produit de la vente des terres, la compagnie pourvoit à l'établissement d'un fonds d'amortissement pour le paiement des obligations elles-mêmes. Le seul avantage que la compagnie retire de cet arrangement, c'est qu'elle est mise à même de placer ses obligations à une époque favorable.

Sir ALBERT J. SMITH. Le gouvernement n'est-il pas immédiatement responsable des \$37,500,000 ?

Sir LEONARD TILLEY. Non; nous sommes responsables de l'intérêt et d'obligations jusqu'à concurrence de \$25,000,000.

Sir ALBERT J. SMITH. Le gouvernement paie quatre pour cent pour l'argent déposé à la banque, mais il ne reçoit pas quatre pour cent pour cet argent.

Sir LEONARD TILLEY. Il n'y a pas de perte. Nous refusons de prendre plus de \$25,000,000. La compagnie aura quatre pour cent pour l'argent qu'elle déposera à la banque. Mais je puis dire que nous serons prêts à prendre le montant entier des \$25,000,000 et à l'employer avec profit, s'il y a quelque difficulté au sujet de l'intérêt.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Le ministre des Finances ne prétend pas dire à la Chambre que \$25,000,000 payables par versements pendant une période de dix années valent autant que \$25,000,000 dus aujourd'hui.

Sir LEONARD TILLEY. Je ne prétends aucunement cela. Ce n'est point là la question.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Nous ne sommes pas obligés de payer à la compagnie \$25,000,000 le ou avant le 1er janvier 1882, mais \$25,000,000 par versements, dont le dernier deviendra échu dans le mois de janvier 1891. Ce serait calculer raisonnablement le montant que nous devons aujourd'hui à la compagnie que de le fixer à \$18,000,000 ou \$19,000,000, et non à \$25,000,000. Je dis que la clause est rédigée de manière à favoriser la compagnie, et le gouvernement devrait la modifier de manière à préciser son intention, qui n'est pas de donner aujourd'hui \$25,000,000 à la compagnie, mais de lui donner l'équivalent de \$25,000,000 dans une période de dix ans.

Sir LEONARD TILLEY. Je demande à l'honorable député de me montrer, dans ce contrat, un seul mot qui veuille dire que le gouvernement doit donner \$25,000,000 à la compagnie en 1882.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. La clause est rédigée de façon à laisser la porte ouverte à l'équivoque, et à permettre à la compagnie d'exiger du gouvernement le paiement des \$25,000,000 le ou avant le 1er janvier 1882. La chose peut s'entendre de deux manières, et on éviterait toute cette discussion si l'on ajoutait quelques mots donnant la signification de cette clause. Tout la Chambre est d'accord et ne veut pas donner \$25,000,000 à la compagnie. Cette

clause devrait donc être amendée de façon à ce qu'il ne fût plus possible à la compagnie d'obtenir \$25,000,000.

Sir CHARLES TUPPER. Je suis heureux de voir que l'honorable député ait reconnu que la subvention en espèces au lieu d'être \$25,000,000, n'est que de \$19,000,000 ou \$20,000,000.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Si l'on paie cette somme en dix versements égaux.

Sir CHARLES TUPPER. Nous nous entendons donc sur les prémisses. De quelle façon devons-nous payer ce montant? Dans le paragraphe d de la clause 9 de l'annexe, il est spécifié que ce montant doit être payé sur une section à un certain prix, sur une autre à un autre prix, et que pendant dix ans on paiera en proportion de l'ouvrage fait.

Le paragraphe d dit:

"Jusqu'au 1er jour de janvier 1882, la compagnie aura la faculté, au lieu d'émettre des obligations garanties par les concessions de terre, comme il est ci-après prévu, de substituer le paiement, par le gouvernement de l'intérêt (ou d'une partie de l'intérêt) sur les obligations de la compagnie, hypothéquant le chemin de fer et les terres que le gouvernement devra lui concéder, et courant pendant un nombre d'années approuvé par le gouverneur en conseil, au lieu de la subvention en argent qui doit être accordée à la compagnie ou de toute partie de cette convention en vertu du présent contrat; ces paiements d'intérêt devant équivaloir, d'après les calculs des actuaires, aux paiements en argent correspondants."

Le même paragraphe donne la manière dont les paiements devront être faits à mesure que les travaux avanceront, et le paragraphe suivant dit que si la compagnie désire que ces paiements soient changés en obligations à terme, le montant devra être basé, au lieu d'une subvention en argent, sur le montant qu'elle doit recevoir de la subvention en argent d'après les calculs des actuaires.

La Chambre sait aujourd'hui que le montant qui doit être payé en vertu de ce contrat varie de \$19,000,000 à \$20,000,000, et que si la compagnie se prévaut de la faculté qui lui est accordée, le paiement devra équivaloir d'après les calculs des actuaires, à une subvention en argent, tel que stipulé dans ce contrat.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Alors, vous devez faire disparaître les mots: "accordant quatre pour cent d'intérêt sur les sommes qu'il recevra en dépôt."

M. ANGLIN. L'honorable ministre des Chemins de fer sort tout à fait de la question. Nous avons maintenant à nous occuper du paiement de l'intérêt et des sommes que devra rapporter la vente de ces obligations.

Le gouvernement devrait faire une nouvelle étude de cette clause et la modifier de façon à faire disparaître les ambiguïtés. L'honorable député de Niagara a même des doutes sur la portée de cette clause et ne peut se l'expliquer d'une façon satisfaisante. Cette clause a certainement besoin de modification.

M. PLUMB. L'honorable député devrait alors suggérer un amendement satisfaisant à cette clause—aucun des honorables députés de la gauche n'a encore suggéré de l'amender. Cette clause veut dire que les entrepreneurs peuvent, s'ils le jugent à propos, abandonner le droit d'émettre certaines obligations, et hypothéquer tout leur chemin et les terres qui leur sont concédées—qu'ils peuvent hypothéquer les travaux à faire; qu'ils peuvent prélever des fonds quand l'accès du marché monétaire est facile et que le taux d'intérêt est peu élevé, plutôt que de courir le risque de prélever de l'argent par la suite. Ils peuvent réglementer leurs obligations et déposer l'argent au crédit du gouvernement, et le gouvernement peut entreprendre de payer l'intérêt sur ces obligations que tant qu'il aura de l'argent en mains.

Quand la compagnie aurait émis ses travaux par sections de vingt milles, le gouvernement pourra alors faire des arrangements avec le syndicat; il pourra appliquer l'argent que le syndicat aura réalisé, à son bénéfice, et alors si le gouvernement a de l'argent en mains, il pourra le remettre à la compagnie. Le gouvernement aura toujours assez d'argent pour garantir ses obligations.

Le gouvernement ne paie à la compagnie sur l'argent qu'elle a déposé que quatre pour cent d'intérêt, taux moins élevé que celui payé par l'ancien ministre des Finances qui a négocié un emprunt de quatre pour cent à $8\frac{1}{2}$ et payé, ainsi, au moins cinq pour cent.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Ce n'est pas le cas.

M. PLUMB. L'honorable monsieur n'a jamais contesté ce je viens de dire.

La clause telle que rédigée n'exige pas d'interprétation légale; il n'y a aucun équivoque dans cette clause, mais on a cherché à en défigurer le sens dans le but d'embarasser le gouvernement et de retarder l'adoption du bill.

M. MILLS. Le gouvernement a changé d'attitude depuis six heures. Avant six heures, le ministre des Finances prétendait qu'il importait peu que l'emprunt fût ou non négocié pour \$25,000,000; le gouvernement, dit l'honorable ministre, doit appliquer cette somme à ses fins, quel qu'en soit le chiffre.

Le ministre des Chemins de fer dit que cette position est intenable, et le ministre des Finances est revenu à la même opinion que son collègue. Si tout ce montant doit être affecté immédiatement à la construction du chemin de fer, la valeur en sera considérablement diminuée, elle sera d'environ \$20,000,000.

L'honorable ministre, en admettant cette proposition, admet qu'il a fait ce qu'il a d'abord proposé de faire, et ce que cet acte, tel qu'il est, lui permet de faire; il paierait à cette compagnie une subvention beaucoup plus élevée que celle que la Chambre propose de lui donner d'après les suggestions du gouvernement.

La Chambre doit donc réviser une clause qui exprime et son intention et l'intention du gouvernement.

M. WHITE (Renfrew). Il me semble que les mots "ces paiements d'intérêt devant équivaloir, d'après les calculs des actuaire, aux paiements en argent correspondants," indiquent l'interprétation qu'on doit donner à cette clause. La compagnie réalisera son argent après un certain nombre d'années, et en calculant les intérêts que le gouvernement garantira, on doit songer au fait que le paiement ne doit pas être fait immédiatement, mais après un certain nombre d'années.

M. BLAKE. Le ministre des Finances dit "non."

M. WHITE. Je ne le comprends pas de cette façon. Les calcul des actuaire, en déterminant le montant dont le gouvernement est responsable envers les porteurs d'obligations, tiendra compte des époques des échéances.

Sir LEONARD TILLEY. A compter de la date des obligations.

M. WHITE. Si le gouvernement prend le montant comme étant dû à la compagnie le 1er janvier 1882, il est certain que la compagnie en recouvrera un avantage immense. Le gouvernement reçoit l'argent et, sur cet argent, il doit payer quatre pour cent d'intérêt. Ces quatre pour cent n'ont aucun rapport avec l'intérêt garanti aux porteurs d'obligations par le gouvernement; et le calcul des actuaire mentionné dans ce paragraphe, doit être fait en tenant compte du fait que la compagnie n'a pas droit aux \$25,000,000 à l'époque de l'émission des obligations, mais à l'époque où elle a droit de recevoir des paiements à mesure que les travaux avanceront.

Dans un arrêté du conseil de 1878, au sujet des subventions du chemin de fer du Canada Central, on a mis une disposition semblable pour la manière de faire les paiements. Ces paiements de \$12,000 par mille n'étaient pas tous réalisés par le Canada Central à l'époque où la garantie fut donnée par le gouvernement au lieu de la subvention que devait recevoir la compagnie. En calculant cette garantie des intérêts, il serait nécessaire de tenir compte de la façon dont les paiements devront être faits; il serait bon, aussi, de tenir

M. PLUMB

compte des dates auxquelles les paiements devront être faits à la compagnie, en vertu des conditions de ce contrat. Si l'on prend le montant comme dû à la compagnie le ou avant le premier janvier 1882, je dois partager l'opinion émise par l'honorable député de Huron-Centre (Sir Richard J. Cartwright), qu'un arrangement de ce genre sera beaucoup plus avantageux à la compagnie que si le calcul des auditeurs était fait.

Sir LEONARD TILLEY. L'honorable député se trompe au sujet de l'arrêté en conseil dont il a parlé, car l'époque à laquelle la compagnie devait recevoir les \$12,000 par mille n'était pas mentionnée dans ce calcul. Il s'agissait simplement de savoir à combien le \$1,440,000 payées quand les travaux seraient complétés, s'élèveraient à cinq pour cent payé après quelques années et jusqu'à quel montant les obligations devront être émises, sans parler de l'époque où l'entreprise sera terminée. Cette compagnie du Canada Central et la compagnie actuelle doivent être payées au *pro rata* du progrès des travaux. C'est tout simplement une question de prêt d'argent, car le gouvernement obtient les sommes votées, du moment qu'il commencera à payer l'intérêt. Si les obligations sont émises le premier janvier 1885, le gouvernement en devient responsable, il reçoit l'argent, et du moment qu'il a réalisé les obligations, l'intérêt paie l'intérêt en vertu de cet engagement.

M. WHITE (Renfrew). Si, d'après ce que nous dit le ministre des finances, les quatre pour cent stipulés dans cette clause de la convention doivent être payés à la compagnie par l'intérêt sur les obligations, je n'ai plus d'objections à faire.

Sir LEONARD TILLEY. C'est exactement le cas.

M. CASEY. Le ministre des Finances peut dire qu'il en est ainsi, mais la clause ne le dit pas, et c'est ce qu'il nous faut examiner.

Si je comprends bien la clause, ce dépôt de \$25,000,000 de la part de la compagnie est une garantie qu'elle n'aura pas à payer les coupons si elle ne remplit sa part des conditions que lui impose le contrat.

L'honorable député de Renfrew (M. White.) et tous ceux qui connaissent un peu les finances, comprennent que la clause stipule que la compagnie n'aura pas droit à cette somme, tant qu'elle ne l'aura pas gagnée et que pour baser un calcul définitif, on n'aurait que l'époque probable où cette somme serait gagnée.

Il est tout à fait impossible de baser là-dessus un calcul définitif, car on n'aurait pour cela que la valeur plus ou moins grande avec laquelle les travaux seraient poussés. Supposons que la convention stipule que l'on paiera cet argent d'ici au 1er janvier 1882, lorsqu'on le demandera, le gouvernement emprunterait simplement \$25,000,000 et il serait obligé d'emprunter cette somme plus tôt qu'il ne l'aurait fait dans d'autres circonstances. Si le ministre des finances a l'intention de négocier un emprunt, il doit le dire clairement, bien que l'on puisse dire qu'un emprunt de \$25,000,000 est une chose absurde, si l'on tient compte du surplus considérable que l'honorable monsieur prétend avoir. L'honorable monsieur dit qu'il pourra racheter ces emprunts avec ces \$25,000,000 déposés par la compagnie. C'est une chose absurde, car cette somme n'est pas laissée à la disposition du gouvernement pour une période indéfinie. Ce n'est pas un emprunt permanent; nous ne savons pas quand la compagnie le demandera; elle peut le demander aussitôt après que les travaux seront terminés.

En calculant le montant que la compagnie doit recevoir, l'on a prétendu que la subvention serait payée d'année en année et qu'ainsi elle serait payée par dixièmes.

Il me semble que cette clause contient un arrangement encore plus désavantageux au gouvernement, en ce qu'elle laisse autant que possible entre les mains du gouvernement à la fin des dix ans, car elle stipule que le premier argent

qui sera réalisé le sera à même le surplus, et non à même les \$25,000,000 laissés entre les mains du gouvernement. Il est donc possible que durant les deux ou trois dernières de ces dix années, la somme entière reste sans réduction entre les mains du gouvernement.

Je ne vois rien dans cette clause qui montre que ces quatre pour cent sur les \$25,000,000 réduisent les coupons. Les termes de la clause sont certainement ambigus, et il semble qu'on l'ait fait intentionnellement.

Le seul député de cette Chambre qui puisse expliquer cette clause et l'intention de ceux qui l'ont rédigée, est l'honorable député d'Argenteuil, (M. Abbott). Mais nous devons prendre la clause telle qu'elle est et ni les explications que peut en donner l'honorable député d'Argenteuil, ni celles que peut en donner le ministre des finances n'en fixeraient la signification dans une cour de justice. Deux personnes ne pourraient l'interpréter de la même manière, et une cour de justice pourrait y voir des choses encore plus désavantageuses au pays.

Le paragraphe *d* est adopté.

Au sujet du paragraphe *e*,

M. BLAKE. Si la compagnie se prévaut de la faculté qui lui est accordée par la clause précédente, la somme de \$2,000 par mille sur les premiers 800 milles de la section du centre sera-t-elle déduite au *pro rata* du montant payable à la compagnie sur cette section et sera-t-elle affectée à une autre partie de la section ?

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député peut voir qu'il est stipulé que, dans un cas, la compagnie rend ses terres accessibles et que, dans un autre cas, il y a lieu de croire qu'elle ne le fera pas.

M. BLAKE. Il n'y a aucune disposition pour rendre les terres immédiatement accessibles ici. Si la compagnie obtient sa subvention en argent et en terres, elle aura \$10,000 par mille pour la section des prairies et tant d'acres de terre. Si la compagnie se prévaut de cette faculté, elle n'obtiendra pas le même *pro rata* pour la section des prairies. Pourquoi a-t-on fait une réduction dans ce cas de la section des prairies ?

Sir CHARLES TUPPER. Si la compagnie reçoit la subvention en terres et en argent, ce n'est pas la même chose que si elle lançaient les obligations pour les terres et pour l'argent. Dans un cas, elle serait payée en argent, et dans l'autre cas, en terre.

M. BLAKE. Le *pro rata* spécifié dans l'autre partie du contrat me semble injustifiable. Si, dans ce cas, il est raisonnable que l'on déduise \$2,000 par mille sur la section des prairies et qu'on les affecte à l'autre section, pourquoi, dans un autre cas, ne déduirait-on pas une certaine somme sur la section des prairies et ne l'affecterait-on pas à l'autre ? D'après ce système, une émission des obligations de quatre pour cent suffirait pour placer au pair \$45,500,000, ce qui donnerait à la compagnie environ \$10,000 par mille pour la section des prairies.

Cependant l'honorable monsieur propose de donner \$18,000 par mille pour la section des prairies, et, dans ce cas, on doit déduire \$2,000 par mille et les ajouter à l'autre partie.

S'il en est ainsi, pourquoi ne déduirions-nous pas une même proportion de la subvention en argent ? L'honorable monsieur dit que la compagnie aurait plus d'argent ; mais s'il en est ainsi, elle aurait plus pour la section de l'est et de l'ouest et pour la section du centre.

L'honorable monsieur dit que la compagnie serait dans de meilleures conditions seulement pour la section du centre, et dans de pires circonstances pour la fin et sous forme de dédommagement, il propose de prendre \$20,000 par mille de la section du centre. C'est reconnaître que la disposition relative à la section des prairies est tout à fait insoutenable.

M. POPE (Compton). Il faudra un temps considérable à la compagnie pour réaliser une somme quelconque avec ses terres. Au lieu de vendre ses terres, on pourrait émettre des obligations, et réaliser de l'argent immédiatement, et cet argent aiderait à construire le chemin.

M ANGLIN. L'explication de l'honorable ministre de l'agriculture a jeté une grande lumière sur la question. On donne autant dans un cas que dans l'autre. S'il est nécessaire d'une garantie plus forte que celle stipulée dans le contrat pour permettre à la compagnie de construire les extrémités du chemin, cette garantie devra s'appliquer à toute la ligne. Les honorables députés de la droite changent encore d'opinions au sujet de la valeur de ces terres, des facilités d'en disposer et du courant d'émigration. S'il y avait là des habitants, ces terres seraient facilement vendues ; mais on nous a dit qu'il était difficile d'en disposer ; nous devons donc aider à ceux qui sont parties à ce contrat à prélever des fonds. On verra que les terres et l'argent que l'on doit donner à la section des prairies ne sont pas proportionnées aux frais qu'entraînera cette entreprise.

M. CASEY. L'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable ministre de l'agriculture ont dit clairement qu'il serait plus avantageux à la compagnie d'obtenir cette émission d'obligations que d'obtenir l'argent et les concessions de terres à l'époque de l'échéance.

L'honorable ministre des chemins de fer veut que ce soit là une raison pour distribuer les obligations le long de la ligne. Au contraire, c'est une raison pour réduire toute la subvention, puisqu'en agissant ainsi, on permet à la compagnie de prélever de l'argent plus promptement.

Les paragraphes *e* et la clause 9 de l'annexe sont adoptés

Au sujet de la clause 10.

Sir ALBERT J. SMITH. D'après moi, la rédaction de cette clause permettra à la compagnie de prendre tous les rails achetés en 1879, et non les rails dont le gouvernement aura besoin pour la construction des sections du lac Supérieur et de l'ouest.

M. DOMVILLE. J'aime à croire que le gouvernement fera connaître les motifs qui le portent à admettre en franchise les effets mentionnés dans cette clause.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable député était probablement absent durant le débat qui a eu lieu sur cette question, car les explications qu'il demande ont été données au moins une douzaine de fois. La valeur totale de ces remises de droits, à l'exception des droits relatifs aux lisses d'acier, est absolument insignifiante ; elle est d'un peu plus de \$100,000.

Je crois qu'il serait plus raisonnable de demander pourquoi ces remises ne seraient pas accordées à une compagnie qui entreprend de relever le gouvernement de l'obligation de faire des travaux dont la grandeur alarme l'honorable député de la gauche qui pense qu'en faisant toutes ces remises le gouvernement du pays se ruinera.

Au commencement du débat, on a dit que les intérêts des fabricants du pays seraient amplement protégés. Au sujet des rails d'acier qui ont coûté deux fois plus qu'ils ne coûtent aujourd'hui, aucun capitaliste de ce pays n'a entrepris la fabrication de ces rails, et l'on ne doit pas s'attendre qu'ils l'entreprennent à leur prix actuel. Le gouvernement est disposé, afin de rendre justice aux fabricants du pays, à présenter une mesure qui leur permettra de lutter avec les fabricants étrangers de ces articles.

M. DOMVILLE. J'arrive de Montréal et, partant, il m'a été impossible d'être à mon siège quand l'honorable ministre a donné ses explications. J'ai déjà voté trois fois sur cette question, et j'aurais voté avec la droite, aujourd'hui, si j'étais arrivé à temps.

A propos des discours prononcés sur cette question, ils sont très intéressants et méritent qu'on les lise à tête repo-

sés. Tout ce que je demande, c'est que l'on m'assure que les fabricants seront protégés.

L'honorable ministre dit qu'il va les protéger. Je suis certain que le gouvernement fera tout en son pouvoir pour protéger les fabricants, mais je ne vois pas, dans la clause 10, comment on les protégera ni comment la remise les placera dans la position où ils étaient auparavant.

M. BLAKE. La Chambre apprendra la chose quand l'honorable ministre soumettra son bill. Je suppose que l'honorable député n'a pas encore perdu confiance en ses chefs et qu'il doit les croire quand ils s'engagent à accomplir quelque promesse. Je ne veux pas discuter la question de savoir comment l'honorable ministre accomplira cette promesse, mais je voudrais savoir comment il se fait que ses estimations diffèrent l'une de l'autre; dans un cas, le montant des remises des droits s'élève à \$99,000, et dans l'autre, à \$100,000, non compris les rails d'acier.

Sir CHARLES TUPPER. Je me permettrai de faire à l'honorable député un calcul qui lui donnera satisfaction. Ce calcul démontrera que si l'on imposait des droits sur les rails d'acier, en prenant ces rails au taux des 50,000,000 de tonnes que le gouvernement a achetées, soit environ \$500,000, nous aurions un montant qui excéderait difficilement \$100,000. Dans ce calcul, je ne comprends pas les ponts, car on supposait que ces ponts seraient en fer, mais je comprends le fer employé dans les ponts de bois.

M. CASEY. Le gouvernement a-t-il l'intention d'enconrager la construction des chemins de fer en admettant en franchise les rails d'acier jusqu'à ce qu'on puisse en fabriquer en Canada?

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

M. CASEY. Cette ligne de conduite fera certainement disparaître un sujet de plainte au sujet de l'admission en franchise des rails d'acier, car, sous ce rapport, ce chemin de fer avait un avantage injuste sur les autres chemins de fer. Je me permettrai aussi de demander pourquoi les rails seuls sont achetés au prix coûtant avec intérêt, tandis que les autres matériaux doivent être achetés à leur pleine valeur.

Sir CHARLES TUPPER. Tous les autres articles en possession du gouvernement sont probablement l'outillage, articles déjà en usage. La clause est parfaitement simple; et, au sujet des rails, j'ai déjà donné une estimation montrant que la valeur de l'exemption était d'environ \$74,000. Le gouvernement n'a pas l'intention de spéculer sur les rails qu'il fournit, ni d'exiger que l'on paie plus qu'ils ne coûtent, pourvu qu'on les emploie à la construction du chemin du Pacifique canadien.

M. BLAKE. La raison de la différence est celle-ci. Les rails valent plus que ce qu'ils coûtent et, aussi, ils ont été donnés au syndicat au prix coûtant, et d'autres valent moins que ce qu'elles coûtent et, aussi, ils doivent être donnés suivant leur valeur.

M. MILLS. Le ministre des Chemins de fer a pris le moyen de ne pas toucher au programme national, car le prix des rails d'acier est aujourd'hui si peu élevé, que l'on ne pourrait pas les fabriquer avec avantage au Canada. J'étais sous l'impression que le gouvernement pouvait fixer les prix et assurer, de cette façon, un meilleur marché non seulement aux industries aujourd'hui en existence, mais encore aux industries que le nouveau tarif pourrait faire naître.

Si je comprends bien les honorables députés, les affaires sont dans un très-mauvais état. Nous achetons les rails d'acier à un prix trop peu élevé et, ainsi, une foule de personnes ne peuvent avoir d'emploi. Si la théorie du gouvernement est juste, il sera seulement nécessaire d'augmenter les droits pour établir cette industrie en Canada.

Si ce n'est pas assez de cinquante pour cent, portons les droits à soixante et quinze, et si ce dernier chiffre ne

M. DOMVILLE

suffit pas, fixons les à 100 et augmentons ainsi jusqu'à ce que l'on puisse fabriquer les rails d'acier dans ce pays. Si les idées que l'honorable préopinant vient d'exprimer sont justes, il a eu tort d'appuyer le tarif.

L'honorable ministre a dit aussi que le gouvernement ferait en sorte que ceux qui fabriqueraient ces articles dans le pays, articles que l'on pourrait employer à la construction des chemins de fer, auraient une remise de droits; mais cela ne suffit pas. Cela ressemblera au libre-échange, à moins qu'en faisant la remise des droits, le gouvernement ne soit disposé à accorder aux fabricants une subvention assez élevée.

À moins que le gouvernement ne soit disposé à donner une prime aux fabricants, ces derniers ne soutiendront pas le programme national au sujet des articles qui servent à la construction des chemins de fer.

M. BOULTREE. La Chambre a appris, pendant ce débat, que la gauche est très hostile au chemin de fer du Pacifique canadien; cependant, l'honorable député de Bothwell nous a aussi appris que la gauche était également hostile à tous les chemins de fer, car le programme qu'il vient d'annoncer empêcherait la construction des chemins de fer dans ce pays. Pour fabriquer des rails d'acier, il faut un temps considérable et des capitaux énormes, et d'après ce que dit l'honorable monsieur, il arrêterait la construction des chemins de fer au Canada.

M. GAULT. Les marchands de Montréal sont satisfaits des assurances données par le gouvernement et se disposent à passer des contrats considérables avec le syndicat. J'espère aussi que George Stephens, l'un des membres du syndicat et l'un des plus grands propriétaires des mines de fer de Londonderry, verra qu'il est de son intérêt de fabriquer les rails à Montréal.

M. BLAKE. Le gouvernement a-t-il évalué les terres qui doit recevoir la compagnie et qui se trouvent dans la zone des vingt-quatre milles entre Winnipeg et Jasper?

Sir JOHN A. MACDONALD. Ce doit être une évaluation approximative; cependant le député-ministre de l'Intérieur, le Colonel Dennis, et l'Inspecteur général, M. Lindsay Russell, m'ont dit qu'en tout il ne doit pas y avoir plus de 11,000,000 d'acres.

M. BLAKE. Je comprends que l'étendue totale des terres que l'on peut utiliser est de 11,500,000 acres; je parle plutôt de l'étendue de terres que la compagnie sera obligée d'accepter.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je pense qu'en réalité il n'y a aucune différence entre les dispositions du contrat Allan et les dispositions du contrat actuel. Cette dernière disposition signifie que l'on doit prendre les terres qui ne sont pas absolument stériles et impropres à la culture, bien que les terres même de qualité inférieure auront plus de valeur, vu leur proximité du chemin de fer, que les terres beaucoup plus fertiles, mais situées à une grande distance, et seront recherchées avec empressement par la compagnie.

M. BLAKE. Je voudrais savoir si l'on a fait l'estimation des terres que l'on peut utiliser.

Sir JOHN A. MACDONALD. Non, parce que la ligne n'est pas encore établie et que le tracé peut, d'une façon ou d'une autre, varier de plusieurs milles. Je ne pense pas que la compagnie rejette, à cause de leur peu de valeur, un seul acre des terres qui s'étendent depuis la limite ouest du Manitoba jusqu'à Jasper House.

M. BLAKE. C'est très-satisfaisant.

M. ANGLIN. Je trouve cela bien extraordinaire. Il y a au sujet des terres, un fait très remarquable: 11,000,000 d'acres donneront 10,000 acres par mille pour 900 milles, formant un total de 9,000,000 d'acres, et donneront environ 2,000,000 d'acres de plus pour les trois-dixièmes du chemin de la section

de l'est que l'on demande à la compagnie de construire dans les trois premières années. De sorte que, dans trois ans, la compagnie aura acquis les deux zones de vingt-quatre milles de la section des prairies et en aura pris possession.

M. CASEY. Il n'est pas si extraordinaire que, d'après ce que dit le premier ministre, le chemin n'ait pas encore été localisé, et comme la compagnie a le même nombre de voix, si non plus, que le gouvernement pour localiser le chemin, elle peut le localiser de façon à augmenter considérablement la quantité de terres dans la zone des vingt-quatre milles.

M. BLAKE. Le comité accueillera avec une grande satisfaction la déclaration du premier ministre qui est aussi ministre de l'intérieur, et qui prétend mieux connaître la question que tout autre ministre ou député, le comité, dis-je, accueillera avec une grande satisfaction la déclaration du premier ministre qu'il la région que traversera le chemin de fer, depuis la limite ouest du Manitoba jusqu'à Jasper House, —et il en est peut-être ainsi des sections alternatives—est assez fertile pour convenir à la colonisation.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE. L'honorable monsieur a dit que la compagnie accepterait ces terres comme propres à la colonisation. Dans tout autre cas, elles ne seront pas acceptées, car la compagnie a eu le soin de stipuler qu'à moins que les terres ne conviennent à la colonisation, elle ne sera pas obligée de les accepter. Je désire savoir, dans le cas où la compagnie reçoit une section en partie couverte d'eau, si elle aura droit à toute la section, c'est-à-dire, si l'on ne comprend pas l'étendue d'eau, la compagnie pourra-t-elle prendre son terrain ailleurs ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Non. L'honorable monsieur ne considérerait pas la chose à ce point de vue, s'il occupait ma position. Voici la chose : si la compagnie refuse une section de chemin de fer parce qu'elle est couverte d'eau, elle sera dédommée. Le gouvernement, la chose est claire, s'engage à donner 25,000,000 d'acres de terre ; il ne s'engage pas à donner 25,000,000 d'acres d'eau. La compagnie recevra certainement 25,000,000 d'acres de terres propres à la colonisation. Nous ne lui donnerons pas de terres qu'elle ne pourra pas vendre.

M. MILLS. Le bill dit que la section doit être donnée, mais la superficie n'en doit pas être mesurée.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je répondrai seulement à l'honorable préopinant que la compagnie aura des terres propres à la colonisation, et peut-être que nous ferons cadeau à l'honorable préopinant des terrains couverts d'eau.

M. BLAKE. La compagnie pourra-t-elle, si elle a le pouvoir de choisir ailleurs que dans les sections alternatives, la compagnie pourrait-elle, dis-je, du consentement du gouvernement, choisir des terres qui ne doivent pas être prises dans les sections alternatives.

Sir JOHN A. MACDONALD. S'il y a insuffisance de terres, le gouvernement consentira à ce que la compagnie en prenne ailleurs ; mais ce consentement sera réglé par les arrêtés du conseil passés de temps en temps au sujet de la disposition des terres. Elle devra prendre ces terres où le gouvernement jugera à propos de les lui donner dans d'autres parties du pays, et tant que le système actuel ne sera pas changé par le gouvernement, du consentement du parlement, il subsistera où il y aura des sections alternatives pour les *homesteads* et les octrois gratuits.

M. MILLS. La section ne s'applique pas aux terres qui devaient être transférées ; le mot employé, était : "concedées," de sorte que la compagnie aurait le pouvoir de se réserver, non seulement les bonnes terres, qui seraient substituées aux terres stériles ou couvertes par l'eau, mais ces terres stériles et ces nappes d'eau tout aussi bien.

Sir JOHN A. MACDONALD. La concession a été faite d'après le principe *Caveat emptor*. Il y a eu deux parties à un contrat ; les lettres patentes seraient accordées soit à la compagnie, soit à ses ayants-cause, et dans un cas comme dans l'autre, ces lettres patentes une fois accordées, constitueraient un transfert d'une partie de 25,000,000 d'acres de terre. Si des lettres patentes sont demandées et qu'elles soient accordées, l'affaire est conclue, et une réduction des 25,000,000 d'acres de terres a été opérée.

M. BLAKE. La clause dit qu'en calculant les déductions à faire, on ne devait pas comprendre l'étendue des lacs, des nappes d'eau, etc.

M. MILLS. Le principe *Caveat emptor*, ne peut pas s'appliquer, en autant que l'expression "concedées" a été employée ; la section s'applique aux terres dont la concession aura eu lieu.

M. CASEY. Comme le chef du gouvernement l'a dit, il y a deux parties à un contrat, et il faut qu'elles tiennent compte non seulement de l'interprétation que le gouvernement peut donner à la clause, mais de l'interprétation que pourraient donner l'autre partie ou les cours de justice. La question est importante, en autant que ces marais ou ces terres couvertes par l'eau peuvent être les meilleures terres du territoire.

Sir JOHN A. MACDONALD. Alors la compagnie les prendra.

M. CASEY. Cependant, on ne tiendra pas compte de ces terres à la compagnie, et il n'y a aucune disposition par laquelle le gouvernement puisse les reprendre. Pourquoi le colon, ou même le spéculateur n'aurait-il pas les mêmes droits accordés au syndicat dans le cas actuel ? Il semblerait qu'après avoir pris certaines terres par sections alternatives, la compagnie pourrait encore prendre toute autre étendue de terres, avec le consentement du gouvernement.

Sir JOHN A. MACDONALD. Supposons que le gouvernement n'y consente pas.

M. CASEY. La question est de savoir si le gouvernement se réserve le pouvoir d'y consentir ou non.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est certainement l'intention.

M. BOULTBEE. La difficulté est que le député de Bothwell (M. Mills) et le député de Elgin-Ouest (M. Casey) ont une connaissance plutôt théorique que pratique de la loi. Tout avocat sait très bien que la compagnie ne peut obtenir d'autres terres au lieu et place des terres incultes, sans faire résilier son titre aux terres incultes.

Quant au point de vue exprimé par le chef de l'opposition que s'il se trouvait quelques pouvoirs d'eau ou quelques privilèges avantageux pour la construction de moulins sur ces sections de terres, ces terres seraient déduites pour la compagnie, aussi bien que ces privilèges. Je ne pense pas que l'honorable monsieur voudrait exprimer une opinion professionnelle en ce sens.

M. MILLS suggère la substitution du mot "assigné" au mot "accordé" dans la clause.

Sir JOHN A. MACDONALD ne peut consentir à cela.

La clause est adoptée.

A propos de la clause 12,

M. CHARLTON suggère que cette clause soit amendée de manière à se lire comme suit :

"Le gouvernement rachètera les titres des Sauvages affectant ces terres, aussitôt que ce sera compatible avec les intérêts du pays et le bien-être des Sauvages."

Telle que la clause se lit actuellement, le gouvernement se trouve absolument obligé de racheter les titres des Sauvages, mais il peut se présenter des circonstances où il serait impolitique de la part du gouvernement de le tenter.

Le gouvernement pourrait vouloir réserver des terres dans des localités où la compagnie requerrait du gouvernement le rachat des titres des sauvages, et une semblable tentative entraînerait de grands frais et peut-être la guerre. Une semblable disposition a été adoptée par le gouvernement américain en accordant la charte du Northern Pacific.

Sir JOHN A. MACDONALD. La clause ne veut dire que ceci : Nous devons avoir un titre à la propriété avant que nous puissions la transférer à la compagnie. Nous ne pouvons donner de titres à aucunes propriétés qui appartiennent aux sauvages, et conséquemment nous ne pouvons demander à la compagnie d'accepter des terres sur aucun côté de la ligne du chemin, sans que nous ayons de titres à ces terres.

M. CASEY. Cette clause seule paraît comporter que, avant que vous transfériez la propriété, vous devez en acquérir un titre, et une autre clause dit que la compagnie peut choisir des terres partout où il lui plaira, c'est-à-dire, "entre les 49^{ème} et 57^{ème} degrés de latitude nord, ou ailleurs, à l'option de la compagnie." Suivant la 11^{ème} clause, la compagnie a le droit de choisir des terres en dedans ou en dehors de la zone fertile, à son choix, et aussitôt qu'elle aura choisi ces terres, le gouvernement est tenu de les lui donner, et en même temps de racheter les titres des sauvages; ce qui fait que la compagnie pourra dire sur quelles terres le gouvernement devra racheter ces titres.

M. MILLS. Les terres appartenant au gouvernement, doivent comprendre les terres quand auxquelles les titres des sauvages n'auraient pas été rachetés.

Le gouvernement n'a reconnu aux sauvages d'autres titres au sol qu'un titre de propriété. Quoiqu'il n'y eût pas de doute que la section 12 devait se rapporter à la région de la rivière La Paix, où les titres des sauvages n'avaient pas encore été rachetés, les termes en étaient suffisamment intelligibles pour signifier que le titre aux réserves des sauvages était compris dans les 24 milles de profondeur de chaque côté du chemin, ainsi que toutes les réserves généralement, dans cette région où les titres n'avaient pas été rachetés.

L'honorable monsieur savait qu'alors il y avait plusieurs questions qui n'étaient pas réglées entre la compagnie de la baie d'Hudson et le gouvernement, quant aux titres des sauvages, et qu'il n'était pas désirable de donner lieu à de semblables questions entre le gouvernement et le syndicat. Le syndicat ne pouvait avoir d'objection à ce que la clause fût amendée de manière à signifier clairement qu'elle n'embranchait pas les réserves qui pouvait tomber dans les 24 milles de profondeur de chaque côté du chemin ou de ses embranchements.

Sir JOHN A. MACDONALD. Les titres doivent être rachetés avant qu'aucune terre puisse être transférée. Il n'y a eu aucun doute quant à cela. Le terrain, une fois le titre racheté, devait être accordé comme subvention au chemin.

Maintenant si l'honorable monsieur, comme avocat, voulait considérer le contrat dans son entier, ainsi que l'annexe, il verrait que l'esprit de ce contrat est simplement ceci : que partout où les terres appartiendraient à d'autres parties, par titre de propriété ou autrement, la compagnie ne pourrait pas et ne voudrait pas réclamer ces terres. Ceci n'était qu'une disposition ordinaire, comme dans la charte de 1872.

La compagnie devait passer à travers des plaines où, dans certaines parties, le titre n'avait pas été racheté par traité, et là, le gouvernement était convenu de racheter le titre des sauvages avant de demander à la compagnie de prendre ces terres.

M. CASEY. Je comprends qu'il serait inutile d'insérer cette clause, à moins qu'il fût possible que ces terres, sur lesquelles le titre des sauvages aurait été racheté, pourraient être accordées à la compagnie à l'avenir; et ne sachant pas

M. CHARLTON

où ces terres pourraient être choisies, une telle obligation est très-obscur. On ne peut faire aucun calcul de ce que pourra coûter le rachat de ces titres des sauvages. Il pourrait nous en coûter une guerre avec les sauvages.

La clause est adoptée.

A propos de la clause 13,

M. BLAKE demande quelle sera la plus grande déviation de la ligne.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'est pas sérieux?

M. BLAKE. Je le suis; je pense qu'il est important que nous le sachions.

Sir CHARLES TUPPER. Elle n'excèdera pas la licence qu'a prise l'honorable monsieur dans l'Acte de 1874. Cet acte fixait le commencement du chemin de fer du Pacifique canadien "au, ou près" du sud-ouest du lac Nipissingue, et le gouvernement de l'honorable monsieur l'aurait localisé à quarante milles de ce point, ajoutant aux dépenses au moins \$1,500,000. Je puis promettre que nous n'excéderons pas cette déviation.

M. BLAKE. Je ne sais rien de la localisation. Ce qu'il est important de savoir, c'est l'intention du présent gouvernement, et non les actions ou les omissions d'un précédent gouvernement. L'honorable monsieur a dit qu'il n'y aurait pas de déviation de plus de quarante milles; mais de quels points? Des points intermédiaires ou des terminus?

Sir JOHN A. MACDONALD. La compagnie choisira ses ingénieurs qui feront un choix d'une ligne. Ils le soumettront au gouvernement, et si c'est une ligne qui convient à l'intérêt du pays et du Nord-Ouest, elle sera exemptée; autrement le rapport sera rejeté.

M. BLAKE. Mais l'honorable monsieur ne peut donner le maximum de la déviation.

Sir JOHN A. MACDONALD. Non; parce que nous n'avons eu aucune proposition d'aucune compagnie en existence de localiser la ligne.

M. ANGLIN. La ligne du chemin, telle qu'actuellement fixée, après beaucoup de soins et de frais, a été acceptée, tant par le gouvernement précédent que par le présent gouvernement, à l'exception de la déviation par ce dernier au sud du lac Manitoba. Mais maintenant, on donne à la compagnie le pouvoir de dévier autant qu'il lui conviendrait, avec l'approbation du gouverneur en conseil.

Le ministre des chemins de fer a dit que la compagnie saurait mieux que le dernier gouvernement ou que le présent gouvernement, où que les ingénieurs des deux gouvernements, où devrait passer la ligne. C'est pourquoi il pense qu'une limite devrait être fixée à la déviation. Mais il pense que le seul tribunal ayant juridiction en dernier ressort, ne serait pas les honorables messieurs de la droite, mais bien le syndicat lui-même.

Sir CHARLES TUPPER. Il y a un tribunal en dernier ressort, et c'est cette Chambre. Si le gouvernement fait défaut de protéger les intérêts publics, il en sera responsable à cette Chambre.

M. BLAKE. Mais la faute aura été commise.

Sir CHARLES TUPPER. Et tel étant le cas, le gouvernement aura intérêt à sauvegarder, par tous les moyens possibles, les intérêts publics. Ce bill donne au gouvernement le pouvoir de refuser d'approuver la localisation qu'il ne croit pas être dans l'intérêt du pays, et ce pouvoir sera exercé au meilleur de son jugement, quand le temps viendra.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. L'honorable ministre des chemins de fer a adjugé des contrats pour la construction de 200 milles de chemin à l'ouest de Windipeg, et il a décidé que leur localisation était assurément dans

l'intérêt du pays. Maintenant, il demande à l'honorable monsieur s'il est prêt à dire que le gouvernement devra dévier d'une manière considérable, disons, de cinq à six milles de la ligne qu'il a lui-même localisée, et pour laquelle il a adjugé des contrats.

Sir CHARLES TUPPER. Je regrette de ne pouvoir engager le gouvernement jusqu'à ce point. Durant la dernière saison, une grande déviation a été faite à l'extrémité de la ligne, la dirigeant beaucoup plus au sud qu'il n'avait été projeté l'année précédente, quand le contrat a été adjugé, alors qu'il a été dit que la ligne serait sujette à des déviations considérables. Ce n'est que dernièrement qu'il a été décidé d'amener la ligne au sud du lac Manitoba. Durant la dernière saison, la localisation de la ligne a été bien améliorée, et le gouvernement a opéré une déviation sur une plus grande étendue que celle indiquée par l'honorable monsieur. Il ne conviendrait pas de lier le gouvernement à une ligne fixe, ce qui le priverait de pouvoir exercer son jugement pour améliorer davantage la localisation du chemin.

M. MILLS. De cette manière-là, le gouvernement et la compagnie pourront déterminer la localisation de la ligne sur tout son parcours jusqu'aux Montagnes Rocheuses avant que la Chambre s'assemble de nouveau, et le contrôle que le gouvernement prétend qu'aurait la Chambre sur la localisation du chemin, en dernier ressort, ne serait d'aucune utilité.

Les explorations du professeur Macoun, ainsi que d'autres, démontrent que la nature du sol au sud-ouest est bien meilleure qu'on ne l'avait supposé auparavant.

La compagnie trouvera qu'en suivant une direction sud-ouest, et en longeant le pied des Montagnes Rocheuses, elle rencontrerait une plus grande quantité de terres propres à la colonisation qu'en suivant une ligne directe. Ceci empêcherait la construction du chemin de la rivière Souris tel que projeté.

Nous savons qu'il ne serait pas dans l'intérêt public que ce changement eût lieu, parce que nous avons devant nous un bill pour la construction d'une ligne dans cette direction, par une compagnie qui ne reçoit comparativement que peu d'aide du public, et si le chemin était dirigé vers cette section, nous pourrions perdre la possibilité d'avoir les deux chemins. La Chambre a droit de savoir si on a l'intention de faire quelque déviation sérieuse dans la ligne proposée.

La clause est adoptée.

M. BLAKE. En regardant à la clause 15^{ème}, en rapport avec la sous-section α de la clause 14 de la cédule A, il est clair que le bill doit s'appliquer à l'est du lac Nipissingue. La compagnie aurait le droit absolu de construire des embranchements à l'ouest du lac Nipissingue, mais à l'est de ce lac, il lui faudrait l'autorité du gouverneur en conseil. Si ce n'était pas le cas, la sous-section α de la 18^e clause n'aurait aucun effet.

Sir JOHN A. MACDONALD. Peut-être n'a-t-elle aucun effet.

M. BLAKE. Je suppose que l'honorable monsieur a mis la main à la rédaction de cette clause.

M. CHARLTON. Il semble qu'il n'y ait aucune disposition dans cet acte, quant à l'étendue de terres que la compagnie peut demander en vertu de la clause. Quelle serait la largeur première du chemin? Combien de terrain pour les stations, etc.?

Sir CHARLES TUPPER. La largeur de la voie du chemin de fer du Pacifique canadien serait de 100 pieds, et le gouvernement appliquerait cette règle à la compagnie. En ce qui regarde le terrain pour les stations, c'est une question qui devra être réglée sans peine par les parties concernées.

Sir ALBERT J. SMITH. Il est évident que le pouvoir a été donné de construire des embranchements à l'est du lac Nipissingue, parce que, en vertu de la 15^{ème} section, la compagnie a le pouvoir d'acquérir d'autres lignes dans la direction de l'est, et qu'elles formeront partie de la ligne principale. A moins qu'il ne soit compris que la ligne pourra s'étendre à l'est de Montréal ou de Québec, cette clause deviendrait inutile. Si la compagnie acquérait la ligne de la rive nord, elle aurait le pouvoir d'y construire des embranchements sans s'adresser au Parlement du tout.

Sir JOHN A. MACDONALD. La 14^{ème} clause donne le pouvoir de construire des embranchements partant de la ligne principale, telle que spécifiée dans le contrat, l'annexe et le bill, depuis le lac Nipissingue vers l'ouest. La disposition par laquelle la compagnie pourrait à l'avenir continuer la ligne n'affecte pas ce que le contrat, l'annexe et le bill définissent la ligne principale du chemin.

M. CASEY. La compagnie aurait, même en ce cas, le pouvoir de construire des embranchements dans l'Ontario.

Sir JOHN A. MACDONALD. A l'ouest de la station de Callendar.

M. CASEY. Je pense qu'il serait injuste que cette compagnie puissante, avec tous les pouvoirs particuliers et extraordinaires qui lui sont accordés, aurait le droit, sans consulter le parlement, de créer une concurrence ruineuse aux chemins de fer d'Ontario, et empêcher la construction d'autres lignes.

La clause est adoptée.

A propos de la clause 15,

M. BLAKE. Je désire savoir si les mots "au nord, en dedans de quinze milles de la latitude 49" veulent dire qu'aucune ligne ne serait construite en dedans de quinze milles de la latitude 49.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est cela.

La clause est adoptée.

A propos de la clause 19,

M. BLAKE. Je voudrais savoir si, dans le cas où la compagnie émettrait des obligations garanties par les terres, la seule sûreté qu'aurait le gouvernement serait les \$5,000,000 de bons ainsi garantis.

Sir JOHN A. MACDONALD. Les terres ou les obligations.

La clause est adoptée.

A propos de la clause 4,

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Je demanderai quel est le sens du pouvoir très-extraordinaire et très-étonnant qu'on a voulu donner par les mots suivants: "toutes les immunités et tous les pouvoirs nécessaires ou utiles à la compagnie pour qu'elle remplisse, exécute, fasse exécuter et se prévale de chaque condition, stipulation, obligation, devoir, droit, recours, privilège et avantage convenus, mentionnés ou énoncés dans le dit contrat, sont par le présent conférés à la compagnie."

Ce sont les termes les plus extraordinaires dont on se soit jamais servi dans le cours de mon expérience d'un grand nombre d'années. Je désire savoir quel est sens des mots, "sont dus à la compagnie."

Sir CHARLES TUPPER. La phrase s'explique d'elle-même "utiles à la compagnie pour qu'elle remplisse" et ainsi de suite.

Sir JOHN A. MACDONALD. Ce ne serait pas d'un grand avantage d'accorder à la compagnie quelque chose qui ne lui serait d'aucune utilité.

M. BLAKE. Il n'y a aucun doute que la formule employée ici est très-extraordinaire, et je ne pense pas que le gouvernement pourrait la justifier, comme il l'a fait d'une clause précédente, en disant que c'était la formule usitée.

Cette formule est la plus étendue que l'on pouvait employer. Il peut y avoir bien des choses qui seraient utiles à la compagnie pour atteindre son but, mais qui ne le seraient pas aux intérêts du public.

La clause est adoptée.

A propos de la clause 9,

M. CASEY. Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer s'il peut nous donner quelque information sur l'exactitude de ce qu'ont affirmé dans la presse M. Hill et d'autres membres du syndicat. Ces messieurs prétendent que c'est l'intention de la compagnie d'avoir son bureau principal à St. Paul, et que toutes les opérations de la compagnie seront transigées dans cette ville à l'exception de celles qui ne seraient que *pro forma*.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'ai aucune raison de croire que cette nouvelle ait aucun fondement. Je sais que M. Hill a déclaré que beaucoup de faits publiés par la presse de St. Paul concernant le syndicat, sont complètement faux. Je n'ai aucun doute que le rapport auquel l'honorable monsieur a fait allusion, est entièrement faux, et doit venir de la même source que ceux auxquels M. Hill a fait allusion.

M. CASEY. Sur quoi l'honorable monsieur appuie-t-il sa dénégation ?

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur désire savoir sur quoi je m'appuie. Je m'appuie sur ce que, dès le commencement de cette affaire, les faussetés les plus odieuses ont été avancées quant à ce contrat; je m'appuie aussi sur le sens commun, parce que, comme l'honorable monsieur le sait probablement, la compagnie a acheté une propriété très-dispendieuse à Montréal.

M. CASEY. Il n'y a pas de doute que l'on a fourni grand nombre de renseignements faux aux journaux, mais je ne crois pas que les journaux de Saint-Paul aient pu avoir aucun objet en vue, en parlant faussement d'un sujet de cette nature, parce qu'ils sont naturellement amis du syndicat, et ne voudraient vraisemblablement rien dire contre ses intérêts; et pourtant ils ont donné cette information à titre de nouvelle pour la population de Saint-Paul.

Quant à ce qui concerne le bon sens, il me paraît simple qu'il serait de l'intérêt de la compagnie d'avoir leur principal bureau où se transigent leurs affaires actuelles. On peut acheter un bureau à Montréal, et le revendre; et il est possible que des bureaux seraient achetés dans un certain but, tout aussi bien que des nouvelles de journaux peuvent être répandues dans un certain but. Je sais que nominalelement la compagnie doit avoir une place d'affaire à Montréal, mais elle peut avoir une place d'affaire en dehors du Canada où ses véritables affaires se transigeraient.

Je pense qu'il n'y a aucune raison de douter qu'il serait de l'intérêt de la compagnie d'avoir leur principale place d'affaires à Saint-Paul, et je crois que le ministre des Chemins de fer le sait aussi bien que moi.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur a terminé ses remarques par une insulte grossière et inqualifiable à mon égard. Il m'a entendu dire que je n'avais aucune raison de croire qu'il y eut la moindre vérité dans la rumeur dont il a parlé, et il a osé me donner un démenti formel. Je somme l'honorable membre de se rétracter, et s'il ne le fait pas, je demanderai à l'Orateur de prendre le fauteuil!

M. CASEY. Je ne pense pas que l'honorable monsieur ait compris le sens de mes paroles, comme je l'entendais. J'ai compris qu'il avait dit que la principale place d'affaires de la compagnie serait nécessairement à Montréal, parce que...

Sir CHARLES TUPPER. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que la raison qui me faisait penser cela, est que la compagnie avait acheté une propriété de grande valeur à Montréal.

M. BLAKE

M. CASEY. Oui; et l'honorable monsieur a dit que c'était du sens commun de croire que la principale place d'affaires de la compagnie serait là, qu'il n'avait aucune raison de croire qu'elle serait à Saint-Paul. Ce n'est pas relativement à cela que j'ai parlé comme je l'ai fait. Mais j'ai dit que la véritable place d'affaires de la compagnie serait à Saint-Paul.

Sir JOHN A. MACDONALD. Et vous avez ajouté que vous pensiez que l'honorable ministre le savait tout aussi bien que vous.

M. CASEY. Je n'ai pas compris que l'honorable ministre ait nié cette assertion dans sa première réplique. J'ai dit que je pensais que l'honorable ministre savait aussi bien que moi que la grande place d'affaires de la compagnie serait à Saint-Paul.

UN DEPUTÉ. Rétractez-vous.

M. CASEY. Je ne pense pas que j'aie rien à retracter, parce que je n'ai donné le démenti à rien de ce qu'il a dit.

Sir JOHN A. MACDONALD. Si l'honorable monsieur retire ses paroles.—

M. CASEY. Je ne retire rien parce que j'ai expliqué le sens de ce que j'ai dit.

Sir JOHN A. MACDONALD. Vous n'auriez pas dû le dire, si vous ne le pensiez pas.

M. CASEY. Je l'ai dit et je le pensais. L'honorable monsieur a mal compris mes paroles.

La clause est adoptée.

Clause 15,

M. MILLS. Cette clause permet à la compagnie de construire ses embranchements dans toutes les directions possibles. Il me semble que la Chambre n'a pas le pouvoir de permettre à la compagnie d'en agir ainsi d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Par exemple, si l'on se proposait plus tard de construire un chemin dans l'Ontario, comme embranchement de cette ligne, la Chambre aurait à faire une déclaration que tel chemin est d'importance pour tout le Canada, s'il était complètement construit dans les limites de la province, avant de pouvoir s'occuper de la question en quoi que ce soit.

L'honorable monsieur par ce bill, propose de donner le droit de construire des chemins pour lesquels cette Chambre n'aurait pas le pouvoir d'accorder de chartes. Selon l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, cette Chambre avant d'accorder une charte à aucun chemin dans les limites d'une province, doit s'assurer que tel chemin est d'une importance générale, concernant les intérêts de toute la Confédération, et comment pourrions-nous déclarer qu'aucun de ces embranchements serait d'un caractère général affectant les intérêts du Canada ou même d'un caractère local, et tant que nous ne saurions pas cela, nous ne pourrions faire une semblable déclaration.

Sir JOHN A. MACDONALD. C'est de la critique rigoureuse de la part de mon savant ami. Sans doute, si nous pouvions déclarer de suite, par une seule phrase statuant que tous les embranchements qui alimenteraient le chemin de fer du Pacifique canadien, seraient pour l'avantage du Canada, cette clause pourrait bien être insérée dans le bill, et alors nous pourrions donner à la compagnie tel pouvoir qu'elle pourrait désirer. Je ne pense pas que le point soulevé par l'honorable monsieur vaille la peine d'être discuté.

La clause est adoptée.

Clause 16,

M. BLAKE. Demande si aucun arrangement avait été fait ou projeté concernant les lignes télégraphiques du gouvernement dans le Nord-Ouest et la Colombie anglaise, en tant qu'elles se rattachent au chemin de fer.

Sir CHARLES TUPPER. La compagnie n'a fait l'acquisition d'aucune partie de la ligne télégraphique du che-

min de fer du Pacifique canadien. On est actuellement à faire l'examen de la ligne jusqu'à la Colombie anglaise, et quand le rapport en aura été présenté au gouvernement, ce dernier déterminera ce qu'il y a à faire relativement à la ligne télégraphique.

M. BUNSTER. Pourquoi Port Moody a-t-il été choisi comme le terminus dans la Colombie anglaise au lieu d'Esquimaux comme cela était originairement entendu ?

Sir CHARLES TUPPER. Le gouvernement en construisant le chemin jusqu'à Port-Moody, fait autant que le permettent les finances. Mais on devait se rendre à Port Moody avant d'aller à Esquimaux. Le gouvernement marche dans la bonne direction.

M. BUNSTER. Le plan originaire était de placer le terminus à Esquimaux, et il pense que l'honorable ministre des Chemins de fer aura encore à amener le terminus là. Tout ce qu'il faut pour cela, c'est l'émission de quelques obligations de plus.

M. BLAKE. La compagnie a droit, et je pense qu'elle doit être aussi obligée, de transmettre les messages pour le public le long de la ligne télégraphique. Je pense que ce serait une affaire sérieuse si la compagnie avait une ligne télégraphique qu'elle ne serait pas tenue de laisser à la disposition du public, et si ce dernier devait se pourvoir d'autres lignes indépendantes.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas de doute qu'une compagnie qui est obligée de construire une ligne télégraphique pour sa propre commodité, doit être bien aise d'en laisser l'usage au public.

Je pense qu'il n'est besoin d'aucune clause obligatoire pour assurer cet avantage au public, d'autant qu'il est évidemment de l'intérêt de la compagnie de l'accorder. Elle rencontrerait bientôt de la compétition en refusant de transmettre des messages pour le public.

M. BLAKE. Je puis voir comment il pourrait y avoir compétition à transmettre les messages pour le public, si la compagnie refuse de les transmettre. Comme le gouvernement et le syndicat s'accordent à dire qu'il serait à l'avantage mutuel, et du public et de la compagnie, que la ligne télégraphique soit laissée à l'usage du public, je préférerais voir le petit mot "pourra" retranché, pour y substituer le mot "devra," de manière à ce que la compagnie "devra entreprendre la transmission des dépêches pour le public." Mais mon honorable ami semble croire qu'il n'est pas du tout nécessaire d'ordonner au syndicat de faire quelque chose, mais que tout ce qui était nécessaire était d'ordonner au gouvernement.

M. PLUMB. Pour une ligne aussi longue que celle sur laquelle cette compagnie aura à opérer, il est absolument nécessaire qu'elle ait le contrôle sur la ligne télégraphique, et il serait absolument injuste de la forcer de recevoir des messages privés, et de s'exposer à des dommages pour toute irrégularité qui pourrait arriver en envoyant ces messages. Je pense qu'on pourrait laisser à la compagnie le pouvoir de prendre des messages privés quand elle pourrait le faire. Il est bien connu que les compagnies de chemin de fer, qui ont des bureaux de télégraphe dans le pays, donnent la préférence à leur propres messages.

M. BLAKE. Je n'entends pas dire que les affaires du public doivent avoir priorité sur les affaires du chemin de fer, qui sont les plus importantes, mais cette disposition de la clause devrait être rédigée de manière à donner la priorité à la compagnie. Je suppose qu'il sera prescrit que, sans enfreindre les droits donnés à cette compagnie, une charte pourra être octroyée, soit à une autre compagnie, ou peut-être au gouvernement, pour se servir du terrain du chemin, afin d'ériger une ligne télégraphique sur son parcours. Dans une pareille étendue de pays, il est évidemment d'une grande importance que les lignes télégraphiques suivent de près le

chemin de fer, et cette compagnie ne devrait pas avoir le droit exclusif de se servir du terrain du chemin pour y planter les poteaux.

Sir JOHN A. MACDONALD. Evidemment aucun droit exclusif n'est donné par cette clause. C'est une simple clause de permis. En donnant certains pouvoirs à la compagnie pour bâtir un chemin de fer, je ne pense pas qu'on devrait l'obliger à établir un réseau télégraphique, comme on le ferait en substituant le mot "devra" au mot "pourra." La compagnie avait demandé un pouvoir additionnel lui permettant d'expédier des messages pour le public en général, mais il ne peut y avoir aucun pouvoir exclusif de donné, et il n'y a eu aucun pouvoir exclusif demandé. Il serait très injuste de biffer le mot "pourra" et d'y substituer le mot "devra."

M. BLAKE. Je ne désire pas que le mot "devra" s'applique à la construction et à l'entretien d'une ligne télégraphique, mais qu'après avoir été construite et mise en opération, elle "devra" être ouverte au public.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je pense que cela devrait être laissé à la compétition.

M. CASEY. L'intention est évidemment d'octroyer à la compagnie une charte, tant pour une ligne télégraphique que pour un chemin de fer. Outre qu'elle aura le monopole dans le Nord-Ouest, elle aura aussi le droit d'acquiescir des lignes dans les provinces d'Ontario, Québec, les provinces maritimes, et les parties avoisinant les Etats-Unis. La clause est adoptée.

Clause 21.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Je rappellerai au ministre des chemins de fer qu'il a promis d'introduire, dans l'Acte refondu des chemins de fer, une nouvelle clause tendant à modifier la portée de celle qui existe maintenant; je crois aussi qu'il devrait déposer devant la Chambre une déclaration ou un bill indiquant quels sont les amendements qu'on se propose de faire à l'Acte général.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai déjà donné avis d'un bill dont une des clauses donnera satisfaction aux honorables députés de la gauche. Je serai prêt à amender le bill autant qu'il sera jugé nécessaire. Différent en cela des lois médicales et persanes, il sera susceptible de changements.

M. BLAKE. Il n'est pas nécessaire que l'honorable monsieur aille chercher si loin ses termes de comparaison. Il aurait pu dire avec autant d'à-propos qu'il ne ressemblerait pas au contrat avec le syndicat.

Clause 25.

M. WHITE (Renfrew). Cette clause pourvoit à l'acquisition du chemin de fer du Canada Central, par la compagnie, de la station de Cullendar à l'est. En vertu d'un ordre en conseil, du 18 avril 1878, il avait été stipulé que quelques autres lignes auraient le droit de circulation sur le Canada Central depuis un point nommé jusqu'au lac Nipissingue. Est-ce que ces permis seront continués si le chemin du Pacifique canadien fait l'acquisition du Canada Central ? Je désire savoir si la compagnie du Canada Central a signé l'arrangement stipulé par l'ordre en conseil du 18 avril, 1877 ; si elle l'a signé, est-ce que le Canada Central sera encore lié par cet arrangement quoiqu'il fasse partie du chemin de fer du Pacifique canadien ?

Sir CHARLES TUPPER. Si les deux chemins sont fusionnés, il ne sera rien changé à tous les engagements du Canada Central.

M. BLAKE. Y compris ce dernier ?

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

M. BLAKE. L'honorable ministre des chemins de fer sait-il, si, en réalité, l'arrangement dont vient de parler l'honorable député de Renfrew (M. White) a été conclu ?

Sir CHARLES TUPPER. Je ne me le rappelle pas.

M. BLAKE. Si l'arrangement n'a pas encore été conclu, il faudrait le faire avant que l'Acte reçoive la sanction royale.

Clause adoptée.

Clause 26,

M. BLAKE. Cette clause donne toute la latitude possible et comprend le transport océanique aussi bien que celui à l'intérieur.

Sir CHARLES TUPPER. Cette clause est la même qui se trouve dans les chartes des autres compagnies de chemin de fer du Pacifique.

Clause adoptée.

Préambule,

M. BLAKE. Il y a une omission très importante dans le bill, à laquelle on pourrait remédier sans affecter la nature du bill, savoir : que des comptes-rendus détaillés des opérations dans les diverses branches d'affaires du chemin de fer du Pacifique devront être soumis au parlement. Celui-ci possède, sans aucun doute, le pouvoir de demander à la compagnie des rapports et des comptes-rendus quant à la concurrence qu'elle éprouvera en quelque temps que ce soit.

De l'autre côté de la frontière l'expérience a démontré l'importance de cette mesure pour arriver à connaître le capital d'une compagnie et son tarif de transport. On a éprouvé la plus grande difficulté à obtenir un état du coût actuel du "Union Pacific" relativement surtout aux taxes de transport et il a fallu nommer trois ou quatre commissions pour s'enquérir des faits.

Il faudrait insérer dans ce bill une clause par laquelle la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien serait obligée de produire, dans l'intervalle de quinze jours avant l'ouverture de chaque session un état détaillé montrant ce qui a été reçu de la subvention du gouvernement ; 2o. les profits réalisés par la vente des terres ; 3o. les produits d'autres ventes ; le montant dépensé au compte du capital, pour la construction du chemin et aussi pour l'administration des terres.

Et comme la compagnie aura pour but d'exploiter la ligne aussi bien que de la construire, elle devrait faire un rapport détaillé des dépenses et des recettes en général. Elle devrait aussi produire un état des obligations émises chaque année ; copies de tout tarif, taxes de transport, charges et changements dans les tarifs faits pendant l'année. Elle devrait commencer immédiatement à faire ce rapport et continuer à l'avenir.

Sir CHARLES TUPPER. Il ne sera pas nécessaire de retarder davantage le bill pour y insérer les clauses que suggère l'honorable préopinant. J'ai déjà annoncé que je proposerai des amendements considérables à l'Acte refondu des chemins de fer ; alors la question sera considérée attentivement et nous pourrions discuter les suggestions de l'honorable député.

L'Acte général des chemins de fer pourvoit à la plus grande partie de ces suggestions et je n'aurai aucune objection, si la Chambre y consent à rendre ces clauses spécialement applicable à une compagnie aussi importante que celle du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE. Cette déclaration ne paraît très-satisfaisante. J'ai préparé l'ébauche d'un amendement que je me ferai un plaisir de communiquer au ministre des Chemins de fer pour qu'il l'insère dans le bill, si c'est possible.

Ordonné que le bill soit rapporté tel qu'amendé.

La Chambre reprend ses délibérations.

Le bill est rapporté tel qu'amendé.

M. BLAKE

Sir JOHN A. MACDONALD. Je propose que le bill subisse sa troisième lecture à la prochaine séance de la Chambre.

La motion est adoptée.

La Chambre s'ajourne
à 12.40 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 1^{ER} Février 1881.

L'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

Les bills suivants sont présentés séparément, et lus la première fois :

Bill (No. 40) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté.—(M. White, Hastings.)

Bill (No. 41) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer des mines de Hull.—(M. Cameron, Huron.)

Bill (No. 42) à l'effet de modifier davantage l'Acte constitutif de la compagnie du chemin de fer International.—(M. Brooks.)

PÉTITIONS EN OBTENTION DE BILLS PRIVÉS.

M. DREW propose que le délai pour recevoir des pétitions en obtention de bills privés soit prorogé à jeudi, le 10 février.

La proposition est adoptée.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. DOMVILLE. Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer son attention sur un fait qui me concerne. Les attaques portées contre mon caractère par des personnes qui ont intérêt à me vilipender à la face du pays, sont si absurdes et injustes, qu'elles ne valent pas la peine que je m'y arrête, mais néanmoins je ne puis permettre que l'on fasse circuler dans le pays, que je néglige mes devoirs de député. Je vais citer un article paru dans le *Telegraph* de St. Jean, N.B. J'ai été, tous les ans, en butte aux attaques de ce journal, qui est représenté ici par un reporter ; ce n'est pas la première fois que je suis obligé de me plaindre de ce journal, non-seulement pour avoir fait circuler des insinuations mensongères à mon égard, mais pour avoir voulu, de propos délibéré, me noircir dans l'opinion publique, et me placer dans une situation fautive. L'article vous concerne aussi, M. l'Orateur, et si votre mémoire est fidèle, vous verrez que votre conduite dans cette occasion est tout-à-fait mal interprétée. Voici ce dit le journal :

" Lorsque M. King s'est levé pour proposer l'ajournement, il a été rudement interrompu par plusieurs députés qui l'empêchèrent de se faire entendre par suite du bruit qu'ils firent en dépit des efforts de l'Orateur pour maintenir l'ordre, et des protestations du chef de l'opposition. Un député du Nouveau-Brunswick, M. Domville, s'est signalé parmi les plus turbulents. Il a éludé le vote sur vingt-trois amendements."

Je n'ai pas perdu un seul vote sur les amendements. L'assertion du journal est, à la vérité, aussi vraie, sous ce rapport, que beaucoup d'autres qui ont été faites dans l'intérêt de l'autre fraction de la Chambre. L'article poursuit ainsi :

" Mais faisant son entrée en Chambre en habit de soirée, M. Domville, très excité, se mit à vociférer, pendant que M. King parlait ; il lit son discours."

Je portais en effet un habit de soirée lorsque j'entrai en Chambre. J'avais eu l'honneur de dîner ce soir-là chez son Excellence le gouverneur-général ; et, comme dans la société

où je vis, l'on a l'habitude de s'habiller correctement et que j'ai toujours porté un habit lorsque je suis allé dans le monde, j'espère que l'on me pardonnera d'être entré en Chambre dans ce costume. L'article continue :

"M. KING. Je ne lis pas mon discours, mais seulement mes notes, et je comprends parfaitement l'horreur que l'honorable monsieur éprouve pour les notes. (Applaudissements, interruptions et rires.)

"M. DOMVILLE. Je dis que l'honorable monsieur lit son discours."

"M. KING. (Montrant une ou deux feuilles de papier.) M. l'Orateur et les honorables députés peuvent voir si c'est ou non le cas.

"M. King continua son discours. Il lisait un extrait du rapport de Sandford Fleming au soutien de son argumentation. Il n'y eut qu'un cri du côté ministériel pour dire que M. King donnait cet extrait comme venant de lui et pour l'accuser de lire son discours.

"M. Blake demanda à l'Orateur d'intervenir, disant qu'il était aussi permis à M. King de lire ces extraits, qu'au Dr. Tupper de donner de longues citations des discours de M. Mackenzie.

"Avant que l'Orateur put placer un mot, MM. Domville et Plumb crièrent de nouveau : 'l'honorable député lit son discours.'

"Enfin, l'Orateur reprit vertement ces deux députés, et leur dit : "

Je ne me rappelle pas, M. l'Orateur, que vous m'ayiez repris vertement dans cette occasion. L'article continue ainsi :

"Je puis en juger par moi-même"; alors les deux honorables et remarquables députés se tranquilliserent. Toutefois M. Domville fit cette terrible menace, qu'il informerait les commettants de M. King de la manière dont il (M. King) retardait la Chambre à une heure aussi avancée."

Tout ce à quoi je m'oppose dans cet article, c'est la déclaration faite par le reporter du *Télégraphe* de Saint-Jean, dans cette Chambre, et répandue dans tout le pays, que j'ai éludé le vote. Qu'il ait été absent, ou qu'il ait ignoré les choses ou qu'il n'ait pas rempli son devoir, je désire que cette déclaration soit contredite. En second lieu, le fait d'insinuer que j'étais dans un état désordonné, est une violation des privilèges de la Chambre; et comme ce n'est pas la première fois que ce fait se présente, j'exigerai que le reporter de ce journal se conduise bien tant qu'il jouira des privilèges conférés par la Chambre.

Les reporters ont beaucoup de privilèges. Ils ont l'usage de la salle de lecture et du restaurant; ils ont une salle confortable pour y travailler. On leur a donné tout le confort possible, ils doivent se comporter convenablement. Si l'affaire en reste là, je serai contraint, toutes les fois que le correspondant de ce journal se trouvera dans la galerie des journalistes, d'attirer l'attention sur le fait qu'il y a des étrangers dans la Chambre. Je n'en agirais pas ainsi si c'était la première fois que la chose se serait présentée, mais elle s'est présentée trop souvent, et nous devons être protégés, dans tous les cas, contre ceux dont nous tolérons la présence dans cette enceinte.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Sir CHARLES TUPPER propose la troisième lecture du bill (No. 37) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE. Comme la discussion qui vient d'avoir lieu aux différentes phases du bill a épuisé le sujet et qu'il ne reste plus rien à dire qui puisse intéresser cette Chambre, je me bornerai à quelques remarques. Et c'est pourquoi, nous nous sommes contentés, hier, de discuter les points qui avaient besoin d'explications et à obtenir certaines informations sur le sens des clauses du projet qu'il était impossible d'obtenir avant que le bill fût soumis à la Chambre en comité général. Il est inutile de provoquer une nouvelle décision de la Chambre sur les différentes clauses du Bill. Nous avons un compte-rendu qui contient les opinions librement exposées, des députés sur ce sujet et il serait inutile d'en provoquer la répétition. Je désire simplement établir aujourd'hui que nous avons discuté la mesure de cette manière parce qu'il a paru préférable, aux deux côtés de la Chambre de ne pas prolonger la discussion au-delà de ses premières phases. Et en vous remettant un amendement que je désire voir enregistrer, je ne veux toucher à aucun des points sur lesquels la Chambre s'est

déjà prononcée; ce que j'ai en vue m'a été suggéré par le débat d'hier.

Je ne désire aucunement provoquer une nouvelle discussion sur ce sujet, quoique il me paraisse bien important. Je ne doute aucunement de l'exactitude de la conclusion que j'ai exprimée devant vous. Je n'ai pas le moindre doute que la subvention en argent, aux termes du contrat, est de moindre valeur que le montant que les honorables messieurs de la droite ont en vue, au cas qu'on adopterait la disposition par laquelle on en ferait un fonds pour le paiement de coupons portant intérêt.

Prenant pour base l'hypothèse que le paiement en argent de \$25,000,000 serait changé en une annuité payable tous les six mois pendant vingt ans, portant intérêt à quatre pour cent, nous obtenons le montant de \$913,393, payable tous les six mois, ou un total d'un peu plus de \$36,500,000 au lieu de \$25,000,000.

Mais, si au lieu d'être payable à vue le montant de \$25,000,000 était divisé en dix paiements annuels, comme nous le supposons dans notre calcul, et ce qui se rapproche le plus de la vérité, il ne représenterait plus que le montant effectif de \$20,277,250, avec intérêt à quatre pour cent, laissant une différence dans la valeur actuelle de \$4,722,350, et le paiement annuel produit par le dernier montant ou la valeur présente des \$25,000,000, au lieu d'être de \$913,000 semi-annuellement, ne serait plus que de \$741,250. Il y a donc une différence d'environ \$4,750,000, selon que vous prenez l'estimation la plus rapprochée de la valeur présente des \$25,000,000, ou que vous ne tenez pas compte du fait que les \$25,000,000 ne sont point payables immédiatement.

Maintenant le bill est sur ce point plus défectueux que le contrat. Les termes du contrat, quoiqu'ils manquent d'exactitude à mon point de vue, peuvent être interprétés avec plus de sûreté que les termes du bill. Le bill stipule que le gouvernement peut, au choix de la compagnie, convertir les \$25,000,000 avec les intérêts accumulés en un fonds susceptible d'être changé en coupons portant quatre pour cent d'intérêt. Je ne me propose point de provoquer une division de la Chambre sur cet amendement; je désire seulement enregistrer ce que je crois être la vraie construction de cette clause du bill, et je propose, en conséquence :

"Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général, avec mandat et pouvoir de modifier la clause 3 du bill, en insérant après les mots "il pourra la convertir, ainsi que tout intérêt y afférant, en un fonds"—les mots suivants "équivalent, d'après les calculs faits par des actuaires, à la valeur de la subvention pérenniaire, tenant compte des conditions auxquelles elle serait payable à la compagnie en vertu du paragraphe b de la clause 9 du dit contrat."

Amendement rejeté sur division.

M. BUNSTER. Je n'ai pas l'intention de parler de l'injustice que l'on fait à Vancouver, la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. J'attire l'attention de l'honorable premier ministre sur l'injustice que l'on commet envers ses électeurs en ne comprenant pas la section de Vancouver dans le contrat passé avec le syndicat. Je suis certain que l'honorable monsieur regrette aujourd'hui qu'il n'en ait pas été ainsi, après le succès que le bill a obtenu dans cette Chambre. Je ne puis m'imaginer ce qui lui a fait oublier cette section du chemin qui aurait rapporté des bénéfices dès le commencement. Il y aurait aujourd'hui pour ce chemin de fer un commerce plus considérable que se l'imaginent plusieurs députés de cette Chambre. Nous exportons à l'heure qu'il est de Nanaimo 1,000 tonnes de charbon par jour, et ce charbon serait probablement transporté par le chemin de fer. Ce commerce seul suffirait pour faire de ce chemin une entreprise lucrative.

Depuis que la Colombie anglaise fait partie de la Confédération, on l'a négligée; on n'y a pas fait attention. On n'a pas rempli les conditions imposées. Ni l'ancien gouvernement, ni le gouvernement actuel, je regrette de le dire, n'ont tenu compte des obligations imposées par le traité passé avec la Colombie anglaise. Le gouvernement actuel

a commis deux tristes fautes. Il a d'abord placé le terminus à Esquimault et l'on me dit qu'il place maintenant le terminus à Port-Moody.

S'il en est ainsi, le gouvernement a certainement commis une grande injustice, non-seulement envers Esquimault, mais aussi envers la province de la Colombie anglaise et envers la Confédération entière. Tous les hommes d'affaires comprennent l'importance qu'il y a d'avoir un bon port au terminus du chemin de fer, et Esquimault, à l'exception de Nanaimo, est le meilleur port de la Colombie anglaise.

En 1873, M. Marcus Smith, a fixé le terminus du chemin à Esquimault en plantant un poteau; mais depuis cette époque, on ne s'est pas occupé de cette affaire; on s'est contenté de débarquer avant la dernière élection, des rails d'acier qui ont été ensuite transportés à la rivière Fraser, ou on les a laissés. Si l'on avait employé ces rails, on les aurait payés aujourd'hui avec le trafic du chemin. Je vous laisse à juger ma cause sur ses mérites et j'espère que l'intelligence de la Chambre lui fera conseiller au gouvernement de commencer immédiatement la construction du chemin de fer de l'Île Vancouver. Je propose donc :

“ Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit résolu, — que tout en acceptant les termes généraux du contrat que l'on se propose de conclure avec le syndicat pour l'exécution du chemin de fer du Pacifique canadien, cette Chambre est, néanmoins, d'opinion qu'il aurait dû être pourvu, dans ce contrat, à la construction, sur l'île Vancouver, de cette portion du Pacifique, qui est connue sous le nom de tronçon de Nanaimo à Esquimault, tel que stipulé dans la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et lord Carnarvon, secrétaire d'Etat pour les colonies, dans les termes suivants :

“ 1. Le chemin de fer d'Esquimault à Nanaimo sera commencé et achevé aussitôt que possible.

“ 4. La somme de \$2,000,000 par année, et non pas \$1,500,000, sera le minimum des dépenses pour les travaux de chemin de fer dans les limites de la province, à partir de la date que les études seront suffisamment complètes pour permettre d'appliquer ce montant à des travaux de construction. En fixant ce montant, j'ai compris que, comme il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de hâter autant que possible l'achèvement de ces travaux, que l'on va entreprendre, on dépensera au-dessus de \$2,000,000 autant qu'il sera possible chaque année.

L'ORATEUR ordonne que l'on appelle les députés.

M. RYAN (Montréal.) Je soulève une question d'ordre. La motion n'a pas été secondée.

M. RYMAL. Il est trop tard; on a appelé les députés.

L'ORATEUR. J'ai nommé M. Pinsonneault comme second.

QUELQUES DEPUTÉS. Il n'est pas dans cette Chambre.

L'ORATEUR. Il est maintenant trop tard; on a appelé les députés.

Les députés prennent leurs sièges, et l'Orateur se prépare à lire la motion, quand

M. RYAN (Montréal.) se lève.

QUELQUES DEPUTÉS. A l'ordre! à l'ordre!

L'ORATEUR. L'honorable député doit rester à son siège. De quoi s'agit-il?

M. RYAN (Montréal.) La motion n'a pas de second.

M. L'ORATEUR. Elle est secondée par M. Pinsonneault que je viens de voir dans la Chambre.

L'amendement est rejeté sur la division suivante :

Pour :

Monsieur

Bunster.—1.

Contre :

Messieurs

Allison,
Anglin,
Arkell,
Bain,

Gault,
Geoffrion,
Gigault,
Gillies,

Mousseau,
Muttart,
O'Connor,
Ogden,

M. BUNSTER

Baker,
Bannerman,
Barnard,
Beaty,
Beauchesne,
Béchar, d,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Blake,
Bolduc,
Borden,
Boulton,
Bourassa,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Burpee (Seabury)
Burpee (St. Jean),
Cameron (Huron),
Carling,
Caron,
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cimon,
Cockburn, (Muskoka)
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Currier,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
Desaulniers,
Desjardins,
Donville,
Doubt,
Drew,
Dugas,
Dumont,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fiset,
Fitzsimmons,
Fortin,
Fulton,

Gillmor,
Girouard (Jac. Cartier),
Girouard (Kent),
Grandbois,
Gunn,
Guthrie,
Hackett,
Haddow,
Hesson,
Holton,
Hooper,
Houde,
Huntington,
Hurteau,
Jackson,
Jones,
Kaulbach,
Killam,
Kilvert,
King,
Kirkpatrick,
Kraus,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
LaRue,
Laurier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Cap Breton),
McDonald (Pictou),
Macdonell (Lanark)
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
McQuaig,
McDougall,
McGreavy,
McInnes,
McKay,
McLeod,
McQuade,
McRory,
Malouin,
Manson,
Massue,
Merner,
Méthot,
Mills,
Mongenais,
Montplaisir,

Olivier,
Orton,
Ouimet,
Paterson (Brant),
Patterson (Essex),
Perrault,
Pickard,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Poupore,
Richey,
Rinfret,
Robertson (Hamilton),
Robertson (Shelburne),
Rochester,
Rogers,
Ross (Dundas),
Ross (Middlesex),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Rymal,
Scott,
Scriven,
Shaw,
Skinner,
Smith,
Sproule,
Stephenson,
Strange,
Tassé,
Tellier,
Thompson,
Tilley,
Trow,
Tupper,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (Norfolk),
Wallace (York),
Weldon,
Wheeler,
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Williams,
Wright, et
Yeo.—175.

M. MILLS. Je me lève dans le but de proposer l'amendement suivant :

“ Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général, avec mandat et pouvoir d'ajouter la clause suivante :—“ Nul amendement qui pourra être fait par la suite à cet acte ou à la charte qu'il autorise, ne sera considéré comme une violation des privilèges conférés par cet acte, ou de la dite charte.”

Il importe beaucoup que cette Chambre conserve sa liberté d'action pour l'avenir. Nous savons qu'aucune législation ne peut lier pour l'avenir ce parlement ou tout autre parlement; mais pour que nous puissions agir conformément aux principes de la pratique parlementaire il est à désirer que cette Chambre, en proposant d'accorder une charte pour la construction de travaux publics pendant une longue suite d'années, n'adopte pas une telle ligne de conduite.

Pendant les dix années pour lesquelles ce contrat est conclu il peut se faire des changements importants dans la condition financière du pays, et le parlement qui remplacera celui-ci doit avoir, pour juger ce qui est dans l'intérêt public, autant de liberté que les honorables ministres qui composent le gouvernement actuel ou autant de liberté que nous qui faisons actuellement des lois pour le pays.

Il y a dans cette charte des dispositions qui ne seront mises en vigueur qu'après l'expiration du parlement actuel et lorsqu'un nouveau parlement le remplacera; il est donc à désirer que ce parlement ait la liberté de faire ce qu'il croit le plus convenable dans l'intérêt du public; il est donc à désirer que cette compagnie n'ait pas le pouvoir, lorsque le parlement proposera d'adopter des mesures qui pourraient

apporter quelque changement aux dispositions de cette charte, il est à désirer, dis-je, que cette compagnie n'ait pas le pouvoir de réclamer des dommages à raison de ce changement.

C'est pour ces raisons que je propose cet amendement. L'amendement est rejeté sur division.

M. CHARLTON. Avant que ce bill soit lu une dernière fois, je dirai quelques mots pour protester une dernière fois contre cette mesure. On a souvent parlé de la ligne de conduite que j'avais adoptée au sujet de la mesure présentée par mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills) en 1878. En lisant les comptes-rendus des discours prononcés sur cette question, j'ai trouvé un discours du député de Niagara, (M. Plumb.) Je me donne rarement la peine de lire les discours de l'honorable député; lire ses discours dans toute leur longueur serait un tâche au-dessus de mes forces; mais je suis tombé par hasard sur l'extrait suivant du discours qu'il a prononcé en cette occasion:

"L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) nous a dit que le système américain de concessions de terres pour la construction des chemins de fer a généralement été adopté dans l'ouest. On ne peut douter; on ne peut douter, non plus, que la population a suivi la construction des chemins de fer dans les Etats de l'ouest; mais on sait que presque toutes les meilleures terres de l'ouest ont été, grâce aux chartes de chemins de fer, absorbées par des monopoles d'entrepreneurs de chemins de fer et de spéculateurs. Je crois que ce bill introduirait le même état de choses dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba. Je suis opposé, en principe, à la construction de chemins de fer par des entrepreneurs. Je suis d'opinion que les chemins que l'on donne à construire à des entrepreneurs sont mal construits, et ce ne sont pas de ces chemins qu'il nous faut dans ce pays. Je dirai de plus qu'au prix actuel du fer et de la main-d'œuvre, la subvention qui sera payée par le gouvernement en vertu de ce bill, est presque suffisante pour construire ce chemin, dont la propriété ne serait ainsi qu'un présent fait aux entrepreneurs assez fortunés pour se charger de la chose."

Telles étaient les opinions de mon honorable ami en 1878; elles n'ont pas besoin de commentaires. Quelques députés de la droite ont cité quelques lignes du discours que j'ai prononcé en cette occasion.

Voici ces quelques lignes:

"Il peut se faire que quelques chemins de fer aient reçu une subvention trop élevée; peut-être qu'on leur a donné plus de terres qu'il n'était convenable de leur faire; mais les capitalistes ne sont pas disposés à livrer leurs capitaux sans avoir l'espérance qu'ils leur rapporteront quelque bénéfice, et il n'est pas sage de lésiner avec eux lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi considérables."

Dans ce discours, j'ai clairement exprimé l'opinion qu'aux Etats-Unis on a accordé des subventions trop élevées aux chemins de fer. Le discours que j'ai prononcé alors a été cité à plusieurs reprises dans le cours de cette discussion. Je ferai une comparaison entre les subventions accordées aux chemins de fer aux Etats-Unis—subventions qui étaient exagérées—et les subventions que l'on se propose d'accorder au chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai pris la peine de m'assurer quelles étaient les concessions de terres que l'on avait accordées aux compagnies de chemins de fer jusqu'aujourd'hui. Je vois qu'à l'exception de ce que nous appelons les chemins de fer du Pacifique et les chemins de fer de la côte du Pacifique, ces concessions de terres n'ont pas été très-élevées. Je vois que quarante-six compagnies, opérant sur une étendue de 13,634 milles, ont reçu 51,681,329 acres, et ce sont là toutes les compagnies, à l'exception de l'"Union Pacific," "Central Pacific," "Northern Pacific," "Atlantic Pacific," "Oregon Branch," "Oregon et California Southern Pacific" et l'"Oregon Central." Ces concessions de 51,000,000 d'acres ont été faites par sections alternatives et à prendre telles qu'elles se présentent; et l'on calcule que, de cette façon ces concessions ne s'élèveront pas à plus de 37,000,000 d'acres.

En supposant que les compagnies reçoivent la quantité voulue, quelle serait la moyenne des concessions par mille? 3,790 acres par mille. Je vois que la concession de terres accordée à l'Illinois Central est de 3,680 acres par mille; chemin Burlington et Missouri, 1370; "Rock Island Pacific," 1,200—dans ces deux cas, ce sont les concessions accor-

dées à ces chemins—"Cedar Rapids and Minnesota," 4,740; "Jackson Lansing and Saginaw," 3,680; "Chicago and North Western," 2,331; "Wisconsin Central," 1661; "St. Paul and Pacific," aujourd'hui le Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, appartenant précisément à la compagnie, dont les intérêts seront favorisés par ce bill, 6,342; "Winona and St. Peter," 4,330.

Telles sont les concessions de terres accordées aux diverses compagnies dont on a favorisé les intérêts de cette façon; leur moyenne est, comme je l'ai déjà dit, de 3,790 acres par mille. La concession de terres la plus élevée accordée par les Etats-Unis, est celle du chemin "Northern Pacific," qui était d'environ 47,000,000 d'acres, et cette concession comprend toute espèce de terrain, sans choix, y compris une partie du désert américain.

Des hommes compétents pensent que la compagnie ne trouvera pas sur ces 47,000,000 d'acres plus de 15,000,000 à 20,000,000 d'acres de terre arable. S'il en est ainsi, la concession faite au "Northern Pacific," le chemin de fer américain le mieux subventionné, a moins de valeur que celle donnée au chemin du Pacifique canadien; et à l'exception du "Northern Pacific," aucun chemin de fer n'a obtenu en concession plus de 12,800 acres par mille. Nous savons que le chemin de fer du Pacifique canadien, outre ses concessions de terres, plus considérables que celles qui, jusqu'ici, ont été accordées aux chemins de fer américains, reçoit \$12,500 en espèces par mille pour la partie du chemin que les entrepreneurs doivent construire; il reçoit en outre des travaux que le gouvernement doit faire et qui, avec les frais d'exploration qui s'élèvent à \$31,000,000 équivalent à \$15,000 par mille sur la section que le syndicat doit construire; c'est-à-dire que le chemin de fer du Pacifique canadien reçoit de plus que le chemin de fer américain le mieux subventionné, plus de \$28,000 en espèces par mille sur la partie à construire.

Outre la subvention qu'elle reçoit en argent et en terres, cette compagnie jouit de l'exemption des taxes, de la remise des droits de douane et du monopole du commerce de transport au Nord-Ouest pendant vingt ans.

Les conditions de ce contrat sont si extravagantes, qu'il est étonnant que les honorables députés de la droite en demandent l'adoption. Bien que, dans tout le cours de ce débat, on se soit conduit avec loyauté, on a dépassé ces bornes hier soir, puisque pas une seule suggestion m'a été acceptée, et que des clauses tout à fait absurdes n'ont subi aucun changement et cela à la demande expresse du gouvernement.

On pourrait peut-être blâmer la ligne de conduite suivie par la gauche durant ce débat. L'accusation la plus sérieuse portée contre la gauche est qu'elle a conspiré pour épargner au pays une dépense de plusieurs millions. Quel montant aurait-on épargné si l'on avait accepté l'offre faite par une compagnie responsable, plus responsable que le syndicat, qui aurait déposé \$500,000 de plus que le montant que cette dernière compagnie doit déposer?

Il est certain que nous aurions épargné \$3,000,000 en espèces et 3,000,000 d'acres de terre valant \$6,000,000 d'après l'estimation la moins élevée. Il est certain que cette compagnie aurait eu à payer des taxes sur toute la longueur du chemin qu'elle aurait eu à construire, et les taxes qu'elle aurait ainsi payées sur la ligne-mère et les embranchements auraient formé un montant de \$250,000 par année, ce qui, à quatre pour cent, représenterait, capitalisé, \$7,250,000. La compagnie aurait été obligée, en même temps, de payer des taxes sur les terres qui lui auraient été concédées. Nous pouvons seulement supposer à quel chiffre tout cela s'élèverait.

Le chemin de Chicago et Rock Island a payé, l'année dernière, quatorze centins de taxe par acre sur ses terres. Si cette compagnie payait seulement un centin par acre pendant vingt ans, cela formerait un montant de \$5,000,000. Les droits sur les voitures, locomotives, rails, fer, matériaux

de pont, fils télégraphiques et divers autres articles dont la compagnie se servira, formeraient, d'après l'estimation la moins élevée, un montant de \$1,500,000, faisant un total de \$22,750,000, dont le gouvernement n'a pas daigné s'occuper.

Le gouvernement a fait tout en son pouvoir pour faire adopter un contrat qui coûte au pays au moins vingt-deux et trois-quarts de dollars de plus que l'offre faite par une compagnie responsable, plus responsable que celle à laquelle on veut donner une charte.

Le gouvernement a refusé d'insérer dans la charte une disposition défendant à la compagnie de compter la subvention en argent donnée par le gouvernement comme partie du capital avec lequel elle peut réaliser des dividendes de dix pour cent avant que le gouvernement ait le pouvoir de régler les péages. Je suppose que l'on regardera tout cela comme une chose n'ayant aucune importance, car il est très-facile à la compagnie d'arranger cette affaire on établissant des ateliers de voitures, en achetant des approvisionnements à deux ou trois fois leur prix ordinaire, en augmentant le nombre des actions, en construisant des embranchements, et de diverses autres manières, par ces moyens, dis-je, il sera très-facile à la compagnie d'élever son capital au chiffre qu'il lui plaira. Même, si une disposition comme celle que nous demandons était insérée dans le contrat, il pourrait arriver qu'elle fût tout à fait frivole.

Les honorables députés de la droite nous ont dit que le nouveau syndicat était une ruse, une duperie politique; mais le pays ne le croira pas car, si le gouvernement le croit il doit donner les raisons qui le portent à croire une telle chose. Si, comme les honorables députés le disent, la nouvelle compagnie a été formée pour des fins politiques et qu'elle ne se propose pas de mettre son offre à exécution, il aurait été facile au gouvernement de prouver ce fait et, en agissant ainsi, il se serait mis dans une belle position, tandis qu'en refusant de le faire, il a reconnu implicitement qu'il n'ajoutait pas foi à l'assertion qu'il a faite.

Le gouvernement nous a dit qu'il était obligé de faire adopter le contrat. Eh! bien, M. l'Orateur, les actes d'un agent qui passe contrat pour son principal ne lient pas ce dernier. Les actes de l'agent sont sujets à la ratification du principal; d'après ce principe les honorables messieurs devaient nous faire connaître le résultat de leurs négociations; et dans l'un ou l'autre cas, il ne s'en suivrait pas, que si le principal désapprouvait les actes de son agent, ce dernier devrait être renvoyé. Quand bien même les membres du gouvernement auraient abandonné le contrat passé avec le premier syndicat, ils n'auraient pas pour cela perdu leurs sièges, s'il avait été prouvé que ce contrat n'était pas dans l'intérêt du pays. Cependant, malgré toutes les objections que l'on a soulevées contre ce contrat; bien que l'on ait passé sciemment un contrat qui fait dépenser au pays \$20,000,000 à \$25,000,000, que l'on aurait pu épargner en passant un autre contrat; malgré tout cela, cet étrange contrat deviendra dans quelques heures la loi du pays.

On a employé divers arguments pour justifier la construction de la partie improductive du chemin. On nous a dit qu'il était nécessaire d'accorder une subvention élevée à ce syndicat, parce qu'une partie de ce chemin ne rencontrera pas maintenant, et probablement jamais, les dépenses d'exploitation.

Je me permettrai de demander, M. l'Orateur, pourquoi nous placerions des capitaux dans une entreprise qui ne rapportera aucun bénéfice; pourquoi nous construirions au nord du lac Supérieur une ligne qui ne rencontrera pas ses dépenses, surtout, quand nous pouvons avoir une meilleure ligne pour rien?

Est-ce la folie ou quelque chose de semblable qui a porté le gouvernement à faire un tel contrat? Il ne nous appartient pas de le dire. Ceux d'entre nous qui ont à cœur les intérêts du Canada ont travaillé à fonder une nation ici et à faire valoir, de concert avec les Etats-Unis, la supériorité des institutions que nous a léguées l'Angleterre. C'est une expérience

M. CHARLTON

intéressante, une expérience que ceux qui désirent le bien de la race humaine désirent voir appliquer dans les circonstances les plus favorables. Mais le gouvernement d'aujourd'hui en faisant ce qu'il fait, en créant un immense monopole dans plus de la moitié de la Confédération et en livrant le peuple pieds et poings liés, a beaucoup travaillé à faire manquer cette expérience.

Aucun parti ne pourrait mieux jouer le jeu des antilyalistes et des annexionistes, que ne le fait le parti maintenant au pouvoir en travaillant à faire passer ce contrat. Les hommes qui appartiennent à ce parti ont commis, dans leur temps, des erreurs et des bêtises absurdes: ils ont gaspillé \$30,000,000 sur l'Intercolonial; ils ont fait une convention absurde avec la Colombie anglaise; ils ont abandonné des droits territoriaux d'une grande valeur lors du traité de Washington; par le scandale du Pacifique, ils ont couvert ce pays de déshonneur et d'humiliation; à la dernière session, ils ont introduit au sujet des terres du Nord-Ouest, une politique des plus préjudiciables aux intérêts des plus chers du pays; mais la pire et la plus grande de leurs bêtises, c'est l'immense bêtise qui sera accomplie lorsque ce contrat sera ratifié.

Les députés de la gauche figurent en petit nombre sur la liste de division; mais les cinquante députés qui siègent à la gauche, représentent les vœux et les idées de la majorité du peuple canadien; et le jour viendra où l'arrogant ministère et ses partisans serviles, qui sont décidés à adopter ce bill sans permettre une seule modification, devront se présenter devant le peuple et, dans mon humble opinion, ils seront rejetés par ce même peuple. Jusqu'à ce jour, n'espérons pas de changement, jusqu'à ce jour, nous devons continuer à courir à la ruine.

M. PLUMB. Je ne puis laisser passer inaperçue l'attaque faite par le député de Norfolk-Nord (M. Charlton) quand bien même je devrais fatiguer mes amis et perdre un temps précieux.

Je ne pensais pas qu'à cette phase de la discussion l'honorable député aurait fait ce qu'il a fait ce soir. Je ne pensais pas que l'honorable député aurait cherché à tromper la Chambre et le pays au dernier moment, lorsque son chef venait justement de déclarer que le débat était terminé et lorsque nous nous attendions à prendre le vote sans autre discussion.

Mais, M. l'Orateur, je ne puis permettre que l'attaque de l'honorable député passe inaperçue. Je me lève pour lui répondre que ce qu'il a dit relativement aux concessions de terres accordées aux chemins de fer, aux Etats-Unis, est complètement faux, et je ferai injure à son intelligence si je ne disais pas que, d'après moi, il sait qu'il a fait de faux avancés.

QUELQUES DEPUTES. A l'ordre! à l'ordre!

M. PLUMB. Je suis tout-à-fait dans l'ordre, et je crois qu'après ce que nous avons vu hier soir, les honorables députés de la gauche devraient avoir le soin de ne pas trouver à redire à des paroles qui sont strictement dans l'ordre.

L'honorable député a fait un relevé des subventions accordées aux chemins de fer américains. Il a omis à dessein le "Northern Pacific," il a omis à dessein "l'Union Pacific," il a omis à dessein plusieurs des plus grands chemins de fer dans l'état qu'il a donné de la moyenne de ces concessions de terre par mille, et il a pris l'Illinois Central comme le type véritable des chemins de fer auxquels on a accordé des concessions de terres.

Il sait que les terres concédées à ce chemin, l'ont été par l'Etat de l'Illinois. Cet Etat dispose d'une certaine quantité de terres publiques; certains particuliers ont entrepris de construire ce chemin de fer pour en faire une spéculation; ils se sont adressés à la législature et, au moyen d'intrigues, ils ont persuadé à la législature de leur concéder des terres. Cette concession était simplement une subvention; on aurait pu construire le chemin sans cela; et, de plus, ce n'était pas

l'habitude à cette époque de subventionner une ligne de chemin de fer, surtout une ligne de la nature de celle qui traverse la meilleure partie de l'Etat.

L'honorable député sait très bien que pour avoir ces terres de l'Etat de l'Illinois, ceux qui les ont obtenues ont fait des concessions considérables.

Voilà, M. l'Orateur, un échantillon du genre d'argument que l'honorable monsieur a employé pour tromper la Chambre, et, partant, le pays tout entier.

L'honorable monsieur a choisi, et il le sait, les subventions les moins élevées accordées aux chemins de fer; il sait que ces subventions sont accordées par les législatures d'Etat, et qu'un grand nombre de ces subventions n'ont pas été données par les Etats. Il sait aussi que ces subventions ont été achetées et enlevées par surprise. Il sait quelles ficelles on a mis en jeu pour s'emparer des terres du Michigan et des autres Etats.

Je soutiendrai volontiers l'avancé que j'ai fait, qu'un chemin fait par un entrepreneur est un pauvre chemin. J'ai fait allusion, et l'honorable député le sait, aux chemins de fer construits aux Etats-Unis, sans autre but que celui de lancer des obligations et de retirer des bénéfices injustes des porteurs d'obligations, entre les mains desquels ces chemins de fer passent ordinairement.

Ces chemins couvrent tous les Etats-Unis et causent des pertes énormes à ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces entreprises.

Si l'honorable député veut consulter les statistiques, il verra que pendant les deux dernières années, plus de 27,000 milles de chemins de fer aux Etats-Unis, à part les 87,000 milles que l'on y comptait en 1879, ont fait faillite, et que les pertes causées par ces faillites s'élèvent à des centaines de millions de dollars.

Cependant les honorables députés de la gauche voudraient nous persuader qu'il y a aux Etats-Unis des chemins de fer qui exercent le monopole sur une grande échelle et qui, par ce système, ruinent le peuple. De ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces entreprises de chemins de fer, les trois quarts ne reçoivent aujourd'hui aucun dividende. La moyenne des dividendes que rapportent tous les chemins de fer des Etats-Unis, est au-dessous de trois par cent. Cependant on nous dit aujourd'hui que le contrat que nous sommes sur le point de ratifier, est un contrat honteux, parce que nous avons accordé à une compagnie une subvention moins élevée que les sommes que coûtent, en moyenne, les chemins de fer aux Etats-Unis, et cette compagnie entreprend des travaux dont l'exécution exige beaucoup d'énergie.

Je regrette de voir les honorables députés de la gauche prendre une telle attitude. Ils savent tout aussi bien que nous que l'offre du second syndicat ne pouvait pas être acceptée sans entraîner la démission du gouvernement actuel; c'est pourquoi ce second syndicat était si empressé de chercher à supplanter le syndicat que le gouvernement avait accepté.

Les membres du second syndicat savaient parfaitement bien que le ministère actuel ne pouvait pas accepter leur offre, qu'il était lié par le contrat qu'il avait passé. L'honorable chef de la gauche, et quelques-uns de ceux qui font partie du second syndicat, connaissent trop bien les règlements parlementaires pour supposer que le gouvernement pourrait se maintenir un seul instant après qu'il aurait annulé le contrat qu'ils ont passé solennellement, ou, après qu'il aurait été défait sur cette question; tous ceux qui connaissent les coutumes parlementaires l'ont compris, et le chef de la gauche a induit le peuple en erreur—je ne dis pas qu'il l'a fait intentionnellement—lorsqu'il a insinué que l'abandon du premier contrat, ou une modification essentielle de ses conditions, n'entraînerait pas la nécessité de la démission du gouvernement.

Nous, le parlement canadien, étions parfaitement libres d'accepter ou de rejeter le contrat. Nous avons parfaite-

ment bien compris que le parlement n'était pas obligé de le ratifier; mais nous savions aussi que si le second syndicat était accepté, il ne pouvait être accepté que par des hommes qui s'étaient engagés à abandonner complètement la véritable voie et à mettre le trafic de ce pays entre les mains des Américains au sud du lac Supérieur.

Nous savions parfaitement bien que les petites clauses si bien rédigées de la proposition du nouveau syndicat, voulaient dire que les membres de ce second syndicat n'avaient pas l'intention de construire les parties difficiles du chemin; que les députés de la gauche ne les aideraient jamais à construire ces parties du chemin, et que, lorsqu'on a signé cette seconde convention, on ne s'attendait pas à les construire; et je crois que les trois-quarts des membres de ce syndicat n'ont jamais pensé qu'on leur demanderait de construire un chemin de fer.

Ils n'ont jamais vu un seul plan officiel ni une seule estimation, et quelques-uns des signataires n'ont jamais vu le document que des mandataires ont signé pour eux; des hommes sages n'agissent pas de cette façon, et plusieurs d'entre eux sont des hommes sages; ils ne risqueraient pas \$5,000 dans une entreprise.

Je défie les députés de la gauche de dire que ce n'est pas ainsi qu'a été fait le contrat. En vertu de quel principe pouvez-vous donc dire que le second syndicat a fait au gouvernement une offre plus favorable que l'offre de ceux qui veulent se rendre responsables de construire toute la ligne et de la mettre en opération? Si le second syndicat ne devait pas faire les parties difficiles du chemin, il devait déboursier moins d'argent pour en construire les autres parties, c'était là tout le secret. Du commencement à la fin, ce second syndicat a essayé de surprendre la Chambre par des moyens indignes de politiciens de cabaret de quatrième ordre.

Si l'offre du second syndicat était faite de bonne foi, pourquoi les honorables députés de la gauche, qui désiraient tant le soumettre à la Chambre, ne l'ont-ils pas appuyé? Ils ont vu le piège qu'on leur tendait et ils se sont retirés. Ils se sont enfin aperçus qu'on avait découvert le complot. Mais ils se sont compromis au sujet de cette seconde offre et nous les en tenons responsables.

Nous savons que cette offre n'a jamais été faite de bonne foi dans le but de construire, maintenir et mettre en opération toute ligne de chemin de fer du Pacifique.

C'est là tout ce qu'il y a à dire au sujet du nouveau syndicat, et je remercie mon honorable ami de ce qu'il m'a donné l'occasion de rapporter à la Chambre des faits qu'il avait lui-même rapportés d'une façon on ne peut plus imprudente.

Le grand parti de la réforme a été considérablement réduit par des procédés de maladministration, des procédés que je n'aimerais pas à qualifier comme ils le méritent, car il faudrait pour cela me servir d'un langage non-parlementaire, mais ce sont des procédés que ce parti a employés dès le moment de son arrivée au pouvoir, des procédés qui ont dégoûté le peuple du nom même de ce parti. Il n'y a plus sur les bancs de la gauche que l'ombre d'un parti que mon honorable ami a l'audace de nous donner comme représentant l'opinion publique du pays. Les honorables députés de la gauche, après avoir rassemblé tous les hommes qu'ils ont pu trouver, et probablement toutes les femmes et tous les écoliers qui ont voulu signer, se sont mis en frais d'obtenir des pétitions contre le premier syndicat, et ils ont crié bien haut que ces pétitions représentaient l'opinion publique. Ils ont rédigé des résolutions qui ont été adoptées à des assemblées de leurs partisans d'où l'on avait banni toute discussion loyale; et ils disent aujourd'hui que ces résolutions ainsi adoptées représentent l'opinion publique.

L'honorable député assure qu'aux prochaines élections lui et ses amis de la gauche vont, d'une façon mystérieuse, opérer une révolution dans le pays à propos de cette question. Au commencement de ce parlement, les députés de la gauche ont été prompts à abandonner leurs bancs; ils ont été si

prompts à abandonner le trésor qu'ils avaient épuisé; ils ont été si prompts à partir après avoir laissé des déficits nombreux causés par la mauvaise administration du ministre des Finances de l'époque, et par le manque de discernement avec lequel l'ancien gouvernement a dépensé les fonds publics durant les cinq années qu'il a été au pouvoir; ils ont accepté la situation qui leur était faite avec si peu de dignité, qu'ils ont souvent insinué qu'il se faisaient dans l'opinion publique une réaction qui aurait l'effet de renvoyer les ministres actuels longtemps avant la fin de ce parlement. Cette prédiction ne s'est pas réalisée; cette prédiction n'était pas plus juste ni mieux fondée que ne l'est celle que l'honorable député de Norfolk-Nord, (M. Charlton) a faite.

On sait que les honorables députés de la gauche gagnent leurs élections sans combattre; les victoires qu'ils ont remportées avant l'engagement, les ont rendus célèbres; et je me souviens que jusqu'aux élections de 1878, ils disaient qu'ils conserveraient non-seulement les comtés qu'ils avaient dans Ontario avant la lutte, mais encore qu'ils gagneraient treize autres comtés dans cette province.

C'est la dernière prophétie du *Globe* faite le matin même du jour de la votation. Nous devons accepter dans le même sens, la prédiction de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton.) L'honorable député peut parler au nom du simulacre de parti qui, déchiré par les dissensions, éprouve de tels besoins, qu'il retire ses paroles. Mais je puis dire à l'honorable député que ce qui lui a manqué depuis le commencement à lui et à son chef, c'est cet instinct politique, fruit de convictions honnêtes, c'est cette logique qui permet à l'homme franc et loyal de connaître l'opinion publique; et l'on n'a jamais remarqué chez le nouveau chef de la gauche cet instinct politique qui fait les chefs. Je le sais et tous ceux qui ont suivi l'honorable député dans sa carrière le savent aussi.

D'un autre côté, je dirais que le grand chef du parti conservateur sait que le peuple l'a accepté comme un homme qui a adopté une ligne de conduite franche et loyale, et nous savons que le peuple estime à leur juste valeur les fausses promesses, les ruses et les faux prétextes de ceux qui ont essayé de tourner l'opinion publique contre lui.

Je m'arrêterai un instant pour faire connaître la nature des pétitions envoyées par les chartistes au parlement anglais, et je crois qu'un grand nombre des pétitions présentées contre le contrat sont faites de la même manière, car je vois que dans une seule pétition, le même nom écrit de la même main, est répété 137 fois; *ab uno disce omnes*.

L'auteur du "History of our own times" dit :

"La grande pétition des Chartistes, qui devait faire une impression si profonde sur la Chambre des Communes, a eu un insuccès aussi complet que la démonstration de la Commune de Kensington."

Les pétitions présentées ici auront, je puis le dire, un insuccès aussi complet que les démonstrations organisées dans le pays pendant les vacances par les honorables députés de la gauche.

L'écrivain continue :

"M. O'Connor, en présentant cet énorme document, se vantait que l'on y trouverait cinq millions sept cent mille signatures, en chiffres ronds. Il était évident aussi que le calcul avait été fait en chiffres ronds. On a demandé au comité des pétitions publiques de faire un examen minutieux du document et de rendre compte à la Chambre des Communes de leur examen. Le comité a requis les services d'une petite armée d'étudiants en droit et s'est mis à faire l'examen des signatures. On s'aperçut que le nombre total des signatures, véritables ou non, n'était que de deux millions. Mais ce n'était pas tout. Le comité s'est aperçu que, dans plusieurs cas, les feuillets de la pétition avaient été signés par une même main et que huit pour cent des signatures étaient des signatures de femmes. On a prouvé facilement qu'un grand nombre de signatures n'étaient pas véritables. Les noms de la Reine, du prince Albert, du duc de Wellington, de sir Robert Peel, de lord John Russel, du colonel Sibthorp, et ceux de plusieurs autres personnages publics, figuraient plusieurs fois sur la pétition des chartistes. Il semblait que quelques-uns de ces personnages haut placés eussent porté le zèle pour la charte du peuple au point de couvrir la pétition de leurs noms. Un grand nombre de signataires encore plus étranges semblent avoir été inventés pour les fins de la Charte. "Cheeks the Marine" était, à cette époque un personnage très familier

M. PLUMB

aux lecteurs des anecdotes maritimes du capitaine Marryat; et le nom de ce héros fabuleux paraît souvent dans la pétition. Il en a été ainsi de diverses personnes qui étaient désignées sous les noms de Pugnose, Flatnose, Wooden-legs, et sous divers autres noms qui accusaient de curieux défauts ces personnes."

"Nous ne parlerons pas de l'effet produit par ces découvertes, qui n'avaient rien de bien merveilleux. La pétition avait été faite à la hâte avec une grande nonchalance; on en avait envoyé les feuillets partout, on les avait distribués partout, dans l'espoir d'avoir des signatures. Les écoliers et les farceurs de profession ne purent résister à la tentation. Toutes les fois qu'on rencontrait un individu qui pût tenir une plume, on s'empressait de lui faire écrire, sur la pétition des chartistes, le nom d'un royal personnage ou de quelques "Cheeks the Marine." Comme question de fait, presque toutes ces pétitions populaires contiennent des bouffonneries mêlées aux affaires les plus sérieuses. Le comité des pétitions, en diverses occasions, a eu raison d'attirer l'attention sur les signatures visiblement contrefaites, apposées à ces documents. Les pétitions en faveur du mouvement d'O'Connell étaient déposées, chaque dimanche, à la porte de toutes les églises d'Irlande avec de l'encre et une plume à la disposition de ceux qui voudraient signer; et, plus d'une fois, des écoliers se sont amusés à écrire les noms les plus étranges; les pétitions des chartistes avaient été louées si hautement, et le mouvement des chartistes avait créé une telle épouvante, que chaque découverte de ce genre amusait beaucoup le public. On s'est assuré que le nombre des signatures véritables était bien moins élevé que ne l'avaient dit les chefs chartistes; et l'on s'aperçut bientôt que ce mouvement, après avoir effrayé pendant longtemps le public respectable, n'était ni plus ni moins qu'une chose dont on devait s'amuser, et il éclata un long et inextinguible rire.

"Cependant cette malheureuse pétition produisit sur le public anglais un effet décisif; à compter de ce jour, la classe moyenne du public anglais ne vit dans le chartisme qu'une chose ridicule."

L'histoire se répète, et tout me porte à croire que l'on découvrira les mêmes fraudes et les mêmes absurdités dans les pétitions présentées à cette Chambre. Avant que la proposition du nouveau syndicat fût soumise à cette Chambre, on disait tout bas en faisant des clins-d'œil, que l'on s'attendait à un événement intéressant. Il y a eu, à ce sujet, beaucoup plus de commérages qu'on en entend généralement parmi les vieilles femmes lorsqu'un autre événement très-important pour la famille, est sur le point d'arriver. La première commère, dans le cas qui nous occupe, a été l'honorable député d'Ontario-Sud (M. Glen), la seconde commère, nous pouvons, je crois la retrouver dans l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Ces honorables députés ont commandé les langes et les épingles; ils ont préparé ce que l'on appelle les layettes; ils ont disposé le berceau; et quand le petit poupon a été présenté au public, il ressemblait tellement à son père putatif que tout le monde aurait juré que c'était son enfant, et si la nature, dans ses caprices, avait donné des lunettes au pauvre petit, la ressemblance aurait été presque parfaite. Après avoir bercé le cher petit être, après l'avoir reçu de la nourrice, après l'avoir préparé au baptême, le père dénaturé l'abandonna soudainement et essaya de le déposer à l'hospice des enfants trouvés. Il est vrai qu'il n'y avait aucun témoin d'état à l'accouchement, comme la chose se pratique chez les rois, et aucune salve d'artillerie n'a salué l'héritier dont l'abandon aurait dû, au moins, attirer la pitié des nourrices; mais, hélas! fidèles aux instincts de ceux qui bafouent toujours le peuple quand il est sans défense, tous les députés de la gauche, depuis le chef jusqu'au dernier d'entre eux, que je ne nommerai pas, mais il sait très-bien de qui je veux parler, tous les députés de la gauche, dis-je, qui, lors de la naissance de l'enfant en question, faisaient entendre des chants d'allégresse, ont désavoué le pauvre petit et l'ont abandonné sur la voie.

On a même refusé de le recevoir dans les maisons de charité, on l'a traité comme un bâtard; et, après la mort du pauvre petit, personne n'a daigné lui rendre les derniers devoirs, et il gît encore abandonné sur la voie. Il sied mal à l'honorable député de Norfolk-Nord de ramasser ce poupon et de venir le bercer de nouveau dans cette Chambre. Nous croyions en être délivrés, et nous laissons volontiers les honorables députés de la gauche se disputer l'honneur attaché à cette espèce de paternité.

Pour montrer, M. l'Orateur, la conduite tenue par la gauche, et les obstacles dont, depuis le commencement de ce débat, elle n'a cessé d'entourer cette mesure, je serais disposé à soumettre la question au peuple pour qu'il en décide.

Comparons, M. l'Orateur, la grande liberté que l'on a accordée aux honorables députés de la gauche pendant ce débat, avec la conduite tenue par l'arrogante et insolente majorité qui commanda ici pendant cinq ans; faisons cette comparaison et voyons comment les partisans d'un gouvernement traitent leurs adversaires et leurs ennemis. Plus de quarante pour cent du *Hansard*, ont été, jusqu'aujourd'hui, remplis par les discours des honorables députés de la gauche, bien qu'ils soient dans la proportion d'un contre quatre pour les députés de la droite, et ils ont eu l'occasion de répéter, mainte et mainte fois, de la façon la plus monotone, tous les arguments qu'ils ont pu trouver, car l'honorable chef de l'opposition a épuisé le sujet dans les premiers discours qu'il a faits, et personne ne pouvait parler après lui sans répéter ce qu'il avait dit.

Un de ces honorables députés est venu de l'avant, et bien qu'on eût attiré l'attention de la Chambre sur ce fait, il nous a fait perdre notre temps en nous lisant son discours dont il remit aux reporters une copie qu'il avait probablement déjà envoyée au *Globe*.

Les honorables députés de la gauche m'ont reproché d'avoir attiré l'attention de l'Orateur sur ce fait. Il n'y a pas dans le "Parliamentary Practice" de May de règle plus claire que celle qui défend la lecture des discours, parce que cette coutume détruit l'esprit de discussion. Je n'ai pas insisté, bien qu'en le faisant, j'eusse empêché l'honorable député de lire son discours, et le *Globe* aurait publié, le lendemain, le compte-rendu d'un discours qui n'avait pas été prononcé. Je pense maintenant que l'on ne devrait pas permettre que ce discours fût publié dans les archives de cette Chambre, car ce n'est pas un tel discours qui devait être prononcé.

J'irai plus loin; mon siège se trouve près de celui de l'honorable député et je l'ai vu tourner, les uns après les autres, les feuillets de son discours; vous avez dit, M. l'Orateur, que d'autres députés ayant lu leurs discours, vous n'interviendriez pas tant que durerait cette discussion, bien que la chose fût contre la coutume parlementaire et qu'elle fût ainsi défendue. Mais, M. l'Orateur, on n'a pas encore attiré votre attention sur le fait qu'on lisait des discours en cette Chambre, car il aurait été de votre devoir d'empêcher la chose. J'espère que la discussion qui vient d'avoir lieu, sera le moyen de faire disparaître cet abus.

J'ose assurer, M. l'Orateur, que tout le monde a eu ses coudées franches dans ce débat. Chaque phrase du débat nous rendait de plus en plus forts aux yeux du peuple, et que l'honorable député ne se flatte pas que lui et ses amis pourront encore tromper le public comme ils l'ont déjà fait. Que l'honorable député n'oublie pas que la foudre ne frappe pas deux fois au même endroit, et bien que lui et ses amis aient réussi une fois, ils ne peuvent réussir de nouveau, car le peuple a les yeux ouverts sur les fourberies de l'hypocrisie organisée. Je répéterai, une fois pour toutes, que les honorables députés de la gauche ne possèdent pas les qualités qui caractérisent le parti conservateur, car, parce qu'il est arrivé à leur chef de perdre une bataille, ils l'ont renvoyé et disgracié.

Malgré les reproches qu'on lui faisait, malgré les calomnies répandues contre lui, les conservateurs sont restés fidèles à leur grand chef qui, plus d'une fois, les a conduits à la victoire, et qui, Dieu aidant, les y mènera encore plus d'une fois. Et aujourd'hui, notre fidélité est récompensée.

Cet honorable monsieur doit se rappeler, avec bonheur et avec orgueil, que jamais, dans ses jours les plus sombres, ses amis ne l'ont abandonné; et quand les honorables députés de la gauche, le soir de notre longue discussion, nous ont accusé de traiter ce sujet avec une légèreté inconvenante, j'avais raison de leur dire que s'ils le désiraient, ils avaient le droit de se couvrir de cendres; quant à nous, nous croyions que nous pouvions revêtir des habits de fête et nous livrer à la joie, tandis qu'ils peuvent sonner le glas

funèbre; tout ce que nous voulons, c'est que, comme les braves Indiens, ils élèvent eux-mêmes leur bûcher.

Notre digne chef doit voir, aujourd'hui, qu'il est plus fort auprès du peuple que si l'honorable député, qui siège vis-à-vis de moi (sir R. J. Cartwright), ne l'avait pas injurié du haut de la tribune; il doit sentir qu'il est plus fort que si la presse ne l'eût pas attaqué ni calomnié, car ces attaques lui ont créé des amis qui se sont attachés à lui par des liens que l'on ne peut briser, et qui regardent comme leur plus grande récompense le fait d'avoir maintenu au pouvoir un des plus grands hommes d'Etat du monde et, certainement, le plus grand que le Canada ait produit.

Nous consentons à être jugés d'après ce contrat du chemin de fer du Pacifique canadien; nous consentons à ce que l'on compare le programme que nous avons adopté avec la politique suivie par la gauche, avec cette politique qui aurait l'effet de livrer notre commerce et l'avenir du Canada entre les mains des Etats-Unis; nous voulons comparer nos actes avec la politique de celui qui, dans son fameux discours d'Aurora, dont on l'a tant félicité, disait, sur un ton prophétique, qu'il avait l'intention de chercher un climat plus chaud; et nous avons vu l'accomplissement de cette prophétie dans la tentative futile de faire passer le chemin de fer du Pacifique aux Etats-Unis par le Sault Sainte-Marie, et partant, de livrer le commerce aux Américains.

On ne pouvait faire de tentatives plus infructueuses que celles qui ont été faites pour porter les honorables députés de la droite à désertir leur chef. Les honorables députés de la gauche ont éprouvé un peu de consolation lorsque quelques-uns de nos amis ont reconnu que le contrat n'était pas, sous tous les rapports, comme nous aurions désiré qu'il fût.

Personne ne prétend que c'est le meilleur contrat que l'on pourrait faire; personne ne prétend que ce contrat s'accorde sous tous les rapports avec nos vues; mais l'arrangement a été conclu avec des hommes qui surveillaient leurs intérêts et qui ont l'intention d'exécuter à la lettre des travaux qu'ils se sont chargés de faire. Le gouvernement ayant accepté ce contrat, se compromettrait s'il n'obligaient pas ces messieurs à exécuter leur contrat à la lettre.

Le gouvernement peut—et il n'a jamais abdiqué ce pouvoir—le gouvernement peut, dis-je, les obliger à la chose. Le gouvernement a le pouvoir d'empêcher tout ce que l'on pourrait faire pour enfreindre les clauses de ce contrat. Le gouvernement mécontraîtrait ce qui a été fait dans le passé, s'il ne voyait pas à faire exécuter cette convention. A ce sujet, je me rappelle que l'honorable député de Brant-Nord (M. Fleming) a prétendu, d'après les premières épreuves du "Journal des Débats," qui sont souvent inexactes, que j'avais dit que nous ne pouvions désirer un meilleur contrat. Je n'ai pas dit cela. J'ai simplement dit que ce contrat n'était pas tout ce que nous aurions pu désirer, si la convention avait été faite entièrement de notre côté; et si l'honorable député de Brant-Nord avait examiné le contexte, il aurait vu qu'il était impossible de se méprendre sur l'interprétation que l'on devait donner à mes paroles.

Je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a accordée, et je demande pardon de m'être levé un peu trop vivement pour me défendre et défendre la question qui nous occupe en ce moment contre les sophismes de l'honorable député de Norfolk-Nord, sophismes qu'il sait si bien employer. Et, en terminant, je puis dire que l'honorable député a eu mauvaise grâce de m'accuser d'inconséquence.

M. POPE (Queen, I. P. E.) Je n'ai pas l'intention de rentrer dans la discussion générale de la question, elle a été trop complète pour que j'essaie de la rouvrir. Je veux tout simplement répondre à quelques allusions que l'on a faites à ma province natale, et à l'énorme pétition que l'on a présentée à la Chambre pour lui faire croire que la population de l'île du Prince-Edouard est opposée à la sanction du contrat. Les députés de l'île du Prince-Edouard ont été vertement tancés l'autre jour par l'honorable député de

Gloucester, pour avoir dit que cette pétition n'était pas authentique. J'irai encore un peu plus loin, je me propose de prouver que le député de Gloucester qui a présenté cette pétition, devrait être censuré par la Chambre.

Lorsqu'un député présente une pétition, il devrait d'abord la lire, afin de s'assurer qu'elle est digne d'être présentée, et si après examen, il s'aperçoit qu'elle est basée sur la déception et la fraude, il se rend coupable d'une violation des règles de la Chambre en la présentant. Il devrait être forcé de la retirer et censuré par la Chambre pour l'avoir présentée.

L'honorable député de Gloucester peut s'arroger la direction de son parti dans la province du Nouveau-Brunswick et je ne m'en plaindrai pas. Je ne me plaindrai pas non plus des visites qu'il peut faire à la Nouvelle-Ecosse. Il s'est rendu à Halifax avec l'intention de faire comprendre au peuple l'importance de son individualité et de le convaincre de la malhonnêteté du gouvernement. Mais, en dépit de ses grands talents et de sa voix mélodieuse, il n'a pu réussir à persuader à la nombreuse assemblée qui était présente, de l'écouter jusqu'au bout de son discours.

Avant qu'il eût terminé, son auditoire s'est dispersé le laissant avec l'honorable M. Jones, et l'honorable M. Jones et lui pouvaient sympathiser et regretter ensemble le bon vieux temps qu'ils espèrent réussir à faire revivre. Mais je ne lui permettrai pas de parler au nom de la petite province de l'Île du Prince-Edouard.

On pourrait peut-être s'imaginer que si la circonscription électorale même de l'honorable député présentait une pétition en faveur de ce contrat, il se croirait tenu de respecter un peu l'opinion de ses électeurs. Je vais lire un paragraphe contenu dans une des résolutions adoptées par le conseil de son propre comté, il n'y a que quelques jours. Il serait plus près de la vérité en disant que la population de son comté a confiance dans cette entreprise, que lorsqu'il prétend que la population de l'Île du Prince-Edouard y est opposée. Voici la résolution qui a été adoptée :

" Il est résolu en outre que nous considérons du devoir de tout citoyen honnête et dévoué à son pays de donner son appui le plus chaleureux au gouvernement sur cette question et de déjouer les projets d'une opposition factieuse qui se moque des intérêts les plus chers du pays."

Je ne sais pas si ceux qui ont adopté cette résolution espéraient voir l'honorable député se ranger parmi les partisans honnêtes et loyaux de l'administration, dans l'intérêt du pays. Peut-être ne l'espéraient-ils pas ; cependant, je crois que l'honorable député devrait avoir un peu plus d'égard pour l'opinion qu'ils ont exprimée ; il ne devrait pas trop embrasser, et il ferait bien de ne pas se charger de la direction de toutes les provinces maritimes. S'il continue à élargir ses domaines, nous serons obligés d'avoir recours à l'honorable député de Victoria, N. B. (M. Costigan) pour le faire rentrer dans ses limites.

La position que l'honorable député a présentée est basée sur la déception, le mensonge et la fraude. Je suppose que l'on a commencé par envoyer des ordres d'ici pour qu'une assemblée fût convoquée.

M. Louis H. Davis, homme politique bien connu, dans les provinces maritimes, joua un des premiers rôles dans toute cette affaire, et je vais montrer à la Chambre comment il s'est efforcé d'influencer le public.

Dans l'Île du Prince-Edouard, la population, par l'expérience qu'elle a eue, craint beaucoup le système du fermage des terres, et le but de M. Davis était de lui faire croire que ceux qui quitteraient l'île pour le Nord-Ouest avec leurs familles, ne pourraient pas posséder un pouce de terres le long de la ligne du chemin de fer. Je vais citer un extrait de son discours :

" La partie la plus atroce de ce marché infâme reste encore à raconter. On dit que les terres du syndicat seront prises par sections alternatives, dont aucune partie ne sera à plus de 24 milles du chemin de fer. Ces mois "sections alternatives" sonnent bien ; à première vue, cette division semble raisonnable ; seulement il y a un "mais" dans l'affaire. Il est prescrit que si quelques-unes de ces sections alternatives ne sont pas, dans

M. PLUMB

l'opinion du syndicat, propres à la colonisation, il pourra choisir d'autres terres parmi celles que possède le gouvernement. Une autre clause prescrit que si une partie de ces terres est marécageuse ou stérile, ou couverte nappes d'eau, de rivières ou de marais, cette partie ne sera pas calculée dans la concession, mais que le syndicat pourra choisir des lots de terres arables en quantité suffisante pour compenser le terrain dont il ne pourra tirer parti. Qu'est-ce que cela signifie ? C'est que toute la terre arable située en dedans de la limite des 24 milles sera donnée au syndicat."

Voilà, M. l'Orateur, un mensonge grossier, commis avec préméditation, dans le but de tromper le peuple ; et on l'a répandu dans tout le pays. Quant à la pétition elle ne porte les noms d'aucun marchand ou banquier, elle ne porte les noms d'aucun avocat, si ce n'est celui de M. Davis, lui-même, de son clerc, de M. Warburton, qui a écrit la lettre lue ici l'autre jour, et qui, entre parenthèse, n'est remarquable que par sa présomption et son impudence.

La pétition porte la marque évidente de la fraude la plus grossière. La première feuille porte le nom de William McIntyre, tous les noms sont de la même écriture ; sur la seconde feuille, tous les noms excepté un sont de la même écriture et l'on y retrouve encore le nom de William McIntyre, et ainsi de suite.

M. ANGLIN. Sur combien de feuilles cela se produit-il ?

M. POPE (Queen's). La page suivante porte le nom de Thomas Campbell, celle qui suit commence par le même nom, et c'est la même chose d'un bout à l'autre. Les noms de quelques personnes sont écrits en deux endroits d'une écriture différente, et l'un des deux doit être un faux. J'y vois plusieurs noms qui paraissent dans deux colonnes ; en un mot, toute la feuille semble avoir été faite en duplicata. J'ai reçu des centaines de lettres à propos de cette pétition. En voici une que m'écrivit un paysan des établissements éloignés, qui me demande des informations :

" Honorable monsieur, — Vos partisans dans ce district m'ont chargé de vous écrire ces quelques lignes pour vous demander quel est le but du parti de l'opposition qui envoie des individus avec une pétition contre la vente de terres à une compagnie de chemins de fer en Angleterre ; ces individus forcent presque les gens à signer leur pétition, mais ils ne recueillent que peu de signatures. Voulez-vous être assez bon pour me faire savoir ce que cela veut dire ?"

J'ai souvent remarqué que les chefs libéraux agissaient de la même manière dans toutes les parties du pays et étaient guidés par les mêmes principes. Dans la vie privée, ils sont tout ce que vous pouvez désirer. Ils valent un peu mieux que les autres, ils portent leurs livres de prières dans leurs poches le dimanche et prétendent être aussi bons ou meilleurs que leur prochain. Mais quant il s'agit de leur conduite politique, il semble qu'il leur soit nécessaire d'avoir recours à la déception et à la fraude pour atteindre leur but, et ils sacrifient pour cela tout ce qu'il y a de droit et d'honnête dans leur conscience.

Je vais citer un exemple de la manière dont agit ce parti dans l'Île du Prince-Edouard. En 1871, le gouvernement provincial fit adopter un bill de chemin de fer ; il conclut un contrat ; et aussitôt l'opposition de tenir des assemblées partout dans la province.

Elle prétendait que ce contrat avait été passé dans le but de vendre l'île à la Confédération, que des partisans intriguants de la Confédération avaient été envoyés dans l'île comme entrepreneurs. Nos adversaires déclaraient qu'ils allaient dépenser £100,000, s'il le fallait, pour faire résilier le contrat, qu'ils allaient arracher les rails qui avaient déjà été posés, et qu'ils allaient empêcher la province d'être sacrifiée.

Ils obtinrent le pouvoir, et un mois après ils avaient repris les travaux que nous avions commencés. Et ils ne s'arrêtèrent pas là ; ils trouvèrent qu'il leur était impossible de conserver le pouvoir sans donner à ses partisans intrigants de la confédération, à ces entrepreneurs envoyés pour vendre l'île 60 milles de chemin de fer de plus à construire, en les payant \$1,000 de plus par mille que nous ne les payions ;

Voilà ce qu'ils ont fait, et bien que, lorsqu'ils en appelèrent au peuple, l'opinion publique se fût déclarée fortement opposée à la confédération et qu'ils eussent persuadé au peuple de l'île de se tenir en dehors de l'Union, que firent-ils en définitive ?

Deux des chefs de ce gouvernement vinrent à Ottawa à l'insu de la population, pour négocier les conditions de l'Union. Pendant que ces négociations se poursuivaient, on amena la discussion sur le montant qu'ils devraient recevoir à condition qu'ils entrassent dans la Confédération. Ils prétendirent que, le Canada ayant contracté une dette considérable pour la construction du chemin de fer du Pacifique, ils ne pouvaient être admis dans les mêmes conditions que les autres provinces, parce qu'ils ne retireraient aucun avantage de ce chemin de fer.

Voici les conditions qui furent acceptées par ces messieurs :

On estima à \$30,000,000 le chiffre de la dette contractée pour la construction du chemin de fer, plus une somme considérable pour les canaux, et la population de l'île du Prince-Edouard a reçu et reçoit sa part des dépenses qui sont faites pour le chemin de fer du Pacifique. Et cependant il y a dans l'île des personnes qui prétendent n'avoir retiré aucun avantage de la Confédération. A une assemblée qui a eu lieu récemment sur l'île, M. W. D. Stewart, le bras droit de M. Davidson, disait :

“ Il est grandement temps que la population de cette île s'affirme et essaie de mettre fin à ces dépenses énormes dans une section de la Confédération pendant que les travaux publics des provinces de l'est sont abandonnées, faute de fonds.”

Pour ce qui regarde l'île du Prince-Edouard, nous avons reçu une part raisonnable de ces dépenses lorsque le Canada s'est chargé de construire le chemin de fer ; et lorsque ces terres seront vendues, il est probable que la dette ne sera pas augmentée et que l'île du Prince-Edouard continuera à recevoir sa part de ces \$30,000,000 pendant longtemps.

Mais je m'étais levé pour dire qu'il ne faut attacher aucune importance à une pétition qui, pour commencer, est basée sur la fraude et la déception.

L'honorable député de Gloucester (M. Anglin), qui a présenté cette pétition, a déclaré que c'était une des pétitions les plus recommandables qui aient jamais été présentées à la Chambre des communes. Il y a certainement des noms respectables sur cette pétition mais je ne sais pas si leurs propriétaires les ont signées. Nous savons que des centaines de ces signatures sont fausses, qu'il y a une foule de duplicata et qu'on a ajouté à la liste les noms de beaucoup de personnes décédées. On m'a dit qu'on avait mis sur cette pétition les noms d'enfants de dix ans.

Je n'ai aucun doute que lorsque le contrat du syndicat aura été parfaitement expliqué à la population de la province, elle l'approuvera complètement et elle se sentira avec la population des autres provinces maritimes, soulagée d'un pesant fardeau. Elle sait ce qui peut lui arriver de pis, elle sait ce qu'elle aura à payer, et elle se sent soulagée de toute anxiété. Elle peut s'étonner que le gouvernement refuse une proposition de construire le chemin pour quelques millions de moins. Mais tout ce que les provinces maritimes demandent c'est une explication des conditions des deux contrats, car elles veulent agir loyalement et ne sont pas disposées à répudier des obligations solennellement contractées par ce gouvernement.

M. YEO. Pour répondre à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet de cette pétition, je puis dire que j'en connais quelque chose, parce que je me trouvais dans l'île du Prince-Edouard à l'époque où elle a été signée. J'ai été mandé par télégramme dans plusieurs localités pour assister à des assemblées, et je pus assister à une d'elles. A cette assemblée, je vis sur le bureau une de ces feuilles qui portait le nom de toutes les personnes présentes, des conservateurs comme des libéraux.

Il est d'habitude aux assemblées tenues dans les localités rurales, qu'une seule personne signe pour la moitié ou les deux tiers des autres, mais cela n'eut pas lieu à l'assemblée dont je parle. L'honorable ministre n'a désigné que dix ou douze noms ; un des députés de l'île m'a dit qu'il y avait 200 noms qui étaient signés en double. C'est peut-être vrai, mais cela provient, je suppose, de ce que la pétition devait être envoyée au Sénat et à la Chambre des Communes.

Je puis affirmer une chose, d'après ce que je connais de l'île, c'est que, si l'on avait eu le temps de parcourir le pays, je crois qu'à peu près tous les électeurs de l'île du Prince-Edouard auraient signé cette pétition, excepté peut-être quelques chercheurs de places.

L'honorable ministre pense que le peuple est en faveur du contrat ; eh bien, qu'il donne sa démission, je donnerai la mienne et nous soumettrons la question aux électeurs.

Il ne sied guère à l'honorable ministre d'accuser de fraude la province qu'il représente. Je crois qu'on peut y trouver autant d'honnêteté, de droiture et d'intelligence que dans chacune des autres provinces de la confédération, et je défie qui que ce soit, qui ait visité cette île, de dire le contraire.

M. MACDONALD (King). L'honorable député de Prince (M. Yeo) peut se porter garant pour son comté, mais je m'oppose formellement à ce qu'il en fasse autant pour le mien.

Je puis dire avec la plus grande confiance, et certain de s'avancer que la pure et candide vérité, que tous les électeurs qui ont voté pour moi à la dernière élection sont disposés à appuyer la politique du gouvernement sur cette question, et je regarde comme une impertinence—

QUELQUES VOIX. Oh ! oh !

M. MACDONALD. Si le mot n'est pas parlementaire, je le retire ; mais je regarde comme très osé de la part de l'honorable député de Prince, de venir parler au nom de mon comté. Je crois que non-seulement mon comté, mais les sept huitièmes, sinon les huit neuvièmes des électeurs de l'île du Prince-Edouard approuveront la politique du gouvernement actuel. Ce gouvernement remplit les conditions que nous avons posées en entrant dans la confédération. La construction du chemin a ajouté \$30,000,000 environ à la dette du pays, et nous en avons eu le bénéfice depuis la Confédération ; les terres du Nord-Ouest suffiront à éteindre la dette créée pour cette construction, et l'île du Prince-Edouard en retirera tout bénéfice. J'approuve complètement la politique du gouvernement au sujet de cette grande voie ferrée qui doit traverser le continent, qui favorisera le progrès du pays, qui en augmentera la population dans une proportion impossible à atteindre d'une autre manière, et qui débarrassera le public du fardeau de cette entreprise.

M. CHARLTON. Je demande la permission de donner quelques explications personnelles. L'honorable député de Niagara a dit que je m'étais abstenu avec soin de parler du chemin de fer “Northern Pacific,” du “Southern Pacific” et des chemins de fer du Texas. Je crois que vous rendrez le témoignage M. l'Orateur, que j'ai parlé du “Northern Pacific,” du “Southern Pacific” et de différents autres chemins de fer.

L'honorable député sait, je suppose, qu'il ne pouvait être question des chemins de fer du Texas, parce que le Texas a été admis dans l'Union comme territoire indépendant, qu'il a conservé la libre disposition de ses terres publiques et que les Etats-Unis ne peuvent concéder de terres publiques dans cet Etat.

M. ANGLIN. Je ne voulais pas prendre part à la discussion cet après-midi, mais les discours qui viennent d'être prononcés, m'obligent à dire quelques mots. L'honorable député de Niagara m'a regardé d'un air entendu.....

M. PLUMB. Un chien regarde bien un évêque.

M. ANGLIN. Un chien peu regardor un évêque comme l'honorable député de Niagara me regardor. L'honorable député s'est permis ce que, chez d'autres députés, on appellerait insulter le parti libéral. Nous ne sommes dans cette Chambre qu'un parti faible et peu nombreux, mais je crois que notre parti est aujourd'hui très-fort dans le pays, et nous attendons avec confiance que le peuple décide lequel des deux partis a raison.

L'honorable député parle de politiciens de cabaret. S'il y a des politiciens de cabaret dans cette Chambre, que le public décide à quel parti ils appartiennent et où est le parti des gentilshommes, en nous jugeant d'après notre conduite dans la discussion et devant le pays.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est permis d'affirmer que cette pétition est basée sur la fraude, que je n'ai pas fait mon devoir, et en un mot, que j'ai insulté la Chambre en présentant cette pétition sans l'avoir préalablement examinée pour voir si, à première vue, elle porte la marque de la fraude, comme il le prétend.

J'ai déjà expliqué dans un autre discours, comment il s'est fait que j'ai présenté cette pétition. Elle m'a été remise quelques minutes seulement avant l'ouverture de la séance, par un membre de l'autre Chambre. Cet honorable monsieur me remit en même temps une lettre qui me priait, en l'absence de l'honorable député de Prince, de présenter la pétition.

Je crois avoir rempli, en présentant cette pétition, un devoir envers une des provinces de la Confédération et envers un grand nombre d'électeurs respectables; et j'étais convaincu que je pouvais en toute confiance m'en rapporter à l'honneur et à l'intégrité de la personne que j'ai mentionnée.

Mais au point de vue strict de la pratique parlementaire, j'avais peut-être tort de m'en rapporter à la déclaration de ce monsieur et à la lettre qu'il me remettait, et de prendre la responsabilité de présenter la pétition sans la lire.

Le ministre de la Marine a fait une longue excursion en dehors de la question, pour m'accuser de chercher à m'arroger la direction de mon parti dans ma province. Il me semble que l'honorable député connaît assez ma vie passée pour savoir que je n'ai jamais cherché à me mettre à la tête de ma province. Pendant les dix ou douze années de ma vie politique je n'ai jamais pris la parole en public excepté dans ma circonscription électorale; et je n'ai jamais voulu jouer le rôle principal dans aucune assemblée, même à Saint-Jean.

Ce que dit l'honorable ministre sur ce sujet n'est donc qu'une illusion de son imagination. Il s'est figuré probablement qu'en risquant cette insinuation il blesserait, non pas moi, mais quelques-uns des députés de la gauche. Son assertion est donc complètement erronée.

Il est aussi dans l'erreur lorsqu'il parle de mon voyage à Halifax. Il a donné à entendre à la Chambre que, dans le but d'étendre mon influence, j'ai cherché l'occasion de prendre la parole dans une assemblée à Halifax. C'est tout à fait le contraire de la vérité. Je n'ai pas cherché l'occasion de parler à une seule assemblée dans cette ville. Lorsque je suis parti d'Ottawa, je n'avais pas la moindre idée d'aller à Halifax. Je fus prié par un certain nombre de personnes de me rendre à une assemblée publique, probablement parce que j'étais un de ceux des membres de l'opposition qui s'étaient opposés à l'adoption hâtive de ce bill. En recevant cette invitation, j'écrivis une lettre privée à ces messieurs, leur expliquant les raisons pour lesquelles je croyais qu'il valait mieux n'inviter que les citoyens de Halifax. Ils ne furent pas de cet avis; ils renouvelèrent leurs instances, et, vu les circonstances, je crus de mon devoir d'assister à l'assemblée et d'expliquer pourquoi je m'étais opposé, dans le parlement, à l'adoption de ce contrat. Je le fis de la manière la plus simple possible. Et si quelqu'un a dit au ministre de la marine qu'un certain nombre de personnes quittèrent l'assemblée pendant que je

M. PLUMB

parlais, on l'a tout simplement induit en erreur. J'ai toujours eu les yeux fixés sur les portes d'entrée et quoi qu'il y eut bien des personnes debout à l'arrière de la salle, je n'ai pas remarqué qu'aucune ait quitté l'assemblée pendant que je parlais.

On y proposa des résolutions condamnant le contrat dans les termes les plus énergiques, et un bien petit nombre d'auditeurs, pas plus de vingt, et peut-être moins de dix, se déclarèrent opposés à ces résolutions. On proposa aussi qu'une copie de ces résolutions fût envoyée aux députés de la ville et du comté de Halifax, en les priant d'employer leur influence à empêcher la ratification du contrat. La Chambre n'a jamais été informée officiellement de ce fait, et j'ai peut-être le droit aujourd'hui de le porter à la connaissance de la Chambre.

A six heures l'Orateur, quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. ANGLIN. L'honorable ministre des Chemins de fer, avant la suspension de la séance, s'est servi, en parlant de la pétition que j'ai présentée à la Chambre, de termes qui m'obligent à lui répondre. Il a dit que bien des noms étaient de la même écriture, que beaucoup de noms de personnes décédées s'y trouvaient signés, et qu'un grand nombre de signatures s'y trouvaient répétées.

Des accusations de ce genre ne devraient pas être lancées de propos délibéré, à moins que l'on ne soit prêt à montrer les noms auxquels elles s'appliquent, même si on n'a pas de preuve à apporter à l'appui de ce qu'on avance. L'honorable député a nommé un nom qui, dit-il, est répété en deux ou trois endroits.

Dans une île comme l'île de Prince-Edouard, il doit y avoir beaucoup de personnes portant le même nom. Je me rappelle qu'un député qui représentait ici un des comtés de la Nouvelle-Ecosse, nous a dit un jour que dans son comté il n'y avait pas moins de 700 électeurs portant le même nom et appartenant à la même famille.

Beaucoup d'écossais venant de la même partie de l'Ecosse se sont établis dans l'île du Prince-Edouard, ce sont des écossais des Hautes-Terres, et ils se sont reproduits avec autant de fécondité que les écossais établis sur le continent.

Des noms comme celui de John Smith, et beaucoup de noms irlandais, appartiennent à un grand nombre d'individus, de sorte que, si l'honorable ministre ne peut prouver que ces noms appartiennent à une seule et même personne, son accusation n'a plus aucun fondement.

On a déjà répondu à l'assertion que plusieurs noms étaient de la même écriture. Chacun sait que dans les districts ruraux, principalement, les gens préfèrent souvent qu'une autre personne signe pour eux, et leurs noms signés ainsi avec leur autorisation, sont aussi authentiques que s'ils les avaient signés eux-mêmes.

Le seul point sur lequel on ait pu produire un semblant de preuve, est la présence d'une double série de noms, et j'ai en ma possession une lettre de M. Warburton, qui éclaircit toute la question.

L'honorable ministre s'est permis de parler de M. Warburton comme d'une personne très impertinente. Je crois que ce monsieur jouit d'une excellente réputation et occupe une bonne position dans la ville de Charlottetown. Je ne sais pas si j'ai toujours été d'accord en politique avec lui, mais je n'ai jamais jusqu'ici entendu quoi que ce soit contre sa réputation, et je crois que cette réputation ne sera pas très compromise par les attaques venant de ce quartier.

Voici la lettre :

CHARLOTTETOWN, I. P. E.
24 Janvier, 1881.

Honorable
T. W. ANGLIN,

CHER MONSIEUR.—J'apprends que des bruits circulent dans les corridors de la Chambre des Communes, d'après lesquels "une enquête aurait

prouvé que la pétition (de l'île du Prince-Edouard) contient des feuilles doubles portant les mêmes signatures et que, dans bien des cas, un nombre considérable de noms sont signés de la même écriture." Comme c'est à ma demande que M. Haythorne vous a remis la pétition pour la présenter, je crois que je vous dois de ne pas perdre un moment pour vous renseigner sur ce sujet, afin que vous soyez en mesure de répondre aux accusations que pourraient porter nos adversaires. D'abord, parlons des duplicatas. Sur une feuille provenant du premier district du comté de Prince, il y a deux rangées parallèles de noms signés en double, mais j'ai rayé au crayon une des doubles rangées, et cette rangée n'est pas comptée dans le calcul du total des signatures; on n'y a inclus qu'une seule série de noms. En examinant la pétition, vous verrez qu'elle est disposée en double colonne, et quelques unes des personnes chargées de la faire signer crurent qu'un duplicata serait nécessaire pour le Sénat, comme il était arrivé l'année dernière, et je reçus en conséquence un grand nombre de duplicatas, parmi lesquels se trouvait celui dont je parle. C'était le seul qui contient les doubles signatures sur la même feuille en colonnes parallèles.

"Les diff. rentes feuilles ont été collées ensemble par un étudiant en droit de quatrième année dans lequel j'ai la plus grande confiance, et je lui recommandai particulièrement de faire attention aux duplicatas. Lorsqu'il eut fini de les coller, je repassai moi-même toutes les feuilles et je comptai les noms dans le but de m'assurer que tout était fait de bonne foi, et je n'y trouvai de double feuille ou de duplicata que celui que j'ai mentionné et dont je rayai au crayon une des doubles rangées de signatures.

"Je crois impossible que des duplicatas m'aient échappé, et je puis affirmer avec la plus grande confiance que la pétition a été signée par 4,465 électeurs de bonne foi. Bien plus si nous n'avions eu un temps si court à notre disposition, et si nous n'avions été empêchés par une tempête qui s'est élevée lorsque nous avons eu distribué les pétitions, nous aurions facilement doublé le nombre des signatures; quoiqu'il en soit, je puis en envoyer quelques unes de plus car nous avons encore reçu quelques feuilles depuis que les premières vous ont été envoyées. Les duplicatas sont encore en ma possession.

"Quant à la seconde accusation que de nombreuses signatures sont de la même écriture, cela peut être vrai dans une certaine proportion, cela vient de ce que l'on voit souvent dans la campagne, lorsqu'une personne signe, son voisin la prie de signer pour lui aussi, ou en d'autres termes, il arrive souvent qu'un homme signe pour un autre avec l'autorisation de ce dernier. On m'a souvent demandé de signer cette pétition et celle de l'année dernière, pour d'autres personnes, mais j'ai naturellement invariablement refusé de le faire.

"Les pétitions ont été toutes envoyées à des personnes du comté auxquelles on pouvait avoir confiance, de sorte que je suis parfaitement convaincu que tout s'est passé franchement et loyalement. Vous pouvez faire de cette lettre l'usage qu'il vous plaira.

"Je demeure,

"Votre dévoué,

"A. B. WARBURTON,

"Secrétaire de l'Association Réformiste de l'île du P.E."

J'expose la question loyalement devant la Chambre, non pas seulement pour ma satisfaction personnelle, parce que je ne crois pas qu'aucun député veuille me soupçonner d'avoir présenté, avec connaissance de cause, une pétition que je saurais avoir été frauduleusement signée. Mais par considération pour ces 4,465 électeurs de l'île du Prince-Edouard qui sont si cruellement insultés par leur représentant dans le gouvernement. Je laisse l'affaire entièrement entre l'honorable monsieur et ceux qui ont signé la pétition. A eux de décider qui a tort et qui a raison.

Je n'ai pas l'intention de prolonger la discussion; je n'ai pas encore dit un seul mot sur le mérite de la question; je ne me suis levé que pour répondre aux accusations portées contre les requérants, et à l'attaque gratuite dirigée contre moi. Lorsque je crois de mon devoir de répondre à une attaque personnelle, j'évite toute récrimination. Je le ferai encore aujourd'hui. J'ai répondu loyalement aux accusations portées contre moi en termes si violents par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et je me contente de laisser décider ma cause d'après son mérite.

Il a parlé de la possibilité, pour moi, d'adresser la parole tôt ou tard à une assemblée publique dans sa province, et il m'a menacé de ce qu'il considérerait sans doute comme une sévère punition. Je ne lui ferai pas de menaces, de mon côté, mais je lui dirai simplement que l'on m'a souvent invité à parler à des assemblées publiques dans différentes localités de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard; et que j'ai toujours refusé de prendre part à une assemblée dans sa province, en conséquence de la position extraordinaire prise par les deux partis depuis plusieurs années.

Si jamais je crois de mon devoir, envers mon parti et surtout envers mon pays, d'accepter une invitation à parler en public dans l'île du Prince-Edouard, je puis lui dire que ses menaces n'auront aucun effet sur moi. Si mon devoir l'exigeait, je serais heureux de me trouver face à face avec l'honorable député devant ses propres électeurs, mais je n'en rechercherai point l'occasion pour ma simple satisfaction personnelle.

L'honorable député de Niagara s'est aussi permis de nombreuses attaques contre le nouveau syndicat; mais je ne crois pas nécessaire d'y répondre, parce que nous avons beaucoup parlé de toutes ces choses et parce que le peuple est à même de juger de la valeur de ses assertions. Je ne crois pas que ce qu'il a pu dire ou ce que les autres députés de la droite ont pu dire, ait aucun effet sur l'estime dans laquelle les messieurs, dont les noms sont signés au bas de la nouvelle proposition, sont tenus par le peuple de toute la Confédération.

Ces messieurs sont connus, ils sont connus comme des hommes d'une réputation intacte et d'un caractère élevé; ce sont des hommes qui, dans leurs localités respectives, sont connus comme parfaitement incapables de se laisser guider par les motifs qu'on leur a attribués. Les honorables députés de la gauche pourront donc laisser passer ces accusations sans y répondre davantage.

Et à ce propos, l'honorable député s'est permis, entre autres choses, d'attaquer ma vie privée; il a insinué quelque chose qui touche à ma conduite personnelle et ma vie privée, et je ne crois pas qu'il aurait dû s'aventurer sur ce terrain. Je répondrai cette fois à son attaque par une attaque, si on peut l'appeler ainsi, en disant que j'ai entendu sur la vie privée de ce monsieur des choses qui lui donnent droit au plus profond respect et à la plus haute estime de ceux qui le connaissent.

M. RICHEY. A cette phase de la discussion, je n'aurais pas adressé la parole à la Chambre, si la droite et la gauche eussent été d'accord, comme cela aurait dû être, pour voter la troisième lecture du bill sans discussion. Mais le député de Norfolk-Nord (M. Charlton) a ouvert de nouveau la discussion en attaquant le bill dans tous les détails et en accusant les membres de la droite d'aveuglement parce qu'ils appuient la mesure.

De son côté, le député de Gloucester (M. Anglin) a répété un défi que la gauche nous a lancé plusieurs fois. Je dois donc répondre aux allégations et insinuations de mes honorables amis. Le député de Yarmouth (M. Killam) a dit, l'autre soir, que les citoyens de Halifax n'étaient pas surpris du silence de leurs députés, parce qu'il est bien connu qu'ils ne peuvent point défendre un contrat préjudiciable aux intérêts de leurs commettants et auquel ils ont refusé leur approbation.

M. l'Orateur, les citoyens de Halifax savent que j'ai un faible pour le silence; mais ils savent aussi que je n'ai point honte de parler quand il est nécessaire, car j'agis toujours d'après mes convictions. A mon avis, le silence est d'or, surtout pour les débutants dans la vie politique, et je crois que l'honorable monsieur aurait pu se dispenser de conspuer, et de dire que nous n'avions qu'à l'écouter "pour qu'il nous montrât ses pensées;" comme Eliu, nous pensions que "les longs jours allaient parler." Mais, j'avoue qu'après avoir entendu et écouté, je suis arrivé à la même conclusion que le prophète, savoir, que "les hommes avancés en âge ne sont pas toujours les plus sages et que la justice n'est pas (toujours) le partage de la vieillesse."

J'ai mis tous mes efforts à suivre, avec toute l'attention dont je suis capable, les débats qui ont lieu depuis six ou sept semaines sur cette grande question, et si je ne puis partager les opinions d'un grand nombre de députés de la gauche, il en est une, au moins, à laquelle je puis donner mon cordial assentiment. Je partage les sentiments qu'ils ont exprimés en nous invitant, en nous exhortant à nous affran-

chir des entraves de parti et à ne considérer la question qu'au point de vue de notre patriotisme. Mais sur ce point, M l'Orateur, malgré l'espoir que j'ai eu pendant quelques instants, de voir s'établir une entente, nous devons encore nous séparer. Malgré moi, malgré toutes mes sympathies, j'arrive inévitablement à la conclusion que dans les discours des députés de la gauche, dans les nombreux amendements qu'ils ont proposés, on ne saurait trouver le moindre indice du désir de rompre les liens de parti; et comme libéral-conservateur, je suis forcé de croire que "liens de parti" et "obligations imposées par le patriotisme," peuvent s'interpréter différemment. De fait, plus j'y réfléchis, plus je m'étonne de m'être laissé prendre aux paroles séduisantes de mes honorables amis, au point de supposer un instant que l'on pouvait envisager cette question à un autre point de vue que celui des intérêts de parti. En effet, cette question forme un élément essentiel du programme pour l'exécution duquel notre parti existe. N'est-ce point en vue de la protection qui forme la base de notre existence, que nous ratifions ce soir ce grand projet, parce qu'il est le plus expéditif et le moins coûteux pour construire une ligne qui, en nous reliant à nos chemins de fer de l'Est, unira, par un lien de fer, toutes les possessions britanniques sur le continent et complètera notre union en la rendant plus solide?

Ne nous laissons pas prendre aux cris de "paix!" que les députés de la gauche redisent dans leurs vociférations, alors que le sentiment de la paix n'a point encore pénétré dans leurs cœurs et qu'ils emploient contre nous tous les artifices et toute la stratégie de parti.

Les députés de la droite ont été hautement accusés de n'avoir point discuté cette question au mérite. Or, je crois qu'elle a été complètement et habilement discutée au mérite; car elle a ses mérites, les uns absolus, les autres relatifs. Elle a le mérite d'assurer la construction entière de la ligne du Pacifique par une compagnie, C'est le mode recommandé par la droite et la gauche qui ont demandé, non point une compagnie formée à la hâte, dans les intérêts d'un parti, mais par une compagnie de capitalistes qui ont soigneusement étudié tous les détails de ce contrat et se sont chargés de l'entreprise en l'envisageant au point de vue commercial; une compagnie formée de capitalistes canadiens, anglais, de capitalistes venant du continent européen et des Etats-Unis, d'hommes en position d'activer l'immigration dans nos grands territoires du Nord-Ouest, considération qui, d'après moi, devrait suffire à contrebalancer la différence entre les prix qu'ils demandent et ceux que nous offre une autre compagnie formée pendant les débats sur cette question. Ce projet a encore le mérite de comporter une promesse formelle de mener les travaux à bonne fin, dans une période déterminée, à un prix fixe. Il a le mérite de libérer, pour toujours, le gouvernement de l'obligation d'exploiter les sections déjà construites et celles qui restent à construire, exploitation qui, d'après M. Mackenzie aurait coûté, pendant de longues années, au gouvernement la somme annuelle de \$6,000,000. Ce projet spécifie que les travaux seront terminés dans la période la plus courte, eu égard à une construction convenable. Tels sont, je crois, les mérites absolus du projet, aux termes mêmes du contrat, mérites que tout homme impartial doit reconnaître.

Mais il a aussi des mérites relatifs. Il est moins coûteux, plus pratique et plus complet que tout autre plan proposé jusqu'à ce jour pour la construction de cette ligne. Je dis qu'il est moins coûteux; car quelques soient les calculs sur lesquels on se base, tout homme qui examine impartialement ce contrat doit en venir à la conclusion que l'exécution de ce projet sera moins coûteuse que celle d'aucun autre présenté antérieurement.

Je sais que l'on peut appliquer à plusieurs députés de la gauche les vers dans lesquels Butler décrit son héros "Hudibras":

M. RICHY

"He was in logic a great critic,
Profoundly skilled in analytic;
He could distinguish and divide
A hair 'twixt south and south-west side;
On either which he would dispute,
Confute, change hands, and still confute."

Mais les honorables membres de la gauche auront beau distinguer et diviser, changer d'opinion et pourtant confondre; ils auront beau ajouter, soustraire, retourner les chiffres, il y a quelques faits arithmétiques — si faciles à présenter que l'écolier de Macaulay aurait pu les expliquer dans quelques instants, — dont selon moi, ils auront beaucoup de difficulté à se débarrasser. Je n'attache aucune importance à la valeur des terres au point de vue pécuniaire et au point de vue commercial. Leur valeur est inconnue jusqu'à présent, mais elle peut devenir si considérable que, selon moi, nous ne devrions nous en départir que pour la colonisation, ces terres n'ayant de valeur qu'à ce point de vue. Je crois parfaitement, avec M. Mackenzie, que toute valeur actuellement attribuée à ces terres ne peut être que fictive et "je reconnais franchement," — pour me servir de ses propres expressions, — "l'erreur manifeste que l'on commet en donnant aux terres une valeur fictive, avec l'espoir que les capitalistes anglais prendront cette valeur pour la valeur réelle."

Nous avons entendu exprimer ici l'opinion qu'après un siècle de colonisation, il est constaté que, dans la grande province d'Ontario, il y a seulement sept ou huit millions d'acres de terres arables et dix-sept millions seulement dans tout le Canada; si cette opinion est fondée, il est impossible de calculer la valeur des terres du Nord-Ouest dans un mois, dans une année ou même dans plusieurs décades. Que chacun se donne la peine d'examiner l'état déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelques jours et donnant la superficie des terres vendues, le montant reçu pour la vente et ce qui reste dû sur cette vente, il verra combien sont exagérés les calculs relatifs à la valeur de ces terres, en présence de la réalité.

En considérant la manière dont on pourra disposer des 25,000,000 d'acres cédés au syndicat, il ne faut pas oublier que, contigu à chaque mille carré qu'il possède, le gouvernement possède également un mille carré et est intéressé à attirer des immigrants, mais non point à vendre les terres; son intérêt est plutôt de les donner comme "homesteads" aux immigrants qui veulent s'y établir.

Ainsi donc, il y a un mille carré, — contigu à chaque mille cédé à la compagnie, — sur lequel peuvent s'établir deux colons ayant, dans leur voisinage immédiat, un lot de préemption, leur donnant une égale étendue de terre qui, évaluée à \$2.50, ne laisse que \$1.25 pour la valeur de l'acre sur les deux lots. Les membres du syndicat se trouvent donc en face d'une concurrence à prix égal et ils ont, de plus, à faire les frais d'amener des immigrants sur leurs terres.

Ces terres, à mon avis, devront nécessairement acquérir de la valeur. Oui, elles augmenteront en valeur, et nous pouvons espérer que la compagnie pourra les vendre à profit, pendant que le gouvernement verra aussi augmenter la valeur des siennes.

Mais si, pour établir des comparaisons; on veut donner une valeur à ces terres, peu m'importe celle qu'on voudra leur attribuer. En 1874, le chef de l'ancienne administration soumit un bill dans lequel il évaluait les terres à \$1 l'acre. Quelques députés de l'opposition prétendirent alors qu'elles valaient \$2.50 l'acre, et aujourd'hui, quand le ministre des Chemins de fer nous soumet sa proposition et évalue les terres à \$1 l'acre, l'opposition actuelle prétend qu'elles valent \$3.18. J'accepte l'évaluation de l'opposition dans les deux cas et je donne au projet de M. Mackenzie le bénéfice de 68 centins; et quel est le résultat?

La proposition de 1874 peut se répartir comme suit: espèces, \$27,000,000, en chiffres ronds; terres, 54,000,000 d'acres, à \$2.50, soit \$135,000,000; garantie à 4 pour cent, \$20,000,000; total \$182,000,000. Si, comme on l'a pré-

tendu, l'Acte cédaient 56,000,000 d'acres, au lieu de 54,000,000, il faudrait ajouter \$5,000,000 à ce montant.

Le contrat Allan se répartit comme suit : subvention en espèces, \$30,000,000 ; terres, 50,000,000 d'acres, à \$2.50, \$125,000,000 ; total, \$155,000,000.

Voici maintenant les conditions du syndicat : subvention en espèces, \$25,000,000 ; lignes construites par le gouvernement, \$28,000,000 ; terres, 25,000,000 d'acres, à \$3.18, \$79,500,000 ; total, \$132,500,000.

Ce contrat est donc plus avantageux de \$49,500,000 que la convention Mackenzie et de \$22,500,000 plus avantageux que le contrat Allan.

J'ai dit que le projet actuel est plus pratique. Le contrat Allan n'a pas réussi parce que les capitalistes européens n'ont pas voulu s'engager dans l'entreprise. L'offre Mackenzie n'a pas réussi, parce qu'aucun entrepreneur n'a voulu se charger de construire.

Dans le cas actuel, on a trouvé capitalistes et entrepreneurs, et, chose importante à considérer, au nombre des personnes engagées dans l'entreprise, il y a des capitalistes français, allemands et anglais dont l'influence contribuera beaucoup à nous amener une immigration.

L'ancienne administration n'a-t-elle pas dépensé \$1,000,000 pour amener dans le pays 65,000 immigrants à peine ? A ce taux, on voit ce qu'il faudrait dépenser pour amener au Nord-Ouest les 3,000,000 d'immigrants nécessaires pour fournir à la ligne un trafic suffisant.

Mais on nous dit qu'une autre compagnie propose sérieusement de construire la ligne à des conditions meilleures que celles qu'on nous propose. Il en est toujours ainsi. Il y aura toujours des enchérisseurs après adjudication ; il y aura toujours des offres après qu'un contrat est arrêté ?

J'ai dit que ce contrat est plus complet que les autres. Il n'exige aucunes négociations ultérieures. La compagnie est formée et prête à commencer les travaux. Ses arrangements financiers sont complets, nous dit-on ; et elle n'attend que la ratification du contrat pour commencer ses opérations.

Je ne puis croire que l'offre du nouveau syndicat soit faite de bonne foi. Je n'y vois qu'un cerf-volant politique dont les députés de la gauche tiennent la ficelle ; tandis que ces obligeants capitalistes font souffler le vent. Si je pouvais croire que cette nouvelle proposition sera vigoureusement et honnêtement mise à effet ; si je pouvais croire qu'elle n'implique pas nécessairement le retour au pouvoir des chefs de la gauche et la perte de millions et de millions pour leur pays, par suite de leur mauvaise administration et de l'abrogation de notre tarif qui commence à nous faire sortir de la dépression et à nous ouvrir de nouvelles et heureuses perspectives ; si je pouvais croire que cette proposition n'est pas le coup de mort du projet de relier l'Atlantique au Pacifique par une voie ferrée continue, établie sur le territoire anglais, alors je pourrais songer à voter contre la proposition qui nous est soumise par le très honorable chef de la droite.

Mais, alors même, j'aurais à considérer quel effet aura le nouveau projet, aux yeux du monde entier, sur l'état moral et matériel de mon pays, et j'avoue que pareille considération suffirait pour me décourager. Je crois que les ministres ont agi strictement dans les limites du pouvoir dont ils sont revêtus comme représentants d'une Chambre qui leur a donné sa confiance, et dans les limites du pouvoir que leur ont conféré les résolutions et les Actes adoptés par les Chambres depuis l'origine de ce projet.

Munis de ces lettres de créance, ils se sont rendus en Angleterre où ils ont négocié un marché avantageux qu'ils nous demandent aujourd'hui de ratifier et, selon moi, nous n'avons d'autre chose à faire que de nous rendre à leur désir.

En refusant de ratifier le contrat ainsi négocié et finalement arrêté, nous proclamerions que le gouvernement ne mérite pas notre confiance, et nous mettrions l'administra-

tion actuelle et toutes celles qui pourraient lui succéder, dans une position où il leur serait excessivement difficile de traiter avec les capitalistes du monde civilisé.

On n'a pas ménagé les insinuations et les calomnies en parlant des détails de cette mesure. Le député de Durham-Ouest (M. Blake) a timidement insinué, sinon affirmé audacieusement—mais je crois qu'il n'oserait pas formuler clairement pareille accusation—que nous n'avons point de garantie suffisante de l'achèvement de la ligne ; en même temps, lui-même et d'autres députés de la gauche ont déroulé devant nous la longue et fatale liste des exemptions accordées à la compagnie.

Ils nous ont parlé de cette clause qui interdit, pendant vingt ans, la construction de toute autre voie ferrée au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, à partir d'un point situé sur cette dernière ligne ou dans le voisinage, sauf les lignes qui auront la direction sud-ouest ou ouest-sud-ouest. Ils nous ont parlé du pouvoir accordé à la compagnie de construire et exploiter des embranchements sur leur ligne à partir de tout point situé sur sa ligne, pour aboutir à un point quelconque du Canada. Ils ont parlé de l'exemption de taxes à perpétuité sur les stations, ateliers, hangars et autres dépendances de la ligne, pendant vingt ans après que la Couronne aura fait à la compagnie certaines concessions de terres dans les territoires du Nord-Ouest, à moins que les terres ne soient autrement vendues ou occupées. Ils nous ont parlé de la promesse faite par la compagnie de céder à la compagnie les terres requises pour la voie de ces embranchements et pour les stations, ateliers, hangars et autres dépendances nécessaires à l'exploitation de ces embranchements, en tant que ces terres appartiendront au gouvernement. Ils nous ont parlé de la restriction qui empêche le gouvernement de modifier le tarif de la compagnie, une fois qu'il l'aura accepté, jusqu'à l'époque où ce tarif produira dix pour cent par année de profit sur le capital dépensé pour la construction de la ligne. Ils nous ont parlé des facilités que le gouvernement accorde à la compagnie pour ses règlements de comptes. Ce sont là, je l'avoue de grands avantages. Mais on a pu les exagérer ; on les a exagérés, je pense.

La discussion a démontré, je pense, que les députés de la gauche ont beaucoup exagéré la valeur de ces concessions. Mais supposons qu'ils n'aient point exagéré ; à quelle somme ont-ils évalué l'ensemble de ces concessions ? On nous a dit qu'un membre du syndicat les évaluait à \$5,000,000 ; certains députés les ont évaluées à \$15,000,000, d'autres à \$25,000,000. On a voulu augmenter nos appréhensions à l'extrême, à propos de ces concessions formidables. On nous a répété à satiété, le chef de l'opposition nous a affirmé, avec toute l'autorité qui lui donnent ses vastes connaissances légales, que nous n'avons point de garantie de l'achèvement des travaux ; que la compagnie peut construire la section facile de la ligne, la section des prairies, recevoir la forte subvention en espèces et en terres, puis renoncer à construire les extrémités de la ligne.

Voici ce qu'a dit le député de Durham-Ouest à ce sujet :

« Il y a, ce me semble, privilège d'abandon en pratique, parce que je ne vois aucunement, dans le contrat, que le gouvernement se soit réservé le droit de rétrograder sur la ligne et les terres, dans le cas où la compagnie ne construirait pas les sections extrêmes, après avoir construit la section intermédiaire. »

Or voici ma réponse : si, par ce contrat, le gouvernement s'était réservé le droit de rétrograder, dans le cas où la compagnie ne remplirait pas cette partie de la convention, je me serais attendu à ce que le député de Durham-Ouest (M. Blake) dénonçât ce détail comme une énorme bévue. Je me serais préparé à l'entendre blâmer hautement le gouvernement d'avoir payé—comme il l'aurait prétendu—à cette compagnie une somme suffisante pour construire la ligne en réalisant des profits, pour la libérer ensuite de la seule charge qui lui est réellement imposée, celle d'exploiter la ligne après qu'elle sera construite.

Si ce contrat spécifiait un droit de *rémergé*, on aurait pu dire que le gouvernement se réservait ce seul remède en renonçant aux autres, et que la compagnie faisant défaut, il se trouvait obligé de reprendre la ligne à la compagnie. Mais le contrat actuel, grâce à l'habileté et la science légale qui ont présidé à sa rédaction, nous laisse tous les recours possibles en droit et en équité, outre le droit que se réserve le parlement d'interpréter ses propres actes.

Mais j'en reviens au point que j'ai mentionné au début et que je désire faire bien comprendre à la Chambre. Je demanderai au chef de l'opposition si les promesses qui, d'après le contrat, lient le gouvernement, sont conditionnelles, oui ou non ? Au début du contrat, la compagnie s'engage à construire certaines sections de la ligne et à les construire simultanément, à se charger des sections que le gouvernement a construites ou doit construire, à équiper, entretenir et exploiter convenablement et à perpétuité cette voie ferrée continue. Ce n'est pas une section ou des sections particulières, mais toute la ligne continue entre Nipissingue et Burrard Inlet qui constituent le chemin de fer du Pacifique canadien. C'est en considération de l'accomplissement de divers actes par la compagnie, de l'accomplissement des conditions que je viens de mentionner, que le gouvernement s'engage à céder des terres et à payer certains montants, aux termes du contrat, ainsi qu'à garantir les exemptions dont on nous a tant parlé. Que la compagnie néglige le moindre détail du contrat, qu'elle manque à l'accomplissement d'une seule des conditions précédentes, quel sera le résultat ?

Elle pourra, il est vrai, recevoir, de temps à autre, des concessions de terres et des paiements en espèces, à mesure que les travaux avanceront, à mesure qu'elle construira, équipera et exploitera 20 milles de la ligne; mais qu'elle fasse défaut de terminer la ligne d'une extrémité à l'autre, et de l'exploiter convenablement quand elle sera construite, que deviennent les exemptions et concessions avantageuses qui nous sont soumises et que les députés de la gauche ont tellement exagérées ? Que devient tout cet édifice de tableaux effrayants que ces honorables messieurs ont construit avec un art si ingénieux ? Il tombe comme un château de cartes, M. l'Orateur. Chaque concession, chaque exemption accordée par ce contrat à la compagnie, si elle a quelque valeur par elle-même, devient, pour le gouvernement et le pays, une solide garantie non-seulement de la construction de la ligne, mais de son exploitation à perpétuité.

Le député de Gloucester nous a dit, l'autre soir, que nous pouvions forcer la compagnie à construire les trois dixièmes de la ligne, que la section des prairies se trouvait alors construite et que la compagnie pourrait abandonner les travaux. Mais si elle les abandonnait, la ligne deviendrait notre propriété, les exemptions cesseraient et la garantie déposée resterait acquise au trésor public. Nous supposons que la compagnie construira toute la ligne.

Il est donc nécessaire de s'assurer si les exemptions sont justifiables en elles-mêmes. Je crois que les exemptions sont avantageuses aux provinces les plus anciennes, qu'elles ne peuvent nuire à aucune section du Canada et que, par suite, nous devrions les accepter avec satisfaction. Les capitalistes qui forment le syndicat ont dû mettre en ligne de compte la valeur de chacune de ces exemptions avant de soumettre leur offre; sans cela pourquoi auraient-ils insisté sur ces exemptions ?

Ils ont dû diminuer leur demande de subvention en espèces du montant auquel ils évaluaient les concessions. L'exemption de taxes devrait être accueillie avec satisfaction par les provinces les plus anciennes qui ont adopté le système d'exempter le chemin de fer de taxes et de leur payer en outre, de fortes subventions. Serait-il raisonnable que les provinces les plus anciennes, déjà taxées fortement pour leurs propres chemins de fer, s'imposassent inutilement des charges pour doter de chemins de fer des provinces qui ne

M. RICHEY

sont pas encore créées au Nord-Ouest et qui devraient naturellement assumer ces charges ?

On a beaucoup critiqué l'exemption de droits que l'on prétend contraire au système de protection. Or, je prérends que cette exemption est entièrement conforme à la véritable application de ce système. La protection n'est pas seulement un système de taxation, mais un système qui a pour but de développer nos ressources et de favoriser nos industries par tous les moyens possibles.

Hier, ce pouvait être forcément un système d'imposition de droits sur certains articles pour protéger nos diverses industries; aujourd'hui, ce peut être un système d'exemption de taxes dans certains cas; demain, ce sera peut-être autre chose. Ce système doit s'adapter aux conditions dans lesquelles se trouve le pays, à tout ce qui concerne les intérêts du pays et, par suite, l'exemption de taxes qui doit aider au développement de notre Nord-Ouest, n'est aucunement en contravention, mais en parfaite harmonie avec notre grand système de protection.

On nous a dit que la compagnie a le droit de choisir les meilleures terres du Nord-Ouest, et l'on a établi des comparaisons entre le présent contrat et l'Acte de 1874. Or j'avoue ne plus comprendre la langue anglaise, si les dispositions de l'Acte de 1874 ne sont pas, dans leur application, aussi favorables à la compagnie que les concessions stipulées par le présent contrat.

L'Acte de 1874 stipulait que des terres de valeur moyenne seraient cédées aux compagnies qui passeront contrat pour la construction de la ligne. Ici je dois signaler l'intercalation d'un mot dans la motion proposée par le député de Durham, intercalation qu'il justifiera difficilement. Il nous dit "qu'aux termes de l'Acte, l'octroi de terres sera pris, autant que possible, le long, ou dans le voisinage immédiat de toute la ligne du chemin de fer, jusqu'à l'océan Pacifique, que ces terres devront être de qualité moyenne et comprendront, par suite, une grande étendue de terres impropres à la colonisation." Or ce mot *toute* ne se trouve pas dans l'Acte qui spécifie que les terres seront prises le long de la ligne et devront être de qualité moyenne.

Or quand les avis ont été publiés, qu'ont dû comprendre tous les entrepreneurs européens ou américains, si ce n'est que ces terres devraient être assez propres à la colonisation. Tel était alors l'offre du gouvernement; telle est aussi une des stipulations du présent contrat, savoir, que la compagnie n'est pas obligée d'accepter des terres impropres à la colonisation; et l'on me croira certainement quand j'affirme que l'on ne peut donner à cette stipulation d'interprétation plus favorable que celle qu'impliquent inévitablement les mots eux-mêmes. Ces terres ne seront pas les meilleures; la clause signifie que le territoire une fois divisé en lots alternatifs, ceux de la compagnie lui sont assignés, et pour ceux qu'elle refusera d'accepter, elle devra établir qu'ils sont impropres à la colonisation—ce qui sera laissé, je suppose à la décision d'arbitres—et alors le gouvernement lui désignera des terres sur les embranchements ou les lignes de base.

Mais je veux signaler un autre point relatif à cette clause de l'Acte de 1874, et qui confirme encore mieux l'interprétation que je viens de donner au passage mentionné. Si je comprends bien cet acte, il avait pour objet la construction de toute la ligne du Pacifique canadien par petites sections. Il spécifiait que la ligne serait divisée en quatre sections; il spécifiait que le gouvernement pourrait diviser les sections en sous-sections, et que l'on pourrait adjoindre des contrats pour ces diverses sections comme pour autant de lignes distinctes. "Chaque section ou sous-section du chemin de fer, à mesure qu'elle sera terminée en tout ou en partie, deviendra la propriété des entrepreneurs et sera exploitée par les entrepreneurs et pour leur avantage et bénéfice, conformément aux règlements qui pourront de temps à autre être établis par le gouverneur en conseil," et le reste.

Il y est dit aussi qu'"en appliquant l'Acte des chemins de fer au chemin de fer du Pacifique canadien, l'expression "le

chemin de fer" sera interprétée comme signifiant toute section ou sous-section du dit chemin de fer dont la construction a été entreprise par quelques entrepreneurs." Est-il donc possible de prétendre que les entrepreneurs devront prendre des terres de qualité moyenne sur tout le parcours de la ligne? Que les entrepreneurs de la section des prairies, par exemple, ne devront accepter que des terres stériles qui peuvent se trouver sur certains points de la Colombie anglaise ou sur la côte nord-ouest du lac Supérieur? Si les entrepreneurs construisent la section des prairies, cette section ne leur appartiendra-t-elle pas et ne recevront-ils pas \$10,000 et 20,000 acres de terres pour chaque mille de la ligne qu'ils auront construite? Je prétends qu'on en arrive forcément à cette conclusion, et que c'est répondre d'un manière assez claire et assez complète à une autre assertion des députés de la gauche.

Ces honorables messieurs trouvent mauvais que, pour la section des prairies, on accorde une somme dépassant les frais de construction; mais qu'ils me permettent de leur dire que cette somme est beaucoup moindre que celle qu'accorderait l'Acte de 1874. On me répondra que le chef de l'ancienne administration n'avait point l'intention d'accorder \$10,000 et 20,000 acres de terres, et je répliquerai qu'il me suffit de rappeler les déclarations de l'honorable monsieur.

En présentant ses résolutions, le député de Lambton proposait "d'engager de nouvelles compagnies à se charger de l'entreprise en leur offrant un nouvel octroi en espèces ou des concessions de terres et des espaces à la fois." Il "proposait d'accorder une somme fixe par mille, d'abord \$10,000 et ensuite un octroi de terres, à raison de 20,000 acres par mille, comme l'administration précédente;" il "proposait encore de demander aux capitalistes des soumissions spécifiant sur quel montant ils exigeraient une garantie de quatre pour cent, afin de les mettre à même de se procurer les fonds nécessaires pour construire la ligne." "Ils savent," ajoutait-il, "que \$10,000 et 20,000 acres par mille—en attribuant aux terres une valeur moyenne d'un dollar l'acre—ne suffiraient pas pour construire la ligne." Il démontrait que l'Intercolonial qui traverse une région très avantageuse et pour la construction duquel on a pu acheter le fer à très bon marché, a coûté \$40,000 par mille; que le "Northern Pacific"—pour la construction duquel on trouvait les matériaux à proximité et qui traverse une région aussi avantageuse que les meilleures parties de nos territoires, région qui se trouve plus voisine de la source d'approvisionnement—a coûté \$48,000 par mille, et il en concluait que nous n'avions aucune raison d'espérer que la construction de notre ligne coûterait moins de \$40,000 par mille, d'une extrémité à l'autre; il ajoutait que les frais de construction excéderaient ce montant et de beaucoup sur certaines sections.

Il proposait encore "d'accorder \$10,000 par mille aux compagnies, et de garantir quatre pour cent sur la somme mentionnée dans les soumissions; 20,000 acres par mille étant une condition absolue dans tous les cas."

On nous a parlé aussi, M. l'Orateur, du vaste monopole des terres et, dans son discours à Montréal, le député de Durham-Ouest a mentionné l'établissement, au Nord-Ouest, d'un autre monopole qui entraînerait tous les maux dont souffre l'Irlande. Je crois que nous ne pouvons désirer, en ce pays, de meilleure immigration que celle qui nous arrive des vertes plaines de l'Irlande. Je partage entièrement son opinion quand il dénonce le système féodal qui est la plaie de ce pays; mais je me demande où il peut trouver une analogie entre l'Irlande et le Canada? Où est l'analogie entre un pays où le système féodal existe depuis des siècles, où les seigneurs ne résident même pas, où l'on pratique la confiscation, et l'organisation que nous allons établir dans les territoires du Nord-Ouest? N'est-ce pas se moquer de notre population que d'exposer devant elle pareil tableau?

Quant au monopole des terres, j'ai déjà dit que je n'attribue aucune valeur monétaire particulière aux terres du Nord-Ouest. Je crois que l'acre représente simplement une unité de valeur. Je crois que 25,000,000 d'acres valent moins que 51,000,000 ou 55,000,000 que l'ancien acte concédait, et représentent moins, proportionnellement à la quantité de terres propres à la colonisation que nous sommes censés posséder, et moins que les 18,000,000 ou 20,000,000 d'acres concédés en 1874 ne représentaient proportionnellement à l'étendue de terres disponibles—pour ne point parler des 36,000,000 d'acres que le gouvernement devait garder en fidéicommiss pour la compagnie et vendre quand un prix aurait été convenu.

Mais, s'il faut en croire ces messieurs, 25,000,000 d'acres constituent aujourd'hui un immense monopole, tandis que 18,000,000 ou 20,000,000, en 1874, ne constituaient rien de pareil. Or un homme sensé peut-il supposer qu'avec 18,000,000 d'acres à la disposition de la compagnie, superficie qui excède celle de toutes les terres arables des provinces formant la Confédération, et la même étendue à la disposition du gouvernement qui devait la répartir aux immigrants, on serait arrivé, même dans vingt ans, à disposer des 36,000,000 d'acres que le gouvernement se réservait pour les vendre, en payant les frais de la vente et en en remettant les produits à la compagnie, et que, dans cette période, ces terres seraient devenues sujettes aux taxes? Tel était le vrai moyen de créer un monopole.

L'autre soir, le député de Yarmouth (M. Killam), parlant de l'issue que la Baie d'Hudson offre au commerce nous disait:

"Je signale ce point à l'attention du député de Halifax. Que devient son projet de faire de Halifax un port d'hiver, si le commerce de grains du Nord-Ouest, au lieu de prendre la voie de Halifax, se dirige soit par la ligne de Saint-Paul et Manitoba jusqu'à New-York ou Baltimore, soit par la baie d'Hudson?"

"Je crois que quand cette question sera soumise aux citoyens de Halifax, ils verront que l'honorable député n'est pas très attentif à ses devoirs sous ce rapport?"

L'honorable monsieur ferait mieux, je crois, de consulter ses capitaines et de me dire dans quels mois de l'année les ports de la baie d'Hudson pourront faire concurrence à celui de Halifax. Si l'on peut établir que le transport de nos produits par la voie de la baie d'Hudson peut sérieusement nuire au transport par celle de Halifax, alors je comprendrai son argument. Il nous accuse d'avoir négligé nos devoirs parce que nous allons avoir deux lignes se faisant concurrence. Désirait-il nous aider en parlant ainsi? Voulait-il stimuler notre zèle? Qu'a-t-il donc fait? Il a voté en faveur d'une résolution qui aurait donné à l'offre rejetée par la Chambre, son approbation et celle de la Chambre, pour la simple raison qu'elle réservait au parlement et aux nouvelles provinces la liberté de créer des lignes rivales.

On a fréquemment parlé du type du chemin de fer "Union Pacific" choisi comme type approximatif de notre ligne. Dans l'amendement que j'ai mentionné, je trouve que, d'après l'Acte de 1874, le programme du gouvernement était de construire la ligne à pentes douces et que nous avons choisi, comme type une ligne dont les pentes sont très fortes.

Voici ce que je trouve dans le "Manuel des chemins de fer américains," de 1873, au sujet du chemin de fer "Union Pacific":

"On peut faire remarquer ici qu'en traversant des chaînes de montagnes, le chemin de fer "Union Pacific" atteint une altitude de plus de 8 000 pieds au-dessus du niveau de la mer et que, malgré cela, les pentes n'excèdent pas 80 pieds au mille et sont plus douces que celles des lignes de la Pennsylvanie, de Baltimore et de l'Ohio."

On lit aussi dans "Poor's Manual of Railways":

"Sur les lignes de Baltimore et de l'Ohio, on traverse les montagnes à une hauteur d'environ 2,600 pieds au-dessus du niveau de la mer, avec de longues pentes de 110 pieds au mille. Toute la ligne de l'"Union Pacific" est fort avantageuse si l'on considère son immense parcours. Plus de la moitié est unie, et dans les montagnes les pentes n'excèdent jamais celles de nos lignes les plus fréquentées."

Cela répond suffisamment je crois, à l'objection concernant les pentes. J'ai commencé, M. l'Orateur, en mentionnant le reproche que nous adressent les députés de la gauche d'abandonner notre parti. Je conclurai en parlant plus en détail des exemples qu'ils ont ajoutés au précepte.

Ces messieurs sont de fort bons élèves d'un écrivain de la *Revue d'Edimbourg* qui entreprit, il y a un quart de siècle, de faire connaître les maximes de l'opposition. Qu'on me permette de lire un extrait de cet écrit :

" Quelque programme qu'adopte le gouvernement, le député de l'opposition doit pouvoir trouver un motif général ou spécial de censure. En deux mots, à l'égard du gouvernement, il doit jouer le rôle de l'avocat du diable. Il est chargé d'accuser l'administration, de dire tout ce qui peut paraître tant soit peu plausible contre chaque mesure, chaque acte, chaque parole de chaque ministre, contre toute personne au service et sous le contrôle du ministère. Il est clair (fait observer l'écrivain) que pareille charge unie à un vif intérêt personnel qui porte le député de l'opposition à dénaturer les faits, diffamer et ruiner un ministre, laisse le ministre en butte à de graves insultes."

Depuis sept semaines, nous avons eu, je pense, de fréquents exemples de cette manière d'agir.

Je parlerai maintenant des maximes. Je ne mentionnerai pas celles qu'il a fait valoir dans le premier cas, mais de celles qu'il a mises en avant dans le second :

" Secondement, on peut condamner la mesure comme prématurée. Nous n'avons pas eu le temps nécessaire pour l'examiner. Il n'y a pas eu d'enquête. Les faits n'ont pas été constatés. Les documents ne sont pas imprimés. Le comité n'a pas fait rapport. Les députés n'ont pas eu le temps de se mettre en communication avec leurs électeurs. Le pays a été surpris."

Tel est le programme qui doit inspirer les députés de la gauche, et ils s'y sont pleinement conformés. Combien de fois n'a-t-on pas répété, dans cette Chambre, que nous n'avons pas eu le temps d'examiner la mesure, que les députés n'ont pas eu le temps de se mettre en communication avec leurs électeurs et qu'on a surpris le pays? De plus, ce qu'ils ne trouveront pas dans l'*Edinburgh Review*, d' applicable à leurs projets, ils le trouveront dans les *Bigelow Papers* où le candidat est représenté racontant l'histoire de sa campagne électorale et récitant ces vers :

" We got up percessions, and shooted hooraws
And marched through the mud for the good of the cattle."

Seulement, au lieu de *percessions*, les députés de la gauche ont organisé des *petitions*, et au lieu marcher dans la vase, ils se sont perdus dans les métaphores. Ils ont organisé des assemblées et passé des résolutions nous invitant à recourir à l'appel au peuple. Mais, M. l'Orateur, allons-nous remettre à nos commettants le soin de remplir un devoir qu'ils nous ont confié? Allons-nous faire retomber sur eux la tâche qu'ils nous ont imposée de consacrer nos journées et nos veilles à examiner toute mesure qui affecte la chose publique? Nous qui sommes censés avoir des moyens supérieurs d'arriver à une décision, allons nous avouer que nous sommes incapables, et attendrons-nous que le peuple ait examiné tous les détails de la mesure compliquée qui nous est soumise et analysé les sophismes des députés de la gauche? Mais le jour du jugement arrivera et la trompette de l'Archange aura sonné avant que les politiciens aient cessé de se battre à propos du syndicat!

Le député de Gloucester et d'autres députés ont parlé d'une assemblée tenue à Halifax. En effet, il y a eu une assemblée à Halifax, et le député de Gloucester y a parlé. Or j'ai à lui dire que nous ignorions qu'il devait honorer notre division électorale de sa visite, sans quoi nous aurions pu modifier notre réponse au club des jeunes libéraux, et différer notre retour à Ottawa pour assister à l'assemblée convoquée par eux. Mais quelle qu'ait pu être la décision de cette assemblée, le député de Gloucester m'a fourni une réponse péremptoire à cette décision. Nous savons que, dans sa propre division, une réunion d'électeurs a passé une résolution qui a été lue en cette Chambre, et dont l'honorable député a parlé en ces termes :

" Cela me permet de dire à la Chambre qu'à ma connaissance pas un seul de ces messieurs n'a voté pour moi à aucune élection, mais qu'à ma
M. RICHEY

connaissance, également, chacun d'eux m'a combattu à chaque élection; ils m'ont combattu lorsque ma majorité était de 1,200 et fait leur possible pour empêcher mon élection et je crois reconnaître un des noms, c'est celui du candidat qui se présentait contre moi."

Je n'ai pas les noms de toutes les personnes qui étaient présentes à l'assemblée de Halifax, mais je connais celles qui se trouvaient sur la plateforme et, à l'exception de deux, je puis leur opposer le langage de mon honorable ami. Je puis dire qu'à ma connaissance, aucun de ces messieurs n'a voté pour moi, mais que chacun d'eux—j'en suis sûr—m'a fait de l'opposition, alors que ma majorité était, je ne dirai pas de 1,200, mais je crois qu'elle atteindra ce chiffre si le gouvernement reste fidèle à son programme; je puis dire, toutefois, qu'elle était de 900 dans la cité de Halifax et à Dartmouth, et j'ajouterai que ces messieurs ont fait tout en leur pouvoir pour empêcher mon élection.

J'irai plus loin, et j'ajouterai que je connais un des noms, et c'est celui du candidat qui se présentait contre moi. En somme, M. l'Orateur, cette assemblée se distinguait uniquement par la présence de plusieurs candidats battus. Elle était présidée par un ancien représentant qui représente aujourd'hui un parti battu. L'honorable monsieur a été escorté à l'assemblée par des candidats et, sur la plateforme, des candidats battus siégeaient à sa gauche et à sa droite. J'ai reçu plusieurs lettres de mes électeurs, et pas une seule—excepté celle qui me transmet officiellement les résolutions adoptées à l'assemblée dont nous a parlé le député de Gloucester (M. Anglin), pas une seule ne contient un mot contre l'opportunité de ratifier ce contrat.

Tous mes électeurs l'approuvent, et une association de libéraux-conservateurs de Halifax, réunie en assemblée annuelle, apprenant que les résolutions concernant le chemin de fer étaient adoptées en comité, adressa, par télégraphe, ses félicitations à mon honorable collègue et à moi-même, ajoutant que tous les membres de l'association approuvaient les conditions du contrat.

J'espère que les députés de la gauche admettront que le député de Gloucester n'a rien à n'apprendre, quand il s'agit d'étudier les sentiments de mes électeurs et de travailler à leurs intérêts. C'est une erreur, quand on navigue sur la mer politique, de vouloir toujours mettre sa voile au vent de la faveur populaire; mais il est bon que le vent souffle pour nous du côté d'où il vient aujourd'hui; et loin d'ajouter foi aux prédictions des députés de la gauche, je crois que cette brise nous conduira sûrement au port.

M. BRECKEN. Je ne retiendrai pas longtemps la Chambre. J'aurais désiré prendre la parole immédiatement après le député de Gloucester (M. Anglin). La pétition venant de l'île du Prince-Edouard et présentée par l'honorable député, porte un plus grand nombre de signatures que toute autre pétition soumise à la Chambre, et c'est pourquoi elle a eu l'avantage d'attirer considérablement l'attention. Mon collègue, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, a indiqué la nature de la pétition. Naturellement, j'étais absent de l'île quand cette pétition a été signée et je ne puis rien dire au sujet des signatures.

J'ai parcouru les noms, et je trouve que certaines signatures sont inscrites deux fois; la chose a-t-elle été faite avec intention, ou a-t-elle eu lieu par accident, c'est ce que je ne saurais dire. Je ne saurais parler qu'avec respect d'une pétition venant de mes électeurs, parce que je crois que le droit de pétition est un des droits les plus sacrés du peuple dans un pays libre, mais je vais donner quelques-unes des raisons pour lesquelles cette pétition ne m'empêchera pas de défendre le vote que j'ai déjà donné.

La pétition présentée par le député de Gloucester était accompagnée d'une lettre d'un jeune avocat qui pratique depuis 18 ou 20 mois au barreau de l'île.

Dans cette lettre, adressée à l'honorable M. Haythorne, je trouve le passage que voici :

" La population de l'île ne se fiera à aucun des cinq autres membres; en sorte que si M. Yeo ne revient pas, nous confèrons volontiers la péti-

tion à M. Anglin ou à M. Cameron ; M. Anglin sera même préféré parce qu'il est un des représentants des provinces maritimes."

Je comprends très bien que j'aurais dû présenter la pétition si elle m'eût été adressée, bien que je n'en approuve pas le but et que je n'ai pas cru devoir voter dans le sens qu'elle indique. Parmi les signataires, il y en a des milliers qui auraient eu confiance en moi, et je considère ce paragraphe de la lettre comme une de ces insultes gratuites dues au mauvais goût et à la malice de nos adversaires.

Mais voici une autre raison pour laquelle je ne crois point devoir voter dans le sens de la pétition. Je prétends qu'un membre du parlement n'est pas un simple délégué, une machine à répétition.

Je prétends qu'il est envoyé ici pour examiner, juger et discuter les questions soumises à la Chambre et voter d'après ce qu'il croit juste ; puis il retourne vers ses commettants lorsque le parlement expire à l'époque régulière ou arrive à une fin prématurée—ce qui n'est point probable dans le moment,—et rend compte de la manière dont il a rempli son mandat.

J'ignore si la pétition porte des signatures d'électeurs défunts ; mais j'ai reçu des lettres de citoyens fort recommandables de l'île qui n'ont pas de très chaudes sympathies pour le parti conservateur, m'affirmant que plusieurs des signataires de la pétition sont des enfants mineurs.

Le député de Prince (M. Yeo) nous affirme—et je regrette qu'il ait fait cette assertion—que si le temps l'eût permis il eut pu faire signer la pétition par presque tous les électeurs de l'île. J'admets que l'honorable monsieur connaît mieux que moi la division de Prince, mais il ne connaît pas à moitié aussi bien que moi la division de Queen, et je puis lui assurer qu'un seul libéral-conservateur de la ville de Charlottetown que j'ai eu l'honneur de représenter pendant treize ans, a signé la pétition.

En outre, tout en admettant que la pétition porte les signatures de personnes très-recommandables, celles des réformistes les plus éminents sont absentes, à l'exception de trois ou quatre. Si je votais dans le sens de cette pétition des centaines d'électeurs dont les noms y sont apposés, seraient loin de m'en savoir gré.

Nos adversaires politiques ont préparé ici des résolutions et organisé des assemblées qui ont eu lieu sur l'île, et la manière dont la mesure du gouvernement y a été représentée, est simplement indigne, et je puis assurer au député de Gloucester (M. Anglin) que cette agitation n'aura aucun effet, et que nous serons enchantés de le voir sur l'île, parce que nous sommes prêts à lui répondre.

Ces assemblées ont été organisées par le parti libéral. Ce contrat y a été faussement interprété. Voici pour exemple ce que dit au sujet du type de la ligne, le principal fautour de cette agitation. Voici ses paroles :

"Or, quelle ligne ce syndicat va-t-il construire ? Elle a pour type l' "Union Pacific," non pas—qu'on le remarque bien—tel que reconstruit, tel qu'il est maintenant, mais tel qu'originellement construit. Et je signalerai ici la différence importante qui existe entre le contrat passé avec le syndicat et le contrat passé avec sir Hugh Allan. Dans deux contrats, l' "Union Pacific" est le type.

"Dans le contrat avec sir Hugh Allan, c'était l' "Union Pacific" tel que reconstruit au prix de plusieurs millions dépensés par les Etats-Unis. Dans le contrat actuel, c'est l' "Union Pacific" tel qu'originellement construit ? c'était la ligne la plus grossièrement construite. Les traverses étaient de tilleul et de peuplier ou d'autres bois sans consistance. Ses rails étaient de fer. Les pentes n'étaient pas limitées."

Il s'inspirait des paroles du député de Norfolk-Nord, lorsqu'il a dit que les traverses étaient de tilleul ou de peuplier et que la voie était ballastée avec des tas de vase. Les signataires de la requête étaient sous l'impression que le gouvernement donnait \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre pour construire une ligne aussi peu solide.

Une fausse représentation également à signaler est celle qui a trait à la répartition des terres. Ce monsieur connaît le côté faible de la population de l'île du Prince-

Edouard. Pendant des années, nous avons souffert du système des propriétaires non-résidents, mais, Dieu merci, nous en sommes délivrés. Pour ne point faire erreur, je vais lire ce qu'il disait à ce sujet :—

"Mais ce n'est pas tout. La partie la plus infâme de ce contrat inique reste encore à signaler. On dit que le syndicat devra prendre des terres en lots alternatifs dont aucune partie ne devra se trouver à plus de vingt-quatre milles de la ligne. Cette expression "lots alternatifs" sonne bien. Elle semble signifier que la répartition est juste. Toutefois, il y a un "mais" dans l'affaire.

"Il est stipulé que si le syndicat trouve que l'un quelconque des lots reste impropre à la colonisation, il pourra choisir d'autres terres sur les réserves du gouvernement, et il est stipulé en outre que si une partie quelconque de ces terres est marécageuse, stérile et submergée, elle ne sera pas calculée dans la concession et le syndicat pourra choisir des terres arables en étendue suffisante pour combler la différence. Or que signifie cette stipulation ? Elle signifie que toutes les terres arables, dans une rayon de vingt-quatre milles de la ligne, seront données au syndicat."

Tous les signataires de cette requête, sans exception, ont été trompés par des fausses représentations semblables. Plusieurs de ces signataires sont des hommes recommandables qui auraient refusé leurs signatures s'ils eussent assisté aux débats dont la question a été l'objet dans cette Chambre.

Je commettrais une lâcheté, je manquerais honteusement à mon devoir si je déviais de la ligne de conduite que j'ai adoptée et que je crois être dans les véritables intérêts du pays, à cause de cette pétition, fût-elle couverte de 14,000 signatures, au lieu de 4,000, quand je connais parfaitement les moyens par lesquels ces signatures ont été obtenues.

M. Warburton, dans la lettre que le député de Gloucester a lue, affirme que toutes les signatures apposées à cette pétition sont celles d'électeurs de l'île du Prince-Edouard. Il y a vingt ans que je m'occupe de politique dans cette province où, comme l'a dit le député de Gloucester, bien des personnes portent le même nom, et je ne voudrais point affirmer que ces signatures sont ou ne sont pas celles d'électeurs ; l'assertion de M. Warburton ne vaut pas le papier sur lequel elle est formulée.

Je suis parfaitement convaincu que pas un quart des signataires de cette pétition n'a eu l'avantage d'examiner cette question au mérite, et je sais que, sur l'île du Prince-Edouard, il y a des hommes qui signeraient volontiers une pétition pour nous faire tous pendre ou écarteler, politiquement parlant. Leur devise est : "Aucun bien ne peut venir de Nazareth."

Quand cette voie ferrée aura été en opération pendant deux ou trois ans, ceux qui sont le plus opposés à ce contrat en reconnaîtront les mérites. A mon avis, on ne compte pas dix signataires de cette pétition sur cent, qui puissent influencer l'opinion d'aucun membre de cette chambre.

Je crois que le contrat est bien, qu'il est avantageux pour le pays, et que ceux d'entre nous qui supportent l'administration, constateront, lorsqu'ils paraîtront sur les hustings, que le peuple nous donnera le mérite d'avoir rempli le mandat qu'il nous en a confié adoptant la conduite que nous dictait le sens commun et en refusant de nous laisser prendre aux artifices de nos rusés adversaires.

M. KILLAM. Je veux dire seulement que, comme tous les membres de cette assemblée, j'ai écouté le discours du député de Halifax (M. Richey) avec le plus grand plaisir.

Il me semble avoir bien approfondi la question et s'il eût prononcé ce discours à une phase moins avancée de la discussion, plusieurs des députés de la gauche et de la droite, ainsi que plusieurs amendements de la gauche seraient devenus inutiles.

Nul doute qu'un discours que l'honorable député travaille depuis six semaines, et auquel il a pu ajouter de temps à autre, doit former un exposé complet de la question ; mais les allusions de l'honorable monsieur à nos discours ne s'appliquent aucunement aux points que j'ai soulevés.

J'ai mentionné le nom de l'honorable monsieur en parlant des taxes qui allaient être subitement imposées à la popula-

tion de la Nouvelle-Ecosse, et j'ai dit que, selon moi, comme député de la capitale de cette province, il aurait dû protester contre cette taxe, aussi bien à Halifax que dans cette Chambre.

J'ai dit que le contrat, en augmentant trop rapidement la dette du Canada, imposait à la population de cette province des charges injustifiables. Mes observations étaient générales et s'appliquaient à d'autres représentants de la Nouvelle-Ecosse en cette Chambre—dont quelques-uns étaient présents et d'autres sont entrés pendant que je parlais. Je crois que le véritable patriotisme ne consiste pas à rester aveuglément fidèle à un parti, mérite que l'honorable monsieur accorde au ministre des Chemins de fer, mais qu'il consiste, dans le moment actuel, à considérer simultanément les intérêts de la Confédération et ceux de la province, et à veiller à ce que les administrateurs imprudents n'imposent pas au peuple des charges injustifiables.

J'ai parlé aussi des débouchés du Nord-Ouest, et l'honorable monsieur m'a critiqué à ce sujet. J'ai été poussé à faire ces observations par le discours du député de Provencher (M. Royal) et par celui que le ministre des Chemins de fer a prononcé à Londres. Ces discours m'ont fait comprendre qu'actuellement le Nord-Ouest n'a d'autre issue que par voie de Saint-Paul. Le député de Provencher nous a dit que cette perspective ne satisfaisait point la population de Winnipeg, mais que son mécontentement s'était apaisé à la nouvelle que l'on construirait une autre ligne jusqu'à la Baie d'Hudson. J'ai cru devoir avertir le député de Halifax que la construction de cette seconde ligne affecterait les intérêts de ses électeurs. Il est inutile que je développe cette idée, parce qu'en terminant leurs discours, le député de Halifax (M. Richey) et le député de Queen's (M. Brecken) ont admis que leurs commettants ne partageaient pas leur opinion, ce dont j'étais persuadé quand j'ai fait mon premier discours, opinion que confirment tous les rapports que je reçois de cette province. Je n'aime pas à lancer des délis inutiles, mais tant que nous persisterons dans notre opinion actuelle, je crois que nous pourrons attendre avec calme le verdict des électeurs.

M. ROBERTSON (Hamilton). J'éprouve beaucoup de répugnance à prolonger ce débat, mais comme je représente une des divisions les plus importantes du Canada, je ne puis laisser clore le débat sans me prononcer sur la question. Quel qu'ait pu être l'état général de la question il y a deux ou trois semaines, on ne saurait dire aujourd'hui qu'elle n'est pas bien comprise. Les principes généraux de cette mesure ont été discutés des deux côtés de la Chambre, et je suis sûr qu'il n'est pas un seul député qui ne comprenne parfaitement la question. Je dirai plus, il n'y a pas, dans tout le Canada, un seul homme tant soit peu au fait des affaires publiques, qui ne voie clairement les mérites et les démerites de ce contrat et du bill soumis à la Chambre. La discussion a été conduite très habilement des deux côtés de la Chambre; je crois que les partisans de l'administration ont eu l'avantage, mais je n'imiterai pas le manque de libéralité du représentant de Lambton qui prétend ne voir aucun mérite, aucun raisonnement, aucune honnêteté dans tout ce que les députés de la droite ont dit à propos de cette question. La question a été discutée d'une manière aussi complète dans tout le pays. Pendant les vacances, nous n'avions pas d'autre question à traiter que celle du Pacifique, le peuple l'a mûrement considérée; et bien que le gouvernement eût quelque répugnance à accorder l'ajournement, je suis heureux de dire que plus cet ajournement a duré, plus la question a été discutée et plus la confiance du peuple dans le gouvernement s'est affermie à propos de cette question.

On ne saurait prétendre, M. l'Orateur, que cette question est nouvelle. On ne saurait prétendre qu'elle a été lancée dans le pays le jour où les documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre,—le 10 décembre,—parce que nous savons tous que depuis l'origine du projet de Confédération,

M. KILLAM

la question d'un grand chemin de fer national à travers le continent, a préoccupé tous les hommes d'état. On pensait alors que la Confédération ne serait pas accomplie tant que toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord ne formeraient pas une Confédération. On comprenait dès lors que pour maintenir la Confédération intacte, il fallait relier l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique par un réseau continu de chemins de fer établis sur le territoire canadien. Tel était l'idée de tous les hommes d'état de cette époque, libéraux et conservateurs, et depuis lors, toutes les administrations ont eu leur programme concernant le chemin de fer du Pacifique canadien. Je n'occuperai pas le temps de la Chambre à démontrer comment les efforts patriotiques du très honorable chef de l'administration actuelle furent déjoués lorsqu'il présenta son premier grand projet pour la résolution de cette idée. Mais, M. l'Orateur, lorsqu'un homme impartial, étranger aux haines de parti et n'aspirant qu'au titre d'historien, écrira l'histoire de notre pays, j'ose prédire que, sur la liste des archifourbes qui accomplirent avec tant de succès leurs funestes desseins, paraîtra le nom d'un individu qui n'est pas encore assez marqué du sceau de l'ignominie que l'on a imprimé à ses complices qui jouèrent plus ouvertement leur rôle.

L'automne dernier, à la nouvelle que le gouvernement allait conclure un marché avec le syndicat, une satisfaction générale se manifesta. Chacun se sentait délivré d'un fardeau qui aurait pu l'écraser un jour. On comprenait que si, une fois construite, la ligne pouvait être exploitée sans l'assistance du gouvernement, ce serait un grand bienfait pour le pays. Je suis persuadé que c'est encore l'opinion générale. Sans les exigences de parti, cette opinion serait unanime.

Mais nous savons, M. l'Orateur, que du moment où le contrat fut rendu public, les membres de l'opposition commencèrent à le critiquer et voulurent même le mettre en pièces. Une assemblée secrète fut tenue, et nous apprîmes ensuite qu'on allait lancer un manifeste qui porterait la consternation dans les rangs conservateurs et que, sous cette bannière d'un nouveau genre, le parti libéral allait marcher à une glorieuse victoire. Le pays attendit avec anxiété. Nous savions que la Montagne était en travail et qu'elle enfanterait. Mais qu'a-t-elle enfanté? Voici le résultat, et c'est bien la souris de la fable.

Voici ce document, qui n'est point un grand manifeste adressé au peuple canadien, mais un mémoire insignifiant, un chétif poupon qui n'a point de père. On supposait que ce grand manifeste serait signé par les chefs de ce grand parti. Ce devait être leur profession de foi au sujet de cette question. Mais le poupon fut produit; on ne lui connaissait point de père; pas un député réformiste n'osa en reconnaître la paternité que l'on se contentait d'attribuer à certain membre de la gauche.

À la vue de ce document, je compris que les députés de la gauche en auraient bientôt honte et qu'ils voulaient rester à même de pouvoir dire quelque jour: "Rien ne prouve que ce document émane de la gauche. C'est l'œuvre de quelque membre des Communes, probablement de quelque misérable tory."

Je ne crois pas me tromper beaucoup, surtout lorsque je considère la manière dont ces messieurs procédaient en 1873 lorsqu'ils volaient des lettres et commettaient d'autres actes que l'on ose à peine mentionner. Ils ne se sont pas contentés de publier ce document comme venant d'eux-mêmes, mais pour lui donner un certain air d'autorité, ils l'ont fait passer, aux yeux du peuple, comme venant d'un membre de la droite.

En voici un exemplaire sur lequel on peut voir imprimés, au haut de la page, les mots suivants: "With Thomas Robertson's compliments." Inutile de dire que je n'ai aucunement contribué à cette production. Il est bien connu qu'un autre membre de cette assemblée porte aussi le nom de "Thomas Robertson." Je ne trouverais point mau-

vais que cet honorable monsieur eût fait circuler ce document, s'il eût bien voulu y apposer quelque marque distinctive et n'avoir point honte de dire qu'il venait de Shelburne.

Mais je me plains de ce qu'on l'a envoyé à un grand nombre de mes commettants. Nul doute que les députés de la gauche n'ont vu là qu'une plaisanterie; mais quand je leur dirai que cette plaisanterie constitue un faux, ils prendront peut-être la chose un peu plus au sérieux. J'ai ici deux des enveloppes expédiées à des électeurs d'Hamilton—et je suppose que j'aurais pu m'en procurer une douzaine; or, sur ces deux enveloppes, on a contrefait mes initiales. Je mentionne ce détail uniquement pour faire voir que les députés de la gauche persistent dans leurs manœuvres méprisables de 1872 et 1873.

Ces documents étaient adressés à plusieurs de mes amis politiques, dans la cité d'Hamilton, et les enveloppes portent, comme affranchissement, mes initiales: "T. R., M. P." Or, ces initiales ne sont celles d'aucun autre membre de cette assemblée, excepté de mon honorable ami de Shelburne, et cet honorable monsieur m'a déclaré qu'il ne savait rien de la chose, et que ces initiales n'étaient pas de son écriture. Je l'exonère donc complètement; mais nul doute que quelqu'autre membre de la gauche a commis cette contrefaçon et en est responsable.

Ces honorables messieurs peuvent sourire et se glorifier de cet acte; cela ne me surprend pas, car c'est ainsi qu'ils comprennent toujours les luttes de parti. Jamais ils n'ont agi en hommes d'Etat; le pays le sait bien et les en a punis; mais ce dernier tour est bien conforme à leurs autres actes pernicieux.

C'est un grand malheur pour notre pays de ne pouvoir, comme tous les autres, se vanter d'avoir des patriotes pour enfants; en tout cas, le patriotisme est un sentiment inconnu aux députés de la gauche. Pour eux tous les moyens sont bons, pourvu qu'ils arrivent au pouvoir et aux honneurs; mais alors, ils ne savent point gouverner en hommes d'Etat.

Ils ont décrié la protection, nous ont dit qu'elle ruinerait le pays, et ont tout fait pour persuader cela au peuple. Ils n'ont pas réussi; mais malheureusement, leurs journaux, leurs discours et leurs viles insinuations traversent l'Atlantique, et les capitalistes, les entrepreneurs qui se seraient engagés ici dans diverses industries, s'effraient, et tant que le peuple n'aura pas ratifié ce programme à une autre élection générale, par une majorité bien tranchée, les intérêts du pays souffriront.

Or, il en est de même de la question qui occupe en ce moment la Chambre. Bien que la Chambre,—par une majorité de quatre-vingt-six, chiffre qu'aucune majorité n'a atteinte depuis le vote sur la question de la Confédération,—bien que la Chambre ait déclaré satisfaisant le programme du gouvernement dans la question du chemin de fer, qu'arrive-t-il? Nous voyons dans la presse—et cette assertion vient des députés de la gauche, je le suppose—que ce contrat pourra devenir loi, mais que le parti de la réforme ne le regarde pas comme obligatoire et saisira la première occasion de le faire annuler. Il ne suffisait pas à ces messieurs de laisser cette question à l'examen du peuple; dans l'intérêt de leur parti, ils ont voulu créer une agitation, et je suis heureux de dire qu'ils ont échoué dans cette tentative.

Cet agitation a été organisée, ce n'était point l'expression spontanée d'une section quelconque du peuple. On lui avait dit qu'une agitation était nécessaire et les journaux de leur parti ont tout fait pour favoriser cette agitation. Le marché n'était pas encore connu que le *Globe* le trouvait mauvais. Il commença par faire un homme de paille pour le démantibuler ensuite.

On a dit que le pays n'avait point été averti qu'on allait passer ce marché et qu'aucun autre capitaliste n'avait eu l'avantage de faire des offres au gouvernement. Depuis le moment où il fut annoncé que des membres de l'administration étaient

allés en Angleterre pour essayer de conclure un marché, le *Globe* a parlé tous les jours de la question. Il fut annoncé ensuite que le marché était conclu, que le premier ministre et ses collègues revenaient au pays pour en régler les détails, et jour par jour on nous tenait au courant des négociations. Cela n'empêche pas les députés de la gauche de dire que le pays n'a pas été averti.

Bientôt, M. l'Orateur, l'agitation n'ayant point réussi, maintes assemblées n'ayant point produit l'effet désiré, nous entendîmes dire à voix basse qu'on allait former un nouveau syndicat et qu'une nouvelle offre allait être faite. Enfin cette nouvelle offre fut produite, et le ministre des Chemins de fer la déposa sur le bureau de la Chambre. La Chambre me pardonnera si je raconte ici une petite histoire que ce nouveau syndicat m'a rappelée. C'est la fable intitulée: *Le renard et la mouffette*. On sait que ce petit animal répand une odeur fort peu agréable. La mouffette se rendit donc au terrier du renard et lui demanda de la laisser entrer. Le renard refusa en disant: "Je ne vous connais point."—"Mais, répondit le petit animal, je suis un renard; touchez mes pattes, ce sont celles d'un renard; mais regardez surtout ma queue, c'est bien celle d'un renard."—"Fort bien, répliqua Maître-Renard, vos pattes, votre queue et votre nez sont d'un renard; mais vous avez terriblement l'odeur d'une mouffette." Voilà précisément l'effet que m'a produit la nouvelle offre, en apparence; c'est bien une offre de bonne foi, mais en l'examinant de près, une fois que vous la comprenez bien, ce n'est qu'une ruse. Nul doute que plusieurs capitalistes que l'on a induits à signer cette offre, sont des hommes riches et hautement recommandables, et je ne voudrais pas leur attribuer des intentions frauduleuses.

Mais je veux dire que l'offre en elle-même est une ruse; que les chefs de la gauche en ont conçu l'idée et que, par des moyens qu'eux seuls connaissent, ils ont engagé plusieurs de leurs partisans politiques à s'occuper de la chose et à tenter la formation d'un syndicat. Ils ont réussi jusque là et les hommes politiques invités à former un syndicat, savaient fort bien que le gouvernement ne pouvait accepter leur offre. Mais je crois aussi que certains membres du nouveau syndicat ne soupçonnaient pas cette impossibilité. On les a trompés en leur faisant croire que le gouvernement était naturellement obligé, dans les intérêts du pays, d'accepter une offre plus basse, ils ont cru faire un marché avantageux, et voilà comment je m'explique qu'une maison aussi recommandable et aussi puissante que celle de M. M. E. et C. Gurney a pu se joindre au nouveau syndicat. Je puis dire la même chose de M. William Hendrie qui ne se mêle point de politique, mais jouit d'une grande fortune, est très compétent dans les travaux de chemins de fer, a pris part à plusieurs grandes entreprises de ce genre et s'est laissé influencer par M. J. Stuart, son associé sur le chemin de fer "Hamilton & North Western" et M. J. Proctor, un autre de ses associés. Mais je ne félicite point d'avoir pris part à cette combinaison, M. A. T. Wood, ancien député aux Communes, et M. J. Stuart, également député pendant une courte période.

Ces messieurs savaient très bien que le gouvernement ne pouvait accepter l'offre du second syndicat; mais ils étaient tellement partisans qu'ils n'ont pas hésité à prêter main-forte à leurs amis de la gauche pour embarrasser le gouvernement. S'il n'en est point ainsi, pourquoi ces messieurs n'ont-ils pas songé plus tôt à cette combinaison? Ils ne peuvent prétendre qu'ils n'étaient point avertis, parce qu'on savait très bien que le gouvernement désirait beaucoup négocier avec des particuliers ayant les moyens de construire la ligne. Mais ils n'ont point fait d'offre.

Comment le gouvernement pourrait-il accepter l'offre actuelle? Il est absurde de supposer qu'il aurait ce pouvoir. Avant de l'accepter, il devait avertir les entrepreneurs avec lesquels il a conclu un marché définitif, que ce marché ne tenait plus; et avant la clôture des négocia-

ciations, avant que la Chambre eût ratifié la convention qui nous est scumise, un troisième syndicat viendrait s'offrir, et les députés de la gauche seraient tellement satisfaits de voir le gouvernement dans l'embarras que de nouveaux syndicats surgiraient tous les jours, que le pays irait à la ruine et qu'enfin l'espérance la plus chère des députés de la gauche serait réalisée, c'est-à-dire que la construction du chemin de fer du Pacifique serait remise indéfiniment.

En comparant la nouvelle offre avec le contrat je trouve, entre les deux, plusieurs traits d'analogie; il est vrai que le deuxième syndicat demande moins de terres et moins d'argent, et je n'ai pas besoin de répéter ce que l'on a dit à ce sujet.

Je crois le contrat beaucoup plus avantageux que la nouvelle offre; mais un fait singulier m'a frappé; c'est que plusieurs de ces messieurs sont intéressés dans diverses entreprises de chemins de fer, dans la province de l'Ontario, et nous savons que la chambre de commerce de Toronto a adressé une pétition à la Chambre relativement aux clauses 24 et 25 de l'Acte constitutif, prétendant que la 24e clause ne protège pas suffisamment les intérêts de l'Ontario; mais je constate, M. l'Orateur, que le nouveau syndicat a adopté précisément la même phraséologie. Il règne une grande inquiétude à propos de ces clauses que je signale au ministre des Chemins de fer afin qu'il en tienne compte, comme il est disposé à le faire, lorsqu'il présentera son amendement à l'Acte des chemins de fer.

Ces clauses contiennent certaines dispositions ayant pour but de rendre le réseau des chemins de fer de l'Ontario tout à fait indépendant du chemin de fer du Canada Central et, suivant moi, la 24e clause suffit amplement. Mais il paraît que, s'il faut en croire la chambre de commerce de Toronto et d'autres capitalistes qui résident à Hamilton, il y a divergence d'opinion à cet égard; on semble croire que si le chemin de fer du Canada Central devient la propriété du syndicat, les compagnies de chemins de fer de l'Ontario ne seront pas traitées avec justice.

J'ai déjà dit que les députés de la gauche avaient essayé de créer une agitation, que cette agitation n'était point spontanée, que l'on envoya des agitateurs dans tout le pays; et que le chef de l'opposition ouvrit le bal à London, pour se rendre ensuite à Hamilton et Toronto.

En apprenant que le député de Durham-Ouest (M. Blake) allait adresser la parole à une assemblée—monstre, comme on l'appelait,—à Hamilton, pour lui soumettre cette question du syndicat, mon collègue et moi-même nous lui adressâmes un mot pour lui demander s'il voyait quel'inconvénient à discuter la question en cette circonstance, avec un autre député afin que le peuple fût mis à même d'entendre le pour et le contre.

Je reçus une réponse fort courtoise m'informant que la chose était impossible, à son avis; que, pourtant, il soumettrait la chose au comité. On devine que le comité de Hamilton ne trouva pas moyen d'arranger l'affaire, et que, par suite, il n'y eut point de discussion.

Je ne suis pas homme à dire que le député de Durham-Ouest craignait de se trouver en face d'un adversaire. Il croit même, je suppose, qu'aucun membre de cette assemblée n'est digne de se mesurer avec lui. Il m'informa que mon honorable ami de Wentworth-Sud prendrait aussi la parole à cette assemblée, dans le but, sans doute, d'amener les pécheurs au repentir et de faire de tous les citoyens de Hamilton autant de partisans du député de Durham-Ouest. L'assemblée eut lieu et elle était nombreuse. On n'y voyait aucun représentant de la droite, pour la raison qu'on ne voulait en admettre aucun, bien que j'eusse demandé l'admission de l'honorable ministre des Chemins de fer. Je craignais que le député de Durham-Ouest ne fit un geste de dédain, si je me présentais comme son adversaire, et voilà pourquoi je l'informai que le ministre des Chemins de fer était prêt à se rendre à l'assemblée; mais cela ne servit de rien. On pouvait supposer que l'honorable député ayant

M. ROBERTSON (Hamilton)

le champ libre, et la salle de musique étant comble, son éloquence, son talent de persuasion auraient converti toute la ville et que de toutes parts, la Chambre aurait reçu des pétitions lui demandant de ne point adopter cette mesure. Mais aucune pétition ne fut envoyée. Il ne se manifesta aucune agitation, et le discours de l'honorable monsieur ne produisit aucun effet.

Pendant quarante-huit heures on parla un peu de ce discours. On disait que c'était un éloquent orateur, un avocat fort habile à convaincre son auditoire qu'il aurait gagné sa cause si ses arguments eussent été meilleurs ou si le public eut été donné de bon sens. Mais la population de Hamilton a du bon sens, et toute l'éloquence, toute l'habileté de l'honorable député de Durham-Ouest ne pourront jamais la faire se prononcer contre ses convictions. L'assemblée n'eut aucun résultat, et mon collègue et moi-même nous recevons des lettres sans nombre nous demandant quand finira cette cruelle guerre, et quand le contrat sera ratifié. Chacun désire voir la question réglée suivant les termes arrêtés par le gouvernement avec le syndicat.

En disant que cette assemblée n'eut aucun résultat, je commets une légère erreur. Un des griefs soumis aux citoyens de Hamilton par l'honorable député, est que le syndicat gardera les terres et créera ainsi un monopole au détriment des colons qui amélioreront les leurs. Quelqu'un fit observer que ce n'est là que demi-mal, parce que les colons pourront utiliser les terres de la compagnie comme pâturages pour leurs bestiaux. Mais l'honorable monsieur, prompt comme la pensée, répondit que le syndicat entourerait ses terres de clôtures et se mit à calculer combien ces clôtures auraient de milles, combien de tonneaux de clous et combien de poteaux il faudrait pour les construire. Surgit ensuite la question de savoir si ces poteaux seraient admis en franchise, parce que le chemin du Nord n'existerait plus et aurait probablement transféré ses poteaux au syndicat.

Cette assemblée a encore produit un autre résultat. On y a suggéré d'ériger une statue à la mémoire du député de Durham-Ouest. Tous les hommes, même les plus habiles, mourront un jour; mais ce monument devrait être érigé à l'occasion de la mort politique de l'honorable monsieur qui aura lieu vers 1883. On a suggéré d'élever une statue à sa mémoire politique, au milieu d'une immense place de 640 milles carrés en superficie, entourée d'une clôture en sapin, établie sur des poteaux importés de la ligne du "Northern Pacific"; le monument sera en marbre; sur les épaules pendra négligemment le manteau d'Aurora qui, par parenthèse, est très mince; la main gauche tiendra un rouleau représentant l'offre rejetée du nouveau syndicat, une vache-fantôme venant d'Elgin-Ouest sera représentée fixant avidement l'herbe et, dans la main droite, on pourra voir un écriteau portant ces mots: "Ne foulez pas le gazon."

M. HUNTINGTON. J'ai écouté attentivement pendant une partie considérable de ce long débat, pendant toute la durée duquel je n'ai pas eu la bonne fortune d'être présent. J'ai été charmé de la science et de l'habileté déployées dans la discussion de cette grande question par les honorables messieurs des deux côtés de la Chambre. Je n'ai pas, moi-même, pris part aux débats, parce que j'ai été absent pendant une grande partie du débat, et lorsque j'étais ici je me suis contenté de me réjouir de l'habileté avec laquelle mes collègues de ce côté de la Chambre ont discuté la question, et j'ai exprimé mes opinions au moyen des votes que j'ai donnés. J'aurais été plus satisfait, puisque nous semblons avoir été en général animés des meilleures intentions pendant ce débat, si quelques-uns des orateurs du côté ministériel n'avaient été poussés aujourd'hui à nous donner tous les mauvais noms avec lesquels ils semblent familiers.

L'honorable député de Niagara et le ministre de la Marine et des Pêcheries se sont entendus sur ce point, bien

qu'il puissent différer sur d'autres. L'honorable député de Niagara, à mon avis, n'est ni aussi affable, ni aussi courtois, ni aussi doué, dirais-je, que l'honorable monsieur qui a résidé toute sa vie sur les bords de la mer, dans un atmosphère plus douce, et qui a probablement fréquenté une meilleure société que l'honorable député de Niagara qui trahit la latitude froide et glaciale qu'il habite. Je ne dis rien du manque de courtoisie dont il fait preuve quelquefois, car, contrairement à l'honorable député de Queen, il n'a pas le vernis de l'éducation, de la bonne société, et de toutes ces influences salutaires que la bonne éducation exerce sur un homme.

Mais sous tous les autres rapports, ces deux hon. messieurs dont les noms commencent par une même lettre se ressemblent comme deux gouttes d'eau. Ils sont animés d'un même dédain pour l'opposition. Tous deux considèrent que les honorables messieurs de ce côté de la Chambre ne sont pas des hommes d'honneur, de fait, ils croient qu'il n'y a pas d'hommes d'honneur de ce côté de la Chambre ni dans notre parti. Le parti des gentilshommes dont l'honorable député de Niagara est une des lumières les plus resplendissantes, siège tout de l'autre côté de la Chambre.

Je ne nie pas que les messieurs de la droite soient des gentilshommes, mais je nie que les esprits cultivés, les hommes qui méritent le respect de la Chambre soient les hommes qui se livrent, comme l'honorable monsieur l'a fait aujourd'hui, à des dénonciations aussi gratuites contre un grand parti.

Veut-il que le public croie qu'il est tellement éloigné de cette sagesse qui devrait distinguer un membre du parlement—espère-t-il lui faire croire qu'il est sincère lorsqu'il affecte de traiter avec dédain les talents et les aptitudes de tous ceux qui siègent à gauche? Espère-t-il que le peuple croira à sa sincérité lorsqu'il parle avec mépris de tout le parti réformiste et des hommes qui depuis des années ont dirigé ce parti en cette Chambre? D'un autre côté, car l'honorable monsieur doit prendre l'un ou l'autre des tranchants du dilemme—l'honorable monsieur veut-il être considéré comme un homme qui ne connaît rien de l'histoire des hommes de cette Chambre ni de l'un des partis de ce pays; ou désire-t-il faire croire au peuple qu'il n'était pas sincère, et qu'il regardait dans un miroir lorsqu'il a décrit le politicien de cabaret? Je ne voudrais rien dire d'irrespectueux contre l'honorable monsieur—ni dire un seul mot qui soit de nature à blesser cette courtoisie dont l'honorable monsieur peut faire preuve, je le sais; mais que penserait le pays si nous permettions à un homme occupant sa haute position, à un esprit cultivé comme lui, de nous lancer des épithètes comme celles qu'il nous a lancées à la figure aujourd'hui sans lui demander de se regarder au miroir?

Quelle excellente chose ce serait si nous pouvions "nous voir nous-mêmes tels que les autres nous voient." Que l'honorable monsieur regarde son collègue distingué, le ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable monsieur qui n'aime pas que l'on permette aux gens de porter sur eux des livres de prières.

Je ne parle pas de l'habileté dont l'honorable monsieur fait preuve dans l'accomplissement de ses devoirs; je ne parle pas de lui comme un vil renégat, comme un homme sans honneur, comme d'un politicien de cabaret, ainsi qu'il a jugé à propos de parler de ceux qui sont au moins ses égaux. Je vais parler de l'honorable monsieur tel qu'il s'est révélé, et je suis forcé d'en agir ainsi, non-seulement pour revendiquer les droits de cette Chambre, mais encore pour remplir mon devoir, et c'est parce que l'honorable monsieur a introduit dans ce débat un élément regrettable, digne de la censure, non-seulement des membres de ce côté de la Chambre, mais encore de ceux qui siègent autour de lui, et qui, je n'en doute pas, regrettent le ton qu'il a pris.

Je veux dire à l'honorable monsieur à l'autre "P," le député distingué venu des bords de la mer, et qui sera reconnu, je crois, par le vernis, l'éducation, la délicatesse et

la courtoisie qui le distinguent—je veux dire à celui qui parle avec tant de volubilité de ceux qui valent mieux que lui—et comme l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) l'a si bien dit, je n'ai pas de doute qu'il a bon cœur lorsqu'il n'est pas affolé par l'esprit de parti—qu'il n'y a peut-être pas assez longtemps qu'il est dans la Confédération pour comprendre la question dont il parle.

Il a parlé de nous comme si nous appartenions à un parti qui se serait perdu de réputation dans la vie publique. Nous pourrions pardonner à l'honorable député de Niagara d'avoir dit—comme j'ai compris qu'il l'avait dit—que la direction de ce parti avait toujours été un déshonneur que nous étions toujours tombés grâce à l'incompétence de nos chefs. Je dis que nous pourrions pardonner à l'honorable député de Niagara d'avoir dit cela d'un parti qui, depuis les jours de Robert Baldwin a toujours été noblement dirigé.

On pourrait lui pardonner pour la raison qu'il a sacrifié la politesse à l'esprit de parti en faisant une déclaration qu'il savait être fautive, et qui devait le placer dans une position peu enviable devant le pays.

Mais nous ne pouvons pardonner à l'honorable ministre de la Marine, bien que je crois que cet honorable monsieur ait causé plus d'ennui à ses collègues qu'à nous. Il était amusant de les voir sourciller pendant que l'honorable monsieur se servait d'un langage de poissard. Nous pourrions pardonner beaucoup à cet honorable monsieur, mais l'on ne nous pardonnerait pas si nous laissons passer cette occasion de corriger les erreurs que son ignorance lui fait commettre.

Puisqu'il parle avec dédain du parti réformiste et des chefs de ce parti, faisons-lui comprendre que c'est à eux que sont dues toute les améliorations ayant pour but de donner plus d'extension aux droits et aux privilèges du peuple qui aient jamais été faites en ce pays. Depuis le temps où les réformistes, il y a cinquante ans, furent accusés par les Tories du jour, comme les réformistes d'aujourd'hui le sont ce soir, jusqu'aujourd'hui, chaque effort qui a été fait pour assurer des privilèges au peuple, chaque effort qui a été fait pour diminuer les fardeaux et les responsabilités du peuple, toutes ces améliorations ont été constamment réclamées par les honorables messieurs de ce côté de la Chambre et aussi constamment combattues par l'autre côté de la Chambre.

Si l'honorable monsieur peut me citer un seul cas où il en ait été autrement, je serai heureux qu'il le fasse maintenant. Je serais heureux de m'asseoir et de lui en fournir l'occasion. Les députés de ce côté de la Chambre n'ont jamais réclamé d'une façon arrogante le droit d'être considérés comme un "parti de gentilshommes," mais ils ont toujours été les avocats des droits du peuple. Ils ont toujours au moins, joui de la confiance générale de ceux qui lisent et pensent et de ceux qui agissent d'après leurs convictions. Mais ceci n'est pas neuf et ne s'applique pas seulement au Canada. C'est un élément du principe du libéralisme dans tout l'univers. Vous autres conservateurs, comme vous vous appelez, vous n'aimez pas le mot tory. Notre célèbre littérateur M. Goldwin Smith a dit que vous ne l'aimiez pas. Il est trop vieilli. Pour ma part je crois que c'était un nom respectable, et je crois que lorsque vous vous êtes débarrassés de ce nom vous ne vous êtes pas débarrassés en même temps des entraves du torysme. Mais comme M. Goldwin Smith l'a dit, il vous fallait un désinfectant, et vous vous êtes appelés conservateurs libéraux ou plutôt libéraux-conservateurs, car je crois que c'est là le nom que vous avez adopté; mais si vous consultez l'histoire des efforts qui ont été faits pour revendiquer les droits du peuple de ce pays, depuis l'époque la plus reculée de notre histoire politique, vous verrez que bien que le parti tory ait cédé parfois, lorsqu'il craignait de perdre le pouvoir, bien que parfois la majorité ait été contre lui, ses chefs ont accepté les positions et les salaires. Ils ont exécuté la volonté des hommes qu'ils dénonçaient, et leur parti est ainsi devenu le parti dominant; cependant c'est aux

efforts du parti libéral qu'est due chaque grande mesure tendant à l'amélioration de la condition du peuple.

Depuis le jour où le Haut et le Bas-Canada, étaient regis par un même gouvernement constitutionnel depuis les temps où l'on combattait pour établir les institutions municipales dans le Haut-Canada et où la tenure seigneuriale était la question qui divisait les esprits dans le Bas-Canada, chaque grande mesure tendant à donner une plus grande somme de liberté au peuple, a été introduite par les hommes que vous dénoncez aujourd'hui, les hommes qui s'égeaient de ce côté de la Chambre, et les hommes que vous dénonciez alors comme vous les dénoncez aujourd'hui. Lorsqu'il fut question en premier lieu d'établir un gouvernement municipal dans le Haut-Canada, un gouverneur tory a même été jusqu'à déclarer que la réforme municipale voulait dire l'annexion aux États-Unis. Depuis cette époque les conservateurs n'ont cessé de déclarer que l'annexion aux États-Unis serait la terrible conséquence de chaque réforme que nous avons tenté d'établir et à laquelle ils se sont opposés.

Un jour c'était les institutions municipales, un autre jour c'était le gouvernement constitutionnel. Depuis ce temps telle a été l'attitude que le parti conservateur ou le parti tory, comme il vous plaira de l'appeler, a tenu envers les réformistes de ce pays chaque fois qu'il s'est agi d'opérer une réforme. Que nous ayons été en minorité ou en majorité, il y a toujours eu le même système de fausses représentations, le même système d'injure que celui avec lequel l'honorable monsieur qui a parlé en dernier lieu a jugé à propos de clore le débat.

On a beaucoup parlé, le dernier orateur surtout, pendant cette discussion, de l'esprit de parti au sujet de cette question. L'esprit de parti de l'opposition est quelque chose qui semble déplaire souverainement aux honorables messieurs de la droite. Voyons exactement où est l'esprit de parti dans cette question. Je ne retournerai pas bien loin en arrière. Mais quels sont ceux qui se montrent partisans en cette chambre à propos de la question du syndicat? Qu'a fait le gouvernement après avoir conclu le contrat? Il a réuni le parlement. Pourquoi a-t-il réuni le parlement? Était-ce tout simplement pour enrégistrer ses décrets, où était-ce dans le but de connaître l'opinion du parlement? Mais il aurait fait aussi bien de dire aux membres du parlement: "Vous n'avez pas besoin de venir ici parce que nous avons déjà réglé l'affaire. Si vous voulez venir et voter contre nous, venez; mais si vous avez l'intention d'être avec nous, restez chez vous."

Lorsque nous sommes arrivés ici, le gouvernement a présenté à la Chambre certains documents devant être mis à l'étude. Certainement que chacun aurait pu penser dès les commencements que le gouvernement avait l'intention de consulter la Chambre. J'ai vu des messieurs des deux partis suivre une ligne de conduite très patriotique lorsqu'une question d'une grande importance publique était soumise à la considération du parlement, et les gouvernements, dans ces circonstances, ont mis volontiers leur confiance dans la sagesse de la Chambre. Mais dans le cas actuel, la décision des ministres a été tout à fait différente. Ils ont dit en substance: "Ne suggérez rien parce que nous ne changerons pas le contrat, pas même pour mettre un point sur un i ou une barre sur un t." Et depuis que nous sommes ici, et pendant toute la durée du débat, l'attitude du gouvernement a voulu dire ceci: "Si vous n'acceptez pas ce contrat tel que nous vous le présentons nous abandonnerons immédiatement le pouvoir. Il n'a pas voulu accepter la moindre recommandation de la part de ces partisans."

L'honorable député d'Halifax (M. Richey) vient de dire qu'il serait presque tenté de voter contre ce bill s'il était certain que la terrible opposition n'arriverait pas au pouvoir. N'est-ce pas là de la partisanerie?

L'honorable monsieur était tellement effrayé, qu'il aurait voté pour un mauvais marché plutôt que d'exposer le gou-

M. HUNTINGTON

vernement. Qu'aurait fait cet honorable monsieur et d'autres comme lui, si les conditions de ce contrat avaient été deux fois plus onéreuses qu'elles ne le sont? Qu'ils se posent cette question de cette manière calme, amicale et impartiale qu'ils nous ont tant recommandée.

Si l'exemption des impôts et des droits avait été plus importants, le subside en argent et en terres deux fois plus considérables, et si le gouvernement avait dit: "Le contrat sera adopté ou nous nous en irons," les honorables messieurs de la droite prétendraient-ils que le gouvernement aurait été chassé du pouvoir dans ce cas? Peut-être que non.

Il y a une foule de gens dans le pays qui croient, comme je le crois moi-même, que les honorables messieurs de la droite auraient voté à peu près n'importe quel contrat du Pacifique plutôt que de voir tomber le gouvernement. Où donc est l'esprit de parti? De quel côté de la Chambre se trouve-t-il? Nous avons été obligés de nous protéger nous-mêmes et de nous défendre lorsque le gouvernement nous a lancé des épithètes insultantes.

Le gouvernement refuse d'accepter les conseils que nous lui donnons, et parce que nous lui donnons des conseils, nous trahissons les intérêts du pays. Je le demande où est l'esprit de parti, et où peut-on trouver une meilleure preuve de partisanerie que la déclaration fréquemment répétée par les honorables messieurs de la droite à l'effet qu'en dépit des nombreuses clauses sujettes à objection, contenues dans le contrat, ils voteraient pour le contrat de peur que l'autre parti n'arrive au pouvoir.

Nous avons un exemple de concession à l'esprit de parti, un exemple peu éclatant—et je ne ferai aucune remarque à ce sujet—mais un certain honorable monsieur passait pour s'être prononcé très fortement contre certaines conditions du contrat. Il semblait croire que le monopole que l'on tentait de créer de nouveau au Nord-Ouest, était aussi condamnable que celui dont le gouvernement avait acheté les droits il y a quelques années.

On lui fit une petite concession, juste assez grande pour accrocher son chapeau, une concession qui l'a mis en mesure de prendre un rôle dans la petite comédie, lorsque le premier ministre s'est levé au moment opportun et a promis de retirer la clause incriminée. De sorte qu'il semble qu'il y ait eu une occasion de pointer un i et de barer un t dans le but de ramener un partisan récalcitrant. Je ne puis m'empêcher de poser une toute petite question. On nous a parlé de l'île du Prince-Edouard.

D'après le ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est un petit endroit assez difficile. Nous avons entendu à son égard des choses qui ne sont pas vraies, je l'espère. Nous avons entendu une espèce de rumeur au sujet de ce qui est arrivé dans l'Ontario, mais les choses ont été ou ne peut plus tranquilles dans Québec. Cependant Québec est représenté dans cette Chambre en grande partie par des messieurs qui siègent sur les bancs des ministres.

Je ne voudrais pas poser de questions à ces messieurs sans leur donner deux jours d'avis, mais je voudrais savoir, si cela peut se demander, quels arrangements ont été faits avec la province de Québec pour protéger ses intérêts particuliers.

On a prétendu, l'hiver dernier, que le grand commerce maritime serait amené de notre Nord-Ouest et du nord-ouest américain, par l'intermédiaire de l'embranchement du Sault Sainte-Marie et passerait de là par Québec jusqu'aux côtes maritimes. Je voudrais demander à ces honorables messieurs, qui étaient si enchantés des nouvelles reçues l'année dernière, quelles assurances ils ont de la construction de cet embranchement du Sault Sainte-Marie. J'aimerais à savoir de ces messieurs, s'ils n'ont pas conclu d'arrangements à cet effet, et s'ils savent que l'an dernier, George Stephen, Donald A. Smith et autres membres du syndicat, étaient des alliés puissants pour eux en faveur de la construction de l'embranchement du Sault, et s'ils savent que

par ce contrat, ils ont fait de cette compagnie puissante un adversaire et un ennemi du projet du chemin de fer du Sault Sainte-Marie. Ceci est une question importante. Le peuple de Québec devrait le connaître, et si un honorable monsieur se levait pour expliquer cette question en Chambre, le peuple de cette province serait délivré d'une grande anxiété.

Pourquoi ce qui était si bon l'an dernier est-il si mauvais aujourd'hui ? On a beaucoup parlé de la garantie qui doit être accordée à la province de Québec. Nous avons vu dans la *Minerve* et les autres journaux, que des nuages sombres s'amoncelaient à l'horizon du ciel politique de Québec, et que cette province devait être protégée contre les dangers qui la menaçaient ; et de temps à autre les hommes publics nous ont répété qu'ils veillaient aux intérêts de leur province ; et maintenant se sont-ils placés dans une position telle que leurs chemins de fer sont en sûreté, ou le syndicat peut-il ; comme tous les monopoleurs des Etats-Unis, établir un tarif différentiel au détriment de tout le commerce futur de cette province ? Ont-ils laissé au syndicat le pouvoir de construire une ligne rivale le long du Saint-Laurent et de les refouler vers la mer ?

On nous dit que des bénéfices énormes résulteront pour le pays des arrangements que l'on est à faire. Chaque fois qu'un électeur laïque a suggéré que les intérêts de Québec devaient être sauvegardés, on lui a répondu que sir John arrangerait cela pour le mieux. Eh bien ! le premier ministre est sur le point de cesser de diriger les destinées des chemins de fer de ce pays.

Le premier ministre ne dirige pas le Grand-Tronc ; il ne contrôle pas le syndicat ; car lorsque ce dernier aura une fois mis le pied à l'étrier, la province de Québec, comme toute autre province, devra prendre soin elle-même de ses propres intérêts, ou ses intérêts seront oubliés. Je sais que la province a des hommes puissants dans le gouvernement, et que si ces hommes ne faisaient pas partie de l'administration, il y aurait moins de danger pour la province. Si mon honorable ami qui siège devant moi était de ce côté-ci de la Chambre, il y aurait des gémissements et des lamentations qui se feraient entendre jusqu'à la citadelle de Québec au sujet du terrible état de chose qui existe.

Maintenant tout est silence, tout est pour le mieux. Je me rappelle que lorsque les honorables messieurs qui représentent la majorité de cette province croyaient avoir des griefs, il n'y avait guère de silence. On voulait atteindre un certain but, et ce but fut atteint en violation de ce qu'on croyait être une doctrine constitutionnelle ; ce but fut atteint, dans tous les cas, au moyen de l'esprit de corps des messieurs de la province de Québec qui dirent au premier ministre : "A moins que M. Letellier ne soit destitué nous vous combattons." Je ne mentionne pas ce fait à cause du malheureux événement qui est arrivé. Dieu me garde de mêler le nom de M. Letellier à ce débat. Mais je parle d'un grand mouvement public dans la province de Québec, que je prétends avoir été un mouvement personnel, et ce mouvement a forcé le premier ministre à faire droit à la demande des députés de Québec, comme il aurait été obligé de céder aujourd'hui, si les honorables députés de Québec l'avaient voulu.

Qu'il me soit permis de dire un mot que les honorables députés de Québec approuveront. L'endroit n'est peut-être pas convenable pour l'allusion que je dois faire ; mais je crois que tous me pardonneront lorsque je dirai qu'il n'y a pas un homme dans la province de Québec qui ne déplore le malheur qui a frappé cette province. La mort de M. Letellier est un malheur pour le parti auquel j'appartiens ; mais c'est aussi un malheur pour sa province natale, car lorsqu'un honnête homme tombe, que ses opinions s'accordent ou non avec celles de tous ses concitoyens, il y a toujours raison de déplorer sa perte.

M. BOULTBEE. Il est assez difficile de deviner dans quel but l'honorable monsieur s'est levé pour parler, car il

semble plutôt avoir fait une conversation à bâtons rompus qu'avoir fait un discours sur un point particulier. Il a accusé l'honorable député de Niagara d'avoir appelé les messieurs de la gauche, des politiciens de cabaret de quatrième catégorie. Je n'ai pas compris que l'honorable député de Niagara ait dit cela, et je serais très peiné d'entendre n'importe quel homme se servir d'un pareil langage. Ce que j'ai entendu dire à l'honorable député de Niagara, c'est que le nouveau syndicat était un petit truc, digne d'un politicien de cabaret de quatrième catégorie. Ces honorables messieurs ne peuvent dire que ce bonnet leur va, à moins de réclamer la paternité de ce syndicat. S'ils disent cela l'épithète appliquée au syndicat par l'honorable monsieur pourrait s'appliquer à eux d'une manière directe, mais alors ce serait leur faute et non celle de l'honorable député de Niagara.

Je suis convaincu moi-même comme l'honorable monsieur l'est sans doute, qu'il arrive souvent, que dans la chaleur de la discussion, nous nous servons d'un langage qui ne devrait pas être employé dans une Chambre comme celle-ci ; mais je dirai à ces honorables messieurs qui commentent si sévèrement les remarques du député de Niagara, que nous en avons beaucoup enduré de leur part. On a lancé en cette Chambre, l'insinuation que nous avions été corrompus par le syndicat. Nous avons entendu attribuer des motifs sordides au chef qui nous commande et dont nous sommes fiers, parce qu'il voulait régler cette question. Je crois que les honorables messieurs devraient réfléchir à cela ; ils devraient se rappeler que nous sommes des hommes ayant les mêmes susceptibilités qu'eux-mêmes peuvent avoir.

L'honorable député de Shefford (M. Huntington) en parlant du parti dont il était l'un des membres, a fait remarquer que ce parti avait eu l'honneur d'être dirigé par Robert Baldwin. Je crois qu'il y a autour du député de Shefford un groupe composé des descendants de ceux qui par leurs persécutions ont conduit Robert Baldwin à une mort trop prématurée. On les appelait réformistes alors ; mais à l'époque où ils ont détruit Baldwin on les nommait grits, et ils ont conservé ce nom depuis. Ils ne peuvent évoquer l'ombre de Robert Baldwin pour se mettre à l'abri. J'ai connu ce grand patriote lorsque j'étais tout petit ; j'admirais ses belles qualités ; et il n'y a pas un homme dans tout le Canada qui puisse dire que si Robert Baldwin vivait aujourd'hui, il aurait passé sept semaines en opposition inutile pour essayer à retarder l'exécution du projet le plus grand qui ait jamais été conçu au Canada.

Depuis sept semaines la discussion s'est continuée sans but apparent ; rien n'a été fait. Pas un vote n'a été gagné parmi les membres de la droite ; nulle opinion n'a été créée excepté l'opinion que ce marché est excellent, et que le parlement doit le confirmer et le mettre à exécution. Le seul vote qui ait été changé à ma connaissance, c'est celui d'un honorable monsieur qui a l'habitude de suivre l'opposition, je crois, mais qui me semble maintenant voter constamment et délibérément avec le parti ministériel. Après sept semaines de discussion, il semble que le débat doive encore se continuer plus longtemps ; et je demande aux honorables messieurs de la gauche ce qu'ils espèrent gagner par ce moyen.

L'honorable député de Shefford (M. Huntington) a semblé vouloir essayer à soulever quelques préjugés parmi les députés de la province de Québec. Il ne paraît pas y avoir de raison pour cela. Autant que nous puissions voir, l'exécution de cette grande entreprise sera plus avantageuse à Québec qu'elle ne pourra l'être pour l'Ontario, et il ne semble pas y avoir de raison d'essayer à soulever la jalousie sur cette question, parce que le projet est si grand dans sa conception, et si considérable par les intérêts qui y sont engagés, qu'il entraîne la fondation d'une nationalité, et ses avantages seront tels que même la plus petite province de la Confédération, ressentira la bienfaisante influence de ce projet une fois qu'il aura été dûment mis à exécution.

L'honorable député de Shefford (M. Huntington), après que la question eut été discutée pendant deux mois, a dit que le gouvernement n'avait permis de faire aucun changement dans le contrat. Aucun changement ne peut être permis.

Le gouvernement, qui possède la confiance du peuple, et qui compte une énorme majorité dans cette Chambre, qui non-seulement possède la confiance du parti conservateur mais encore celle d'un grand nombre de libéraux, lesquels, croyant que les affaires publiques sont conduites sûrement et sagement par l'administration actuelle, ne veulent pas lui nuire — a passé toute une année à préparer cette convention, et à l'examiner clause par clause, avec les autres parties contractantes, protégeant tous les intérêts qui devaient être protégés.

Jamais de ma vie je n'ai vu un document rédigé avec plus de soin. L'attaque dont il a été l'objet pendant la discussion, et les efforts que l'on a fait pour le déchirer, ont démontré encore plus clairement la grande sagesse et le soin que l'on avait pris à le rédiger. Mais une fois rédigé, qui soulagera nos épaules d'un fardeau que le peuple trouvait trop lourd à porter; que doit faire le gouvernement?

Il me semble, bien que l'honorable député de Shefford (M. Huntington) soit plus ancien que moi en politique, que jusqu'à un certain point il a parlé contrairement au bon sens. La convention ne saurait être modifiée ni tronquée. Le marché est un marché conclu, et ce que la Chambre avait à faire, c'était de le confirmer ou de le rejeter.

Lorsque le marché fut d'abord présenté aux honorables députés, vu la nouveauté de la transaction, et vu que ce marché était tout-à-fait différent de ceux que l'on avait été appelé à étudier auparavant, et vu que quelques-unes de ces conditions n'avaient pas été suffisamment comprises, quelques honorables députés ne se sentaient pas à l'aise. Ils entendaient ce que l'opposition disait; ils entendaient des hommes capables exprimer l'opinion que cette convention ruinerait le pays et détruirait le parti, et il y eut un peu d'inquiétude.

Quel a été le résultat? Depuis deux mois chaque clause du contrat a été discutée et chaque honorable député de la droite est pleinement convaincu non-seulement que la convention a été bien faite, mais que c'est le meilleur marché qui nous ait jamais été offert, que l'habileté la plus convaincue, le plus grand soin et la plus grande sagesse possible ont été déployés dans la rédaction de cette convention, que cette convention est parfaite sous tous les rapports et qu'elle atteindra efficacement le but que nous nous proposons tous d'atteindre.

L'amendement de M. Mills est perdu sur division.

Et la troisième lecture du bill étant mise aux voix, — elle est adoptée sur la division suivante :

Pour :

Messieurs :

Allison,	Gault,	Montplaisir,
Arkell,	Gigault,	Mousseau,
Baker,	Girouard (Jac.-Cartier),	Muttart,
Bannerman,	Girouard (Kent),	O' Connor,
Barnard,	Grandbois,	Ogden,
Beaty,	Hackett,	Orton,

Beauchesne,
Bergeron,
Bergin,
Bill,
Bolduc,
Boulbee,
Bourbeau,
Bowell,
Brecken,
Brooks,
Bunster,
Carling,
Caron,
Cimon,
Colby,
Connell,
Costigan,
Coughlin,
Coupal,
Coursol,
Cuthbert,
Daly,
Daoust,
Dawson,
DeCosmos,
Desaulniers,
Desjardins,
Donville,
Doull,
Drew,
Dugas,
Elliott,
Farrow,
Ferguson,
Fitzsimmons,
Fortin,
Fulton;

Hesson,
Hilliard,
Hooper,
Houde,
Hurtseau,
Jackson,
Jones,
Kilvert,
Kirkpatrick,
Kranz,
Landry,
Lane,
Langevin,
Lantier,
Longley,
Macdonald (King),
Macdonald (Sir John),
McDonald (Cap Breton),
McDonald (Pictou),
Macmillan,
McCallum,
McCarthy,
McConville,
Mc'uaig,
McDougall,
McGreevy,
McInnes,
McKay,
McLennan,
McLeod,
McQuade,
McRory,
Manson,
Massue,
Merner,
Méthot,
Mongenais,

CONTRE :
Messieurs

Ouimet,
Patterson (Essex),
Perrault,
Pinsonneault,
Platt,
Plumb,
Pope (Compton),
Pope (Queen),
Richey,
Robertson (Hamilton),
Rochester,
Ross (Dundas),
Rouleau,
Routhier,
Royal,
Ryan (Marquette),
Ryan (Montréal),
Scott,
Shaw,
Sproule,
Stephenson,
Strange,
Tasse,
Tallier,
Tilley,
Tupper,
Valin,
Vallée,
Vanasse,
Wade,
Wallace (York),
White (Cardwell),
White (Hastings),
White (Renfrew),
Williams et
Wright.—128.

Anglin,
Bain,
Bécharde,
Blake,
Borden,
Bourassa,
Brown,
Burpee (St-Jean),
Burpee (Sunbury),
Cameron (Huron),
Cartwright,
Casey,
Casgrain,
Charlton,
Cockburn (Muskoka),
Dumont,
Fiset,

Fleming,
Flynn,
Geoffrion,
Gillies,
Gillmor,
Gunn,
Guthrie,
Haddow,
Holton,
Huntington,
Killam,
King,
LaRue,
Laurier,
Macdonell (Lanark),
MacDonnell (Inverness),

McIsaac,
Malouin,
Mills,
Olivier,
Paterson (Brant),
Pickard,
Rinfret,
Robertson (Shelburne),
Rogers,
Ross (Middlesex),
Rymal,
Scriver,
Skinner,
Thompson,
Trow, and
Weldon.—49.

La question : " ce bill doit-il être adopté ? "

Etant posée,

M. BLAKE. L'honorable ministre des Chemins de fer veut-il faire maintenant la déclaration qu'il a promise hier, de ce qu'il entend faire relativement à la clause concernant les comptes et les renseignements qui devront être soumis à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER. Une clause réglant cette question sera incorporée dans l'Acte refondu des Chemins de fer.

Le bill est lu une troisième fois et adopté.

Sir JOHN A. MAUDONALD propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 11.35 p.m.

INDEX.

LISTE DES DÉPUTÉS ET SUJETS DE LEURS DISCOURS.

SESSION 1880-81.

ANGLIN, M.

Ajournement, 2, 39, 510.
Budget, 1216, 1217, 1218, 1219, 1221, 1222, 1223, 1227, 1228.
Adresse en réponse au discours de Son Excellence 28, 29.
Chemin de fer Pacifique canadien, 42, 63, 64, 76, 205, 482, 500, 666, 773, 814, 819, 823, 824, 827, 829, 831, 834, 847, 848.
Type du chemin de fer Pacifique, 93, 114.
Asile militaire du Canada, 1250.
Question d'ordre, 510, 880.
Commerce d'exportation des bestiaux et des moutons, 49.
Homesteads et droits de préemption au Nord-Ouest, 51.
Admission des députés sur les certificats des officiers-rapporteurs, 84, 85.
Version française du contrat du chemin de fer Pacifique canadien, 88.
Ecole industrielle de Halifax, 113.
Acte de la Cour suprême, 113.
Saisies en vertu de l'Acte des douanes, 128.
Le port de Halifax, 173.
Secours accordés aux Irlandais, 175.
Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial, 176.
Mort de M. Thompson de Caribou, 235.
Amendement de sir John A. Macdonald, demandant la lecture immédiate des ordres du jour du gouvernement, 445.
Explication personnelle, 511, 512.
Nouveau pénitencier à Dorchester, 865.
Bureau de poste de Petit Caraquet, 870.
Bureau de poste de Poquemouche, 871, 872, 1061, 1062.
Emigration aux Etats-Unis, 881.
Inspection du hareng fumé, 906, 907, 1022.
Mesure préventive contre le crime, 907.
Réclamation de Théotime Blanchard, 936, 937.
Réclamation de C. Horetzky, 953.
Frais d'exploration au Nord-Ouest, 964.
Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 1002.
Entrepreneurs de l'Intercolonial, 1019.
Sommes payées pour construction de voies ferrées, 1020.
Acte de tempérance, 1047.
Contrat entre Denis Coholan et le gouvernement, 1052.
Torts envers les enfants, 1064.
Destitution de Sandford Fleming, 1075.
Digue et brise-lame de S. Ippegan, 1080.
Subsides, 1080.
Feu M. Connell, 1081.
Système monétaire uniforme pour le Canada, 1125.
Indépendance du Parlement, 1175, 1176.
Subsides, pénitencier de Kingston, 1257, 1258.
" " de Dorchester, 1260.
" " garde des archives, 1261, 1262.

ANGLIN, M.—Suite.

Subsides, immigration et quarantaine, 1263, 1265, 1266, 1269, 1270, 1271.
" *Patent Record*, 1262.
" dépenses des comités, commis surnuméraires de la session, 1252.
" agrandissement de la serre-chaude, terrains publics, 1292.
" travaux et édifices publics, Nouveau-Brunswick, 1293.
" travaux et édifices publics, Manitoba, 1294.
" travaux et édifices publics, Colombie anglaise, 1294.
" réparations, ameublement et chauffage, 1294.
Bill amendant l'Acte des banques, 1273, 1274, 1279.
Subsides, secours aux pauvres d'Irlande, 1300, 1304.
" ports et rivières, Nouveau-Brunswick, 1305.
" " " Québec, 1306.
" solde des majors de brigade, frais de transport, etc., 1310.
" douanes, salaires et dépenses contingentes aux divers ports, 1316, 1317.
" haut-commissaire du Canada à Londres, 1358, 1361.
" steamer pour remplacer le "Lady Head," 1363.
" canots, appareils de sauvetage, récompenses, etc., 1363, 1364.
" hangar aux farines, St. Jean, terminus à eau profonde, 1373, 1374, 1375.
" construction d'un quai et d'un élévateur, terminus de Halifax, 1376, 1404.
" chemin de fer de Prince Arthur's Landing à la rivière Rouge, 1406, 1407.
" Colombie anglaise, 1410.
" pêcheries, 1418.
" perception du revenu, 1448.
" gratification de retraite aux officiers, 1473.
" paiement à G. A. Girouard pour traverses, 1473, 1474, 1475, 1516, 1517, 1519.
" chemin de fer Pacifique canadien, 1476.
" montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis*, 1492.
Serment requis des employés des télégraphes du gouvernement, 1501.
Amendement à la loi du revenu de l'intérieur, 1503.
Subsides, chemin de fer Pacifique canadien entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1513.
" chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1529, 1530, 1531, 1532.

ARKELL, M.

Chemin de fer Pacifique canadien, 646.
Phare à Port-Stanley, 666.

ARKELL, M.—Suite.

- Demande, état de la toile cirée importée en Canada, 813.
- Acte des poids et mesures, 1119.
- Budget, 1214.
- Subsides, ports et rivières, Ontario, 1307, 1536.

BAIN, M.

- Emigration aux Etats-Unis, 898.
- Inspecteurs des poids et mesures des districts, 1124.

BAKER, M.

- Paieement des juges de l'Ontario, 1546.

BANNERMAN, M.

- Acte de tempérance, 1040.
- Ventilation de la Chambre, 1052.
- Acte concernant les terres fédérales, 1464.

BEATY, M.

- Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 3.
- Bill concernant le chemin de fer des rivières Saskatchewan et de la Paix, 274.
- Bill pour constituer légalement la Cie. d'assurance Métropolitaine contre le feu, 330.
- Subsides, ports et rivières, Ontario, 1308.
- Compagnie britannique et coloniale d'assurance, 1324.

BEAUCHÊNE, M.

- Explorations du havre de New Carlisle, 966.
- Personnel judiciaire dans la province de Québec, 1229.

BÉCHARD, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 584, 755.
- Emigration aux Etats-Unis, 891.
- Achat par le Canada du chemin de fer Q.M.O. et O., 914.
- Bill concernant la loi de faillite, 909.
- Traduction française des Débats, 1070, 1071, 1072.
- Acte des poids et mesures, 1112.
- Subsides, culture du tabac, 1438, 1439.

BERGEBON, M.

- Canal de Beauharnois, 406, 1125.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 407.
- Informations demandées (nomination de Thomas Brossoit, dit Bourguignon), 813.
- Acte des poids et mesures, 1112.
- Péages perçus sur le canal de Beauharnois, 1249.
- Rapport de H. Parent, concernant certain terrain situé sur la rive nord du canal de Beauharnois, à Valleyfield, 1249.
- Subsides, divers, 1413.
- Subsides, dépenses des commissions d'enquête, 1421, 1422.
- Subsides, culture du tabac, 1439.

BERGIN, M.

- Travail des manufactures, 135, 1170.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 591.
- Emigration aux Etats-Unis, 895.
- Acte des poids et mesures, 1111, 1114.

BLAKE, M. :

- Ajournement, 2, 39.
- Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 9, 16, 21.
- Explications ministérielles, 40.
- Ajournement, 161.
- Question d'ordre, 510, 880, 1451.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 44, 45, 120, 137, 138, 140, 141, 142, 147, 160, 220, 237, 242, 297, 373, 441, 515, 524, 549, 819, 821, 822, 824, 863.
- Contrat du chemin de fer du Pacifique, 88, 89, 94.
- Contrats supplémentaires du chemin de fer du Pacifique, 330.
- Résolutions du chemin de fer Pacifique, 51, 53, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 69, 71, 72, 74, 79, 474, 510.

BLAKE, M.—Suite.

- Type du chemin de fer, 91, 92, 115.
- Contrats du chemin de fer, 117, 244.
- Etudes sur la ligne entre la baie du Sud-Est et le Sault Sainte-Marie, 117.
- Immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, 50.
- Homesteads et droits de préemption, 51.
- Densité de l'huile de charbon, 1238, 1240.
- Admission des députés sur les certificats des officiers rapporteurs, 85.
- Octrois de terres au chemin de fer du Sud-Ouest, Manitoba, 118, 119.
- Octrois de terres aux compagnies de chemins de fer, 119.
- Chemin de fer sur l'Île Vancouver, 120, 121.
- Etablissement ou vente de terres publiques au Manitoba et au Nord-Ouest, 21, 22.
- Propriété de M. Munro à la Colombie anglaise, 1237.
- Affaire E. V. Bodwell, 130.
- Ligne télégraphique entre New-Westminster et Yale, 1237.
- Pensions de retraite des juges, 133.
- Juges à la Colombie anglaise, 133.
- Travaux judiciaires dans la province de Québec, 134.
- Traitements des juges, 879, 1423, 1424, 1425.
- Explications personnelles, 135.
- Extradition, 182.
- Mort de M. Thompson de Caribou, 236.
- Rails d'acier, 243.
- Présentation de bills d'intérêt public, 331.
- Embranchement de Pembina (tarif du fret sur), 406.
- Syndicat, 406.
- Amendement de Sir John, lecture des ordres du jour du gouvernement, 443, 446.
- Bills privés, 472.
- Nouveau syndicat, 473, 513.
- Priorité des affaires du gouvernement, 473, 813.
- Amendement concernant le chemin de fer Pacifique canadien, 547.
- Ordre des affaires publiques, 564.
- Bill pour amender l'Acte de faillite de 1875, 813.
- Demande de correspondance, contrat de transport des malles entre Little Current et Sault Sainte-Marie, 813.
- Bill du chemin de fer Pacifique canadien, 825, 826, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 862.
- Amendement à la troisième lecture du bill, 839.
- Droits des gouvernements provinciaux, 870.
- Emigration aux Etats-Unis, 900, 901, 902, 903.
- Tarif du chemin de fer Pacifique canadien, 912, 1003, 1006.
- Nominations de syndics officiels, 914.
- Mesure préventive contre le crime, 907.
- Ecole d'industrie de Halifax, 908.
- Acte de la Cour suprême, 908, 968, 971, 974, 980.
- Bill concernant la loi de faillite, 910.
- Trafic des chemins de fer, 935.
- Cour des commissaires de chemins de fer, 987.
- Règlement concernant les bateaux pêcheurs, 990.
- Question d'ordre, 996.
- Flottage du bois de corde, 997.
- Compagnie du chemin de fer du Nord, 998, 999.
- Crédit-Foncier Franco-Canadien, 1000.
- Statistiques judiciaires, 1003.
- Noms géographiques au Nord-Ouest, 1004.
- Fonds d'amélioration des terres, 1010.
- Inspection du hareng fumé, 1023.
- Bill pour amender l'acte des brevets d'invention, 1025, 1026, 1027, 1028.
- Acte de tempérance, 1045.
- Immigration irlandaise en Canada, 1048.
- Ventilation de la chambre, 1050.
- Chemin de fer du sud du Canada, 1069, 1070.
- Traduction française des débats, 1072.
- Destitution de Sandford Fleming, 1075.

BLAKE, M.—*Suite.*

Recenseurs, 1077.
 Instructions aux recenseurs, 1077.
 Manière de prendre le recensement, 1077.
 Emigration venant du Royaume-Uni, 1079.
 Indépendance du parlement, 1109.
 Droits de havre de Montréal, 1111.
 Acte des poids et mesures, 1121.
 Vente des terres au Nord-Ouest, 1121.
 Système monétaire uniforme pour le Canada, 1125.
 Affaires de la session, 1125.
 Pénitencier de St. Vincent-de-Paul, 1161, 1164.
 Acte des élections contestées, 1167.
 Gradués du collège militaire, 1167, 1168.
 Budget, 1221, 1224.
 Propriété de M. Munro à la Colombie anglaise, 1237.
 Ligne télégraphique entre New Westminster et Yale, 1237.
 Densité de l'huile de charbon, 1238, 1240.
 Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1249.
 Asile militaire du Canada, 1250.
 Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1252.
 Subsidés, pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1256.
 " " de Kingston, 1256, 1258.
 " " de Dorchester, 1258, 1259, 1260.
 " " garde des archives, 1262, 1263.
 " " recensement, 1263.
 " " exposition fédérale, 1263.
 " " immigration et quarantaine, 1263, 1264, 1265, 1271, 1272.
 " traitements et dépenses contingentes du Sénat, 1281.
 " employés surnuméraires de la session, 1283.
 " publication des débats, 1283.
 " appointements des officiers additionnels et dépenses contingentes de la bibliothèque, 1283, 1284.
 " impressions, papier à imprimer et reliure, 1284, 1285, 1286.
 " impressions diverses, 1287, 1288.
 Siège vacant dans Northumberland Est, 1273.
 Subsidés, aménagement des ateliers du gouvernement pour la Cour suprême, 1292.
 Subsidés, travaux et édifices publics, Ontario, 1294.
 " " Manitoba, 1294.
 Avis de bills privés, 1295.
 Avis de brevets d'invention, 1295, 1296, 1297, 1298.
 Administration de la justice dans le territoire en litige, 1299, 1300.
 Subsidés, secours aux pauvres d'Irlande, 1304.
 " ports et rivières, Québec, 1306.
 " salles d'exercices militaires, etc., 1311.
 " collège militaire, 1315.
 " douanes, salaires et dépenses contingentes aux divers ports, 1315, 1316.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1321.
 Pont " Union Suspension" sur la rivière Ottawa, 1329.
 Charte de la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, 1337.
 Coût réel du compte-rendu des débats par année, 1337.
 Subsidés, secrétariat d'Etat, 1351, 1352.
 " affaires des Sauvages, 1354.
 " département du maître général des postes, 1357.
 " dépenses contingentes des ministères, 1358.
 " haut commissaire du Canada à Londres, 1358, 1360, 1361.
 " administration de la justice, 1361, 1362.
 " ligne de vapeurs entre le Canada et la France, 1363.
 " hangar aux farines, terminus à eau profonde, St. Jean, 1367, 1368, 1369, 1370, 1375.

BLAKE, M.—*Suite.*

Crédit foncier du Canada, 1378.
 Subsidés, tarif, 1395.
 " construction d'un quai et d'un élévateur, terminus de Halifax, 1403, 1404.
 " prolongement du Canada Central, 1405.
 " chemin de fer entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge, 1406, 1407, 1408, 1409, 1410.
 " dépenses du recensement, 1413.
 " police à cheval du Nord-Ouest, 1418, 1419, 1420.
 " refonte des statuts du Canada, 1420.
 " dépenses des commissions d'enquête, 1420.
 Inspection du pétrole, 1426, 1427, 1428, 1429, 1431.
 Communications télégraphiques entre la Colombie anglaise et l'Asie, 1431, 1432.
 Naturalisation des aubains, 1434, 1435, 1436, 1466, 1467.
 Matériel de chemin de fer et de télégraphe manufacturé en Canada, 1452.
 Acte concernant les terres fédérales, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461, 1462, 1463.
 Subsidés, arpentage des terres fédérales, 1468.
 " terres fédérales, 1469, 1470, 1471, 1499.
 " dépenses contingentes, bureau de Sir A. T. Galt à Londres, 1471.
 " pénitencier de Dorchester, 1471.
 " montant additionnel, publication des débats, 1472.
 " paiement à J. B. Smith pour clôture, 1476.
 " chemin de fer Pacifique canadien, 1476.
 Correspondance au sujet de l'organisation de la Compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, 1477.
 Acte refondu des chemins de fer, 1486, 1487, 1525, 1526.
 Subsidés, pour rembourser aux ayant-cause de feu A. M. Delisle, 1493.
 " paiements faits à l'honorable Hector Fabre, 1496.
 " remboursement à George E. Dustan, 1497.
 " timbres sur les tabacs, 1497.
 " instruments pour éprouver le pétrole, 1497.
 Acte de tempérance du Canada, 1500.
 Serments requis des employés des télégraphes du gouvernement, 1501, 1502.
 Lois concernant les chemins de fer de l'Etat, 1505, 1509.
 Chemin de fer du Nouveau-Brunswick, compagnie de, 1508, 1509, 1510.
 Subsidés, chemin de fer Pacifique canadien entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1513, 1514.
 " commission du chemin de fer Pacifique, 1525.
 " retraite de cinq juges de cours de comté, 1528.
 " chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1532.
 " traitement du juge Baby, 1537.
 " acte pour mieux prévenir les crimes, 1537.
 " chemin de fer Pacifique canadien, de fort William à la rivière aux Anglais, 1537.
 " embranchement de Pembina, 1537.
 " ligne de télégraphe, Colombie anglaise, 1538.
 " chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1538, 1539, 1565.
 Frontières du Manitoba, 1556, 1572.
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1562.
 " monument à sir Geo. E. Cartier, 1562, 1563.
 " chemins de fer et canaux, chemin de fer Intercolonial, force motrice, 1565.
 Bill des subsidés, 1565.

BOLDUC, M.

Malles dans le comté de Beauco, 442.
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 586.

BOULTBEE, M.

Chemin de fer du Pacifique, 161, 648, 832, 833, 861.
 Indépendance du parlement, 1173, 1176.
 Le port de Halifax, 169.

BOULTREE, M.—Suite.

- Naufrages dans les eaux canadiennes, 229.
 Bill pour constituer légalement la Cie. du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses, 373.
 Bill pour constituer légalement la Cie. du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest, 373.
 Bill concernant l'Acte relatif à la Cie. du chemin de fer du Nord du Canada, 405, 998, 999.
 Amendement de sir John A. Macdonald—lecture des ordres du jour du gouvernement, 447.
 Bill pour constituer légalement la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud et de la baie d'Hudson, 513.
 Acte de tempérance du Canada, 937, 1029.
 Acte de la Cour suprême, 950.
 Acte concernant les combats de boxeurs, 995.
 Budget, 1203.
 Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1247.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1319, 1320, 1321.
 Acte concernant les terres fédérales, 1459.
 Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, 1509.

ORDEN, M.

- Chemin de fer du Pacifique canadien, 651, 772.
 Cargaisons de grain à Halifax, 912, 958.
 Dépenses faites par M. Annand, 1451.

BOURASSA, M.

- Version française du contrat du chemin de fer du Pacifique, 87.
 Subsidés, culture du tabac, 1433.

BOURBEAU, M.

- Acte des poids et mesures, 217.
 Emigration aux Etats-Unis, 889.
 Acte de la Cour suprême, 969.
 Flottage du bois de corde, 997.
 Taxes sur le tabac canadien, 1048.
 Ventilation de la Chambre, 1052.
 Culture de la betterave, 1110.
 Licences d'entrepôt de tabac en feuilles cultivé en Canada, 1125.
 Malles entre Arthabaska et Trois-Rivières, 1228.
 Industrie du sucre de betteraves, 1341.
 Subsidés, bureaux de poste, 1419.
 Amendement à la loi du revenu de l'intérieur, 1505.

BOWELL, M.

- Exportations et importations, 49.
 Remises sur les exportations, 133, 1057.
 Réclamations pour remises, 1057.
 Naufrages dans les eaux canadiennes, 49, 232, 233, 234.
 Compte-rendu officiel des débats, 86, 113.
 Indépendance du parlement, 1176.
 Saisies en vertu de l'Acte des Douanes, 125, 127, 128.
 Evaluateurs fédéraux, 129.
 Chemin de fer du Pacifique, 160, 501.
 Mouture de blé en entrepôt, 273, 274, 275.
 Grain avarié, 277, 1158.
 Portage-la-Prairie, port de douane, 513.
 Sacs à sel, 634.
 Question de privilège, (W. B. Simpson, percepteur des douanes), 634.
 Rapports et documents, 752.
 Emigration aux Etats-Unis, 885.
 Destitution de D. J. Morse, 965, 966.
 Compagnie consolidée des mines d'or du Canada, 967.
 Chemin de fer du sud du Canada, 1069, 1070.
 Acte des poids et mesures, 1120, 1121.
 Blé chargé à bord de la "Boyne," 1158, 1229.
 Budget, 1222, 1223, 1225, 1226.

BOWELL, M.—Suite.

- Articles déclarés en douane et évalués au dessous de leur valeur, 1229.
 Bill amendant les actes relatifs aux douanes, 1275, 1276, 1279, 1280, 1281.
 Subsidés, publication des débats, 1283.
 " impressions, papier à imprimer et reliure, 1284, 1285, 1286.
 " impressions diverses, 1289, 1290.
 " nouvelles pensions de miliciens, 1291.
 " pensions de vétérans de la guerre de 1812, 1291.
 " douanes, salaires et dépenses contingentes aux divers ports, 1315, 1316, 1317.
 " département des douanes, 1355.
 " hangar aux farines, terminus à eau profonde, Saint-Jean, 1374.
 Acte des douanes, 1393, 1394, 1395.
 Banques d'épargne, 1395.
 Subsidés, canal Lachine, 1411.
 " canal Murray, 1413.
 Matériels de chemin de fer et de télégraphe manufacturé au Canada, 1452, 1453.
 Subsidés, terres fédérales, 1469.
 " montant additionnel, publication des débats, 1472.
 " timbres sur les tabacs, 1497.
 " pour rembourser les ayants-cause de feu A. M. Delisle, 1520.
 Importation du blé pour mouture en entrepôt, 1546.

BRECKEN, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 459.
 Acte de la Cour suprême, 975, 1389.
 Acte de tempérance, 1042.
 Compagnie de prêt, 1208.
 Inspection du pétrole, 1429.
 Subsidés, salaires et déboursés des garde-pêche et des gardiens, 1512.

BROOKS, M.

- Bill pour modifier l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer International, 838.
 Suspension du règlement, 958.
 Bill concernant la compagnie du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, 958, 1002.
 Bill pour incorporer l'association connue sous le nom de "J. Winslow Jones et Cie", 1219.
 Cour suprême du Canada, 1384.

BROWN, M.

- Bill concernant la loi de faillite, 909.
 Pont "Union Suspension," rivière Ottawa, 1329.

BUNSTER, M.

- Chemin de fer sur l'île Vancouver, 120, 121, 161.
 Mort de M. Thompson de Caribou, 235.
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 451, 452, 680, 837, 839.
 Question de privilège (demande que son vote soit enregistré) 769.
 Amendement à la troisième lecture du bill du chemin de fer du Pacifique canadien, 840.
 Question d'ordre, 880.
 Droits perçus sur le riz et la poudre importés à la Colombie-anglaise, 1075.
 Budget, 1221, 1222, 1228.
 Propriété de M. Munro à la Colombie-anglaise, 1236, 1237.
 Subsidés, recensement, 1263.
 " immigration et quarantaine, 1264, 1265.
 " travaux et édifices publics, Colombie-anglaise, 1294.
 " réparations et améliorations générales, ports et rivières de la Colombie-anglaise, 1309.

BUNSTER, M.—*Suite*.

Subsides, salles d'exercices militaires, 1311.
 " affaires des Sauvages, 1353, 1354.
 Crédit foncier du Canada, 1376.
 Traitements des juges, 1425.
 Naturalisation des aubains, 1467.

BURPEE, M. (St. Jean).

Saisies en vertu de l'Acte des Douanes, 127, 128, 129.
 Budget, 1190, 1191.
 Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 1002, 1003.
 Bill accordant une prime d'encouragement pour les navires construits en France, 1018.
 Subsides, immigration et quarantaine, 1265.
 Bill amendant les actes relatifs aux douanes, 1280.
 Subsides, divers, 1310.
 " douanes, salaires et dépenses contingentes, 1316, 1317.
 " département des douanes, 1355.
 Acte des douanes, 1394.

BURPEE M. (Sunbury).

Chemin de fer Pacifique canadien, 759.
 Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des communes, 1249.
 Subsides, réparations et améliorations générales, ports et rivières, provinces maritimes, 1305.
 Subsides, ligne de steamers entre Liverpool et St. Jean, N.-B., etc., 1363.

CAMERON, M. (HURON).

Type du chemin de fer Pacifique, 116.
 Cour de juridiction maritime, 1066.
 Dépenses du gouvernement en Angleterre, 132.
 Bill concernant les règlements au sujet des ateliers, 1170.
 Instructeurs des Sauvages, 179.
 Guides fournis aux immigrants dans le Nord-Ouest, 180.
 Chemin de fer Pacifique, 245, 779, 797.
 Bill pour constituer légalement la compagnie du chemin de fer des mines de Hull, 838.
 Election contestée de Richelieu, 878.
 subsides, impressions diverses, 1288.
 " ponts et rivières, Ontario, 1309.
 Acte concernant les terres fédérales, 1457.
 Chemins de fer du gouvernement, 1506, 1507.

CAMERON, M. (VICTORIA)

Chemin de fer Pacifique, 115, 660, 818.
 Rails d'acier, 244.
 Bill pour constituer légalement la Cie du chemin de fer de Westbourne et du Nord-Ouest, 330.
 Bill concernant le transfert de l'embranchement du Windsor, 330.
 Bill pour constituer légalement la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec, 442, 1319, 1320, 1321, 1322.
 Amendement de sir John A. Macdonald—lecture des ordres du jour du gouvernement, 447.
 Droits des gouvernements provinciaux, 869.
 Acte de la Cour suprême, 969, 1386.
 Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1253, 1432.
 Subsides, collège militaire, 1314.
 " ministère de la milice, 1350.
 Crédit foncier du Canada, 1373.
 Inspection du pétrole, 1429.

CARLING, M.

Bill à l'effet de constituer en société l'Association de placement d'Ontario, 513.

CARON, M.

Le major général Luard, 178.
 Camps d'exercices militaires, 958.
 Volontaires du Nouveau-Brunswick, 1053.
 Gradués du collège militaire, 1168.
 Rapports et documents, 1250.
 Subsides, pénitencier de Kingston, 1257.
 " nouvelles pension des miliciens, 1290, 1291.
 " pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1291.
 " solde des majors de brigade, frais de transport, 1310.
 " salles d'exercice, etc., 1310, 1311, 1312.
 " collège militaire, 1312, 1315.
 " ministère de la milice, 1319, 1350.
 Milice et dépense, 1450.
 Subsides, aide adjudant général du Manitoba, 1473.
 " dépenses contingentes, gratification de retraite aux officiers, 1473.
 " service spécial, territoire du Nord-Ouest, 1473.
 Collège militaire, 1500.
 Subsides, acte pour prévenir les crimes, 1537.
 " balance du contrat pour la conversion des pièces d'artillerie, 1565.

CARTWRIGHT (Sir Richard J.)

Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 25.
 Ajournement, 39.
 Rails d'acier, 243.
 Fonds consolidé, 48.
 Exportations et importations, 48.
 Indépendance du parlement, 236, 1170.
 Construction du Pacifique dans le Manitoba, 752.
 Budget, 880, 1095, 1222, 1223, 1224.
 Homesteads et droits de préemption au Nord-Ouest, 51.
 Budget, 1153, 1154, 1216, 1217, 1219.
 Message de Son Excellence, 52.
 Emigration aux Etats-Unis, 278, 279, 280.
 Chemin de fer Pacifique, 117, 139, 148, 152, 155, 159, 498, 505, 555, 558, 756, 792, 826, 828, 829, 831, 835, 837.
 Question d'ordre, 791.
 Terres fédérales, 866.
 Emigration aux Etats-Unis, 887, 903, 904.
 Affaire J. B. Eager, 933.
 Trafic des chemins de fer, 935.
 Inspection du hareng fumé, 1024.
 Ventilation de la Chambre, 1048, 1051.
 Communications télégraphiques entre la côte du Pacifique et l'Asie, 1253.
 Subsides, police fédérale, 1256.
 " pénitencier de St. Vincent de Paul, 1256.
 " " de Kingston, 1256, 1257, 1258.
 " " de Dorchester, 1258, 1259, 1260.
 " garde des archives, 1262.
 " *Patent Record*, 1262.
 " immigration et quarantaine, 1265, 1271, 1272.
 " appointements du personnel d'après l'évaluation du greffier, 1282.
 " publication des *Débats*, 1283.
 " nouvelles pensions des miliciens, 1291.
 " édifice de l'ouest, agrandissement, 1292.
 " agrandissement de la serre-chaude, terrains publics, 1292.
 " travaux et édifices publics, Nouveau-Brunswick, 1293.
 " travaux et édifices publics, Ontario, 1294.
 " ports et rivières, Nouveau-Brunswick, 1305.
 Bill amendant l'Acte des banques, 1274.
 Bill amendant les Actes relatifs aux douanes, 1279, 1280.
 Subsides, ports et rivières, Québec, 1306.
 " " " Ontario, 1307, 1308.

CARTWRIGHT, Sir R. J.—*Suite.*

- Subsides, solde des majors de brigade, frais de transport, etc., 1310.
- “ collège militaire, 1315.
- “ salaires et dépenses contingentes, 1316, 1317.
- Industrie du sucre de betterave, 1338.
- Subsides, frais d'administration, 1349.
- “ ministère de la milice, 1350.
- “ secrétariat d'Etat, 1350, 1351.
- “ revenu de l'intérieur, 1355.
- “ département du maître général des postes, 1355.
- “ ministre de la marine et des pêcheries, 1357.
- “ chemins de fer et canaux, 1357.
- “ dépenses contingentes des ministères, 1358.
- “ ligne de vapeurs entre le Canada et la France, 1363.
- “ ligne de vapeurs entre Liverpool et Saint-Jean, N.B., etc., 1363.
- “ canots, appareils de sauvetage, etc., 1364.
- “ bangar aux farines, Saint-Jean, terminus à eau profonde, 1375.
- Banques d'épargnes, 1395.
- Subsides, tarif, 1401.
- “ construction d'un quai et d'un élévateur, terminus de Halifax, 1403, 1404.
- “ salaires et allocations des gardiens de phares, 1414.
- “ pêcheries, 1416, 1417.
- “ quartiers généraux permanents, police à cheval, 1420.
- “ dépenses de l'agence du gouvernement fédéral à Rio de Janeiro, 1420.
- “ Sauvages, Colombie-anglaise, 1440.
- “ “ Manitoba et Nord-Ouest, 1447.
- “ perception du revenu, 1447, 1448.
- “ poids, mesures et gaz, 1448.
- “ gardien du quai et du phare de la rivière Ouelle, 1449.
- “ bureaux de poste, 1449.
- Matériel de chemin de fer et de télégraphe manufacturé en Canada, 1451, 1452.
- Acte concernant les terres fédérales, 1455, 1457, 1462, 1463.
- Subsides, gouvernement des territoires du Nord-Ouest, 1467, 1468.
- “ arpentage des terres fédérales, 1468.
- “ pénitencier de Dorchester, 1472.
- “ montant additionnel, publication des débats, 1472.
- “ paiement à G. A. Girouard pour traverses, 1473, 1474, 1518, 1519.
- “ “ J. B. Smith pour clôture, 1475, 1476.
- “ embranchement de la Rivière-du-Loup, 1476.
- Amélioration de la navigation du St. Laurent, 1483.
- Subsides, musée géologique d'Ottawa, 1488.
- “ paiement à Wm. Kingsford, ingénieur civil, 1489, 1490.
- “ service postal entre Victoria et San Francisco, 1491.
- “ montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis*, 1491, 1492.
- “ gratification à deux membres de la police riveraine, 1492, 1493.
- “ explorations géologiques, 1493.
- “ somme à payer à Sir A. T. Galt, 1494.
- “ paiements faits à l'honorable Hector Fabre, 1495.
- “ timbres sur les tabacs, 1497.
- “ sommes additionnelles pour guides, 1497.
- “ arpentages avant le 1er juillet, 1498.
- “ améliorations de la rivière Saskatchewan, 1499.
- Amendement à la loi du revenu de l'intérieur, 1503.
- Subsides, salaires et déboursés des garde-pêche et des gardiens, 1511.

CARTWRIGHT, Sir R. J.—*Suite.*

- Subsides, chemin de fer Pacifique canadien entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1512, 1513, 1514, 1515.
- “ dépôt d'immigrants à Winnipeg, 1519, 1520.
- “ pour rembourser les ayant-cause de feu A. M. Delisle, amendement au budget supplémentaire, 1520, 1521.
- “ dépenses diverses se rattachant au service des Sauvages, 1521.
- “ “ de la commission du chemin de fer du Pacifique, 1524, 1525.
- “ agence des caisses d'épargne à Wallace, N.-E., 1528.
- “ réparations, quarantaine des bestiaux, Québec, 1528.
- “ service par vapeurs entre l'Île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 1528.
- “ chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1529, 1530.
- “ améliorations Dufferin à Québec, 1536.
- “ frais de transport de Lord Dufferin, de Sarnia à Goderich, 1537.
- Nouvel emprunt, 1545.
- Bill des subsides, 1565.
- Indemnités sessionnelles, 1566.
- M. Patrick, 1567.
- Rapport officiel des débats, 1567.

CASEY, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien 44, 90, 612, 811, 830, 831, 832, 833, 835, 836, 837.
- Saisies en vertu de l'Acte des Douanes, 122, 125, 127.
- Évaluateurs fédéraux, 129.
- Arpentages des terres des Sauvages, 130.
- Amendement de Sir John A. Macdonald, au sujet de la lecture des ordres du jour du gouvernement, 444.
- Matériel de chemin de fer et de télégraphe fabriqué au Canada, 1452.
- Compagnie de chemin de fer Grand Occidental, 1477.
- Subsides, dépenses se rattachant à la commission du service civil, 1494, 1495.

CASGRAIN, M.

- Version française du contrat du chemin de fer Pacifique canadien, 86, 88, 467.
- Excavations, ou chambres d'emprunt, dans le comté de L'Islet, 1003.
- Fraudes dans les contrats, 113, 114, 908, 909, 906.
- Chemin de fer Pacifique, 141, 297, 710, 795.
- Émigration aux États-Unis, 278, 438, 904.
- Motion, terres du Manitoba et du Nord-Ouest, 813.
- Bois fourni pour le phare-flottant de la Traverse, 872.
- Nomination de juges dans la province de Québec, 958.
- Cour des commissaires de chemins de fer, 987.
- Chemin de fer du lac St. Jean, 1015.
- Modification de l'Acte refondu des chemins de fer, 1208, 1526.
- Subsides, culture du tabac, 1438.
- “ monument à sir Geo. E. Cartier, 1564.

CHARLTON, M.

- Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 28.
- Chemin de fer du Pacifique, 300, 786, 788, 833, 835, 841, 847.
- Cartes du Pacifique, 86.
- Type du chemin de fer Pacifique, 93, 114.
- Une explication, 1021.
- Frais de port des journaux, 132.
- Stations de sauvetage, 218.
- Amendement de sir John A. Macdonald—lecture des ordres du jour du gouvernement, 446, 448.

CHARLTON, M.—*Suite.*

- Informations demandées. (Monnaies d'argent et grue hydraulique *Haggas*), 813.
- Emigration aux Etats-Unis, 884, 885.
- Acte concernant les combats de boxeurs, 994.
- Ventilation de la Chambre, 1049, 1051.
- Traduction française des débats, 1072.
- Budget, 1180, 1220, 1227.
- Subsides, immigration et quarantaine, 1270, 1271.
- Acte concernant les terres fédérales, 1458, 1459.
- Subsides, terres fédérales, 1470, 1499.
- “ arpentages avant le 1er juillet, 1498.

CIMON, M. :

- Chemin de fer Pacifique canadien, 203.
- Nomination de juges dans la province de Québec, 952, 953.
- Chemin de fer Québec et du lac Saint-Jean, 1010.
- Transport des malles de Québec au lac Saint-Jean, 1018.
- Montants perçus sur les navires qui ont fréquenté la rivière Saguenay, 1337.
- Licences de pêches sur le fleuve Saint-Laurent dans le comté de Saguenay, 1338.
- Bois exportés dans les limites des comtés de Chicoutimi et Saguenay, 1337.
- Poissons, etc., exportés dans les limites des comtés de Chicoutimi et Saguenay, 1337.

COCKBURN (Muskoka), M.

- Embranchement de la baie Georgienne, 175.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 369.
- Inspecteurs des poids et mesures des districts, 1124.
- Ventilation de la Chambre, 1167.
- Inspection des bateaux à vapeur, 1484, 1485.

COLBY, M.

- Lois de faillite, 911.
- Densité de l'huile de charbon, 1239.
- Industrie du sucre de betteraves, 1339, 1342, 1343, 1344, 1346, 1347, 1348.
- Traitements des juges, 1424.
- Inspection du pétrole, 1425, 1426, 1428, 1430.
- Acte refondu des chemins de fer, 1486.

COSTIGAN, M.

- Question d'ordre, (écoles du Nouveau-Brunswick), 511, 512.
- Subsides, paiement fait à D. Girouard pour traverses, 1473, 1474, 1475.
- Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 1508.

COUGHLIN, M.

- Bureau de poste de Parkhill, 132.

COURSOL, M. :

- Version française du contrat du chemin de fer Pacifique, 87.
- Explications personnelles, 134, 135.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 297, 806.
- Amendement de Sir John A. Macdonald demandant que les ordres du jour du gouvernement soient lus, 446.
- Question de privilège (W. B. Simpson, percepteur de douanes), 634.
- Demande copies des correspondance entre le gouvernement et Simpson au sujet des rapports de ce dernier avec la société coopérative, 813.
- Acte de la Cour suprême, 970, 979.
- Noms géographiques dans le Nord-Ouest, 1004.
- Boîtes des bureaux de poste, 1019.
- Budget, 1187.
- Succursales du bureau de poste de Montréal, 1229.
- Crédit foncier du Canada, 1324, 1379.
- Dette du lac Saint-Pierre, 1364.
- Amélioration de la navigation du Saint-Laurent, 1478.

CURRIER, M. :

- Commission du service civil, 666.
- Demande rapport des délégués canadiens à l'exposition de Paris, 813.
- Ventilation de la Chambre, 1049.
- Acte des poids et mesures, 1115.
- Budget, 1221.
- Bill pour constituer légalement la compagnie du câble américain, européen et canadien, 1228.
- Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1252, 1255.
- Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1321.
- Pont “ Union Suspension ” sur la rivière Ottawa, 1329.
- Industrie du sucre de betterave, 1344.
- Communications télégraphiques entre la Colombie anglaise et l'Asie, 1432.

DALY, M. :

- Le port de Halifax, 166.
- Inspection du hareng fumé, 1023.
- Subsides, immigration et quarantaine, 1271.

DAoust, M. :

- Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1164.

DAWSON, M.

- Chemin de fer du Sault Sainte-Marie, 122.
- Fonds de bois au nord des limites de la province de Québec, 185.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 217, 421.
- Naufrages dans les eaux canadiennes, 227.
- Demande de documents (fonds de pêche sur les lacs Huron et Supérieur et patentes octroyées pour fonds de pêche à Killarney et dans les environs), 813.
- Limites d'Ontario et de Québec, 915, 929.
- Emigration aux Etats-Unis, 904.
- Réclamation de C. Horetzky, 964.
- Noms géographiques dans le Nord-Ouest, 1003, 1005.
- Subsides, ponts et rivières, Ontario, 1308.
- “ salles d'exercices militaires, etc., 1311.
- “ canots, appareils de sauvetage, etc., 1364.
- “ pêcheries, 1415, 1416.
- “ Sauvages, Ontario et Québec, 1440.
- “ chemin de fer du Pacifique canadien, 1476.
- Frontières du Manitoba, 1548, 1551, 1556.

DECOSMOS, M.

- Chemin de fer Pacifique Canadien, 290.
- Contrat Onderdonk, 330.
- Acte des poids et mesures, 1114.
- Système monétaire uniforme pour le Canada, 1125.
- Budget, 1226.
- Propriété de M. Munro à la Colombie anglaise, 1231, 1236, 1237.
- Chemins de fer à la Colombie anglaise, 1240.
- Affaires des Sauvages dans la Colombie anglaise, 1240.
- Terrains de chemins de fer dans la Colombie anglaise, 1241.
- Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1255.
- Bill amendant les Actes relatifs aux douanes, 1276.

DESJARDINS, M.

- Accident sur le canal Lachine, 49.
- Acte de la Cour suprême, 85, 1387.
- Copie du contrat du chemin de fer du Pacifique, 87.
- Fraudes dans les contrats, 113.
- Bill pour réduire le capital de l'*Exchange Bank of Canada*, 281, 1058.
- Chemin de fer du Pacifique canadien, 467, 501.
- Question d'ordre, 512.
- Emigration aux Etats-Unis, 894.
- Torts envers les enfants, 1064.
- Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1158, 1165.

- DESJARDINS, M.—Suite.**
 Bill concernant la banque Villo-Marie, 1208.
 Subsidés, aménagement des ateliers du gouvernement pour la Cour suprême, 1294.
- DOMVILLE, M.**
 Commerce d'exportation des bestiaux et de moutons, 49.
 Budget, 1217, 1218, 1219, 1222, 1223, 1224.
 Saisies en vertu de l'Acte des douanes, 128.
 Bills privés, 1228.
 Le port de Halifax, 169.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 737, 808, 810, 831.
 Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 1002, 1003.
 Question de privilège, 838.
 Havre de Saint-Jean, 863.
 Vente de foin sur le chemin de fer Intercolonial, 962.
 Feu M. Connell, 1081.
 L'acte des banques, 1228.
 Subsidés, immigration et quarantaine, 1269.
 Bill amendant l'Acte des banques, 1274.
 Industrie du sucre de betteraves, 1344.
 Subsidés, 1417.
 " bureaux de poste et de douane de Woodstock, 1476.
 Acte refondu concernant les compagnie d'assurance, 1486.
 Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, 1507, 1508.
 Voies et moyens au sujet de l'article 7, 1539, 1542, 1544.
- DOULL, M.**
 Chemin de fer du Pacifique Canadien, 678.
 Budget, 1220.
 Industrie du sucre de betterave, 1345.
 Amendement à la loi du revenu de l'intérieur, 1503.
- DREW, M.**
 Bills privés, 271, 472, 838, 1021, 1295.
 Terres situées au confluent des rivières Qu'Appelle et Assiniboine, 966.
 Terres de la compagnie de colonisation de Hamilton, dans le district de la Queue d'Oiseau, 966.
 Navigation de l'Assiniboine, 967.
 Territoire concédé à la compagnie de la baie d'Hudson, 1057.
 Frontières du Manitoba, 1554, 1555.
- DUGAS, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 662.
- ELLIOTT, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 696.
 Phare à Port-Credit, 814.
 Subsidés, collège militaire, 1315.
- FARROW, M.**
 Terres des écoles du Manitoba, 634.
 Sacs à sel, 634.
 Emigration aux Etats-Unis, 886, 887.
 Mandats-postes, 1019.
 Budget, 1208, 1211.
 Affaires de M. Wells, brasseur de Goderich, 1337.
- FERGUSON, M.**
 Fait personnel, 236.
- FISSET, M.**
 Version française du contrat du chemin de fer Pacifique, 87.
 Vente de foin sur l'Intercolonial, 181.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 205, 685, 804.
 Poteaux de télégraphe sur l'île d'Anticosti, les îles de la Madaleine, etc., 1019.
- FITZSIMMONS, M.**
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1536.
- FLEMING, M.**
 Signaux d'alarme, 40.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 635.
 Budget, 1211.
- FLYNN, M.**
 Le port de Halifax, 167.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 376.
 Budget 1222, 1223.
 Subsidés, dépenses du reconsement, 1414.
 " salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, 1511.
- GAULT, M.**
 Bill pour constituer la " Compagnie de Naufrage et de Sauvetage du Canada," 161.
 Naufrages dans les eaux canadiennes, 232.
 Grain avarié, 277.
 Bill à l'effet de modifier davantage l'Acte constitutif de la compagnie de garantie du Canada, 700, 1053.
 Dépôts dans les caisses d'épargne des bureaux de poste, 769.
 Dépôts faits par les compagnies étrangères d'assurances sur la vie, 814.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 832.
 Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents, 958, 1002.
 Compagnie d'assurance des citoyens du Canada, 1048.
 Service postal entre le Canada et les Indes Occidentales, 1058.
 Musée géologique, 1109.
 Blé chargé à bord de la barque *Boyne*, 1109, 1158, 1229.
 Acte des poids et mesures, 1120.
 Subsidés, immigration et quarantaine, 1270, 1271.
 Bill amendant l'acte des banques, 1274, 1275.
 Subsidés, travaux et édifices publics, Québec, 1294.
 " département du maître-général des postes, 1357.
 Acte de la Cour suprême, 1390.
 Subsidés, construction d'un quai et d'un élévateur, terminus d'Halifax, 1404.
 Terre-neuve et la confédération, 1450.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1484.
 Acte refondu concernant les compagnies d'assurance, 1486.
 Subsidés, gratification à deux membres de la police riveraine, 1493.
 Commission du havre de Montréal, 1525.
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1536.
 Voies et moyens, article 7, fer, 1544.
- GEOFFRION, M.**
 Achat d'une propriété pour un bureau de poste à Sorcel, 1007.
- GIGAULT, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 329.
 Emigration aux Etats-Unis, 888.
 Acte des poids et mesures, 1120, 1121.
- GILLIES, M.**
 Service postal de Southampton, 1450.
- GILLMOR, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 462, 690.
 Emigration aux Etats-Unis, 893.
 Inspection du harong fumé, 905, 906, 1021.
 Amendement à la loi du revenu de l'intérieur, 1503.
- GIROUARD (Jacques-Cartier), M.**
 Bill pour augmenter et étendre les pouvoirs du Crédit Foncier Franco-Canadien, 523, 999, 1000, 1001, 1379.
 Bill à l'effet de constituer en corporation la compagnie de Sauvetage et de Naufrage du Canada, 598.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 674.

- GIROUARD (Jacques-Cartier), M.—*Suite.***
 Cour suprême du Canada, 937, 973, 1379, 1388, 1391.
 Nomination de juges dans la province de Québec, 951, 952.
 Crédit Foncier du Canada, 1002.
 Chambre de Commerce et Bourse de Montréal, 1109.
 Budget, 1213.
 Chemin de fer d'Ontario et Québec, 1323.
- GIROUARD (Kent), M.**
 Phares-balises à Black Land Gully, 1500.
 Ports de Bouctouche et de Cocaigne, 1500.
 Subsidés, paiement fait à G. A. Girouard pour traverses, 1515.
- GLEN, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 714.
 Matériaux en fer pour ponts sur le chemin de fer Pacifique canadien, 1007.
 Etablissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, 1249.
- GRANDBOIS, M.**
 Phare flottant sur le St. Laurent, 814.
 Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 1003.
 Compagnies d'Assurance, 1229.
- GUNN, M.**
 Budget, 1201.
- GUTHRIE, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 572, 794.
 Explorations et tracé des seconds 100 milles du chemin de fer Pacifique, à l'ouest de la rivière Rouge, 1607.
 Indépendance du Parlement, 1178.
 Industrie du sucre de betteraves, 1344.
- HACKETT, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 374.
 Explication personnelle, 880.
 Emigration aux Etats-Unis, 883.
 Amélioration du havre de Cascumpec, 1158, 1168.
- HADDOW, M.**
 Patrick Ultican, 122.
 Quai de Charlo, 406.
 Chemins de fer du gouvernement, 1506.
 Salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, 1512.
- HAGGART, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 823, 828.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1321.
 Contrat N° 15 du chemin de fer du Pacifique, 1337.
- HAY, M.**
 Fer importé pour construction du pont de la Chaudière, 1080.
 Subsidés, terres fédérales, 1499.
- HESSON, M.**
 Emigration aux Etats-Unis, 279.
 Assemblées tenues dans Perth-Sud, 449, 524.
 Fonds d'amélioration des terres, 1007.
 Acte des poids et mesures, 1113.
 Indépendance du parlement, 1178.
 Budget, 1206; 1225.
 Subsidés, immigration et quarantaine, 1233, 1264, 1267, 1268.
 Fonds d'amélioration des terres d'Ontario, 1326.
 Subsidés, bureaux de poste, 1449.
 Matériel de chemin de fer et de télégraphe, manufacturé en Canada, 1454.
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1536.
- HOLTON, M.**
 Rapports de Dosité Danis, percepteur du canal de Beauharnois, 1080.
- HOOPER, M.**
 Explications personnelles, 879.
- HOUDE, M.**
 Version française du contrat du chemin de fer du Pacifique, 86.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 700, 807.
 Emigration aux Etats-Unis, 908.
 Acte de la Cour suprême, 970, 971, 977.
 Torts envers les enfants, 1063.
- HUNTINGTON, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 42, 858.
 Question d'ordre, 880.
 Emigration aux Etats-Unis, 883.
 Noms géographiques dans le Nord-Ouest, 1006.
 Acte de tempérance, 1047.
 Traduction française des débats, 1074.
 Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 1166.
 Indépendance du parlement, 1172, 1173, 1174.
 Subsidés, immigration et quarantaine, 1266.
 Rapport officiel des Débats, 1334.
 Subsidés, département du maître général des postes, 1355, 1356, 1357.
 Parc international à Niagara, 1450.
- IVES, M.**
 Immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, 50.
 Homesteads et droits de préemption, 51.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 190.
 Bill à l'effet de constituer en corporation le Crédit foncier de la Puissance du Canada, 523, 1001, 1002, 1376.
 Subsidés, pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1292.
- JONES, M.**
 Importation du fer et de l'acier, 932.
 Exportation du minéral d'argent, 932.
 Dépôts aux banques d'épargne du gouvernement, 932.
 Trafic des chemins de fer, 934, 935.
 Cour des commissaires de chemin de fer, 989, 990.
 Bill pour amender l'acte concernant les brevets d'invention, 1028.
 Traduction française des débats, 1072.
 Subsidés, pénitencier de Dorchester, 1260.
 " " de la Colombie anglaise, 1261.
 Acte des brevets d'invention, 1296, 1298.
 Subsidés, collège militaire, etc., 1313.
 " " douanes, salaires et dépenses contingentes, 1316.
 Accident sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 1326.
 Rapport officiel des débats, 1335, 1336.
 Industrie du sucre de betteraves, 131.
 Subsidés, canal Saint-Pierre, 1412.
 " sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1447.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1485.
 Subsidés, remboursement aux ayant-cause de feu A. M. Delisle, 1493, 1494.
 Subsidés, chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1538, 1539.
- KAULBACH, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 587.
 Paiement aux juges d'Ontario, 1326.
 Briso-lame de Missisquoi, 1326.
- KEELER, M.**
 Acte de la Cour suprême, 113.
 Jugements de la Cour suprême, 132.
 Fonds de retraite, 273.
- KILLAM, M.**
 Mouture de blé en entrepôt, 275.
 Grain avarié, 277.
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 643, 803, 855.
 Inspecteur du hareng fumé, 906.

- KILLAM, M.—Suite.**
 Destitution de D. J. Morse, 966.
 Subsidés, pêcheries, 1416, 1417.
 Inspection du pétrole, 1430, 1431.
 Matériel de chemin de fer et de télégraphe fabriqué au Canada, 1454.
 Subsidés, bureaux de poste et de douane de Woodstock, 1476, 1477.
 Subsidés, montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis*, 1492.
 Subsidés, améliorations de la rivière Saskatchewan, 1500.
 " chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1538.
 Voies et moyens, au sujet de l'article 7, 1544.
- KILVERT, M.**
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1535.
- KING, M.**
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 589, 807.
- KIRKPATRICK, M.**
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 45, 373, 465, 535, 564, 565.
 Naufrages dans les eaux canadiennes, 233.
 Grain avarié, 276.
 Question de procédure, 373.
 Bill concernant le chemin de fer du Grand-Tronc, 465.
 Bill concernant l'embranchement du chemin le Grand-Tronc, de Berlin à Galt, Ont., 472.
 Rapports de comités sur les bills privés, 813.
 Vente des billets de chemin de fer, 863.
 Cour de juridiction maritime, 1068.
 Chemin de fer du Grand-Tronc, 1169.
 Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1245.
 Siège vacant dans Northumberland Est, 1273.
 Acte des brevets d'invention, 1293.
 Subsidés, collège militaire, 1313, 1314, 1315.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1484.
 Subsidés, paiement à Wm. Kingsford, ingénieur civil, 1490.
 Collège militaire, 1500.
 Rapports officiels des débats, 1567.
- KRANZ, M.**
 Mouture du blé en entrepôt, 276.
 Emigration aux Etats-Unis, 904.
 Articles déclarés en douane et évalués au-dessous de leur valeur, 1229.
 Subsidés, immigration et quarantaine, 1270.
- LANDRY, M.**
 Sémaphore de la Grosse Isle, 85, 1501.
 Exploration sur l'Intercolonial, 86.
 Question de privilège, 473.
 Arpentage des terres publiques, 86.
 Acte de la Cour suprême du Canada, 967, 971, 972, 980, 1387.
 Version française du contrat du chemin de fer du Pacifique, 88.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 468, 505, 806.
 Nomination de juges dans la province de Québec, 959.
 Noms géographiques dans le Nord-Ouest, 1005.
 Chemin de fer de Québec et lac St. Jean, 1015.
 Hydrogène carburé, 1110.
 Construction d'un embranchement de l'Intercolonial, 1326.
 Réclamation de Joseph Charles Lislois, 1328, 1500.
 Rapport officiel des débats, 1331.
 Subsidés, construction d'un quai et d'un élévateur, terminus d'Halifax, 1404, 1405.
 " dépenses des commissions d'enquête, 1421.
- LANDRY, M.—Suite.**
 Subsidés, culture du tabac, 1438, 1439.
 " bureaux de poste, 1443.
 Chemin de fer Intercolonial, 1450, 1501.
 Réparations du *Druil*, 1477.
 " du *Napoléon III*, 1477.
 Salaires des conducteurs sur l'Intercolonial, 1500.
 Phare des Pèlerins, 1501.
 Surintendant sur l'Intercolonial, 1501.
 Embranchement de l'Intercolonial, 1501.
- LANE, M.**
 Inspection des bateaux à vapeur, 1337.
- LANGÉVIN, M.**
 Chemin de fer Pacifique canadien, 41, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 146, 147, 593.
 Copies du contrat du chemin de fer Pacifique, 87, 88.
 Quai de Charlo, 407.
 Admission des députés sur certificats des officiers rapporteurs, 84, 85.
 Enlèvement d'une barre à l'embouchure de la rivière Rouge, 513.
 Ajournement, 112.
 Contrat pour le transport des malles de Winnipeg à St. Albert, 161.
 Vente de foin sur l'Intercolonial, 181.
 Pont sur la rivière Ottawa, 513.
 Canal de Williamsburg, 564.
 Version française de la proposition du second syndicat, 599.
 Exploration de la rivière Yamaska, 867.
 Bureau de poste de Petit Caraguet, 871.
 Bureau de poste de Poquémouche, 871.
 Achat par le Canada du chemin de fer Q. M. O. et O., 914.
 Dépôts aux banques d'épargnes du gouvernement, 933.
 Trafic des chemins de fer, 935.
 Bill portant modification de l'Acte des banques, 937.
 Navigation de l'Assiniboine, 967.
 Acte de la Cour suprême, 969, 970, 972, 979.
 Compagnie du chemin de fer du Nord, 999.
 Crédit Foncier Franco-Canadien, 999.
 Crédit Foncier du Canada, 1001.
 Noms géographiques dans le Nord-Ouest, 1004.
 Chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, 1015.
 Transport de la malle de Québec au lac Saint-Jean, 1018.
 Niveau de l'eau dans le lac Manitoba, 1018.
 Boîtes des bureaux de poste, 1019.
 Inspection du hareng fumé, 1023.
 Ventilation de la Chambre, 1050, 1069, 1167.
 Ecluse n° 2 sur le canal Welland, 1058.
 Torts envers les enfants, 1064.
 Traduction française des débats, 1070, 1071.
 Destitution de Sandford Fleming, 1075.
 Recenseurs, 1077.
 Instructions aux recenseurs, 1077.
 Manière de prendre le recensement, 1078.
 Emigration venant du Royaume-Uni, 1079.
 Subsidés, 1080, 1081.
 Feu M. Connell, 1081.
 Amélioration du bûvre de Cascumpec, 1158, 1168.
 Ligne de steamers entre Saint-Jean, Halifax et Liverpool, 1158.
 Indépendance du parlement, 1171.
 Malles entre Arthabaska et Trois-Rivières, 1229.
 Port de Shelburne, 1229.
 Service postal sur le chemin de fer lac Champlain et Saint-Laurent, 1229.
 Succursales du bureau de poste de Montréal, 1229.
 Havre de Toronto, 1230.
 Quai de Port Hood, 1230, 1231.
 Ligne télégraphique entre New Westminster et Yale, 1238.

LANGEVIN, M.—*Suite.*

- Havres sur la rive nord du lac Erié, 1240.
 Vente des liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1249.
 Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1250, 1252, 1254, 1255.
 Bill amendant l'Acte des banques, 1273, 1274.
 Subsidés, dépenses des comités, commis surnuméraires de la session, 1282.
 " impressions diverses, 1287.
 " édifice de l'Ouest, agrandissement, 1292.
 " agrandissement de la serre-chaude, terrains publics, 1292.
 " aménagement des ateliers du gouvernement pour la Cour suprême, 1292, 1293.
 " travaux et édifices publics, (Nouvelle-Ecosse), 1293.
 " hôpital de la marine, Charlottetown, 1293.
 " travaux et édifices publics, (Nouveau-Brunswick), 1293, 1294.
 " travaux et édifices publics (Québec), 1294.
 " travaux et édifices publics, (Ontario), 1294.
 " travaux et édifices publics, (Manitoba), 1294.
 " réparation, ameublement, chauffage, 1294.
 " ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 1305.
 " " Ile du Prince-Edouard 1305.
 " " Nouveau-Brunswick, 1305.
 " " réparations et améliorations générales, provinces maritimes, 1305, 1306.
 " " Québec, 1306.
 " " Ontario, 1307, 1308, 1309.
 " " Manitoba, 1309.
 " " réparations et améliorations générales, Colombie anglaise, 1309.
 " amélioration de la rivière Saskatchewan, 1309.
 " dragage, 1310.
 " divers, 1310.
 Brise-lames de Missisquoi, 1326.
 Construction d'un embranchement au chemin de fer Intercolonial, 1326.
 Pont " Union Suspension " sur la rivière Ottawa, 1329.
 Subsidés, département du maître-général des postes, 1355, 1357.
 " travaux publics, chemins de fer et canaux, 1357, 1358.
 Dette du lac Saint-Pierre, 1364.
 Naturalisation des aubains, présentation du projet de loi, 1376.
 Subsidés, construction d'un quai et d'un élévateur, terminus de Halifax, 1404, 1405.
 " dépenses des commissions d'enquête, 1422.
 Rapports de bills privés, 1422.
 Communications télégraphiques entre la Colombie anglaise et l'Asie, 1431, 1432.
 Subsidés, gardien du phare de la rivière Ouella, 1449.
 " bureaux de poste, 1449.
 Chemin de fer Intercolonial, 1450.
 Réserves des Mennonites, 1450.
 Service postal de Southampton, 1450.
 Subsidés, station de quarantaine à la Grosse Isle, 1477.
 " salle d'exercices militaires, Ottawa, 1488.
 " musée géologique d'Ottawa, 1488.
 " paiement à William Kingsford, ingénieur civil, 1489, 1490, 1491.
 " remboursement à G. A. Brown, 1491.
 " nouveau câble entre l'île de Vancouver et la terre ferme, 1491.
 " service postal entre Victoria, C.A. et San Francisco, 1491.
 " améliorations de la riv. Saskatchewan, 1499, 1500.

LANGEVIN, M.—*Suite.*

- Réclamations de Charles Joseph Lislois, 1500.
 Ports de Bouctouche et de Cocaigne, 1500.
 Sémaphore de la Grosse Isle, 1501.
 Chemin de fer Intercolonial, 1501.
 Embranchement de l'Intercolonial, 1501.
 Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, 1508.
 Commission du havre de Montréal, 1525.
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1535, 1536.
 " améliorations Dufferin, Québec, 1536.
 " havres et rivières, Ontario, 1536.
 " frais de transport de lord Dufferin de Sarnia à Goderich, 1537.
 " monument à Sir George Cartier, 1537, 1563, 1564.
 " traitement additionnel du juge Baby, 1537.
 " bureau de poste de St. Jean (construction), 1536.
 " câble sous-marin entre l'île Vancouver et la terre ferme, 1538.
 " édifices publics, Ontario, 1562.
 LANTIER, M.
 Exploration de la rive nord du St. Laurent, 40.
 Canal des Cèdres, 1450.
 LARUE, M.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 402, 805.
 LAURIE, M.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 45, 200, 502, 763.
 Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1165.
 Pétition d'élection, comté de Richelieu, 512, 872, 874, 879.
 Acte de la Cour suprême, 968.
 Inspection du hareng fumé, 1024.
 Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1165.
 Subsidés, ports et rivières, Québec, 1306.
 Démission de Joseph Chabot, maître de poste à Saint-Jean, île d'Orléans, 1337.
 Subsidés, dépenses des commissions d'enquête, 1421.
 Naturalisation des aubains, 1436.
 Subsidés, culture du tabac, 1437.
 " perception du revenu, 1447, 1448.
 " gardien du phare de la rivière Ouella, 1449.
 LITTLE, M.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 458.
 LONGLEY, M.
 Loi sur l'inspection du hareng fumé, 85.
 Le port de Halifax, 175.
 Inspection du hareng fumé, 182, 905, 906.
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 331.
 Destitution de D. J. Morse, 965, 966.
 Acte concernant les combats des boxeurs, 995, 996.
 Traitements des juges, 1018.
 Acte de tempérance, 1040.
 Ventilation de la Chambre, 1051.
 Acte des poids et mesures, 1117, 1118.
 Vente de boissons enivrantes dans l'enceinte des édifices de la Chambre des Communes, 1243, 1244, 1245, 1248, 1249.
 Compagnie des steamers de l'Acadie, 1295.
 MACDONALD, Sir John A.
 Bill relatif à la prestation du serment d'office, 1.
 Comités permanents, 2, 51.
 Comités nommés, 52.
 Ajournement, 2, 39, 271, 276, 513, 862, 865, 1250, 1568.
 Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 4, 19, 24, 25, 28, 29.
 Contrat du chemin de fer du Pacifique, 30, 89, 17.
 Asile militaire du Canada, 1250.
 Explications ministérielles, 40.
 Commission du chemin de fer Pacifique, 48.

MACDONALD, Sir John A.—*Suite.*

- Chemin de fer Pacifique, 51, 52, 53, 60, 61, 66, 115, 120, 296, 297, 368, 373, 441, 513, 515, 656.
 Bill basé sur les résolutions concernant le chemin de fer Pacifique canadien, 812, 816, 817, 819, 820, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838.
 Commerce d'exportation des bestiaux et des moutons, 49.
 Naufrages dans les eaux canadiennes, 49.
 Immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, 50.
 Homesteads et droits de préemption, 51.
 Immigration d'Irlande, 879.
 Message de Son Excellence, 52, 113.
 Loi sur l'inspection du hareng fumé, 85, 906, 907.
 Acte de la Cour suprême, 113, 908, 1391.
 Fraudes dans les contrats, 114.
 Octrois de terres au chemin de fer du Sud-Ouest, Manitoba, 118, 119.
 Octrois de terres aux compagnies de chemin de fer, 119, 120.
 Ventes de terres au Nord-Ouest, 121, 122.
 Arpentages des terres des Sauvages, 130.
 Affaire E. V. Bodwell, 131.
 Dépenses du gouvernement en Angleterre, 132.
 Frais de port des journaux, 132, 133.
 Statistiques des pêcheries, 178.
 Instructeurs des Sauvages, 179.
 Guides fournis aux immigrants dans le Nord-Ouest, 180.
 Fonds de bois au nord de la province de Québec, 185.
 Acte des poids et mesures, 215.
 Fonds de retraite, 273.
 Emigration aux Etats-Unis, 279.
 Présentation de bills d'intérêt public, 331.
 Amendement demandant la lecture immédiate des ordres du jour du gouvernement, 442, 443, 444, 445.
 Priorité des affaires du gouvernement, 473, 813, 1337.
 Ordre des affaires publiques, 564.
 Terres des écoles du Manitoba, 634.
 Mort de M. Keeler, 666.
 Commission du service civil, 666.
 Question d'ordre, 696, 880.
 Terres fédérales, 866, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461, 1462, 1463, 1464.
 Steamers transatlantiques, 879.
 Monument à la mémoire de sir George E. Cartier, 879.
 Fraudes dans les contrats, 909.
 Propriété de M. Munro à la Colombie anglaise, 1236, 1237.
 Chemins de fer à la Colombie anglaise, 1240.
 Affaires des Sauvages à la Colombie anglaise, 1241.
 Terrains de chemin de fer à la Colombie anglaise, 1243.
 Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1245, 1249.
 Subsidés, pénitencier de Kingston, 1257.
 Terres fédérales, 1273.
 Acte des brevets d'invention, 1296, 1299.
 Administration de la justice dans le territoire en litige, 1299, 1300.
 Subsidés, secours aux pauvres d'Irlande, 1303, 1304, 1305.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1320.
 Accident sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 1326.
 Propriétés à Sorel, 1326.
 Paiement aux juges de l'Ontario, 1326.
 Pont Union Suspension sur la rivière Ottawa, 1329.
 Rapport officiel des débats, 1335, 1336.
 Industrie du sucre de betteraves, 1340, 1341, 1346.
 Rapport de la commission du service civil, 1348.
 Asile militaire de St. Jean à Québec, 1348.
 Subsidés, ministère de la milice, 1349, 1350.
 " affaires des sauvages, 1352, 1353, 1354.
 " haut commissaire du Canada à Londres, 1359, 1360, 1361.

MACDONALD, Sir John A.—*Suite.*

- Subsidés, subvention à une ligne de vapeurs entre le Canada et le Brésil, 1363.
 " subvention à une ligne de vapeurs entre le Canada et la France, 1363.
 Exploration de la baie d'Hydson, 1364.
 Subsidés, hangars aux farines, St. Jean, terminus à eau profonde, 1365, 1369, 1374, 1375.
 Crédit foncier du Canada, 1377, 1378.
 Agents d'immigration au Canada, 1393.
 Subsidés, tarif, 1402.
 " chemin de fer entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge, 1407, 1408, 1409.
 " salaires et allocations des gardiens de phares, 1414.
 " pêcheries, 1417.
 " police à cheval du Nord-Ouest, 1418, 1419, 1420.
 " " quartiers généraux permanents, 1420.
 " dépenses de l'agence du gouvernement fédéral à Rio de Janeiro, 1420.
 " refonte des statuts du Canada, 1420.
 " dépenses des commissions d'enquête, 1420.
 " Sauvages, Ontario et Québec, 1440.
 " " Colombie anglaise, 1440, 1441.
 " " Manitoba et Nord-Ouest, 1441, 1444, 1446, 1447, 1537.
 Mesures de la Chambre, 1450.
 Mines d'or et d'argent dans le Kivatin, 1450.
 Réserves menonnites, 1450.
 Parc international à Niagara, 1450.
 Terre neuve et la Confédération, 1450.
 Sauvages dans le dénombrement, 1451.
 Naturalisation des aubains, 1464, 1465, 1466, 1467.
 Subsidés, dépenses du gouvernement du Nord-Ouest, 1467, 1468.
 " dépenses du gouvernement du district de Kivatin, 1468.
 " arpentage des terres fédérales, 1468.
 " terres fédérales, 1468, 1469, 1470, 1498.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1485.
 Acte refondu des chemins de fer, 1488.
 Subsidés, montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis*, 1491, 1492.
 " explorations géologiques, 1493, 1520.
 " dépenses se rattachant à la commission du service civil, 1494, 1495.
 " paiements faits à l'honorable Hector Fabre, 1495, 1496.
 " sommes additionnelles pour guides, 1497, 1498.
 " arpentages avant le 1er juillet, 1498.
 Bill pour amender l'Acte relatif aux Sauvages, 1505, 1527.
 Subsidés, chemin de fer Pacifique canadien entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1513, 1514.
 " paiement fait à G. A. Girouard pour traverses, 1517, 1518, 1519.
 " service des Sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1524.
 Séance du samedi, 1546.
 Frontières du Manitoba, 1546, 1553, 1554, 1555, 1556, 1558, 1559, 1561.
 Paiement des juges d'Ontario, 1546.
 Subsidés, monument à sir George E. Cartier, 1563.
 Acte à l'effet d'amender les actes concernant les bateaux à vapeur, 1566.
 Paiement des indemnités sessionnelles, 1566.
 M. Patrick, 1567.
 Rapport du département de l'intérieur, 1568.
 Elections partielles, 1569.
 McDONALD (Pictou), M.
 Acte de la Cour suprême, 85, 967, 670, 978, 980, 1387.
 Pension de retraite des juges, 133.

McDONALD (Pictou), M.—*Suite.*

Travaux judiciaires dans la province de Québec, 134.
 Bill concernant les combats de boxeurs, 513, 991, 994.
 Bill à l'effet de proroger de nouveau, pour un certain temps, l'Acte pour mieux prévenir les crimes, 1878, 513, 991.
 Bill à l'effet d'amender la loi en ce qui concerne la preuve par documents en certains cas, 564, 991.
 Pénitencier à Dorchester, 805.
 Pénitencier de Saint-Jean, 865.
 Droits des gouvernements provinciaux, 868.
 Traitements des juges, 879, 991, 1019, 1422, 1423, 1425.
 Rapports et documents, 905.
 Mesure préventive contre le crime, 907.
 Preuve par documents devant les juges, 907.
 Ecole d'industrie de Halifax, 908.
 Nominations de juges dans la province de Québec, 937.
 Flottage du bois de corde, 998.
 Bill pour amender l'acte concernant les brevets d'invention, 1027.
 Torts envers les enfants, 1063.
 Administration de la justice criminelle dans le territoire en litige, 1109, 1299, 1300.
 Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1160, 1161, 1165.
 Personnel judiciaire dans la province de Québec, 1229.
 Subsidés, pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 1256.
 " " de Kingston, 1256, 1257, 1258.
 " " de Dorchester, 1258, 1259, 1260.
 " " de Manitoba, 1260.
 " " de la Colombie anglaise, 1260, 1261.
 " impressions diverses, 1288.
 Institution Mercer, 1295, 1467.
 Acte des brevets d'invention, 1297, 1298.
 Acte pour amender l'Acte refondu des chemins de fer, 1324.
 Subsidés, administration de la justice, 1361, 1362, 1363.
 " hangar aux farines, Saint-Jean, terminus à eau profonde, 1366, 1367, 1368, 1370, 1372, 1373, 1374.
 Judicature de Québec, 1281, 1362.
 Emprisonnement aux travaux forcés, 1393, 1501.
 Assermentation des employés des télégraphes du gouvernement, 1393, 1501, 1502.
 Liquidation des banques et autres compagnie insolubles, 1393.
 Lois concernant les chemins de fer de l'Etat, 1433.
 Bill pour pourvoir à l'extension des limites du Manitoba, 1433.
 Naturalisation des aubains, 1433, 1435, 1436, 1466, 1467.
 Subsidés, pénitencier de Dorchester, 1471, 1472.
 " paiement fait à J. B. Smith pour clôtures, 1476.
 Acte refondu des chemins de fer, 1486, 1525, 1526, 1527.
 Lois concernant les chemins de fer de l'Etat, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510.
 Subsidés, pour rembourser les ayant-cause d'A. M. Delisle, 1520.
 " retraite de cinq juges de cour de comté, 1528.
 " communications par bateau à vapeur entre Port Mulgrave et la baie de l'Est, 1528.
 Paiement des juges d'Ontario, 1546.

MACDONALD (King), M. :

Chemin de fer Pacifique canadien, 847.
 Bill amendant les Actes relatifs aux douanes, 1279.

MACDONALD (Queen), M. :

Budget, cordage, 1223.

McDONALD (Cap-Breton), M. :

Subsidés, travaux et édifices publics, Nouvelle-Ecosse, 1294.
 " canal Saint-Pierre, 1411, 1412.

McDONALD (Victoria), M. :

Subsidés, canal Saint-Pierre, 1412.

MACDONNELL (Lanark), M. :

Chemin de fer Pacifique canadien, 470.
 Emigration aux Etats-Unis, 897.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1323, 1324.

MACDONNELL (Inverness).

Canal de Williamsburg, 273.
 Question d'ordre, 696, 1318.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 810.
 Emigration aux Etats-Unis, 883.
 Quai de Port-Hood, 1230, 1231.
 Subsidés, publication des débats, 1283.
 " impressions, papier à imprimer et reliure, 1287.
 Rapport officiel des débats, 1329, 1336.
 Explication personnelle, 1348.
 Subsidés, hangar aux farines, St. Jean, terminus à eau profonde, 1372.

MACDOUGALL, M.

Immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, 50.
 Droits des gouvernements provinciaux, 870.
 Chemin de fer Pacifique, 78, 653, 656.
 Fonds de bois au nord de la limite de Québec, 182.
 Mouture du blé en entrepôt, 274.
 Emigration aux Etats-Unis, 279, 903.
 Commission de Halifax, 962.
 Acte de la Cour suprême, 973, 974.
 Compagnie du chemin de fer de la rivière de la Paix, 1048.
 Commissaires des chemins de fer (Cour des), 1059.
 Droits de havre de Montréal, 1111.
 Acte des poids et mesures, 1116.
 Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1246.
 Subsidés, *Patent Record*, 1262.
 " immigration et quarantaine, 1266, 1267.
 Acte des brevets d'invention, 1297.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1323.
 Crédit foncier du Canada, 1378.
 Serment requis des employés des télégraphes du gouvernement, 1502.
 Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, 1508, 1509.
 Subsidés, chemins de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1534.
 Frontières du Manitoba, 1551, 1552, 1553, 1555, 1560, 1561.
 Subsidés, monument à Sir George E. Cartier, 1563.

MACKENZIE, M.

Ajournement, 2.
 Asile militaire du Canada, 1250.
 Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 4, 20, 23, 24, 25.
 Exploration sur la rive nord du St. Laurent, 40.
 Incident des pêcheries de Terre-Neuve, 1110.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 41, 42, 46, 54, 57, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 69, 71, 74, 75, 76, 77, 81, 139, 478, 480.
 Industrie de sucre de betteraves, 1341.
 Projet de chemin de fer au Sault Ste. Marie, 46.
 Accident sur le canal Lachine, 50.
 Message de Son Excellence, 52.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 410.
 Réclamations d'entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial, 1229.
 Havre de Toronto, 1229.
 Réclamation de G. A. Girouard, 1249.
 Réclamation des entrepreneurs de l'Intercolonial et rapport de Sandford Fleming, 1249.
 Contrat de Thomas B. Smith, 1249.

MACKENZIE, M.—*Suite*.

- Réclamation d'Alexander Forbes, 1249.
 Havre de Meaford, 1249.
 Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1254.
 Subsidés, pénitencier de Kingston, 1256, 1257, 1258.
 " ministère de la milice, 1349, 1350.
 " secrétariat d'Etat, 1352.
 Subsidés, hangars aux farines, Saint-Jean, terminus à eau profonde, 1364, 1365, 1366, 1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1374, 1375.
 Subsidés, construction d'un quai et d'un éleveur, terminus de Halifax, 1375.
 Agents d'immigration au Canada, 1392.
 Barques d'épargnes, 1395.
 Subsidés, construction d'un quai et d'un éleveur, terminus de Halifax, 1403.
 " Chemin de fer entre Prince-Arthur's Landing et la rivière Rouge, 1406, 1407, 1408, 1409, 1410.
 " Colombie anglaise, 1410.
 " Ligne de télégraphe et chaussée, 1410.
 " Stations et terminus, 1410.
 " Canal Lachine, 1410, 1411.
 " Canal Cornwall, 1411.
 " Canal Grenville, 1411.
 " Canal Culbute, 1411.
 " Canal digne et glissoire Carillon, 1411.
 " Canal Saint-Pierre, 1412.
 " Divers, 1413.
 Inspection du pétrole, 1429.
 Subsidés, Sauvages, Ontario et Québec, 1440.
 Mines d'or et d'argent dans le Kivatin, 1450.
 Matériel de chemin de fer et de télégraphe manufacturé au Canada, 1452.
 Subsidés, salle d'exercices militaires, Ottawa, 1488.
 " paiement à Wm. Kingsford, ingénieur civil, 1489, 1490.
 " nouveau câble entre l'île de Vancouver et la terre ferme, 1491.
 " montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis*, 1492.
 " pour rembourser aux ayant-cause de feu A. M. Delisle, 1493, 1494.
 " somme à payer à Sir A. T. Galt, 1494.
 " paiements faits à l'honorable Hector Fabre, 1495, 1496.

MASSON, M.

- Pénitencier de St-Vincent de Paul, 1161, 1163.
 Subsidés, pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1292.

MASSUE, M.

- Exploration de la rivière Yamaska, 867.
 Propriétés à Sorel, 1326, 1337.
 Industrie du sucre de betterave, 1343, 1425.

MCCALLUM, M.

- Naufrages dans les eaux canadiennes, 226, 228.
 Grain avarié, 277.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 293, 442, 450, 451, 454, 455.
 Cour de juridiction maritime, 1067.
 Droits de havre de Montréal, 1111.
 Indépendance du parlement, 1179.
 Budget, 1224.
 Vente de boissons enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1244.
 Subsidés, Ports et rivières, Ontario, 1307.
 " salles d'exercices militaires, etc., 1311.
 " administration de la justice, 1362.
 " canots, appareils de sauvetage, etc., 1364.
 " Canal Welland, 1411.

MCCALLUM, M.—*Suite*.

- Subsidés, salaires et allocations des gardiens de phares, 1414, 1415.
 " sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1447.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1483.
 Subsidés, havres et rivières, Ontario, 1536.

MCCARTHY, M.

- Bil concernant l'Acte du chemin de fer du Nord, 1877, 271, 999, 1432.
 Bill à l'effet d'instituer une Cour des commissaires des chemins de fer, etc., 271, 982, 983, 985, 986, 987, 983.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 738, 754.
 Bill concernant la procédure dans les causes criminelles, 812.
 Juridiction maritime de la province d'Ontario, (bill pour amender l'Acte établissant une cour de) 905, 1064, 1068, 1069.
 Acte de la Cour suprême, 970.
 Torts envers les enfants, 1169.
 Subsidés, dépenses des comités, commis surnuméraires de la session, 1282.
 Subsidés, crédit de la bibliothèque du parlement, 1283.
 Bill pour constituer légalement la compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie, 1295.
 Subsidés, hangar aux farines, Saint-Jean, 1371.

MCCONVILLE, M.

- Acte de la Cour suprême, 1390.

MCCUAIG, M.

- Naufrages dans les eaux canadiennes, 227, 228, 231.
 Grain avarié, 276.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 461, 826, 827.
 Bill pour amender la loi de faillite de 1875, 812, 813, 909, 967.
 Droits des gouvernements provinciaux, 867, 868, 869.
 Emigration aux Etats-Unis, 895.
 Dépôts aux banques d'épargne du gouvernement, 932.
 Acte de la Cour suprême, 974.
 Cour des commissaires des chemins de fer, 983.
 Bill pour amender l'acte concernant les brevets d'invention, 1028.
 Cour de juridiction maritime, 1065, 1067, 1068, 1069.
 Droits du havre de Montréal, 1110, 1111.
 Acte des poids et mesures, 1114.
 Explication personnelle, 1126.
 Indépendance du parlement, 1174.
 Subsidés, pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1291, 1292.
 " travaux et édifices publics, Nouveau-Brunswick, 1293.
 " salles d'exercices militaires, etc., 1311.
 " collège militaire, 1313.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1322.
 Subsidés, dépenses contingentes des ministères, 1358.
 " administration de la justice, 1362.
 Crédit foncier du Canada, 1376, 1378.
 Taux d'intérêt usuraire, 1393.
 Subsidés, salaires et allocations des gardiens de phares, 1415.

MCINNES, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 687.
 Question de privilège, 880.
 Ventilation de la Chambre, 1051.
 Subsidés, pénitencier de la Colombie anglaise, 1261.
 Indemnités sessionnelles, 1566.

MCISAAC, M.

- Négociations avec Terre-Neuve, 513.
 Maladie sur les bestiaux à Merigonish, 959.

MCLENNAN, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 186, 640.
- Mouture du blé en entrepôt, 276.
- Bill concernant la loi de faillite, 910.
- Cour des commissaires des chemins de fer, 1058.
- Subsides, pension des vétérans de la guerre de 1812, 1291.
- Amélioration de la navigation du St. Laurent, 1481.

MCMILLAN, M.

- Honoraires payés pour affaires judiciaires, 1125.
- Subsides, immigration et quarantaine, 1263.

MEBNER, M.

- Droits sur le malt, 864.
- Fonds de bois du Nord-Ouest, 866.
- Acte des poids et mesures, 1121.
- Acte concernant les terres fédérales, 1459.

MÉTHOT, M.

- Creusement de la rivière Nicolet, 966.
- Améliorations sur les battures du fleuve St. Laurent, vis-à-vis St. Pierre-les-Becquets, 1125.

MILLS, M.

- Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 26, 29.
- Chemin de fer Pacifique canadien, 45, 90, 145, 281, 492, 744, 769, 817, 830, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 840.
- Acte des poids et mesures, 216.
- Destitutions d'agents des Sauvages, 245.
- Commission du chemin de fer Pacifique, 46.
- Approvisionnement des Sauvages, 244.
- Homesteads et droits de préemption au Nord-Ouest, 51.
- Octrois de terres aux compagnies de chemins de fer, 120.
- Ventes de terres au Nord-Ouest, 122.
- Statistiques des pêcheries, 177.
- Frais de port des journaux, 133.
- Naufrages dans les eaux canadiennes, 233.
- Ajournement, 245.
- Amendement de Sir John A. Macdonald, demandant la lecture immédiate des ordres du jour du gouvernement, 444.
- Amendement à la troisième lecture du bill du chemin de fer Pacifique canadien, 840.
- Terres fédérales, 866.
- Droits des gouvernements provinciaux, 868, 869.
- Emigration aux Etats-Unis, 887.
- Limites d'Ontario et de Québec, 922.
- Inspection du hareng fumé, 907, 1022.
- Ecole d'Industrie de Halifax, 908.
- Trafic des chemins de fer, 933, 935.
- Destitution de D. J. Morse, 965.
- Acte de la Cour Suprême, 975, 978.
- Cour des Commissaires de chemins de fer, 986, 989, 990.
- Crédit Foncier du Canada, 1002.
- Noms géographiques dans le Nord-Ouest, 1005.
- Acte de tempérance, 1044.
- Traduction française des débats, 1073.
- Destitution de Sandford Fleming, 1075.
- Droits de havre de Montréal, 111.
- Budget, 1153.
- Subsides, pénitencier de Kingston, 1257.
- “ impressions diverses, 1289, 1290.
- “ nouvelles pensions des miliciens, 1290.
- “ pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1291.
- “ travaux et édifices publics au Nouveau-Brunswick, 1293.
- Acte des brevets d'invention, 1296, 1299.
- Administration de la justice dans le territoire en litige, 1299, 1300.
- Subsides, secours aux pauvres d'Irlande, 1304, 1305.
- “ ports et rivières, Ontario, 1307, 1308.
- “ dragage, 1309, 1310.
- “ collège militaire, 1315.

MILLS, M.—Suite.

- Commis additionnels au département de l'Intérieur, 1337.
 - Industrie du sucre de betterave, 1338, 1339, 1347.
 - Subsides, secrétariat d'Etat, 1350, 1351.
 - “ affaires des Sauvages, 1352, 1353, 1354.
 - “ ligne de vapeurs entre le Canada et la France, 1363.
 - “ chemin de fer entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge, 1409.
 - Naturalisation des nubains, 1434, 1436, 1464, 1465, 1466, 1467.
 - Subsides, police à cheval du Nord-Ouest, 1418, 1419, 1420.
 - “ culture du tabac, 1459.
 - “ Sauvages, Ontario et Québec, 1440.
 - “ “ Colombie anglaise, 1441.
 - “ “ Manitoba et Nord-Ouest, 1412, 1444, 1446, 1447, 1536, 1537.
 - Acte concernant les terres fédérales, 1454, 1455, 1456, 1457, 1460, 1463.
 - Subsides, dépenses du gouvernement du district de Kiwatin, 1468.
 - “ arpentage des terres fédérales, 1463.
 - “ terres fédérales, 1463, 1469, 1470, 1498.
 - Tarif canadien sur les articles en laines, 1477.
 - Subsides, musée géologique d'Ottawa, 1488.
 - “ paiement à William Kingsford, ingénieur civil, 1490, 1491.
 - “ montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis*, 1491, 1492.
 - “ explorations géologiques, 1493.
 - “ sommes additionnelles pour guides, 1498.
 - “ arpentages, avant le 1^{er} juillet, 1498.
 - “ améliorations de la rivière Saskatchewan, 1499, 1500.
 - Amendement à la loi du revenu de l'Intérieur, 1503.
 - Lois concernant les chemins de fer de l'état, 1506, 1509, 1510.
 - Subsides, chemin de fer Pacifique canadien, de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, 1513, 1514.
 - “ service des Sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1524.
 - Acte refondu des chemins de fer, 1527.
 - Acte concernant les Sauvages, 1527.
 - Subsides, édifices publics, Ontario, 1535.
 - Frontières du Manitoba, 1546, 1553, 1554, 1555, 1556, 1559, 1560, 1561.
 - Subsides, monument à Sir George E. Cartier, 1563.
- MONGENAIS, M.
- Droit d'accise sur le tabac canadien, 1048.
 - Seines de pêche sur la rivière Ottawa, 1048.
- MOUSSEAU, M.
- Election contestée de Richelieu, 872.
 - Monopole du pétrole, 913.
 - Inspection du hareng fumé, 905, 907, 1021, 1022, 1023.
 - Bill pour amender l'Acte général d'inspection et les Actes qui l'amendent, 907, 997.
 - Réclamation de Théotime Blanchard, 937.
 - Flottage du bois de corde, 997, 998.
 - Taxes sur le tabac canadien, 1048.
 - Droit d'accise sur le tabac canadien, 1048.
 - Licénces pour la vente du tabac canadien, 1110.
 - Importation de la graine de tabac, 1110.
 - Acte des poids et mesures, 1114.
 - Densité de l'huile de charbon, 1239, 1240.
 - Rapport officiel des débats, 1331.
 - Subsides, revenu de l'Intérieur, 1355.
 - Acte à l'effet d'amender l'acte du revenu de l'Intérieur, 1393, 1503, 1505.
 - Acte concernant l'inspection du pétrole, 1425, 1431, 1454.
 - Subsides, perception du revenu, 1448.
 - “ poids, mesures et gaz, 1448.

MUTTART, M.

Chemin de fer Pacifique canadien, 619.
Brise-lame à Souris-Ouest, 1080.

O'CONNOR, M.

Rapports et documents, 990.
Bureau de poste de Poquemouche, 1061, 1062.
Subsides, secrétariat d'État, 1351.
" hangar aux farines, Saint-Jean, terminus à eau profonde, 1367, 1370, 1371.
Explications personnelles, 1562.

OGDEN, M.

Le port de Halifax, 171.
Acte de tempérance, 1034.
Budget, 1221, 1223, 1228.
Subsides, salles d'exercices militaires, etc., 1311.
Rapport officiel des débats, 1336.
Explication personnelle, 1348.
Subsides, pêcheries, 1417.
" salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, 1511.

OLIVIER, M.

Emigration aux Etats-Unis, 890.

ORATEUR, L'

Fait connaître à la Chambre le résultat des pétitions d'élections, 1.
Informe la Chambre des vacances survenues parmi les députés, 1.
Donne les noms des députés récemment élus, 1.
Discours du Trône, 1.
Soumet à la Chambre le rapport du bibliothécaire, 2.
Mise à la retraite de M. Partick, 2.
Messages de Son Excellence, 39, 113, 905, 949, 1021, 1477, 1566.
Question de procédure, 769.
Informe la Chambre que M. Pierre Vincent Valin a été élu pour représenter le district électoral de Montmorency, 113.
Déclare James Sutherland élu député pour Oxford Nord, 214.
Questions d'ordre, 46, 468, 510, 512, 634, 651, 789, 791, 840, 880, 1118, 1158, 1139, 1221, 1248, 1249, 1318, 1319, 1340, 1500, 1566, 1567.
Décide que le vote de M. Bunster ne doit pas être enregistré, 769.
Division au sujet de l'amendement Anglin, (chemin de fer du Pacifique), 818.
Décision relative aux objections soulevées par M. Vallée contre le bill du Crédit Foncier Franco-Canadien, 1001.
Décision au sujet de la pétition d'élection de Richelieu, 1020.
Informe la Chambre qu'il a reçu copie des décisions de la Cour suprême, relativement aux élections contestées de Charlevoix et de Bellechasse, 1126.
Informe aussi la Chambre qu'il a adressé ses mandats au greffier de la couronne en Chancellerie pour préparer de nouveaux brefs d'élection, 1126.
Subsides, employés surnuméraires de la session, 1282, 1283.
Indemnités sessionnelles, 1556, 1567.

ORTON, M.

Mouture du blé en entrepôt, 275.
Chemin de fer Pacifique canadien, 451, 492, 789.
Droits sur le malt.
Monopole du pétrole, 913.
Compagnies de chemin de fer insolubles, 990.
Ventilation de la Chambre, 1050.
Densité de l'huile de charbon, 1239.

ORTON, M.—Suite.

Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1248.
Exactions des prêteurs sur gages, 1337.
Industrie du sucre de betteraves, 1340.
Agents d'immigration au Canada, 1392.
Subsides, tarif, 1402.
Inspection du pétrole, 1430.

OUIMET, M.

Bill à l'effet de constituer légalement la Cie. dite *Silver Plume Mining Co.*, 634.
Chemin de fer Pacifique canadien, 767.
Election contestée de Richelieu, 876.
Acte de la Cour suprême, 972, 974.
Pénitencier de St. Vincent-de-Paul, 1163, 1164, 1165.
Bill pour l'abolition du double mandat, 1179.
Industrie du sucre de betteraves, 1344.
Crédit foncier du Canada, 1377.
Acte de tempérance du Canada, 1393, 1500.
Acte refondu concernant les compagnies d'assurance, 1485, 1486.

PATERSON (Brant), M.

Remises sur les exportations, 133, 1053, 1057.
Chemin de fer Pacifique canadien, 380, 464, 465, 781.
Informations demandées au sujet de la houille, 813.
Réclamations pour remises, 1053, 1057.
Budget, 1092, 1155, 1156, 1204, 1206, 1207, 1220, 1224, 1225.
Bill amendant les Actes relatifs aux douanes, 1280, 1281.
Subsides, collège militaire, 1315.
Matériel de chemin de fer et de télégraphe fabriqué au Canada, 1452, 1453, 1454.
Subsides, remboursement à Geo. E. Dastan, 1497.
" budget supplémentaire, amendement Cartwright, 1524.
Acte concernant les Sauvages, 1527.
Subsides, édifices publics, Ontario, 1535.
" bureau de poste de St. Jean, 1536.
Voies et moyens, au sujet de l'article 7, 1542, 1543.

PATERSON, M. (Essex).

Naufrages dans les eaux canadiennes 49, 223, 232.
Explications personnelles, 135.
Chemin de fer Pacifique canadien, 318.
Question de privilège, 473.
Cour de juridiction maritime, 1065.
Acte des poids et mesure, 1118, 1121.
Squatters à la Pointe Pelée, 1122.
Réserve des Sauvages dans le township d'Anderdon, 1123.
Tabac cultivé au Canada, 1123.
Phare flottant de Colchester, 1169.
Budget, 1194.
Havres sur la rive nord du lac Erié, 1240.
Subsides, administration de la justice, 1362.
" salaires et allocations des gardiens de phares, 1415.
Amendement à la loi du revenu de l'Intérieur, 1504.
Acte refondu des chemins de fer, 1526, 1527.
Rapport officiel des débats, 1568.

PLATT, M.

Compagnie d'amélioration de la rivière Don, 1021, 1058.

PLUMB, M.

Cartes du Pacifique, 86.
Budget, 1126.
Chemin de fer Pacifique, 90, 91, 97, 159, 260, 416, 419, 507, 791, 792, 802, 823, 825, 827, 829, 830, 837, 842.
Type du chemin de fer, 91, 114, 116.
Naufrages dans les eaux canadiennes, 225.
Mort de M. Thompson de Caribou, 235.
Rails d'acier, 243.

PLUMB, M.—*Suite.*

- Amendement de sir John A. Macdonald,—lecture des ordres du jour du gouvernement, 445, 446.
 Question d'ordre, 510, 710.
 Explications personnelles, 863, 1318.
 Dépôts aux banques d'épargne du gouvernement, 932.
 Trafic des chemins de fer, 933.
 Acte concernant les combats de boxeurs, 992, 994, 996.
 Acte de tempérance, 1038, 1040.
 Ventilation de la Chambre, 1048, 1049.
 Torts envers les enfants, 1063.
 Traduction française des Débats, 1073.
 Bill concernant les règlements au sujet des ateliers, 1170.
 Indépendance du parlement, 1172, 1173.
 Bill amendement l'Acte des banques, 1274.
 Subsidés, collège militaire, 1314.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1322.
 Industrie du sucre de betterave, 1340, 1341, 1343.
 Subsidés, hangar aux farines, St. Jean, terminus à eau profonde, 1373.
 Crédit foncier du Canada, 1378.
 Subsidés, prolongement du Canada Central, 1406.
 " chemin de fer entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge, 1407.
 Naturalisation des aubains, 1414, 1435.
 Subsidés, culture du tabac, 1437, 1439.
 Sauvages dans le dénuement, 1451.
 Serment requis des employés des télégraphes du gouvernement, 1502.
 Subsidés, chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1530.
 Subsidés, édifices publics, Ontario, 1562.
 " monument à sir Geo. E. Cartier, 1564.
 Rapport officiel des Débats, 1567.
 Clôture de la session, 1569.

POPE (Compton), M.

- Adresse en réponse au discours de Son Excellence, 25.
 Statistiques sanitaires du Canada, 86.
 Emigration aux Etats-Unis, 280, 884, 885, 901, 902, 903.
 Bill pour amender du nouveau l'Acte des brevets d'invention, 905, 1025.
 Animaux du Canada en Angleterre, 932.
 Message de Son Excellence, 949.
 Subsidés, garde des archives, 1261, 1262.
 " statistiques criminelles, 1262, 1263.
 " recensement, 1263.
 " exposition fédérale, 1263.
 " immigration et quarantaine, 1263, 1264, 1265, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273.
 " Patent Record, 1262.
 " Acte des brevets d'invention, 1295, 1296, 1297, 1298.
 " département du maître-général des postes, 1357.
 " hangar aux farines, St. Jean, terminus à eau profonde, 1364, 1365.
 " construction d'un quai et d'un élévateur, terminus de Halifax, 1375, 1403, 1404.
 " chemin de fer de Prince Arthur's Landing à la rivière Rouge, 1406, 1407, 1408, 1409, 1410.
 " Colombie anglaise, 1410.
 " lignes de télégraphe et chaussée, 1410.
 " stations et terminus, 1410.
 " canal Lachine, 1411.
 " canal Cornwall, 1411.
 " canal Welland, 1411.
 " canal Grenville, 1411.
 " canal Culbute, 1411.
 " canal Murray, 1413, 1535.
 " divers, 1413.
 " dépenses du recensement, 1413, 1414.

POPE (Compton), M.—*Suite.*

- Subsidés, salaires et allocations des gardiens de phares, 1414, 1415.
 Canal des Cèdres, 1450.
 Pont sur la rivière Rouge, 1451.
 Dépenses faites par M. Annand, 1451.
 Subsidés, chemin de fer Intercolonial, 1473.
 " paiement à D. Girouard pour traverses, 1473, 1475.
 " paiement à J. B. Smith pour clôtures, 1475, 1476.
 " embranchement de la Rivière-du-Loup, 1476.
 " chemin de fer Pacifique canadien, 1476.
 Salaires des conducteurs sur l'Intercolonial, 1501.
 Subsidés, dépôt d'immigrants à Winnipeg, 1519, 1520.
 " réparations et augmentations, quarantaine des bestiaux, Québec, 1528.
 " chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière-du-Loup, 1529, 1530, 1532, 1533, 1534, 1535.
 " chemin de fer Pacifique canadien, compensation à l'hôpital St. Boniface, 1535.
 " embranchement de Pembina, 1537, 1538.
 " ligne de télégraphe, Colombie anglaise, 1538.
 " chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1538, 1539.
 " dépenses se rattachant à l'entretien des canaux, 1539.

POPE, M. (Queen.)

- Signaux d'alarme, 40.
 Sémaphore de la Grosse-Isle, 85.
 Port de Shelburne, 564.
 Tarif du pilotage, 599.
 Phare à Port Stanley, 666.
 Phare à Port Credit, 814.
 Phare flottant sur le Saint-Laurent, 814.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 846.
 Havre de Saint-Jean, 863.
 Message du gouverneur-général, 905.
 Commission de Halifax, 959.
 Règlement concernant les bateaux de pêche, 990, 991.
 Seines de pêche sur la rivière Ottawa, 1048.
 Rapports et documents, 1208.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1295, 1483, 1485.
 Navigation des eaux canadiennes, 1300, 1348.
 Subsidés, département de la Marine et des Pêcheries, 1357.
 " entretien et réparation des vapeurs du gouvernement, 1363.
 " steamer pour remplacer le "Lady Head", 1363.
 " pêcheries, 1416, 1417, 1418.
 " pour rembourser aux ayant-cause de feu A. M. Delisle, 1493.
 Phares-balises à Black Land Gully, 1500.
 Phare des Pèlerins, 1501.
 Phare-flottant à Saint-Thomas, 1501.
 Subsidés, salaires et déboursés des garde-pêche et des gardiens, 1511.

POUPORE, M.

- Subsidés, ports et rivières, Ontario, 1309.

RICHEY, M.

- Transport du fret sur l'Intercolonial, 85.
 Inspection du hareng fumé, 906.
 Ecole industrielle d'Halifax, 113, 907.
 Le port d'Halifax, 163.
 Boston, port canadien, en hiver, 276.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 849.
 Bill à l'effet de prévenir et de punir les torts envers les enfants, 905, 1062, 1169.

- RINFRET, M.**
Chemin de fer Pacifique canadien, 326, 783.
Subsides, terres fédérales, 1470.
- ROBERTSON (Hamilton) M.**
Naufrages dans les eaux canadiennes, 228.
Pour constituer légalement la compagnie de Naufrage et de Sauvetage du Saint-Laurent, 442.
Chemin de fer Pacifique canadien, 856.
Droits des gouvernements provinciaux, 868.
Bill pour amender l'acte concernant les brevets d'invention, 1027, 1028.
Droits de havre de Montréal, 1111.
Acte des poids et mesures, 1118, 1121.
Indépendance du parlement, 1178.
Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1247, 1248.
Acte des brevets d'invention, 1296, 1298.
Industrie du sucre de betteraves, 1345.
Acte des douanes, 1393, 1394, 1395.
Subsides, dépenses des commissions d'enquête, 1422.
- ROBERTSON (Shelburne) M.**
Le port de Halifax, 170.
Le port de Shelburne, 1229.
Rapport au sujet du poisson salé, 177.
Statistique des pêcheries, 177.
Chemin de fer du Pacifique canadien, 474, 705.
Port de Shelburne, 564.
Question d'ordre, 880.
Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, 914.
Affaire J. B. Eager, 933.
Commission d'Halifax, 959.
Destitution de D. J. Morse, 964, 965, 966.
Subsides, ports et rivières, améliorations générales, provinces maritimes, 1306.
Subsides, salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, 1511.
Subsides, explorations géologiques, 1520.
Subsides, pour rembourser les ayants-cause de feu A. M. Delisle, 1520.
- ROCHESTER M.**
Naufrages dans les eaux canadiennes, 234.
Chemin de fer Pacifique canadien, 632.
Question d'ordre, 651.
Ventilation de la Chambre, 1051, 1166.
Acte des poids et mesures, 1116, 1117, 1121.
- Ross (Dundas) M.**
Canal de Williamsburg, 564.
- Ross, M. (Middlesex).**
Naufrages dans les eaux canadiennes, 49.
Acte des poids et mesures, 214, 1119, 1120, 1121.
Acte de tempérance, 1034, 1037, 1040.
Impressions du parlement, 49.
Affaire E. V. Bodwell, 130.
Chemin de fer du Pacifique canadien, 335, 449, 451, 452, 455, 790.
Emigration aux Etats-Unis, 891.
Chemin de fer du Sud du Canada, 1069.
Budget, 1138, 1139.
Assemblées dans Ontario-Nord, 1138, 1139, 1154.
Traduction française des débats, 1071.
Acte des poids et mesures, 1119, 1120, 1121.
Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices de la Chambre des Communes, 1246.
Subsides, immigration et quarantaine, 1268, 1269, 1272, 1273.
" impressions, papier à imprimer et reliure, 1284, 1285, 1286, 1287.
" impressions diverses, 1287, 1288, 1289.
- Ross (Middlesex), M.—Suite.**
Subsides, aménagement des ateliers du gouvernement pour la Cour suprême, 1293.
" Salles d'exercices militaires, etc., 1310, 1311.
" Collège militaire, 1312, 1314, 1315.
" Sauvages, Ontario et Québec, 1440.
" bureaux de poste, 1449.
Acte refondu concernant les compagnies d'assurance, 1486.
Subsides, chemin de fer du Pacifique canadien entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1515.
Subsides, chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1532, 1533, 1534.
- ROULEAU, M.**
Chemin de fer du Pacifique canadien, 785.
- ROYAL, M.**
Contrat pour le transport des malles de Winnipeg à Saint-Albert, 161.
Le port de Halifax, 174.
Réserve de la société de colonisation de Manitoba, 182.
Chemin de fer du Pacifique canadien, 391, 421.
Terres accordées par le gouvernement fédéral à la Compagnie de la Baie d'Hudson, 872.
Mission de M. Lang au Manitoba, 872.
Limites de la province d'Ontario, 929.
Extraction de la houille par la Compagnie de la Baie d'Hudson, 912.
Transport du bois de corde à Winnipeg, 967.
Traduction française des débats, 1074.
Bureau de poste de Dominion City, 1122.
Affaire McMicken et T. J. Lynskey, 1124.
Le juge en chef Wood, 1295.
Frontières du Manitoba, 1553.
- RYAN (Marquette), M.**
Bill concernant le chemin de fer de colonisation du sud-ouest du Manitoba, 373.
Chemin de fer Pacifique canadien, 456.
Nominations au Manitoba, 872.
Nomination du major-général Luard, 872.
Demandes de patentes de terres dans la paroisse de Saint-Pierre, 872.
Niveau de l'eau dans le lac Manitoba, 1018.
Subsides, ports et rivières, Manitoba, 1309.
- RYAN, (Montréal) M.**
Question d'ordre, 840.
Compagnie d'assurance des citoyens du Canada, 1095.
Acte des poids et mesures, 1112.
Amélioration de la navigation du Saint-Laurent, 1479.
- RYKERT, M.**
Chemin de fer du Pacifique canadien, 353, 631, 707, 781.
Canal Welland, 958, 959, 1058.
Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, 966.
Ecluse No. 2 sur le canal Welland, 1058.
Subsides, pour rembourser les ayant-cause d'A. M. Delisle, amendement Cartwright au budget supplémentaire, 1523.
- RYMAL, M.**
Chemin de fer du Pacifique, 147, 723, 789, 790.
Question d'ordre, 840.
Emigration aux Etats-Unis, 904.
Subsides, pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1291.
- ROGERS, M.**
Chemin de fer du Pacifique canadien, 396.
- SCHULTZ, M.**
Bureau de poste de Dominion City, 245.
Chemins de fer du gouvernement au Manitoba, 245.

SCHULTZ, M.—*Suite.*

- Bill pour constituer légalement la Compagnie de chemin de fer du Sud-Est, 330.
 Enlèvement d'une barre dans la rivière Rouge, 513.
 Portage-la-Prairie, Port de douanes, 513.
 Terres expropriées pour la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien à Selkirk, 966.
 Droits perçus aux ports de douane de la baie James et de la baie d'Hudson, 1080.
 Terres expropriées à l'endroit où le chemin de fer du Pacifique traverse la rivière Rouge, 1110.
 Subsidés, exposition fédérale, 1263.
 " immigration et quarantaine, 1266.
 " ports et rivières, Manitoba, 1309.
 Exploration de la baie d'Hudson, 1364.
 Subsidés, salaires et allocations des gardiens de phares, 1414.
 " police à cheval du Nord-Ouest, 1419.
 " Sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1447.
 Pont sur la rivière Rouge, 1450.
 Navigation de la baie d'Hudson, 1477.
 Pont Louise, 1477.
 Personnes ayant droit à des terres des métis, 1477.

SCOTT, M.

- Bill portant modification de l'Acte 43 Vict., chap. 61, intitulé " Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du pont de l'Assiniboine," 513, 1007.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 699.
 Affaire H. McMicken et T. J. Lynskey, 1125.
 Subsidés, Manitoba et Nord-Ouest, 1446.
 Mines d'or et d'argent dans le Kiwatin, 1450.
 Réserves mennonites, 1450.
 Frontières du Manitoba, 1560.

SCRIVER, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 792.
 Traducteurs français, 1007, 1074.
 Chemin de fer du sud du Canada, 1070.
 Traductions française des débats, 1074.
 Subsidés, pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1291.
 " dépenses se rattachant à l'entretien des canaux, 1539.

SHAW, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 580.
 Emigration aux Etats-Unis, 883.
 Acte concernant les terres fédérales, 1462.

SKINNER, M.

- Subsidés, collège militaire, 1313.
 Industrie du sucre de betterave, 1340.

SMITH, SIR ALBERT J.

- CHEMIN DE FER PACIFIQUE, 138, 431, 478, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 752, 819, 823, 824, 831, 835.
 Résolutions, 64.
 Chemin de fer du Cap Tourmente, 161.
 Embranchement de Pembina, 373.
 Amendement aux résolutions du chemin de fer Pacifique canadien, 752.
 Commission de Halifax, 960.
 Cour des commissaires de chemins de fer, 983, 984, 985, 986, 990.
 Règlement concernant les bateaux-pêcheurs, 991.
 Flottage du bois de corde, 998.
 Bill pourvoyant aux améliorations du havre de Moncton, 1021, 1058.
 Cour de juridiction maritime, 1068.
 Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, 1252.
 Subsidés, travaux et édifices publics au Nouveau-Brunswick, 1293.

SMITH, Sir Albert J.—*Suite.*

- Acte des brevets d'invention, 1296, 1298.
 Subsidés, ports et rivières, améliorations et réparations générales, provinces maritimes, 1306.
 Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 1320.
 Subsidés, hangar aux farines, Saint-Jean, terminus à eau profonde, 1366.
 Subsidés, pêcheries, 1417.
 " dépenses des commissions d'enquête, 1420, 1422.
 Traitements des juges, 1423.
 Communications télégraphiques entre la Colombie anglaise et l'Asie, 1432.

SNOWBALL, M.

- Subsidés, salaires des gardiens de phares, 1414.
 " pêcheries, 1418.
 " paiement fait à G. A. Girouard pour traverses, 1475.
 Inspection des bateaux à vapeur, 1485.

SPOULE, M.

- Acte des poids et mesures, 217.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 623.
 Emigration aux Etats-Unis, 897.
 Subsidés, collège militaire, 1314.
 " pêcheries, 1416.
 " dépenses des commissions d'enquête, 1421, 1422.

STEPHENSON, M.

- Etudes de la rivière Thames, 134.
 Havre de refuge du Rondeau, 134.
 Ajournement, 510.
 Subsidés, publication des débats, 1233.
 Rapport officiel des débats, 1568.

STRANGE, M.

- Statistiques sanitaires du Canada, 86.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 729.
 Dixième bataillon de milice, 866.
 Acte de la Cour suprême, 972.
 Acte de tempérance, 1045.
 Frontière du Manitoba, 1553.

TASSÉ, M.

- Chemin de fer Pacifique canadien, 727.
 Monument à la mémoire de sir George E. Cartier, 879.
 Contrat de J. G. Baker pour approvisionnement de la police à cheval, 1125.
 Pont " Union Suspension " sur la rivière Ottawa, 1328.
 Industrie du sucre de betterave, 1345.
 Acte de la Cour suprême, 1390.
 Subsidés, monument à sir George E. Cartier, 1564.

THOMPSON, M.

- Emigration aux Etats-Unis, 881.
 Camps d'exercices militaires, 958.
 Subsidés, salles d'exercices militaires, etc., 1311.
 Collège militaire, 1315.

TILLEY, Sir Leonard.

- Subsidés, 39.
 Budget, 880, 1019, 1081, 1092, 1153, 1156, 1215, 1216, 1217, 1218, 1220, 1221, 1222, 1223, 1224, 1225, 1226, 1227, 1228, 1231, 1436, 1449, 1539.
 Assemblées dans Ontario-Nord, 1138, 1139.
 Emigration aux Etats-Unis, 882.
 Fonds d'amélioration des terres, 1010.
 Terres du chemin de fer Pacifique, 1110.
 Service postal entre Saint-Jean et Bangor, 1110.
 Hydrogène carburé, 1110.
 Incident des pêcheries de Terre-Neuve, 1110.
 Voies et moyens, 39, 1539.
 Terres expropriées à l'endroit où le chemin de fer Pacifique traverse la rivière Rouge, 1110.

TILLEY, Sir Leonard.—*Suite.*

- Système monétaire uniforme pour le Canada, 1125.
 Affaires de la session, 1125, 1126.
 Ajournement, 39, 161, 1020.
 Réclamations pour remises, 1057.
 Rapports et documents, 52.
 Messages de Son Excellence, 1021, 1477.
 Musée géologique, 1109.
 Chemin de fer Pacifique, 76, 152, 158, 500, 501, 548, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830.
 Explications personnelles, 135.
 Blé chargé à bord de la barque la *Boyne*, 1110.
 Culture de la betterave, 1110.
 Le port de Halifax, 175.
 Naufrages dans les eaux canadiennes, 233.
 Mort de M. Thompson de Caribou, 235.
 Négociations avec Terre-Neuve, 513.
 Dépôts dans les caisses d'épargne des bureaux de poste, 769.
 Priorité des mesures du gouvernement, 813, 1125.
 Contrat entre Denis Coholan et le gouvernement, 1052.
 Bill pour amender l'Acte concernant les banques, 997.
 Bill accordant une prime d'encouragement pour les navires construits en France, 1018.
 Acte de tempérance, 1046.
 Immigration irlandaise au Canada, 1048.
 Service postal entre le Canada et les Indes Occidentales, 1058.
 Compagnies d'assurances, 1229.
 Bill amendant l'Acte des banques, 1273, 1274.
 Subsidés, traitements et dépenses contingentes du Sénat, 1281.
 " appointements du personnel, d'après l'évaluation du greffier, 1282.
 " crédit pour la bibliothèque du parlement, 1283.
 " appointements des employés additionnels et dépenses contingentes de la bibliothèque, 1283, 1284.
 " impressions, papier à imprimer et reliure, 1287.
 " impressions diverses, 1288, 1289.
 Banques d'épargne dans l'Ontario et la province de Québec, 1295.
 Acte des brevets d'invention, 1296.
 Subsidés, secours aux pauvres d'Irlande, 1300.
 " collège militaire, 1315.
 Fonds d'amélioration des terres de l'Ontario, 1326.
 Industrie du sucre de betterave, 1338, 1339, 1342, 1343, 1345.
 Subsidés, frais d'administration, 1348, 1349.
 " secrétariat d'Etat, 1351, 1352.
 " dépenses contingentes des ministères, 1358.
 " haut commissaire du Canada à Londres, 1358, 1360, 1361.
 " ligne de steamers entre Liverpool et Saint-Jean, N.B., etc., 1363.
 " terminus à eau profonde, hangar aux farines, Saint-Jean, 1375.
 Banques d'épargnes, 1395.
 Subsidés, tarif, 1395, 1398.
 " prolongement du Canada Central, 1405, 1406.
 Matériel de chemin de fer et de télégraphe, manufacturés au Canada, 1451, 1452.
 Subsidés, dépenses contingentes, bureau de sir A. T. Galt, 1471.
 " montant additionnel, publication des débats, 1472, 1473.
 Drawbacks, 1477.
 Amélioration de la navigation du Saint-Laurent, 1477, 1478, 1483.
 Acte refondu concernant les compagnies d'assurance, 1486.
 Subsidés, pour rembourser aux ayant cause de feu A. M. Delisle, 1493, 1494, 1521.

TILLEY, Sir Leonard.—*Suite.*

- Subsidés, somme à payer à sir A. T. Galt, 1494.
 " remboursement à Geo. E. Dustan, 1496, 1497.
 " chemin de fer Pacifique canadien entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1512.
 " commission du chemin de fer Pacifique, 1525.
 Commission du havre de Montréal, 1525.
 Subsidés, agence des caisses d'épargne à Wallace, N.E., 1528.
 " steamer faisant le service entre Grand Manan, N.B., et la terre ferme, 1528.
 " service entre l'Île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 1528.
 " chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1531, 1532.
 " montant requis pour le service civil, 1538.
 Voies et moyens, au sujet de l'article, 7, 1542, 1544.
 Bill amendant l'Acte concernant les droits de douanes et d'accise, 1545.
 Nouvel emprunt, 1545, 1546, 1566.
 Subsidés, chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1565.
 Bill des subsidés, 1565.

TROW, M.

- Assemblées tenues dans Perth Sud, 449.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 626, 631, 777.
 Immigration d'Irlande, 879.
 Subsidés, impressions diverses, 1289.
 " Sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1447.
 Acte concernant les terres fédérales, 1457, 1463.
 Rapport officiel des débats, 1567.
 Clôture de la session, 1568.

TUPPER, SIR CHARLES.

- Exploration sur la rive nord du St. Laurent, 40.
 Chemin de fer Pacifique canadien, 42, 139, 148, 217, 240, 419, 433, 780, 814, 819, 821, 822, 824, 829, 831, 832, 834, 835, 836, 837, 838, 862, 863.
 Contrats supplémentaires du Por. can., 330.
 Commission du chemin de fer Pacifique, 48.
 Type du chemin de fer, 91, 92.
 Question d'ordre, 510, 511.
 Cargaisons de grain à Halifax, 912, 958.
 Transport du bois de corde à Winnipeg, 967.
 Projet de chemin de fer au Sault Sainte-Marie, 46.
 Syndicat, 406.
 Proposition d'un nouveau syndicat, 473, 512, 513.
 Ajournement, 958.
 Accident sur le canal Lachine, 50.
 Réclamation de C. Horetzky, 964.
 Résolutions du chemin de fer Pacifique, 51, 52, 53, 81, 82, 84, 474, 476, 485, 495, 496, 497, 498, 499, 500.
 Troisième lecture du bill du chemin de fer Pacifique canadien, 829.
 Construction du Pacifique au Manitoba, 752.
 Rapports et documents, 52, 523.
 Canal de Beauharis, 406.
 Transport du fret sur l'Intercolonial, 85.
 Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial, 177.
 Maladie sur les bestiaux à Merigonish, 959.
 Cartes du Pacifique, 86.
 Tarif du chemin de fer Pacifique canadien, 912, 1003, 1006.
 Affaire E. V. Bodwell, 130.
 Extraction de la houille par la Compagnie de la Baie d'Hudson, 912.
 Le port de Halifax, 171.
 Rails d'acier, 243.
 Contrat Onderdonk, 330.
 Embranchement de Pembina, 373, 406.
 Canal Welland, 958, 959.

TUPPER, Sir Charles.—Suite.

Cour des commissaires de chemins de fer, 987.
Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 1003.

VALIN, M.

Chemin de fer Pacifique canadien, 796.
Acte de la Cour suprême, 969.
Chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, 1017.
Admission en France des navires de construction canadienne, 1079.
Navires construits aux Etats-Unis et enregistrés au Canada, 1080.
Subsides, culture du tabac, 1438.

VALLÉE, M.

Version française du contrat du chemin de fer Pacifique, 87.
Chemin de fer Pacifique canadien, 398, 468.
Tarif de pilotage, 598.
Acte de la Cour suprême, 977.
Crédit foncier Franco-Canadien, 999, 1001.
Crédit foncier du Canada, 1002.
Chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, 1017.
Subsides, dépenses des commissions d'enquête, 1422.

VANASSE, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 6.
Bill pour régler le flottage du bois dans la rivière Saint-François, 85, 997.
Informations demandées, Copie du rapport de l'ingénieur, exploration des rivières Saint-François et Yamaska, 813.
Nominations de syndics officiels, 914.
Traduction française des débats, 1070.
Licences pour la vente du tabac canadien, 1110.
Importation de la graine de tabac, 1110.
Service postal sur le chemin de fer du lac Champlain et du Saint-Laurent, 1229.
Subdivision du bureau de la traduction française, 1337.

WADE M.

Chemin de fer Pacifique canadien, dépêche reçue de Digby, 651, 713.
Destitution de D. J. Morse, 965.

WALLACE, M.

Emigration aux Etats-Unis, 894.
Chemin de fer du Grand Tronc, 1169.
Budget, 1205, 1206.
Noms, nationalité et religion des employés de service public, 1249.
Rapport de l'ingénieur sur les études du havre de Warton, 1249.

WELDON, M.

Chemin de fer Pacifique canadien, 733.
Informations demandées, personnes condamnées par les cours du Nouveau-Brunswick, 813.
Nouveau pénitencier à Dorchester, 865.
Pénitencier de St-Jean, 865.
Steamers transatlantiques, 879.
Emigration aux Etats-Unis, 882.
Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 967, 1507, 1508.
Acte de la Cour suprême, 975.
Contrat entre le gouvernement et Denis Coholan, 1052.
Dragage du terminus en eau profonde de l'Intercolonial à St-Jean, N. B., 1053.
Volontaires du Nouveau-Brunswick, 1053.
Approvisionnement du chemin de fer Intercolonial, 1058.
Budget, 1221, 1222, 1223.
Subsides, administration de la justice, 1362.

WHEELER, M.

Mouture du blé en entrepôt, 273.
Importation du blé en entrepôt pour mouture, 276, 1546.
Blé et farine importés, 1477.

WHITE (Cardwell), M.

Naufrages dans les eaux canadiennes, 232.
Emigration aux Etats-Unis, 277, 278, 881, 899, 900, 901.
Chemin de fer Pacifique canadien, 453, 489, 599.
Question de privilège, 524.
Trafic des chemins de fer, 935, 936.
Acte de la Cour suprême, 970.
Bill pour amender l'Acte des brevets d'invention, 1027.
Acte de tempérance, 1037, 1042.
Traduction française des débats, 1072.
Accusations portées contre Horatio N. Tabb, 1125.
Budget, 1150, 1153, 1154, 1155, 1156, 1157.
Vente de liqueurs enivrantes dans les édifices du parlement, 1247, 1249.
Acte des brevets d'invention, 1296, 1298.
Chemin de fer Ontario et Québec, 1321.
Rapport officiel des débats, 1331, 1567.
Industrie du sucre de betterave, 1345.
Subsides, tarif, 1401.

WHITE, M. (Hastings).

Bill pour constituer légalement la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté, 838.
Bill concernant la Compagnie consolidée des mines d'or du Canada, 905, 1219.
Acte des poids et mesures, 1113.
Intérêts sur les deniers garantis par hypothèque, 1179.
Traitements des juges, 1425.
Inspection du pétrole, 1429.

WHITE, M. (Renfrew).

Chemin de fer Pacifique canadien, 455, 830, 837.
Pont sur la rivière Ottawa, 513.
Emigration aux Etats-Unis, 806.
Acte des poids et mesures, 1117.
Subsides, prolongement du Canada Central, 1405.
Réserves des Mennonites, 1450.

WILLIAMS, M.

Bill concernant la Compagnie du chemin de la jonction d'Ontario et du Pacifique, 472.

WISER, M.

Bétail américain expédié des Etats-Unis en transit par le Canada, 1125.
Acte concernant les terres fédérales, 1458, 1459.

WRIGHT, M.

Chemin de fer Pacifique canadien, 428.
Animaux du Canada en Angleterre, 932.
Acte concernant les combats de boxeurs, 992.
Acte des poids et mesures, 1116.
Vente de boissons enivrantes dans les édifices du parlement, 1244.
Chemin de fer Ontario et Québec, 1321.
Pont "Union Suspension" sur la rivière Ottawa, 1328, 1329.
Clôture de la session, 1568.

YEO, M.

Chemin de fer Pacifique canadien, 847.
Emigration aux Etats-Unis, 896.
Communications avec l'Île du Prince-Edouard, 1007.
Subsides, steamer pour remplacer le *Lady Head*, 1363.

PARTIE II.—MATIÈRES.

SESSION 1880-81.

Acadie, compagnie de steamers de l' :

- Bill (No. 80) à l'effet d'incorporer la compagnie de steamers de l'Acadie (à responsabilité limitée.) (M. Longley), 1295, 1326, 1433.
- Accident sur le canal Lachine, 49.
- Accident sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard 1326.
- Accusations portées contre Horatio N. Tabb, 1125.
- Achat de canots et d'appareils de sauvotage, 1363.
- Achat du chemin de fer Q. M. O. et O., 914.
- Achat d'instruments pour éprouver le pétrole, 1497.
- Achat d'une propriété pour l'établissement d'un bureau de poste à Sorel, 1007.
- Achat d'un steamer pour remplacer le "Lady Head," 1363.
- Acier importé, 932.
- Actes. Voir Bills.
- Administration de la justice criminelle dans le territoire en litige, 1109.
- Admission des députés sur les certificats des officiers-rapporteurs, 84.
- Admission en France des navires de construction canadienne, 1079.
- Adresse en réponse au discours du trône, 3.
- Adresse de M. Casgrain à ses électeurs, 712.
- Affaire J. B. Eager, 933.
- Affaire H. McMicken et T. J. Lynskey, 1124, 1125.
- Affaires du gouvernement, 1125, 442.
- Affaires de la session, 1125.
- Agence du gouvernement fédéral à Rio de Janeiro, 1420.
- Agents d'immigration au Canada, 1392.
- Agrandissement de la serre-chaude, terrains publics, 1292.
- Aide-adjutant-général du Manitoba (augmentation de traitement de), 1473.
- Ajournement, 2, 39, 511, 513, 862, 865.
- “ des fêtes, 162, 186, 245, 276, 958.
- “ mercredi des cendres, 1250, 1568.
- Amélioration de la navigation du Saint-Laurent, 1477.
- Améliorations de la rivière Saskatchewan, 1309.
- “ “ “ dragage, 1309.
- “ “ “ divers, 1310.
- Améliorations Dufferin, Québec, 1536.
- Améliorations du havre de Moncton, 1021.
- “ de la rivière Don, compagnie d', 1021.
- “ sur les battures du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Saint-Pierre-les-Becquets, 1125.
- “ du havre de Cascumpec, 1158, 1168.

- Amendement de Sir John A. Macdonald—que les ordres du jour du gouvernement soient maintenant lus, 442.
- Aménagement des ateliers du gouvernement pour la Cour suprême, 1292.
- Anderdon, réserve des sauvages dans le canton d', 1123.
- Animaux du Canada en Angleterre, 932.
- Anticosti, poteaux de télégraphe sur l'île d', 1019.
- Appointements des officiers additionnels et dépenses contingentes de la bibliothèque, 1283.
- Appointements du personnel d'après l'évaluation du greffier, 1282.
- Approvisionnement des Sauvages, 244.
- Arpentages des terres publiques, 86.
- Arpentages des terres des Sauvages, 130.
- Arpentages des terres au Nord-Ouest, 813.
- Articles déclarés en douane et évalués au-dessous de leur valeur, 1229.
- Artillerie, transformation des pièces d', 1565.
- Asile militaire du Canada, résolutions, 1250, 1348.
- Asile militaire du Canada à Québec.**
- Bill (No. 76) concernant l'asile militaire du Canada à Québec. (Sir John A. Macdonald), 1250, 1348.
- Assiniboine, navigation de l', 967.
- Assurances, Acte refondu.**
- Bill (No. 102) pour amender "l'Acte d'assurance refondu, 1879." (M. Ouimet), 1485.
- Assurances, compagnie d', 1229.
- Avis pour bills privés, 1295.
- BABY, Hon. juge, traitement additionnel, 1537.
- Baie de James et d'Hudson, droits perçus aux ports de douane des, (M. Schultz), 1080.
- Baie d'Hudson, exploration de la, 1364.
- Baie d'Hudson, Navigation de la, (M. Schultz), 1477.
- Baie d'Hudson, territoires concédés à la compagnie de la, (M. Drew), 1057.
- Banques. Acte des.**
- Bill (No. 73) à l'effet d'expliquer et d'amender la section cinquante-deux de l' "Acte des Banques." (M. Orton), 1228.
- Banques d'épargnes. Résolutions, 1273.**
- Banques, Chartes de,**
- Bill (No. 50) à l'effet de corriger une erreur dans l'annexe B de l'Acte 43 Victoria, chap. 22, modifiant l'Acte des banques et continuant les chartes de certaines banques. (Sir L. Tilley), 937, 997, 3me lecture, 997.

Banques d'Épargnes.

Bill (No. 83) à l'effet d'amender de nouveau l'Acte relatif à certaines banques d'Épargnes dans les provinces d'Ontario et de Québec, et de proroger pendant un temps limité les chartes de certaines banques auxquelles s'applique l'ancien Acte. (Sir Leonard Tilley), 1295, 1395.

Banques d'épargne du gouvernement, dépôts aux, 932.

Banque Ville-Marie.

Bill (No. 69) concernant la banque Ville-Marie. (M. Desjardins), 1208, 1219, 1433.

Barre dans la rivière Rouge, enlèvement d'une, 513.

Bateaux à vapeur.

Bill (No. 107) à l'effet d'amender les actes concernant les bateaux à vapeur. (Sir John A. Macdonald), 1566.

Bétaïl américain expédié en transit par le Canada, 1125.

Betterave, culture de la, 1110.

Bibliothécaire, Rapport du, 2.

Bibliothèque, appointements d'officiers additionnels et dépenses contingentes, 1283.

Biens des faillis, 162.

Billets de chemin de fer, vente des, 863.

BILLS PRÉSENTÉS.

Bill (No. 1) Prestation des serments d'office.—(Sir John A. Macdonald), 1.

Bill (No. 2) Pour régler le flottage du bois de corde sur la rivière St. François.—(M. Vanasse), 85, 997, 1169.

Bill (No. 3) Pour amender l'Acte autorisant la cour de police de la ville de Halifax à condamner les jeunes délinquants à la détention dans l'école d'industrie de Halifax.—(M. Richey), 113, 907.

Bill (No. 4) Pour abroger l'Acte de la Cour suprême et de l'échiquier et les Actes qui l'amendent.—(M. Keeler), 113, 908, (M. Landry), 967.

Bill (No. 5) A l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics.—(M. Casgrain), 113, 908, 966.

Bill (No. 6) Pour réglementer les heures de travail des enfants, des adolescents et des femmes dans les ateliers et manufactures du Canada, et pour d'autres fins.—(M. Bergin), 125, 117, retiré.

Bill (No. 7) à l'effet d'incorporer la compagnie de naufrage et de sauvotage du Canada.—(M. Gault), 161, 223, 1109. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 598. Rapport du comité, 1163, 3ème lecture, 1219.

Bill (No. 8) A l'effet de réduire le capital social de la Banque d'Echange du Canada, et d'amender autrement l'Acte concernant la dite banque.—(M. Desjardins), 214, 231, 1058.

Bill (No. 9) A l'effet de mieux assurer l'indépendance du parlement et prévenir la corruption.—(Sir Richard J. Cartwright), 236, 1170.

Bill (No. 10) A l'effet d'éclaircir l'interprétation de la section douze de "l'Acte des Chemins de fer du Nord, 1877."—(M. McCarthy), 271, 912, 1432. Amendement Banting, 1432, 3ème lecture, 1433.

Bill (No. 11) Pour incorporer la compagnie canadienne du chemin de fer des rivières Saskatchewan et de la Paix. (M. Beaty), 271, 306; retiré.

Bill (No. 12) A l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada et d'amender l'Acte refondu des chemins de fer, 1879. (M. McCarthy), 271, 982, 1058.

Bill (No. 13) A l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Sud-Est. (M. Schultz), 330, 1219.

Bill (No. 14) A l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de Westbourne et du Nord-Ouest. (M. Cameron, Victoria), 330, 813, retiré.

BILLS.—Suite.

Bill (No. 15) Pour incorporer la compagnie d'Assurance Métropolitaine du Canada contre l'incendie. (M. Beaty), 330, 1169, 1219.

Bill (No. 16) Pour expliquer et amender l'Acte qui autorise le transport de l'embranchement de Windsor du chemin de fer des Comtés de l'Ouest. (M. Cameron, Victoria), 330, 1169,—retiré.

Bill (No. 17) A l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest. (M. Boulton), 373, 813.

Bill (No. 18) A l'effet d'amender l'Acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses. (M. Boulton), 373, 813, 1324, 1376.

Bill (No. 19) Autorisant la compagnie du chemin de fer de colonisation du sud-ouest du Manitoba à prolonger sa ligne de chemin de fer et amendant autrement son Acte constitutif. (M. Ryan, Marquette), 373, 912,—retiré.

Bill (No. 20) Concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada. (M. Boulton), 405, 998, 1433.

Bill (No. 21) Concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. (M. Kirkpatrick), 405, 813,—rapports du comité, 1169, 1302.

Bill (No. 22) A l'effet d'incorporer la compagnie canadienne de Naufrage et de Sauvetage du St-Laurent. (M. Robertson (Hamilton), 442, 813, 1169, 1219.

Bill (No. 23) Pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec. (M. Cameron, Victoria), 442, 814, 1319.

Bill (No. 24) Concernant l'embranchement de Berlin à Galt de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. (M. Kirkpatrick), 472, 814.

Bill (No. 25) Concernant la compagnie du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique. (M. Williams), 472, 814, 1450.

Bill (No. 26) A l'effet d'incorporer l'Association de placements d'Ontario. (M. Carling), 512, 814.

Bill (No. 27) A l'effet d'amender l'Acte quarante-trois Victoria, chapitre soixante et un, intitulé: "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont de l'Assiniboine," et de changer le nom de la dite compagnie. (M. Scott), 513, 814, 1007.

Bill (No. 28) A l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud à la baie d'Hudson. (M. Boulton), 513, 814.

Bill (No. 29) Concernant les combats de boxeurs pour des prix. (M. McDonald, Pictou), 513, 991, 997.

Bill (No. 30) A l'effet de proroger de nouveau pour un certain temps "l'Acte pour mieux prévenir les crimes, 1878." (M. McDonald, Pictou), 513, 907, 951.

Bill (No. 31) Pour augmenter et étendre les pouvoirs du Crédit Foncier Franco-Canadien. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 593, 999, 1326, 1379.

Bill (No. 32) Pour incorporer le Crédit Foncier du Canada. (M. Ives), 523, 1001, 1324, 1376.

Bill (No. 33) A l'effet d'amender la loi en ce qui concerne la preuve par documents en certains cas. (M. McDonald (Pictou), 563, 907, 991.

Bill (No. 34) A l'effet d'incorporer la compagnie de sauvotage de la Puissance. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 598, 912, 1169, 1219.

Bill (No. 35) Pour incorporer la compagnie dite Silver Plume Mining Company. (M. Ouimet), 634, 814, 1219.

Bill (No. 36) à l'effet d'amender l'Acte constitutif de la compagnie de garantie du Canada et de changer son nom en celui de "l'Association de Garantie Internationale." (M. Gault), 700, 814, 1058.

Bill (No. 37) Concernant le chemin de fer du Pacifique canadien. (Sir John A. Macdonald), 812, 819, 829, 862.

Bill (No. 38) A l'effet d'amender les lois concernant la procédure criminelle. (M. McCarthy), 812.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 39) à l'effet d'amender "l'Acte de Faillite de 1875" et les Actes qui l'amendent. (M. McCuaig), 812, 909, 967.
- Bill (No. 40) à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté. (M. White, Hastings), 838, 912, 1109.
- Bill (No. 41) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer des mines de Hull. (M. Cameron Huron), 838, 912, 1376.
- Bill (No. 42) à l'effet d'amender de nouveau l'Acte constitutif de la compagnie du chemin de fer international. (M. Brooks), 838, 912, 1509.
- Bill (No. 43) concernant la vente des billets de chemin de fer. (M. Kirkpatrick), 863.
- Bill (No. 44) à l'effet d'incorporer l'association connue sous le nom de "J. Winslow, Jones et compagnie," à responsabilité limitée. (M. Brooks), 912, 1219.
- Bill (No. 45) à l'effet d'amender de nouveau "l'Acte des brevets d'invention de 1872." (M. Pope, Compton), 905, 1025, 1295.
- Bill (No. 46) à l'effet de prévenir et punir les torts envers les enfants. (M. Richey), 905, 1062, 1169.
- Bill (No. 47) concernant la cour de juridiction maritime de la province d'Ontario. (M. McCarthy), 905, 1064.
- Bill (No. 48) concernant la compagnie dite "The Canada Consolidated Gold Mining Company." (M. White, Hastings), 905, 967, 1219.
- Bill (No. 49) modifiant l'Acte d'inspection générale de 1874 et l'Acte qui l'amende. (M. Mousseau), 907, 997, 1021.
- Bill (No. 50) à l'effet de corriger une erreur dans l'annexe B de l'Acte 43 Victoria, chap. 22, modifiant l'Acte des banques et continuant les chartes de certaines banques. (Sir L. Tilley), 937, 997, 3me lecture, 997.
- Bill (No. 51) à l'effet de restreindre la juridiction d'appel de la Cour suprême. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 937, 1379.
- Bill (No. 52) à l'effet d'amender "l'Acte de Tempérance du Canada, 1878." (M. Boulbee), 937, 1029.
- Bill (No. 53) à l'effet d'amender les Actes d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston. (M. Brooks), 958, 1002, 1433.
- Bill (No. 54) à l'effet d'amender l'Acte constitutif de la compagnie d'assurance du Canada contre les accidents, et d'autoriser le changement de nom de la dite compagnie pour celui de "Compagnie d'assurance d'Amérique contre les accidents." (M. Gault), 958, 1002, 1219.
- Bill (No. 55) à l'effet d'amender les Actes concernant la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. (M. Weldon, 967—M. Burpee), 1002, 1507.
- Bill (No. 56) à l'effet de pourvoir à la liquidation des compagnies de chemins de fer insolubles. (M. Orton), 990.
- Bill (No. 57) autorisant le gouverneur en conseil à suspendre l'opération de certaines dispositions de l'Acte 43 Victoria, chap. 29, concernant la navigation dans les eaux canadiennes. (M. Pope, Queen), 991, 1300, 1348.
- Bill (No. 58) à l'effet de pourvoir aux traitements d'un juge additionnel de la Cour du Banc de la Reine, et d'un juge additionnel de la Cour supérieure dans la province de Québec. (M. McDonald, Pictou), 991, 1255, 1281.
- Bill (No. 59) à l'effet d'incorporer la compagnie des améliorations du havre de Moncton. (Sir Albert Smith), 1021, 1058, 1302.
- Bill (No. 60) à l'effet d'incorporer la compagnie d'améliorations de la rivière Don. (M. Platt), 1021, 1058, 1219.
- Bill (No. 61) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la rivière de la Paix. (M. McDougall), 1048, 1109.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 62) concernant la compagnie d'assurance des citoyens du Canada. (M. Gault), 1048, 1095.
- Bill (No. 63) à l'effet de constituer en corporation la chambre de commerce et la bourse de Montréal. (M. Girouard), 1109, 1169, 1321.
- Bill (No. 64) à l'effet de proroger pour un temps limité l'Acte passé en la quarante-troisième année du règne de Sa Majesté, intitulé : "Acte concernant l'administration de la justice criminelle dans le territoire en contestation entre les gouvernements de la province d'Ontario et la Puissance du Canada." (M. McDonald, Pictou), 1109, 1255, 1299.)
- Bill (No. 65) à l'effet d'assurer davantage l'indépendance du parlement. (M. Blake), 1109.
- Bill (No. 66) à l'effet d'étendre aux provinces de la Colombie-Britannique et de l'île du Prince-Edouard l'Acte établissant un système monétaire uniforme pour la Puissance du Canada. (Sir Leonard Tilley), 1125, 1255.
- Bill (No. 67) pour abroger l'Acte pour rendre inhabiles à siéger ou à voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres des conseils législatifs et des assemblées législatives des provinces qui forment maintenant ou qui formeront plus tard partie de la Puissance du Canada. (M. Ouimet), 1179.
- Bill (No. 68) à l'effet d'amender l'Acte concernant l'intérêt sur les deniers garantis par hypothèque sur propriété foncière. (M. White, Hastings), 1179.
- Bill (No. 69) concernant la banque Ville-Marie. (M. Desjardins), 1208, 1219, 1433.
- Bill (No. 70) à l'effet d'amender "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879." (M. Casgrain), 1208.
- Bill (No. 71) à l'effet d'autoriser les compagnies de prêt à faire des opérations dans tout le Canada. (M. Brecken), 1208.
- Bill (No. 72) ayant pour objet de constituer en corporation la compagnie du câble européen, américain et canadien (à responsabilité limitée). (M. Currier, 1228, 1509.
- Bill (No. 73) à l'effet d'expliquer et d'amender la section cinquante-deux de "l'Acte des Banques." (M. Orton), 1228.
- Bill (No. 74) constituant en corporation la "compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Napierville." (M. Coursol), 1302, 1509.
- Bill (No. 75) à l'effet d'amender "l'Acte d'inspection du pétrole, 1880." (M. Mousseau), 1425, 1454.
- Bill (No. 76) concernant l'asile militaire du Canada à Québec. (Sir John A. Macdonald), 1250, 1348.
- Bill (No. 77) à l'effet d'amender les Actes des Terres Fédérales. (Sir John A. Macdonald), 1273, 1454, 1498, 1499.
- Bill (No. 78) à l'effet d'amender l'Acte quarante Victoria, chapitre dix, intitulé : "Acte pour amender et refondre les Actes concernant les douanes." (M. Bowell), 1281, 1393, 1395.
- Bill (No. 79) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie. (M. McCarthy), 1295, 1326, 1450.
- Bill (No. 80) à l'effet d'incorporer la compagnie des steamers de l'Acadie (à responsabilité limitée.) (M. Longley), 1295, 1326, 1433.
- Bill (No. 81) concernant l'institution Andrew Mercer d'Ontario pour la réforme des femmes, et la prison centrale de la province d'Ontario. (M. McDonald, Pictou), 1295, 1433, 1467.
- Bill (No. 82) à l'effet d'amender de nouveau les Actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur. (M. Pope, Queen's), 1295.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 83) à l'effet d'amender de nouveau l'Acte relatif à certaines banques d'Épargnes dans les provinces d'Ontario et de Québec, et de proroger pendant un temps limité les chartes de certaines banques auxquelles s'applique le dit Acte. (Sir Leonard Tilley), 1295, 1395.
- Bill (No. 84) à l'effet d'amender l'Acte refondu des chemins de fer. (M. McDonald, Pictou), 1324, 1483, 1486, 1525.
- Bill (No. 85) à l'effet de constituer en corporation la compagnie britannique et coloniale d'assurances. (M. Beaty), 1324, 1433, 1509.
- Bill (No. 86) à l'effet de prévenir les exactions des prêteurs sur gages. (M. Orton), 1337.
- Bill (No. 87) concernant la naturalisation et les étrangers. (M. Langevin), 1376, 1433, 1464, 1483.
- Bill (No. 88) à l'effet d'empêcher les agents des compagnies de chemins de fer étrangers et autres d'encourager les personnes à émigrer du Canada. (M. Orton), 1392.
- Bill (No. 89) à l'effet de soustraire les emprunteurs au paiement de taux d'intérêt exorbitants. (M. McCuaig), 1393.
- Bill (No. 90) à l'effet de lever tous doutes sur le pouvoir d'emprisonner aux travaux forcés en vertu des Actes concernant les vagabonds. (M. McDonald, Pictou), 1393, 1501.
- Bill (No. 91) prescrivant le serment que prêteront les employés des lignes de télégraphe sous le contrôle du gouvernement. (M. McDonald, Pictou), 1393, 1501, 1539.
- Bill (No. 92) à l'effet de pourvoir à la liquidation des banques et autres compagnies légalement constituées devenues insolubles. (M. McDonald, Pictou), 1393.
- Bill (No. 93) amendant l'Acte du revenu de l'Intérieur, 1880. (M. Mousseau), 1393, 1503.
- Bill (No. 94) pour expliquer et pour amender de nouveau l'Acte de tempérance du Canada, 1878, et l'Acte de 1879 qui l'amende. (M. Ouimet), 1393, 1500.
- Bill (No. 95) à l'effet d'accroître les traitements des juges de la Cour suprême de l'Île du Prince-Édouard. (M. McDonald, Pictou), 1425, 1503.
- Bill (No. 96) à l'effet d'amender et refondre les lois concernant les chemins de fer de l'État. (M. McDonald, Pictou), 1433, 1505, 1509, 1525.
- Bill (No. 97) à l'effet de pourvoir à l'établissement d'une communication télégraphique entre le Canada et l'Asie. (M. Langevin), 1432, 1488, 1501.
- Bill (No. 98) ayant pour objet de pourvoir à l'extension des limites de la province de Manitoba. (Sir John A. Macdonald), 1433, 1546, 1562.
- Bill (No. 99) à l'effet d'amender de nouveau les actes y mentionnés concernant la milice et la défense de la Puissance du Canada. (M. Caron), 1450, 1510.
- Bill (No. 100) à l'effet d'autoriser un drawback sur certains articles fabriqués en Canada et employés sur le chemin de fer canadien du Pacifique. (Sir Leonard Tilley), 1454, 1525.
- Bill (No. 101) à l'effet d'amender l'acte trente-six Victoria, chapitre soixante, concernant les commissaires du havre de Montréal. (Sir Leonard Tilley), 1525, 1526.
- Bill (No. 102) pour amender "l'Acte d'assurance refondu, 1879." (M. Ouimet), 1485.
- Bill (No. 103) pour amender l'Acte relatif aux Sauvages. (Sir John A. Macdonald), 1505, 1527, 1546.
- Bill (No. 104) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir à certaines dépenses pour les années fiscales expirant respectivement le 30 juin 1881, et le 30 juin 1882, se rattachant au service public. (Sir Leonard Tilley), 1565.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 105) à l'effet d'amender les actes quarante-deux Victoria, chapitre quinze, et quarante-trois Victoria, chapitre dix-huit, au sujet des droits de douane. (Sir Leonard Tilley), 1545.
- Bill (No. 106) à l'effet d'autoriser le prélèvement par voie d'emprunt de certaines sommes de deniers nécessaires au service public. (Sir Leonard Tilley), 1546, 1566.
- Bill (No. 107) à l'effet d'amender les actes concernant les bateaux à vapeur. (Sir John A. Macdonald), 1566.
- Bills d'intérêt public, 331, 966.
- Bills privés, avis pour, 1295.
- Bills privés, (pétitions pour), 271, 472, 838, 1228.
- " rapport du comité des, 813, 1021, 1058, 1109, 1167.
- Bills privés, secondes lectures, 813, 912, 967, 1002, 1058, 1109, 1169, 1219, 1255.
- Bills privés, troisièmes lectures, 991, 1007, 1058, 1109, 1219.
- Bills sanctionnés, 1021, 1569.
- BLANCHARD, Théotime, réclamation de, 936.
- Blé chargé à bord de la *Boyne*, 1103, 1153, 1229.
- Blé et farine importés pour la consommation, (M. Wheler), 1477.
- BODWELL, E. V., (affaire de), 139.
- Bois brut et manufacturé, exporté des comtés de Chicoutimi et Saguenay, (M. Cimon), 1337.
- Bois de corde à Winnipeg, transport du, 967.
- " " flottage du, 85, 997, 1169.
- Boîtes des bureaux de poste, 1019.
- Boston, port canadien en hiver, 276.
- Bouctouche, port de, 1500.
- Brevets d'invention.**
- Bill (No. 45) à l'effet d'amender de nouveau "l'Acte des brevets d'invention de 1872." (M. Pope, Compton), 905, 1025, 1295.
- Brise-lames, dans la baie de Missisquoi, 1326.
- BROWN, G. A., remboursement à, 1491.
- Budget, 880, 1081, 1095, 1126, 1180, 1208, 1220, 1228.
- Budget supplémentaire, amendement Cartwright, 1521.
- " " " " vote, 1524.
- Bureau de poste à Sorel, achat d'une propriété pour l'établissement d'un, 1007.
- Bureaux de poste, 1449.
- " " boîte des, 1019.
- " " Montréal, succursales, 1229.
- " " Parkhill, 132.
- " " Vankleek-Hill, 219.
- " " Dominion City, 245, 1122.
- " " Petit Caraquet, 870.
- " " Poquemouche, 870, 1061.
- CAISSES d'épargne des bureaux de poste, 769.
- Camps d'instruction militaire, 958.
- Canal de Beauharnois, Péages perçus sur le, (M. Bergeron), 1249.
- Canal de Beauharnois, Rapports de H. Parent sur le, (M. Bergeron), 1249.
- Canal de Chambly, réparations, 162.
- Canal Lachine, (accident sur le) 49.
- " de la vallée de la Trent, 181.

Canal de Williamsburg, demande de documents, (M. Macdonell, Lanark,) 273.
 " " Interpellation, (M. Ross, Dundas), 564.
 " de Beauharnois, 406. Pouvoirs d'eau, quais et hangars sur le, 1125.

Canal Welland, 1411.
 " " écluses No. 2, 1058.
 " des Cèdres, 1450.
 " Carillon, digue et glissoire, 1411.
 " Cornwall, 1411.
 " Culbute, 1411.
 " Grenville, 1411.
 " Lachine, 1410.
 " Murray, 1413.
 " Saint-Pierre, 1411.

Canaux, items divers, 1413.
 " Dépenses se rattachant à l'entretien des, 1539.

Cargaisons de grain à Halifax, 912.
 " de la " Boyne " 1109, 1158, 1229.

Carte du Pacifique, 86.

CARTIER, Sir George E., Monument à, 1537.

Cascumpee, Amélioration du hâvre de, 1158, 1168.

CASGRAIN, M. Adresse à ses électeurs, 712.

Causes d'élection, 1126.

Chabot, Joseph, Destitution de, (M. Laurier), 1337.

Chambre des Communes, appointments du personnel, 1282.

Chambre de Commerce et Bourse de Montréal.
 Bill No. (63) à l'effet de constituer la, 1109, 1169, 1324.

Chambres d'emprunt, dans le comté de l'Islet, (M. Casgrain), 1003.

Charte de la compagnie du chemin de fer Pacifique, (M. Blake), 1337.

Charybdis, pour faire vernir la corvette, 1491.

Chemin de fer de Québec au lac St. Jean, (M. Cimon), 1010.

Chemin de fer du Nord.
 Bill (No. 10) A l'effet d'éclaircir l'interprétation de la section douze de " l'Acte des Chemins de fer du Nord, 1877."—(M. McCarthy), 271, 912, 1432. Amendement Bunting, 1432, 3ème lecture, 1433.

Chemin de fer du Pacifique canadien, matériaux en fer, pour ponts, entre Selkirk et Kamloops, (M. Glen), 1007.

Chemin de fer du Pacifique, terres expropriées pour la traverse du chemin à Selkirk, (M. Schultz), 966.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.
 Message de Son Excellence transmettant le contrat pour la construction du, 30.
 CONTRAT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE, 30.
 Annexe mentionnée dans le contrat, 33.
 Directeurs, 34.
 Actionnaires, 34.
 Chemin de fer et ligne de télégraphie, 35.
 Pouvoirs, 35.
 Statuts, 37.
 Obligations, 37.
 Exécution des Actes, 38.
 Dispositions générales, 39.
 Résolutions concernant le Pacifique canadien, 51.
 Amendements aux résolutions (M. Blake), 51.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.—Suite.

Vote sur l'amendement, 52.

Débat sur les résolutions. Exposé de Sir Charles Tupper, 52.

Discours, E. Blake, 79. M. Langevin, 135. Sir Richard J. Cartwright, 148. M. McLennan, 186. M. Ives, 190. M. Laurier, 200. M. Cimon, 203. M. Fiset, 205. M. Anglin, 205. M. Cameron (Huron-sud), 245. M. Plumb, 259. M. Mills, 281. M. McCallum, 293. M. Coursol, 297. M. Charlton, 300. M. Paterson (Essex), 318. M. Rinfret, 326. M. Gigault, 329. M. Longley, 331. M. Ross (Middlesex-ouest), 335. M. Rykert, 353. M. Cockburn (Muskoka), 369. M. Hackett, 374. M. Flynn, 376. M. Paterson (Brant), 380. M. Royal, 391. M. Rogers, 396. M. Vallée, 398. M. Larue, 402. M. Bergeron, 407. M. Mackenzie, 410. M. Dawson, 421. M. Wright, 428. Sir A. J. Smith, 431. M. Casgrain, 438.

Résolutions lues et adoptées sur division, 442.

Motion de Sir Charles Tupper pour 2ème lecture des résolutions, 474.

Amendement de M. Robertson (Shelburne), 474.

" déclaré irrégulier par l'Orateur, 511.

Débat sur la motion pour 2ème lecture,

Discours, Sir John A. Macdonald, 513. M. Blake, 524.

Amendement Blake, 547.

Débat sur l'amendement Blake, 548.

Sir Leonard Tilley, 548; Sir Richard J. Cartwright, 558; M. Kirkpatrick, 564; M. Guthrie, 572; M. Shaw, 580; M. Béchard, 584; M. Bolduc, 586; M. Kaulbach, 587; M. King, 589; M. Bergin, 591; M. White (Cardwell), 599; M. Casey, 612; M. Muttart, 619; M. Dugas, 622; M. Sproule, 623; M. Trow, 626; M. Rochester, 632; M. Fleming, 635; M. McLennan, 640; M. Killam, 643; M. Arkell, 646; M. Boulton, 648; M. Borden, 651; M. Macdougall, 653; M. Cameron (Victoria), 660; M. Anglin, 664; M. Girouard (Jacques-Cartier), 674; M. Doull, 678; M. Bunster, 680; M. Fiset, 685; M. McInness, 687; M. Gillmor, 690; M. Elliott, 696; M. Scott, 698; M. Houde, 700; M. Robertson (Shelburne), 705; M. Rybert, 707; M. Casgrain, 710; M. Wade, 713; M. Glen, 714; M. White (Renfrew), 722; M. Rymal, 723; M. Tassé, 727; M. Weldon, 733; M. Domville, 736; M. McCarthy, 738; M. Mills, 744.

Votes sur les amendements des députés suivants:—

M. Blake, 751; Sir Albert J. Smith, 752; M. Béchard, 755; Sir Richard J. Cartwright, 758; M. Burpee, 762; M. Laurier, 767; M. Mills, 771; M. Borden, 773; M. Anglin, 776; M. Trow, 779; M. Paterson (Brant), 783; M. Rinfret, 785; M. Charlton, 788; M. Ross (Middlesex), 791; M. Sriver, 793; M. Guthrie, 794; M. Casgrain, 796; M. Cameron (Huron), 802; M. Killam, 803; M. Fiset, 805; M. Larue, 806; M. King, 809; M. M. McDonnell (Inverness), 810; M. Casey, 811.

Concours dans les résolutions, 812.

Bill (No. 37) concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien. 1ère lecture, 812; 2ème lecture, 818; en comité, 819.

Amendements à la 3ème lecture (M. Blake), 839; (M. Bunster), 840; (M. Mills), 840; 3ème lecture, 862.
 Sanction du bill, 1021.

Commission du chemin de fer du Pacifique canadien, 46, 52.

Construction dans le Manitoba du chemin de fer P. C., 752.

Version française du contrat du chemin de fer P. C., 86.

Etudes du tracé du chemin de fer P. C., 217.

Priorité du débat, chemin de fer P. C., 296.

Rapports des ingénieurs du chemin de fer P. C., 214.

Tarif de transport du chemin de fer P. C., 912, 1003, 1006.

Type du chemin de fer P. C., 91.

Motion de M. Blake demandant documents, 41.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN. — Suite.

Motion de M. Mackenzie, concernant le chemin de fer P. C., 88, 219, 220, 237, 244.

Contrats supplémentaires du chemin de fer P. C., 330.
Proposition par un autre syndicat, 512.

Chemin de fer Grand-Occidental et tracé de Port Stanley, (M. Casey), 1477.

Chemin de fer Q. M. O. et O. Achat par le Canada du, (M. Béchard), 914.

CHEMINS DE FER.

Chemins de fer entre Prince Arthur's Landing et la Rivière-Rouge, 1406.

Chemin de fer de Prince Arthur's Landing et Kaminstiquia, achat du, 1476.

Chemin de fer du Pacifique canadien, du fort Williams à la rivière aux Anglais, 1537.

Chemin de fer du Pacifique canadien, embranchement de Pembina, 1537.

Chemin de fer du Pacifique canadien entre la Baie-du-Tonnerre et la rivière Rouge, 1512.

Chemin de fer d'Ontario et de Québec, 442, 1303, 1318.
" " amendement McDonnell, 1324.

Chemins de fer dans la Colombie-anglaise, 1240.

Chemin de fer du Grand-Tronc, 405, 813, 1169, 1302.

Chemin de fer du Sud du Canada, 1069.

Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, 914, 966, 1169.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick, 967, 1002.

Chemin de fer Q. M. O. et O., achat du, 914.

Chemin de fer du Nord du Canada, 998.

Chemin de fer de Montréal, Portland et Boston, 958, 1002.

Chemin de fer de Québec et lac St. Jean, 1010.

Chemin de fer de la rivière à la Paix, 1048.

Chemin de fer de l'Isle, 120.

" " dans le Manitoba, 245.

" " du Sault Sainte-Marie, 122.

" " du cap Tourmente, 161.

" " du lac Saint-Jean, 214.

Chemin de fer, trafic des, 933.

Chemin de fer Intercolonial, ingénieur en chef du, 1473.

" " " prolongement de Halifax, 1538.

" " " " " 1565.

" " " " " force motrice, 1565.

Chemin de fer Intercolonial, 1326, 1450.

Voir Intercolonial.

Chemins de fer. Acte refondu des.

Bill (No. 84) à l'effet d'amender l'Acte refondu des chemins de fer. (M. McDonald, Pictou), 1324, 1483, 1486, 1525.

Chemins de fer. Bill pour amender l'acte refondu des, 1208.

Chemins de fer de l'Etat.

Bill (No. 96) à l'effet d'amender et refondre les lois concernant les chemins de fer de l'Etat. (M. McDonald, Pictou), 1433, 1505, 1509, 1525.

Chemins de fer, sommes payées pour construction de, (M. Anglin), 1020.

Chemins de fer, trafic des, (M. Mills), 933.

Clôture de la session, 1568.

Cocaigne, port de, 1500.

Coholan, Denis, (contrat entre le gouvernement et), 1052.

Colchester, phare flottant de, 1168.

Collège militaire, 1312.

" " gradués du, 1167.

Colombie anglaise, 1410.

" " chemins de fer dans la, 1240.

" " affaires des Sauvages dans la, 1240.

" " terrain de chemin de fer dans la, 1241.

" " communication télégraphique avec l'Asie, 1250, 1431.

" " câble sous-marin, frais supplémentaires, 1538.

Combats de boxeurs. Bill concernant les, 513, 991, 997.

Comités nommés, 52.

Comités spéciaux permanents, 2, 51.

Comités sur les bills privés, Rapport des, 813.

Commissaires des chemins de fer.

Bill (No. 12) A l'effet de constituer une cour de commissaires des chemins de fer pour le Canada et d'amender l'Acte refondu des chemins de fer, 1879. (M. McCarthy) 271, 982, 1058.

Commissaires du havre de Montréal.

Bill (No. 101) à l'effet d'amender l'acte trente-six Victoria, chapitre soixante, concernant les commissaires du havre de Montréal. (Sir Leonard Tilley), 1525, 1526.

Commissaires nommés en vertu de l'Acte à l'effet de prévenir le crime, 1537.

Commission de Halifax, 959.

Commission du chemin de fer du Pacifique, dépenses, 1524, 1525.

Commission du service civil, dépenses, 1494.

Commission du service intérieur, 39.

Commissions d'enquête, dépense des, 1420.

Communication avec l'Isle du Prince-Edouard, 1007.

Communication télégraphique entre le Canada et l'Asie.

Bill (No. 97) à l'effet de pourvoir à l'établissement d'une communication télégraphique entre le Canada et l'Asie. (M. Langovin), 1432, 1488, 1501.

Communications par bateaux à vapeur entre St. Jean N.-B., et l'Angleterre, 162.

Communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et l'Asie, résolutions, 1250, 1431.

Compagnie britannique et coloniale d'assurance.

Bill (No. 85) à l'effet de constituer en corporation la compagnie britannique et coloniale d'assurances. (M. Beaty), 1324, 1433, 1509.

Compagnie canadienne de naufrage et de sauvetage du Saint-Laurent.

Bill (No. 22) à l'effet d'incorporer la compagnie canadienne de Naufrage et de Sauvetage du Saint-Laurent. (M. Robertson, Hamilton), 442, 813, 1169, 1219.

Compagnie canadienne du chemin de fer des rivières Saskatchewan et de la Paix.

Bill (No. 11) pour incorporer la compagnie canadienne du chemin de fer des rivières Saskatchewan et de la Paix. (M. Beaty), 271, 306; retiré.

Compagnie d'améliorations de la rivière Don.

Bill (No. 60) à l'effet d'incorporer la compagnie d'améliorations de la rivière Don. (M. Platt), 1021, 1058, 1219.

Compagnie d'assurance des citoyens du Canada.

Bill (No. 62) concernant la compagnie d'assurance des citoyens du Canada. (M. Gault), 1048, 1095.

Compagnie d'assurance du Canada.

Bill (No. 54) à l'effet d'amender l'Acte constitutif de la compagnie d'assurance du Canada contre les accidents, et d'autoriser le changement de nom de la dite compagnie pour celui de "Compagnie d'assurance d'Amérique contre les accidents." (M. Gault), 958, 1002, 1219.

Compagnie d'assurance Métropolitaine du Canada contre l'incendie.

Bill (No. 15) pour incorporer la Compagnie d'assurance Métropolitaine du Canada contre l'incendie. (M. Beaty), 330, 1169, 1219.

Compagnie de chemin de fer de la rivière de la Paix.

Bill (No. 61) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la rivière de la Paix. (M. McDougall), 1048, 1109.

Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté,

Bill (No. 40), à l'effet d'incorporer la compagnie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté. (M. White, Hastings), 838, 912, 1109.

Compagnie de garantie du Canada.

Bill (No. 36) à l'effet d'amender l'Acte constitutif de la compagnie de garantie du Canada et de changer son nom en celui de "L'Association de garantie Internationale." (M. Gault), 700, 814, 1058.

Compagnie de prêt.

Bill (No. 71) à l'effet d'autoriser les compagnies de prêt à faire des opérations dans tout le Canada. (M. Brecken), 1208.

Compagnie des améliorations du havre de Moncton.

Bill (No. 59) à l'effet d'incorporer la compagnie des améliorations du havre de Moncton. (Sir Albert Smith), 1021, 1058, 1302.

Compagnie des chemins de fer des mines de Hull,

Bill (No. 41), à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer des mines de Hull. (M. Cameron, Huron), 838, 912, 1376.

Compagnie dite "The Canada Consolidated Gold Mining Company.

Bill (No. 48) concernant la compagnie dite "The Canada Consolidated Gold Mining Company." (M. White, Hastings), 905, 967, 1219.

Compagnie du câble européen, américain et canadien.

Bill (No. 72) ayant pour objet de constituer en corporation la compagnie du câble européen, américain et canadien (à responsabilité limitée). (M. Currier), 1228, 1509.

Compagnie du chemin de fer de colonisation du sud-ouest du Manitoba.

Bill (No. 19) autorisant la compagnie du chemin de fer de colonisation du sud-ouest du Manitoba à prolonger sa ligne de chemin de fer et amendant autrement son Acte constitutif. (M. Ryan, Marquette), 373, 912, — retiré.

Compagnie du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique,

Bill (No. 25), concernant la compagnie du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique. (M. Williams), 472, 814, 1450.

Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Napierreville.

Bill (No. 74) constituant en corporation la "compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Napierreville." (M. Coursol), 1302, 1509.

Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest.

Bill (No. 17) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et du Nord-Ouest. (M. Boulton), 373, 813.

Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud à la baie d'Hudson.

Bill (No. 28) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan-Sud à la baie d'Hudson. (M. Boulton), 513, 814.

Compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses.

Bill (No. 18) à l'effet d'amender l'Acte constitutif de la compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses. (M. Boulton), 373, 813, 1324, 1376.

Compagnie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston.

Bill (No. 53), à l'effet d'amender les Actes d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston. (M. Brooks), 953, 1002, 1433.

Compagnie du chemin de fer de Westbourne et du Nord-Ouest.

Bill (No. 14) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer de Westbourne et du Nord-Ouest. (M. Cameron Victoria), 330, 813, retiré.

Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.

Bill (No. 23) pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Ontario et Québec. (M. Cameron Victoria), 442, 814, 1319.

Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada,

Bill (No. 20), concernant la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada. (M. Boulton), 405, 998, 1433.

Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie.

Bill (No. 79) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie. (M. McCarthy), 1295, 1326, 1450.

Compagnie du chemin de fer du Sud-Est.

Bill (No. 13) à l'effet d'incorporer la compagnie du chemin de fer du Sud-Est. (M. Schultz), 330, 1219.

Compagnie du chemin de fer International,

Bill (No. 42), à l'effet d'amender de nouveau l'Acte constitutif de la compagnie du chemin de fer international. (M. Brooks), 838, 912, 1509.

Compagnie du pont de l'Assiniboine.

Bill (No. 27) à l'effet d'amender l'Acte 43 Vict., chap. 61 intitulé : "Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont de l'Assiniboine," et de changer le nom de la dite compagnie. (M. Scott), 513, 814, 1007.

Compagnies de chemins de fer insolubles.

Bill (No. 56) à l'effet de pourvoir à la liquidation des compagnies de chemins de fer insolubles. (M. Orton), 990.

Compagnies étrangères d'assurance sur la vie, dépôt fait par, 814.

- Compte-rendu officiel des Débats, 86, 113, 1337.
 Comptes publics, 296.
 Connell, feu M., 1081.
 Construction d'un embranchement au chemin de fer Intercolonial, 1326.
 Construction d'un quai et d'un élévateur, terminus de Halifax, 1375, 1403.
 Contrat avec J. G. Baker et Cie. de Fort Benton, 1125.
 Contrat entre le gouvernement et Denis Coholan, 1052.
 Contrat No. 15 du Pacifique canadien. (M. Haggart), 1337.
 Contrat Ondordonk, 330.
 Contrat pour le transport des malles de Winnipeg à Saint-Albert, 161.
 Conversion des pièces d'artillerie, balance du contrat, 1565.
 Correspondance relative au chemin de fer du Pacifique, 2.
 Correspondance concernant le syndicat du Pacifique canadien, (M. Blake), 1477.
Cour de juridiction maritime, 905, 1064.
Cour des Commissaires de chemins de fer. Acte pour établir une, 982, 1058.
Cour suprême.
 Bill (No. 4) pour abroger l'acte de la Cour suprême et de l'échiquier et les actes qui l'amendent. (M. Keeler, 113, 908), (M. Landry, 967.)
 Cour suprême, aménagement des ateliers du gouvernement pour la, 1292.
Cour suprême. Jugements de la, 132.
 " Bill pour restreindre la juridiction d'appel de la, 937, 1379.
Crédit Foncier du Canada.
 Bill (No. 32), pour incorporer le Crédit Foncier du Canada. (M. Ives), 523, 1001, 1324, 1376.
 Amendement McCuaig, 1376.
 Amendement Coursol, 1375.
Crédit Foncier Franco-Canadien.
 Bill (No. 31) pour augmenter et étendre les pouvoirs du Crédit Foncier Franco-Canadien. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 593, 999, 1326, 1379.
 Crédit pour la bibliothèque du parlement, 1283.
 Culture du tabac, amendement Bourassa aux subsides, 1433.
 " de la betterave, 1110.
 DANIS, Antoine-Dosithé, percepteur du canal de Beauhar-
 nois, rapport de, (M. Anglin), 1080.
 DEBATS, compte-rendu officiel des, 86, 113.
 " frais de publication des, 1472.
 Débats, rapport officiel des, 1329.
 DELISLE, A. M., remboursement à ses ayant-cause, 1493, 1520.
DEMANDES DE DOCUMENTS.
 Chemin de fer du Pacifique canadien, 41, (M. Mackenzie),
 46 (M. Mills), M. Blake, 120, M. Dawson, 217, M. Blake,
 219, 220, 244.
 Projet du chemin de fer du Sault Sainte-Marie, 46 (M.
 Mackenzie), M. Dawson, 122.
 Fonds consolidé, 48 (M. Cartwright.)
 Commerce d'exportation de bestiaux, 49 (M. Domville.)
 Naufrages dans les eaux canadiennes, 47 (M. Ross, Middle-
 sex, M. Patterson, (Essex), 175.
 Impressions du parlement, 49 (M. Ross, Middlesex.)
 Accident sur le canal Lachine, 49 (M. Desjardins.)
 Immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, 50 (M. Ives.)
 Homesteads et droits de préemption dans le Nord-Ouest,
 50 (M. Ives.)
 Explorations sur l'Intercolonial, 86 (M. Landry.)
 Arpentages des terres publiques (M. Landry, 86, M. Cas-
 grain,) 813.
 Type du chemin de fer du Pacifique (M. Blake,) 91.
 Chemin de fer de l'île (M. Blake,) 120.
 Etablissement ou vente de terres publiques dans le Mani-
 toba et le Nord-Ouest (M. Blake,) 121.
 Ventes de terres dans le Nord-Ouest (M. Blake,) 121.
 Patrick Ultican (M. Haddow), 121.
 Saïses en vertu de l'Acte des douanes (M. Casey), 122.
 Évaluateurs fédéraux (M. Casey), 129.
 Arpentages des terres des Sauvages (M. Casey), 130.
 Affaire E. V. Bodwell (M. Ross, Middlesex), 130.
 Dépenses du gouvernement en Angleterre (M. Cameron,
 Huron-Sud), 132.
 Jugements de la Cour suprême (M. Keeler), 132.
 Exportation du bétail en Angleterre (M. Domville), 132.
 Bureau de poste de Parkhill (M. Coughlin), 132.
 Frais de port des journaux (M. Charlton), 132.
 Remises sur les exportations (M. Paterson, Brant), 133.
 Pensions de retraite des juges (M. Blake), 133.
 Juges de la Colombie anglaise (M. Blake), 133.
 Travaux judiciaires dans la province de Québec (M.
 Blake), 134.
 Etudes de la rivière Thames (M. Stephenson), 134.
 Havre de refuge de Rondeau (M. Stephenson), 134.
 Transports de marchandises et vente de billets sur l'In-
 tercolonial (M. Landry), 162.
 Le port de Halifax (M. Ritchey), 163.
 Embranchement de la baie Georgienne (M. Cockburn),
 175.
 Secours aux Irlandais (M. Anglin), 175.
 Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial, (M.
 Anglin), 176.
 Poisson salé (M. Robertson Shelburne), 177.
 Statistiques des pêcheries (M. Robertson, Shelburne), 177.
 Major-général Luard (M. Desjardins), 178.
 Tabac canadien, (M. Gigault), 179.
 Guides des Immigrants du Nord-Ouest (M. Cameron,
 Huron), 180.
 Vente de foin sur l'Intercolonial (M. Fiset), 181.
 Propriété du jardin du Château à Québec (M. Ives), 181.
 Canal de la Vallée de la Trent (M. Keeler), 181.
 Minéral exporté, 182 (M. Keeler).
 Extradition (M. Blake), 182.
 Réserve de la société de colonisation du Manitoba (M.
 Royal), 182.
 Inspection du hareng fumé (M. Longley), 182.
 Fonds de bois au nord de la limite de Québec (M. Mills),
 183.
 Pont du chemin de fer sur la Chaudière, (M. Hay), 185.
 Acte des poids et mesures (M. Ross, Middlesex), 214.
 Stations de Sauvetage (M. Charlton), 218.
 Immigration (M. Glen), 218.
 Terres du chemin de fer, 219, (M. Glen).
 Bureau de Poste de Vankleek Hill (M. Routhier), 219.
 Rails d'acier, (M. Blake, M. Plumb et Sir Richard Cart-
 wright), 243.
 Approvisionnement des Sauvages (M. Mills), 244.
 Destitutions d'agents des Sauvages (M. Mills), 245.
 Ajournement (M. Mills), 245.
 Bureau de poste de Dominion City (M. Schultz), 245.
 Chemins de fer du gouvernement dans le Manitoba (M.
 Schultz), 245.
 Canal de Williamsburg (M. MacDonnell, Lanark), 273.
 Mouture du blé en entrepôt (M. Wheler), 273.
 Importation du blé en entrepôt pour mouture (M.
 Wheler), 276.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

- Boston, port canadien en hiver (M. Richey), 276.
 Grain avarié (M. Kirkpatrick), 276.
 Emigration aux Etats-Unis (M. White, Cardwell), 277.
 Emigration du Canada (M. White, Cardwell), 442.
 Arpentages au Manitoba et au Nord-Ouest (M. Casgrain), 813.
 Importation de la houille au Canada (M. Paterson, Brant), 813.
 Etat indiquant le nombre des personnes condamnées par les cours de circuit du Nouveau-Brunswick, etc. (M. Weldon), 813.
 Nomination de Thomas Brossoit dit Bourguignon (M. Bergeron), 813.
 Rapport de l'ingénieur concernant les explorations des rivières Yamaska et St-François (M. Vanasse), 813.
 Fonds de pêche sur les lacs Huron et Supérieur (M. Dawson), 813.
 Monnoyage pour les besoins du commerce du Canada (M. Charlton), 813.
 Transport des malles entre Little Current et le Sault Ste. Marie (M. Blake), 813.
 Rapports des délégués à l'exposition de Paris (M. Currier), 813.
 Toile cirée importée au Canada (M. Arkell), 813.
 Fonds de pêche à Killarney et dans les environs (M. Dawson), 813.
 Correspondance échangée entre le département des douanes et le percepteur du port de Montréal au sujet des rapports de ce dernier avec l'association coopérative (M. Coursol), 813.
 Grue hydraulique *Haggas* pour locomotives (M. Charlton), 813.
 Droits sur le malt (M. Orton), 864.
 Nouveau pénitencier à Dorchester (M. Weldon), 865.
 Pénitencier de St-Jean (M. Weldon), 865.
 Dixième bataillon de milice, (M. Strange), 866.
 Terres fédérales, (M. Mills), 866.
 Exploration de la rivière Yamaska, (M. Massue), 867.
 Droits des gouvernements provinciaux, (M. McCuaig), 867.
 Fonds de bois du Nord-Ouest, (M. Merner), 866.
 Bureau de poste à Petit Caraquet, (M. Anglin), 870.
 Bureaux de poste à Poquemouche, (M. Anglin), 871.
 Nominations au Manitoba, (M. Ryan, Marquette), 872.
 Tirage au sort des terres sur la rivière Rouge, terres accordées à la Compagnie de la Baie d'Hudson, etc., (M. Royal), 872.
 Mission de M. Lang au Manitoba, (M. Royal), 872.
 Nomination du major-général Luard, (M. Ryan, Marquette), 872.
 Demandes de patentes de terres dans la paroisse de St-Pierre, (M. Ryan, Marquette), 872.
 Bois fourni pour le phare flottant de la traverse, (M. Casgrain), 872.
 Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, (M. Robertson, Shelburne), 914.
 Nominations de syndics officiels, (M. Vanasse), 914.
 Achat par le Canada du chemin de fer Q. M. O. & O., (M. Béchard), 914.
 Limites d'Ontario et de Québec, (M. Dawson), 915.
 Importation du fer et de l'acier, (M. Jones), 932.
 Exportation de minerai d'argent, (M. Jones), 932.
 Dépôts aux banques d'épargnes du gouvernement, (M. Jones), 932.
 Affaire J. B. Eager, (M. Robertson, Hamilton), 933.
 Trafic des chemins de fer, (M. Mills), 933.
 Réclamation de Théotime Blanchard, (M. Anglin), 936.
 Commission de Halifax, (M. Robertson, Shelburne), 959.
 Vente de foin, (M. Domville), 962.
 Réclamation de C. Horetzky, (M. Anglin), 963.
 Frais d'explorations dans le Nord-Ouest, (M. Anglin), 964.

DEMANDES DE DOCUMENTS.—*Suite.*

- Destitution de D. J. Morse, (M. Robertson, Shelburne), 964.
 Terres situées près du confluent des rivières Qu'Appelle et Assiniboine, (M. Drew), 966.
 Terres de la Compagnie de colonisation de Hamilton dans le district de la Queue d'Oiseau, (M. Drew), 966.
 Terres expropriées pour la traverse du chemin de fer Pacifique canadien à Selkirk, (M. Schultz), 966.
 Transport de la malle de Québec au lac St. Jean, (M. Cimon), 1018.
 Creusement de la rivière Nicolet, (M. Méthot), 966.
 Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, (M. Rykert), 966.
 Exploration du havre de New Carlisle, (M. Beauchesne), 966.
 Excavations, ou chambres d'emprunt dans le comté de l'Islet (M. Casgrain), 1003.
 Statistiques judiciaires, (M. Blake), 1003.
 Noms géographiques au Nord-Ouest, (M. Dawson), 1003.
 Tarif sur le chemin de fer du Pacifique canadien, (M. Blake), 1006.
 Communications avec l'Île du Prince-Edouard, (M. Yeo), 1007.
 Exploration et tracé des seconds 100 milles du chemin de fer du Pacifique à l'ouest de la rivière Rouge, (M. Guthrie), 1007.
 Valeur et quantité des matériaux en fer pour ponts sur le chemin de fer du Pacifique canadien entre Selkirk et Kamloops, etc., (M. Glen), 1007.
 Achat d'une propriété pour l'établissement d'un bureau de poste à Sorel, (M. Geoffrion), 1007.
 Traducteurs permanents et sessionnels, (M. Scriyer), 1007.
 Fonds d'amélioration des terres, (M. Hesson), 1007.
 Chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, (M. Cimon), 1010.
 Niveau de l'eau dans le lac Manitoba, (M. Ryan, Marquette), 1018.
 Prime d'encouragement pour les navires construits en France, (M. Burpee), 1018.
 Traitement des juges, (M. Longley), 1018.
 Mandats-postes, (M. Farrow), 1019.
 Boîtes des bureaux de poste, (M. Coursol), 1019.
 Poteaux de télégraphe sur l'île d'Anticosti, les îles de la Madeleine, etc., (M. Fiset), 1019.
 Réclamations des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial, (M. Anglin), 1019.
 Sommes payées pour construction de voies ferrées, (M. Anglin), 1020.
 Contrat entre Denis Coholan et le gouvernement (M. Weldon), 1052.
 Dragage au terminus à eau profonde de l'Intercolonial à Saint-Jean, N. B., (M. Weldon), 1053.
 Volontaires du Nouveau-Brunswick, (M. Weldon), 1053.
 Territoires concédés à la Compagnie de la Baie d'Hudson, (M. Drew), 1057.
 Approvisionnements du chemin de fer Intercolonial, (M. Weldon), 1058.
 Chemin de fer du Sud du Canada, (M. Ross, Middlesex), 1069.
 Traduction française des débats, (M. Vanasse), 1070.
 Destitution de Sandford Fleming, (M. Mills), 1075.
 Droits perçus sur le riz et la poudre importés dans la province de la Colombie anglaise, (M. Bunster), 1075.
 Instructions aux recenseurs (M. Blake), 1077.
 Manière de prendre le recensement, (M. Blake), 1077.
 Emigration venant du Royaume-Uni, (M. Blake), 1078.
 Admission en France des bâtiments de construction canadienne, (M. Valin), 1079.
 Navires construits aux Etats-Unis et enregistrés au Canada, (M. Valin), 1080.
 Rapports d'Antoine Dosithé Danis, percepteur du canal Beuharnois, (M. Anglin), 1080.

DEMANDES DE DOCUMENTS. — *Suite.*

- Brise-lame et revêtement à Souris-ouest, (M. Muttart), 1080.
 Digue et brise-lame de Shippegan, N.-B., (M. Anglin), 1080.
 Valeur imposable du fer importé pour la construction du pont de la Chaudière, (M. Hay), 1080.
 Droits perçus aux ports de douane de la baie de James et de la baie d'Hudson, (M. Schultz), 1080.
 Incident des pêcheries de Terre-Neuve, (M. Mackenzie), 1110.
 Droits de havre de Montréal, (M. McCuaig), 1110.
 Acte concernant les poids et mesures, (M. Bergin), 1111.
 Bureau de poste de Dominion City, (M. Royal), 1125.
 Squatters de la Pointe Pelée, (M. Patterson, Essex), 1122.
 Réserve des Sauvages dans le township d'Anderdon, (M. Patterson, Essex), 1123.
 Tabac cultivé au Canada, (M. Patterson, Essex), 1123.
 Affaire H. McMicken et T. J. Lynskey, (M. Royal), 1124, (M. Scott), 1125.
 Inspecteurs des poids et mesures des districts, (M. Cockburn), 1124.
 Bétail américain expédié en transit par le Canada, (M. Wiser), 1125.
 Contrat avec J. G. Baker et Cie., de Fort Benton, (M. Tassé), 1125.
 Accusations portées contre Horatio N. Tabb, (M. White, Cardwell), 1125.
 Améliorations sur les batures du fleuve St. Laurent, vis-à-vis St. Pierre les Bocquets, (M. Méthot), 1125.
 Tabac en feuilles cultivé au Canada, licences d'entrepôt pour le, (M. Bourbeau), 1125.
 Honoraires payés pour affaires judiciaires, (M. Macmillan), 1125.
 Pouvoirs d'eau, quais et hangars sur le canal Beauharnois, (M. Bergeron), 1125.
 Pénitencier de St. Vincent de Paul, (M. Desjardins), 1158.
 Acte des élections contestées, (M. Blake), 1167.
 Gradués du collège militaire, (M. Blake), 1167.
 Port de Cascumpec, (M. Hackett), 1168.
 Phare flottant de Colchester, (M. Patterson, Essex), 1169.
 Réclamations d'entrepreneurs de l'Intercolonial, (M. Mackenzie), 1229.
 Havre de Toronto, (M. Mackenzie), 1229.
 Quai de Port Hood, (M. McDonnell, Inverness), 1230.
 Propriété de M. Munro à la Colombie anglaise, (M. DeCosmos), 1231.
 Ligne télégraphique entre New Westminster et Yale, (M. Blake), 1237.
 Densité de l'huile de charbon, (M. Blake), 1238.
 Havres sur la rive nord du lac Érié, (M. Patterson, Essex), 1240.
 Chemins de fer de la Colombie anglaise, (M. DeCosmos), 1240.
 Affaires des Sauvages dans la Colombie anglaise, (M. DeCosmos), 1240.
 Terrains de chemins de fer dans la Colombie anglaise, (M. DeCosmos), 1241.
 Réclamation de G. A. Gironard, (M. Mackenzie), 1249.
 Réclamations des entrepreneurs de l'Intercolonial, (M. Mackenzie), 1249.
 Contrat de Thomas B. Smith pour clôtures sur l'Intercolonial, (M. Mackenzie), 1249.
 Réclamation d'Alexander Forbes, pour clôtures sur l'Intercolonial, (M. Mackenzie), 1249.
 Havre de Meaford, (M. Mackenzie), 1249.
 Etablissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, (M. Glen), 1249.
 Péages perçus sur le canal Beauharnois, (M. Bergeron), 1249.
 Noms, nationalité et religion des employés publics, (M. Wallace, York), 1249.

DEMANDES DE DOCUMENTS. — *Suite.*

- Copie du rapport de H. Parent, canal de Beauharnois, (M. Bergeron), 1249.
 Copie du rapport de H. Parent, location de terrains, canal de Beauharnois, (M. Bergeron), 1249.
 Havre de Warton, (M. Wallace), 1249.
 Affaires de M. Wells, brasseur de Goderich, (M. Farrow), 1337.
 Destitution de Joseph Chabot, (M. Laurier), 1337.
 Propriétés du gouvernement à Sorel, (M. Massue), 1337.
 Inspection des bateaux à vapeur, (M. Lane), 1337.
 Montants perçus sur les navires fréquentant la rivière Saguenay, (M. Cimon), 1337.
 Licences de pêches sur le Saint-Laurent, dans les limites du comté de Saguenay, (M. Cimon), 1337.
 Subdivision du bureau de traduction française, (M. Vanasse), 1337.
 Bois bruts et manufacturés exportés des comtés unis de Chicoutimi et Saguenay, (M. Cimon), 1337.
 Copie de la charte de la Compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, (M. Blake), 1337.
 Contrat No. 15, du chemin de fer Pacifique canadien, (M. Haggart), 1337.
 Commis additionnels au département de l'Intérieur, (M. Mills), 1337.
 Coût du compte-rendu officiel des débats (M. Blake), 1337.
 Chemin de fer Grand Occidental et tracé de Port Stanley, (M. Casoy), 1477.
 Navigation de la baie d'Hudson, (M. Schultz), 1477.
 Blé et farine importés pour la consommation, (M. Wheler), 1477.
 Correspondance relative à l'organisation de la Compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, (M. Blake), 1477.
 Réparations à la machine du steamer du gouvernement, le *Druid*, (M. Landry), 1477.
 Rapports relatifs à l'état de la machine et des chaudières du *Napoléon III*, (M. Landry), 1477.
 Correspondance entre le secrétaire colonial et le gouvernement au sujet du tarif canadien, (M. Mills), 1477.
 Pont Louise, 1477.
 Département des douanes, 1355.
 " de l'intérieur, affaires des Sauvages, 1352.
 " du maître général des postes, 1355.
 " du revenu de l'intérieur, 1355.
 " de l'intérieur, 1514.
 " " amendement Mills, 1514.
 " " vote, 1514.
 Voir *Ministère.*
 Dépenses du gouvernement en Angleterre, 132.
 " relatives à la garde des archives, 1261.
 " des comités, commis surnuméraires de la session, etc., 1282.
 Dépenses contingentes des ministères, 1358.
 " du haut commissaire du Canada à Londres, 1358.
 " faites par M. Annand, 1451.
 Dépôts faits par les compagnies étrangères d'assurance sur la vie, 814.
 Dépôts dans les caisses d'épargne des bureaux de poste, 769.
 " aux banques d'épargne du gouvernement, 932.
 Députés, admission des, sur certificat de l'officier rapporteur, 84.
 Députés, présentation de, 1, 113, 214, 245.
 Destitution de D. J. Morse, 965.
 " Sandford Fleming, 1075.
 Dette publique, 162.
 Dette du lac St. Pierre, 1364.
 Discours du Trône, 1.

- Discours de prorogation, 1570.
- Dominion City, bureau de poste à, 1122.
- Douanes.**
 Bill (No. 78) à l'effet d'amender l'Acte quarante Victoria chapitre dix, intitulé: "Acte pour amender et refondre les actes concernant les douanes." (M. Bowell), 1281, 1393, 1395.
 Bill (No. 105) à l'effet d'amender les Actes quarante-deux Victoria, chapitre quinze, et quarante-trois Victoria, chapitre dix-huit, au sujet des droits de douane. (Sir Leonard Tilley), 1545.
- Douanes, salaires et dépenses contingentes aux différents ports, 1315.
- Double mandat,**
 Bill (No. 67) pour abroger l'Acte pour rendre inhabiles à siéger ou à voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres des conseils législatifs et des assemblées législatives des provinces qui forment maintenant ou qui formeront plus tard partie de la Puissance du Canada. (M. Ouimet), 1179.
- Dragage au terminus de l'Intercolonial à Saint Jean, N.B., 1053.
- Drawbacks, 1477.
- Drawbacks.**
 Bill (No. 100) à l'effet d'autoriser un drawback sur certains articles fabriqués en Canada et employés sur le chemin de fer canadien du Pacifique. (Sir Leonard Tilley), 1451, 1525.
- Droits des gouvernements provinciaux, 867.
- Droits sur le sol, 162.
 " le malt, 864.
 " le riz et la poudre importés à la Colombie anglaise, 1075.
 " d'accise sur le tabac canadien, 1048.
- Droits de havre de Montréal, 1110.
- " Druid," réparations à la machine du steamer, (M. Landry), 1477.
- Dufferin, Lord, frais de voyage, 1537.
- Dustan, Geo. E. remboursement à, 1497.
- EAGER, J. B., 933.
- Ecole d'industrie de Halifax, 907.
- Ecoles du Manitoba (terres des), 634.
- Edifice de l'ouest, agrandissement, 1292.
- EDIFICES PUBLICS, Nouvelle-Ecosse, 1293.**
 " Nouveau-Brunswick, 1293.
 " Ontario, 1294, 1562.
 " Québec, 1294.
 " Manitoba, 1294.
 " Colombie-anglaise, 1294.
- Elections contestées, 1.
- Elections contestées, Actes des, 1167.**
 Election contestée de Richelieu, 812, 1020.
 Elections partielles, 1569.
- Embranchement de Berlin à Galt du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.**
 Bill (No. 24) concernant l'embranchement de Berlin à Galt de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. (M. Kirkpatrick), 472, 814.
- Embranchement de la baie Georgienne, (M. Cockburn), 175.
- Embranchement de Windsor, 330.
- Embranchement de Pembina, 373.
 " " tarif du fret sur l', 406.
 " du chemin de fer Intercolonial, 1326.
- Emigration (brochures sur), 214.
 " aux Etats-Unis, 277, 881.
 " du Canada, 442.
 " venant du Royaume-Uni, 1078.
- Emigration du Canada.**
 Bill (No. 88) à l'effet d'empêcher les agents des compagnies de chemins de fer étrangères et autres d'encourager les personnes à émigrer du Canada. (M. Orton), 1392.
- Employés publics, noms de, (M. Wallace, York), 1249.
- Emprisonnement aux travaux forcés.**
 Bill (No. 90) à l'effet de lever tous doutes sur le pouvoir d'emprisonner aux travaux forcés en vertu des actes concernant les vagabonds. (M. McDonald (Picton) 1393, 1501.)
- Enlèvement d'une barre dans la rivière Rouge, 513.
- Entretien et réparations des vapeurs *Napoléon III*, *Newfield*, etc, 1363.
- Etudes de la rivière Thames, 134.
- Exactions des prêteurs sur gages.**
 Bill (No. 86) à l'effet de prévenir les exactions des prêteurs sur gages. (M. Orton, 1337.)
- Excavations, ou chambres d'emprunt dans le comté de l'Islet, 1003.
- Exchange Bank of Canada.**
 Bill (No. 8) A l'effet de réduire le capital social de la Banque d'Echange du Canada, et d'amender autrement l'Acte concernant la dite banque.—(M. Desjardins, 214, 281, 1058.)
- Exercices militaires, camp d', 958.
- Explications ministérielles, 40.
- Explications personnelles, M. Coursol, 134, M. Ferguson, 236, M. Anglin, 511, M. Plumb, 863, M. Hooper, M. Hackett, M. McInnes et M. Robertson (Shellburne), 880, M. Charlton, 1021, M. McCuaig, 1126, M. Plumb, 1318, M. McDonnell (Inverness), 1348, M. O'Connor 1562.
- Explorations du St. Laurent, 40.
 " sur l'Intercolonial, 86.
 " de la rivière Yamaska, 867.
- Exploration au Nord-Ouest, frais d', 964.
 " du tracé du 2me 100 milles du Pacifique canadien à l'ouest de la rivière Rouge, 1007.
 " de la Baie d'Hudson, 1364.
- Explorations géologiques, pour compléter les, 1493, 1520.
- Exportations et importations, 48.**
 Exportations de bestiaux et de moutons, commerce de, 49
 " du bétail en Angleterre, 132.
 " de minerai d'argent, 932.
- Exportations, remises sur les, 133.
- Exposition fédérale, 1253.
- Extraction de la houille par la Cie. de la Baie d'Hudson, 912.
- Extradition, 182.
- FABRE, Hector, Paiements à l'honorable, 1495.
- Faillite.**
 Bill (No. 39) à l'effet d'amender "l'Acte de faillite de 1875" et les Actes qui l'amendent. (M. McCuaig, 812, 909, 967.

- Fer et acier, importation de, 932.
- FLEMING, Sandford, destitution de, 1075.
- Flottage du bois de corde.**
Bill (No. 2) pour régler le flottage du bois de corde sur la rivière St. François.—(M. Vanasse), 85, 997, 1169.
- Foin, vente de, (M. Domville), 962.
- Fonds d'amélioration des terres, (M. Hesson), 1007.
- Fonds d'amélioration des terres, 1007, 1326.
- Fonds consolidé, 48.
" de retraite, (Interp. Keeler), 273.
- Fonds de bois au nord de la limite de Québec, 183.
- Fonds de bois du Nord-Ouest, (M. Merner), 866.
- FORBES, Alexander, réclamation pour clôtures sur l'Intercolonial, (M. Mackenzie), 1249.
- Frais d'administration, 1348.
" d'exploration dans le Nord-Ouest, 964.
" de port des journaux, 132.
- Fret, transport du, sur l'Intercolonial, 85.
" tarif du, sur l'embranchement de Pembina, 406.
- Fraude dans les entreprises publiques.**
Bill (No. 5) A l'effet de mieux prévenir la fraude à l'égard des contrats entraînant le paiement de deniers publics.—(M. Casgrain, 113, 908, 966.)
- GALT, SIR A. T., Remboursement de frais de bureau à, 1471.
- GALT, SIR A. T., pour payer ses dépenses à l'étranger, 1494.
- Garde-pêche et gardiens, salaires et déboursés des, 1511.
- GIROUARD, G. A., paiement à, 1473, 1515.
- Gouvernements provinciaux, droits des, (M. McCuaig), 867.
- Gouverneur-Général *Voir Messages.*
- Gradués du collège militaire, 1167.
- Grain avarié, 276, 1109, 1158, 1229.
- Grains, cargaisons de. *Voir Cargaison.*
- Grain expédié de Halifax, 958.
- Graine de tabac, importation de la graine de, 1110.
- Grand Manan, service par bateau à vapeur, 1528.
- Grand Tronc de chemin de fer du Canada.**
Bill (No. 21) concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. (M. Kirkpatrick, 405, 843.—rapport du comité, 1169, 1302.)
- Gratification à deux membres de la police, 1492.
- Grosse Ile, sémaphore à la, 85.
- Guides fournis aux émigrants au Nord-Ouest, 180.
" sommes additionnelles pour, 1497.
- Halifax, école d'industrie de.**
Bill (No. 3) Pour amender l'Acte autorisant la cour de police de la ville de Halifax à condamner les jeunes délinquants à la détention dans l'école d'industrie de Halifax.—(M. Richey, 113, 907.)
- HALIFAX, exportation des grains de, 958.
" port de, 912, 958.
- Hareng fumé, inspection du, 82, 182, 905, 1021.
- Hangar aux farines, St. Jean, terminus à eau profonde, 1364.
- Havre de Cascumpec, amélioration du, 1158, 1168.
- Havre de Meaford, (M. Mackenzie), 1249.
- Havre de Moncton, amélioration du, 1021.
- Havre de Montréal, droits de, 1110.
- Havre de refuge du Rondeau, 131.
- Havre de St. Jean, 863.
- Havre de Toronto, 1229.
- Havre de Warton, (M. Wallace, York), 1249.
- Havres et rivières, Ontario, 1536.
- Havres sur la rive nord du lac Erié, 1240.
- Homesteads et droits de préemption au Nord-Ouest, 50.
- Honoraires payés pour affaires judiciaires, 1125.
- Hôpital de la marine, Charlottetown, 1293.
- Hôpitaux de la marine et des immigrants, 1315.
- HORETZKY, C., réclamation de, 963.
- Houille, importation de la, au Canada, 813.
" extraction par la compagnie de la Baie d'Hudson, 912.
- Huile de charbon, densité de l', 1238.
- Hydrogène carburé, 1110.
- ILE DU PRINCE-EDOUARD, communications avec l', 100.
" " subvention à une ligne de
" " vapeurs entre l'île et la
" " Grande Bretagne, 1528.
- Immigrants, dépôt à Winnipeg, 1519.
- Immigration au Manitoba et au Nord-Ouest,**
50, 218.
- Immigration, brochures sur l', 214.
- Immigration d'Irlande, 879, 1048.
- Immigration et quarantaine, 1263, 1271.
- Importation du blé en entrepôt pour mouture, 276, 1546.
" de la houille au Canada, 813.
" du fer et de l'acier, 982.
" de la graine de tabac, 1110.
- Impressions du parlement, 49.
- Impressions, papier à imprimer et relier, 1284.
" diverses, 1287.
- Indemnité sessionnelle, 1566.
- Indépendance du Parlement.**
Bill (No. 9) A l'effet de mieux assurer l'indépendance du parlement et prévenir la corruption.—(Sir Richard J. Cartwright, 236, 1170.
" renvoi à six mois amendement Langevin, 1179.
- Indépendance du Parlement.**
Bill (No. 65) à l'effet d'assurer davantage l'indépendance du parlement. (M. Blake, 1109.)
- Industrie du sucre de betterave, résolutions, 1338.
" " amendement Colby, 1348.
- Inspecteurs des poids et mesures des districts, 1124.
- Inspection des bateaux à vapeur, 1295, 1337, 1483.
- Inspection des bateaux à vapeur.**
Bill (No. 82) à l'effet d'amender de nouveau les Actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur. (M. Pope (Queen), 195.)
- Inspection du hareng fumé, 182, 905, 1021.
- Inspection du pétrole.**
Bill (No. 75) à l'effet d'amender " l'Acte d'inspection du pétrole, 1880." (M. Mousseau, 1425, 1454.

Inspection générale.

Bill (No. 49) modifiant l'Acte d'inspection générale de 1874 et l'Acte qui l'amende. (M. Mousseau, 907, 997, 1021.)

Institution Mercer.

Bill (No. 81) concernant l'institution Andrew Mercer d'Ontario pour la réforme des femmes, et la prison centrale de la province d'Ontario. (M. McDonald, Pietou), 1433, 1467.

Instructions données aux recenseurs, 1077.

Intercolonial, Approvisionnement du chemin de fer. (M. Weldon), 1058.

Intercolonial, Dragage au terminus à St-Jean, N. B., 1053.

Intercolonial, surintendant de l', 1501.

" salaire des conducteurs sur l', 1500.

" transport du fret sur l', 85.

" explorations sur l', 80.

" transport et vente de billets sur l', 162.

" matériel roulant de l', 176.

" vente de foin sur l', 181.

" dragage du terminus à eau profonde de l', à St. Jean, N.-B., 1053.

" réclamations des entrepreneurs de l', 1019, 1229.

" embranchement de l', 1450, 1500.

Intercolonial, (voir *Chemins de fer*), 1473.

Intérêt sur les deniers garantis par hypothèque.

Bill (No. 68) à l'effet d'amender l'Acte concernant l'intérêt sur les deniers garantis par hypothèque sur propriété foncière. (M. White, Hasting), 1179.

Intérieur, Commis additionnels au département de l', (M. Mills), 1337.

Intérieur, Rapport du département de l', 1568.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

Papiers relatifs au chemin de fer Pacifique, (M. Blake), 2.

Mise à la retraite de M. Patrick, (M. Mackenzie), 2.

Explorations du Saint-Laurent, (M. Lantier), 40.

Signaux d'alarmes pour la navigation intérieure, (M. Fleming), 40.

Explications ministérielles, (M. Blake), 40.

Message de Son Excellence, (M. Cartwright), 52.

Grosse Ile. (M. Landry), 85.

Transport du fret sur l'Intercolonial. (M. Richey), 85.

Acte de la Cour suprême. (M. Desjardins), 85.

Loi sur l'inspection du hareng fumé. (M. Longley), 85.

Statistiques sanitaires du Canada. (M. Strange), 86.

Compte-rendu officiel des débats. (M. Ross, Middlesex), 86.

Cartes du Pacifique. (M. Charlton), 86.

Contrat pour le transport des malles de Winnipeg à Saint-Albert. (M. Royal), 161.

Chemin de fer du Cap Tourmente. (Sir Albert J. Smith), 161.

Tabac haché. (M. Strange), 162.

Réparations du canal Chambly. (M. Benoît), 162.

Juge résidant à Rimouski. (M. Fiset), 162.

Stations de sauvetage. (M. Keeler), 162.

La dette publique. (M. Charlton), 162.

Droit sur le sel (M. Farrow), 162.

Mandats-poste. (M. Wheler), 162.

Communications par bateaux à vapeur entre St-Jean, N.-B. et l'Angleterre. (M. Wallace), 162.

Los biens des faillis (M. Weldon), 162.

Le maître de poste du Dominion City (M. Royal), 162.

L'ajournement des fêtes (M. Blake), 162.

Brochures sur l'immigration (M. Merner), 214.

Rapport des ingénieurs du chemin de fer Pacifique canadien (M. Blake), 214.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.—Suite.

Chemin de fer du lac St. Jean (M. Rinfret), 214.

Fonds de retraite (M. Keeller), 273.

Contrat Onderdonk (M. DeCosmos), 330.

Contrats supplémentaires du chemin de fer Pacifique canadien (M. Blake), 330.

Chemin de fer de l'embranchement de Pembina (sir Albert J. Smith), 273.

Le syndicat, (M. Blake), 406.

Pont sur le canal de Beauharnois (M. Bergeron), 406.

Entretien du canal de Beauharnois (M. Bergeron), 406.

Quai de Charlo (M. Haddow), 406.

Malles dans le comté de Beauce, 442.

Propositions d'un nouveau syndicat (M. Blake), 473, 513.

Négociations avec Terrenewo (M. McIsaac), 513.

Enlèvement d'une barre à l'embouchure de la rivière Rouge (M. Schultz), 513.

Pont sur la rivière Ottawa (M. White, Renfrew), 513.

Canal de Williamsburg (M. Ross, Dundas), 564.

Port de Shelburne (M. Robertson, Shelburne), 564.

Tarif de pilotage (M. Vallée), 598.

Terres des écoles du Manitoba (M. Farrow), 634.

Sacs à sel (M. Farrow), 634.

Service civil (M. Currier), 666.

Phare à Port Stanley (M. Arkell), 666.

Construction du Pacifique dans le Manitoba (M. Cartwright), 752.

Dépôts dans les caisses d'épargne des bureaux de poste (M. Gault), 769.

Dépôts faits par les compagnies étrangères d'assurance sur la vie (M. Gault).

Phare à Port Credit (M. Elliott), 814.

Phare-flottant sur le St. Laurent, (M. Grandbois), 814.

Havre de St. Jean, (M. Domville), 863.

Chemin de fer du Pacifique canadien, (M. Blake), 863.

Immigration d'Irlande, (M. Trow), 879, (M. Blake), 1048.

Steamers transatlantiques, (M. Weldon), 879.

Traitements des juges, (M. Blake), 879.

Monument à la mémoire de Sir George E. Cartier, (M. Tassé), 879.

Budget, (M. Blake), 880.

Cargaisons de grains à Halifax, (M. Borden), 912.

Tarif du chemin de fer du Pacifique canadien, (M. Blake), 912, 1003.

Extraction de la houille par la compagnie de la baie d'Hudson, (M. Royal), 912.

Animaux du Canada en Angleterre, (M. Wright), 932.

Grain expédié de Halifax, (M. Borden), 958.

Camps d'instruction militaire, (M. Thompson), 958.

Canal Welland, (M. Rykert), 958.

Maladie sur les bestiaux à Merigonish, (M. McIsaac), 958.

Transport du bois de corde à Winnipeg, (M. Royal), 967.

Navigaton de l'Assiniboine, (M. Drow), 967.

Taxes sur le tabac canadien, (M. Bourbeau), 1048.

Droit d'accise sur le tabac canadien, (M. Mongenais), 1048.

Seines de pêche sur la rivière Ottawa, (M. Mongenais), 1048.

Immigration irlandaise au Canada, (M. Blake), 1048.

Service postal entre le Canada et les Indes Occidentales, (M. Gault), 1058.

Ecluse No. 2 sur le canal Welland, (M. Rykert), 1058.

Musée Géologique, (M. Gault), 1109.

Blé chargé à bord de la "Boyne" (M. Gault), 1109, 1158, 1229.

Culture de la betterave, (M. Bourbeau), 1110.

Terres du chemin de fer du Pacifique, (M. Blake), 1110.

Licences pour la vente du tabac canadien, (M. Vanasse), 1110.

Service postal entre St. Jean et Bangor, (M. Burpee (Sunbury), 1110.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.—*Suite.*

- Importation de la graine de tabac, (M. Vanasse), 1110.
 Hydrogène carburé, (M. Landry), 1110.
 Affaires de la session, (M. Blake), 1125.
 Améliorations du havre de Cascumpec, (M. Hackett), 1158.
 Ligne de steamers entre St. Jean, Halifax et Liverpool, (M. Weldon), 1158.
 Malles entre Arthabaska et Trois-Rivières (M. Bourbeau), 1228.
 Articles déclarés en douane et évalués au-dessous de leur valeur, (M. Kranz), 1229.
 Port de Shelburne, (M. Robertson, Shelburne), 1229.
 Personnel judiciaire dans la province de Québec, (M. Beauchêne), 1229.
 Compagnies d'assurance, (M. Grandbois), 1229.
 Service postal sur le chemin de fer du lac Champlain et St. Laurent, (M. Vanasse), 1229.
 Succursales du bureau de poste de Montréal, (M. Coursol), 1229.
 Fonds d'améliorations des terres d'Ontario et du Haut-Canada, (M. Hesson), 1326.
 Accident sur le chemin de fer de l'Île du Prince Edouard, (M. Jones), 1326.
 Propriété du gouvernement à Sorel, (M. Massue), 1326.
 Paiement des juges d'Ontario, (M. Kaulbach), 1326.
 Brise-lames dans la baie de Missisquoi, (M. Kaulbach), 1326.
 Embranchement sur le chemin de fer Intercolonial, (M. Landry), 1326.
 Explorations de la Baie d'Hudson, (M. Schultz), 1364.
 Dette du lac St. Pierre, (M. Coursol), 1364.
 Chemin de fer Intercolonial, (M. Landry), 1450.
 Canal des Cèdres, (M. Lanthier), 1450.
 Mines d'or et d'argent dans le Kivatin, (M. Scott), 1450.
 Réserves Mennonites, (M. Scott), 1450.
 Parc International à Niagara, (M. Holton), 1450.
 Terre neuve et la Confédération, (M. Gault), 1450.
 Service postal de Southampton, (M. Gillies), 1450.
 Pont sur la rivière Rouge, (M. Schultz), 1450.
 Dépenses faites par M. Annand, (M. Borden), 1451.
 Sauvages dans le dénuement, (M. Plumb), 1451.
 Phares-balises à Black Land Gully, (M. Girouard Kent), 1500.
 Réclamation de Joseph Charles Lislois, (M. Landry), 1500.
 Ports de Bouctouche et de Cocaigne, (M. Girouard, Kent), 1500.
 Salaire des conducteurs sur l'Intercolonial, (M. Landry), 1500.
 Phare des Pèlerins, (M. Landry), 1501.
 Sémaphore de la Grosse Isle, (M. Landry), 1501.
 Phare flottant à St. Thomas, (M. Landry), 1501.
 Chemin de fer Intercolonial, (M. Landry), 1501.
 Surintendant sur l'Intercolonial, (M. Landry), 1501.
 Embranchement de l'Intercolonial, (M. Landry), 1501.
 Paiements des juges d'Ontario, (M. Baker), 1546.
 Importation du blé en entrepôt pour mouture, (M. Wheler), 1546.
 Introduction de députés, 1, 113, 214, 245.
- JARDIN** du Château (Québec), propriété du, 181.
 Judicature de la province de Québec, 1281.
 Juge en chef Wood, plaintes contre le, 1295.
 Juges d'Ontario, paiement aux, 1326.
 Juges, pensions de retraite des, 133.
 " de la Colombie anglaise, 183.
 " de la province de Québec, 937.
 juge résident à Rimouski, 162.
 " traitement des, 879, 991, 1019.

Juges, Traitements des, (M. Longley), 1018.

Juridiction d'appel de la Cour suprême.

Bill (No. 51) à l'effet de restreindre la juridiction d'appel de la Cour suprême. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 937, 1379.

Juridiction maritime dans la province d'Ontario.

Bill (No. 47) concernant la Cour de juridiction maritime de la province d'Ontario. (M. McCarthy, 205, 1064.

Justice criminelle dans le territoire en litige.

Bill (No. 64) à l'effet de proroger pour un temps limité l'Acte passé en la quarante-troisième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte concernant l'administration de la justice criminelle dans le territoire en contestation entre les gouvernements de la province d'Ontario et la Puissance du Canada." (M. McDonald, Pictou), 1109, 1255, 1299.

KEELER, mort de, 666.

KINGSFORD (William), paiement à, 1489.

LAC Manitoba, niveau de l'eau dans le (Ryan, Marquette), 1018.

LANG, Mission de M. (M. Royal), 872.

LEVÊQUE, George, arrérage de salaire, 1449.

Licences de pêche dans les limites du comté de Saguenay, (M. Cimon), 1337.

Licences pour la vente du tabac canadien, 1110, 1125.

Lignes de steamers entre le Canada et le Brésil, 1363.

" " " la France et Québec, 1363.

" " " Liverpool, St. Jean, N. B. et Halifax, 1363.

Ligne de steamers entre St-Jean, Halifax et Liverpool, 1158.

Lignes de télégraphe et chaussées, 1410.

Lignes de vapeurs entre le Canada et le Brésil, 1363.

" " " la France et Québec, 1363.

" " " Liverpool et St. Jean, N.-B., ou Halifax, 1353.

Ligne télégraphique entre New-Westminster et Yale, 1237.

Limites d'Ontario et de Québec. (M. Dawson), 915.

Limites du Manitoba.

Bill (No. 98) ayant pour effet de pourvoir à l'extension des limites de la province de Manitoba. (Sir John A. Macdonald), 1433, 1546, 1562.

Liquidation des banques.

Bill (No. 92) à l'effet de pourvoir à la liquidation des banques et autres compagnies légalement constituées devenues insolubles. (M. McDonald, Pictou), 1393.

Lislois, Charles Joseph, réclamation de 1328, 1500.

Lois sur la Faillite, 112, 909, 967.

LUARD, nomination du major-général, (M. Ryan, Marquette), 872.

Lumières portées par les bateaux-pêcheurs, règlements concernant les, 990.

Lynskey, T. J., 1124.

Madeleine, poteaux de télégraphe sur les îles de la, 1019.

MAITRE DE POSTE de Dominion City, 162.

Majors de brigade, solde et frais de transport, 1310.

Major-général Luard, 178.

Mandats-poste, (M. Farrow), 1019.

Maladie sur les bestiaux à Morigonish, 959.
 Malles dans le comté de Beauce, 442.
 " de Québec au lac St. Jean, transport des, 1018.
 " entre Arthabaska et Trois-Rivières, 1328.
 Malt, droit sur le, 864.
 Mandats sur la poste, 162, 1019.
 Matériaux en fer pour ponts de chemin de fer Pacifique canadien entre Selkirk et Kamloops, 1097.
 Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial, 176.
 Matériel de chemins de fer et de télégraphes, fabriqué au Canada, 1451.
 McMicken, H., et T. J. Lynskey, affaire de, 1124, 1125.
 Mercer, Andrew. Voir Institution Mercer.
 Messages de Son Excellence, 52, 113, 905, 949, 1021, 1477, 1566.
 Mesures de la Chambre, 1450.
 Milice, dixième bataillon de, (Strange), 866.
Milice et défense.
 Bill (No. 99) à l'effet d'amender de nouveau les actes y mentionnés concernant la milice et la défense de la Puissance du Canada. (M. Caron), 1450, 1510.
 Milice, rapport du ministère de la, 1250.
 Militaire, camp d'instruction, 958.
 Minerai d'argent, exportation du, (M. Jones), 932.
 Minerai exporté, 132, 932.
 " d'argent, 932.
 Mines d'or et d'argent dans le Kivatin, 1450.
 Ministère de la milice, 1349.
 " des chemins de fer et canaux, 1357.
 " de la marine et des pêcheries, 1357.
 " des travaux publics, 1357.
 Missisquoi, brise-lame dans la baie de, 1326.
Modification de l'Acte refondu des chemins de fer de 1879.
 Bill (No. 70) à l'effet d'amender "l'Acte refondu des chemins de fer; 1879." (M. Casgrain, 1208).
 Moncton, amélioration du havre de, 1021.
 Monopole du pétrole, 912.
 Monument à la mémoire de sir George E. Cartier, 879.
 Morse, D. J., destitution de, 964.
 Mort de M. Thompson de Caribou, 235.
 " M. Keeler, 666.
 " M. Connel, 1081.
 Mouture du blé en entrepôt, 273.
 Munro, M., propriété dans la Colombie anglaise, (M. DeCosmos), 1231.
 Musée géologique, 1109.
 " NAPOLEON III," état de la machine et des chaudières du steamer, (M. Landry), 1477.
Naturalisation des aubains.
 Bill (No. 87) concernant la naturalisation et les étrangers. (M. Langevin), 1376, 1433, 1464, 1483.
 Naufrage dans les eaux canadiennes, 49, 175.
Naufrage et sauvetage.
 Bill (No. 34) à l'effet d'incorporer la compagnie de Sauvotage de la Puissance. (M. Girouard, Jacques-Cartier), 598, 912, 1169, 1219.

Navigation dans les eaux canadiennes.

Bill (No. 57) autorisant le gouverneur en conseil à suspendre l'opération de certaines dispositions de l'Acte de Victoria, chap. 29, concernant la navigation dans les eaux canadiennes, (M. Pope, Queen), 991, 1300, 1348.
 Navigation de l'Assiniboine, 967.
 Navires construits aux Etats-Unis et enregistrés en Canada, M. (Valin), 1030.
 Navire de construction canadienne, admission en Franco des, (M. Valin), 1079.
 Navires fréquentant la rivière Saguenay, montant par-dessus les, (M. Cimon), 1337.
 Négociations avec Terre-neuve, 513.
 New-Carlisle, exploration du havre de, (M. Beauchêne), 966.
 Newcastle, établissement de pisciculture de, (M. Glen), 1249.
 Nicolot, creusement de la rivière de, (M. Méthot), 966.
 Niveau de l'eau dans le lac Manitoba, 1018.
 Nomination de syndics officiels, 914.
 " des juges de la province de Québec, 937.
 Nominations au Manitoba, (M. Ryan, Marquetté), 872.
 Nord-Ouest, Homesteads et droits de préemption au, 50.
 " noms géographiques au, 1003.
 " explorations au, 964.
Nouveau-Brunswick, chemins de fer du.
 Bill (No. 55) à l'effet d'amender les Actes concernant la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, (M. Weldon, 967—M. Burpee, 1002, 1507.)
 " " volontaires du, 1053.
 Nouveau pénitencier à Dorchester, 865.
 Nouveau syndicat, 473, 512, 513.
 " " Version française de la proposition du, 599.
Nouvel emprunt.
 Bill (No. 106) à l'effet d'autoriser le prélèvement par voie d'emprunt de certaines sommes de deniers nécessaires au service public. (Sir Leonard Tilley,) 1546, 1566.
 Nouvelle-Ecosse, chemins de fer de la, 914, 966.
 Nouvelle-Ecosse, Chemin de fer de la, (M. Robertson, Shelburne), 914.
 OCTROIS de terres au chemin de fer du Sud-Ouest et Manitoba, 118.
 Ontario, fonds d'amélioration des terres d', 1326.
 Ontario et Québec limite d', 915.
 Ordre des affaires publiques, 564.
 Ottawa, musée géologique à, 1488
 " salle d'exercices militaires à, 1488.
 " " Union Suspension Bridge" à, 1328.
 PACIFIQUE. Voir Chemin de fer.
Pacifique canadien.
 Bill (No. 37) concernant le chemin de fer du Pacifique canadien. (Sir John A. Macdonald), 812, 819, 829, 862.
 Paiements aux juges de l'Ontario, 1326, 1546.
 " d'indemnité sessionnelle, 1566.
 Parc International à Niagara, 1450.
 Park Hill, bureau de poste de, 132.

- Patent Record*, 1262.
- PATRICK, M., 2, 1567.
- Pêcheries, statistique des, 177.
- Pêcheries, subsides, 1415.
- Pembina, embranchement sur. Voir Chemin de fer du Pacifique.
- Pénitencier, nouveau à Dorchester, 865.
- “ de St-Jean, 865.
- “ de St-Vincent de Paul, 1158.
- Pénitencier de Dorchester, subside, 1471.
- Pénitencier de la Colombie anglaise, 1260.
- “ de Dorchester, 1258.
- “ de Kingston, 1296.
- “ de Manitoba, 1260.
- Pensions des juges en retraite, 133.
- “ nouvelles de miliciens, 1290.
- “ “ vétérans de la guerre de 1812, 1291.
- Pension de retraite de cinq juges, C. A., 1528.
- Perception du revenu, accise, 1447.
- Personnel judiciaire dans la province de Québec, 1229.
- Pétition d'élection, 512.
- “ “ de Richelieu, 872, 1020.
- Pétitions pour bills privés, 271, 472, 838.
- Pétrole. Achat d'instrument pour éprouver le 1497.
- Pétrole, inspection du, 1425.
- Pétrole, monopole du, 912.
- PHARES,**
- Phare à Port Stanley, 666.
- “ à Port Credit, 814.
- “ flottant sur le St-Laurent, 814.
- “ flottant de Colchester, 1169.
- “ flottant à St-Thomas, 1501.
- “ des Pèlerins, 1501.
- Phare-balise à Black Land Gully, 1501.
- Phares, salaires et allocations des gardiens de, 1414.
- Phare flottant de la Traverse-en-Bas, bois fourni pour le, (M. Casgrain), 872.
- Pilotage, tarif de, 598, 599.
- Placements. Association de.**
- Bill (No. 26) à l'effet d'incorporer l'Association de placements d'Ontario. (M. Carling), 512, 814.
- Poids et mesures, Acte des, 214, 1111.
- “ inspecteur des, 1124.
- Pointe Pelée, Squatters à la, 1122.
- Poisson salé, 177.
- Police fédérale, 1256.
- Police de rade de Montréal et Québec, 1364.
- Police à cheval du Nord-Ouest, 1418.
- “ “ quartiers généraux permanents, 1420.
- Pont Louise, (M. Schultz), 1477.
- Pont sur la Chaudière, valeur imposable du fer importé pour la construction du, (M. Hay), 1080.
- Pont sur la rivière Ottawa, 513.
- “ sur la rivière Rouge, 1451.
- “ sur la Chaudière, 185.
- “ “ Union Suspension”, 1328.
- Poquemouche, Bureau de poste de, 871, 1061.
- Port de Halifax, 163.
- Port de Shelburne, 504, 1229.
- Port d'hiver, Boston, 276.
- Port Hood, Quai de, 1230.
- Port Mulgrave, service par bateau à vapeur, 1528.
- Ports de Bouctouche et de Cocaigne, 1500.
- Ports et rivières en général, 1499.
- Ports et rivières, Ile du Prince-Edouard, 1305.
- “ Nouveau-Brunswick, 1305.
- “ Nouvelle-Écosse, 1305.
- “ réparations et améliorations générales, Colombie anglaise, 1309.
- “ “ Manitoba, 1309.
- “ “ Ontario, 1307.
- “ “ Prov. maritimes, 1305.
- “ “ Québec, 1306.
- Poteaux de télégraphe dans l'île d'Anticosti, les îles de la Magdeleine, 1019.
- Pouvoirs d'eau, etc., sur le canal de Beauharnois, 1125.
- Présentation de bills d'intérêt public.**
- Bill (No. 1) prestation des serments d'office. (Sir John A. Macdonald, 1).
- Prêteurs sur gages, exactions des, (Voir exactions), 1337.
- Preuve par document devant les cours.**
- Bill (No. 33) à l'effet d'amender la loi en ce qui concerne la preuve par documents en certains cas. (M. McDonald, Pictou), 564, 907, 991.
- Prévention du crime.**
- Bill (No. 30) à l'effet de proroger de nouveau pour un certain temps “ l'Acte pour mieux prévenir les crimes, 1878.” (M. McDonald, Pictou), 513, 907, 991.
- Prime d'encouragement pour les navires construits en France, (M. Burpee), 1018.
- Prince-Edouard, communications avec l'île du, (M. Yeo), 1007.
- Priorité des affaires du gouvernement, 473, 813, 1125, 1337.
- Procédure dans les causes criminelles.**
- Bill (No. 33) à l'effet d'amender les lois concernant la procédure criminelle, (M. McCarthy), 812.
- Projet de chemin de fer au Sault Ste. Marie, 46, 122.
- Prolongement du Canada Central, 1405.
- Propriété de M. Munroe à la Colombie anglaise, 1231.
- “ du gouvernement à Sorel, 1326.
- “ du jardin du Château à Québec, 181.
- Prorogation, 1569.
- Publication des débats, 1283.
- QUAI de Charlo, 406.**
- “ Port Hood, 1230.
- Quantité et valeur des matériaux en fer pour ponts sur le chemin de fer Pacifique canadien entre Selkirk et Kamloops, 1007.
- Quarantaine, Station à la Grosse-Île, 1477.
- Quarantaine des bestiaux, Québec, 1528.
- Questions d'ordre, 710, 789, 880, 840, 1318, 1566.
- Question de privilège, (M. Patterson, Essex et M. Landry), 473.
- Question de privilège, (M. White, Cardwell et M. Hesson), 524.
- Question de privilège, (M. Courso), 634.

- Question de privilège, (M. Domville,) 838.
 Questions de procédure, 373, 769.
- RAPPORT** de la commission du service civil, 1318.
 " du bibliothécaire, 2.
 " du département de l'Intérieur, 1568.
 " officiel des débats, 1329.
 " sur l'état de la milice en Canada, 1250.
- Rapports d'élection, 214.
 " des comités sur les bills privés, 813, 1422.
 " et documents, 52, 523, 752, 905, 966, 990, 1069, 1208.
- Recensement, manière de le prendre, 1077.
 " subside, 1263.
 " dépenses, subside, 1413.
- Recenseurs, 1077.
 " Instructions données aux, 1077.
- Réclamation de G. A. Girouard, 1249.
 " de Théotine Blanchard, 936.
 " de C. Horetzky, 963.
- Réclamations des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial, 1019, 1229.
 " pour remises, 1053.
 " des entrepreneurs de l'Intercolonial, 1249.
 " de Charles Joseph Lislois, 1328, 1500.
- Refonte des Statuts, subsides, 1420.
- Règlements concernant les bateaux-pêcheurs, 990.
- Remises sur les exportations, 133.
 " réclamations pour, 1053.
- Réparations du canal Chambly, 162.
- Réparations, ameublement et chauffage, 1204.
- Réserves des Sauvages dans le township d'Anderdon, 1123.
- Réserves des Mennonites, 1450.
- Résolutions du chemin de fer Pacifique, 51, 135, 186, 245, 281, 257, 331, 374, 407, 474, 513, 524, 599, 634, 666, 700, 752, 760, 769, 812.
- Résolutions concernant la nomination de juges dans la province de Québec, 937.
- Résolutions concernant le règlement au sujet des bateaux pêcheurs, 990.
- Résolutions, asile militaire du Canada, 1250.
 " communications télégraphiques entre les côtes du Pacifique et de l'Asie, 1250, 1251, 1431.
- Résolutions pour modifier l'Acte des banques, 1273.
 " pour amender l'Acte relatif aux douanes, 1275.
 " inspection des bateaux à vapeur, 1295.
 " industrie du sucre de betteraves, 1338.
 " traitements des juges, 1422.
 " matériel de chemin de fer et de télégraphe fabriqué au Canada, 1451.
 " améliorations de la navigation du St.-Laurent, 1477.
 " nouvel emprunt, 1545.
 " voies et moyens, 1565.
- Revenu de l'Intérieur.**
 Bill (No. 93) amendant l'Acte du revenu de l'Intérieur, 1880.
 (M. Mousseau, 1393, 1503.)
- Richelieu, pétition d'élection de, 872, 1020.
- Rivière du Loup, embranchement de la, 1476, 1529.
- Rivière Rouge, enlèvement d'une barre dans la, 513.
- Rivière Thames, relevé hydraulique de la, 134.
- Riz et poudre importés dans la province de la Colombie anglaise, droits perçus, (M. Bunster), 1075.
- Rondeau, havre de refuge du, 131.
- SACS** à sel, 634.
- Saisies en vertu de l'Acte des douanes, 122.
- Salaires des conducteurs sur l'Intercolonial, 1500.
- Salles d'exercices militaires, 1310.
- Sanction royale, 1021, 1569.
- Sandford Fleming, mise en disponibilité de, (M. Mills), 1075.
- Saskatchewan, amélioration de la, 1309, 1310.
- Saskatchewan, (rivière), 1499.
- Sauvages, (approvisionnement des), 244.
 " destitutions d'agents des, 245.
 " dans le dénuement, 1451.
 " Colombie anglaise, 1441.
 " Manitoba et Nord-Ouest, 1441.
 " Ontario et Québec, 1440.
 " service, Manitoba et Nord-Ouest, 1520.
 " Manitoba, 1536.
 " Québec, 1536.
- Sauvages.**
 Bill (No. 103) pour amender l'Acte relatif aux Sauvages.
 (Sir John A. Macdonald), 1505, 1527, 1546.
- Sauvetage, achat de canots et d'appareils de, 1363.
- Sauvetage et naufrage, Compagnie de, 598, 1169.
- Secours aux pauvres d'Irlande, 175, 1300, 1303.
- Secrétariat d'Etat, 1350.
- Soines de pêche sur la rivière Ottawa, 1048.
- Sémaphore, Grosse-Ile, 85, 1501.
- Serment d'office, 1.
- Serments requis des employés des télégraphes du gouvernement.**
 Bill (No. 91) prescrivant le serment que prêteront les employés des lignes de télégraphe sous le contrôle du gouvernement. (M. McDonald (Pictou), 1393, 1501, 1539.)
- Service civil, 666.
- Service civil, rapport de la commission du, 1348.
- Service postal entre le Canada et les Indes Occidentales, 1058.
 " " St. Jean et Bangor, 1110.
 " sur le chemin de fer du lac Champlain et St. Laurent, 1229.
 " " Arthabaska et Trois-Rivières, 1228.
 " de Walkerton à Southampton, 1450.
- Shelburne, (port de), 564.
- Shippegan, N.B., Digue et brise-lames à, (M. Anglin), 1080.
- Signaux d'alarme pour la navigation intérieure, 40.
- Silver Plume Mining Company.**
 Bill (No. 35) pour incorporer la compagnie dite *Silver Plume Mining Company*. (M. Ouimet, 636, 814, 1219.)
- Smith, Thos. B., Contrat pour clôtures sur l'intercolonial, (M. Mackenzie), 1249.
- Smith, J. B., paiement à, 1475.
- Solde des majors de brigade, frais de transport, 1310.
- Sommes payées pour construction de voies ferrées, 1020.
- Sorel, Propriétés du gouvernement à, (M. Massue), 1337.
- Souris-Ouest, Brise-lames et revêtement, (M. Müttart), 1080.
- Squatters à la Pointe Pelée, 1122.
- Stations de sauvetage, 162, 218.
- Statistiques sanitaires du Canada, 86.

Statistique des pêcheries, 177.
 " judiciaires, 1003.
 " criminelles, 1262.

St. Boniface, hôpital de, 1535.

Steamer pour remplacer le *Lady Head*, 1363.

Steamers transatlantiques, 879.

St. Jean, bureau de poste de, 1536.

St. Pierre, patentes de terres dans la paroisse de. (M. Ryan, Marquette), 872.

SUBSIDES, 39, 880, 1080, 1081, 1095.

DÉTAIL DES CRÉDITS VOTÉS :

Police fédérale, 1256.
 Pénitencier de Kingston, 1256.
 " Dorchester, 1258.
 " Manitoba, 1260.
 " la Colombie anglaise, 1260.

Dépenses relatives à la garde des archives, 1261.
Patent Record, 1262.

Statistiques criminelles, 1262.
 Recensement, 1263.
 Exposition fédérale, 1263.
 Immigration et quarantaine, 1263, 1271.
 Traitements et dépenses contingentes du Sénat, 1281.
 Appointements du personnel, d'après l'évaluation du greffier, 1282.
 Dépenses des comités, commis surnuméraires de la session, etc., 1282.
 Publication des débats, 1283.
 Crédit pour la bibliothèque du parlement, 1283.
 Appointements des officiers additionnels et dépenses contingentes de la bibliothèque, 1283.
 Impressions, papier à imprimer et reliure, 1284.
 Impressions diverses, 1287.
 Nouvelles pensions de miliciens, 1290.
 Pensions des vétérans de la guerre de 1812, 1291.
 Édifice de l'Ouest, agrandissement, 1292.
 Agrandissement de la serre-chaude, terrains publics, 1292.
 Aménagement des ateliers du gouvernement pour la Cour suprême, 1292.
 Travaux et édifices publics (Nouvelle-Ecosse), 1293.
 Hôpital de la marine, Charlottetown, 1293.
 Travaux et édifices publics, Nouveau-Brunswick, 1293.
 " " Ontario, 1294.
 " " Québec, 1294.
 " " Manitoba, 1294.
 " " Colombie anglaise, 1294.

Réparations, ameublement, chauffage, 1294.
 Secours aux pauvres d'Irlande, 1300, 1303.
 Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 1305.
 " Ile du Prince-Edouard, 1305.
 " Nouveau-Brunswick, 1305.
 " réparations et améliorations générales, provinces maritimes, 1305.
 Ports et rivières, Québec, 1306.
 " " Ontario, 1307.
 " " Manitoba, 1309.
 " " Colombie anglaise, réparations et améliorations générales, 1309.

Amélioration de la rivière Saskatchewan, 1309.
 Dragage, 1309.
 Divers, 1310.
 Solde des majors de brigade, frais de transport, 1310.
 Salles d'exercices militaires, 1310.
 Collège militaire, 1312.
 Hôpitaux de la marine et des émigrants, 1315.
 Douanes, salaires et dépenses contingentes aux différents ports, 1315.
 Frais d'administration, 1348.
 Ministère de la milice, 1349.

SUBSIDES.—*Suite.*
 Secrétariat d'Etat, 1350.
 Département de l'intérieur, affaires des Sauvages, 1352.
 " du revenu de l'intérieur, 1355.
 " des douanes, 1355.
 " du maître général des postes, 1355.
 " travaux publics, chemins de fer et canaux, 1357.
 Dépenses contingentes des ministères, 1358.
 " du haut commissaire du Canada à Londres, 1358.
 Entretien et réparations des vapeurs *Napoléon III*, *Newfield*, etc., 1363.
 Achat d'un steamer pour remplacer le *Lady Head*, 1363.
 Ligne de vapeurs entre le Canada et le Brésil, 1363.
 " " la France et Québec, 1363.
 " " Liverpool et St.-Jean, N. B., ou Halifax, 1363.
 Achat de canots et d'appareils de sauvetage, 1363.
 Police de rade de Montréal et Québec, 1364.
 Hangar aux farines, St.-Jean, terminus à eau profonde, 1364.
 Construction d'un quai et d'un élévateur, terminus d'Halifax, 1375, 1403.
 Tarif, 1395.
 Prolongement du Canada Central, 1405.
 Chemin de fer entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge, 1406.
 Colombie anglaise, 1410.
 Lignes de télégraphe et chaussées, 1410.
 Canal Lachine, 1410.
 " Cornwall, 1411.
 " digue et glissoire, Carillon, 1411.
 " Welland, 1411.
 " Grenville, 1411.
 " Culbute, 1411.
 " St. Pierre, 1411.
 " Murray, 1413.
 Divers, 1413.
 Dépenses du recensement, 1413.
 Salaires et allocations des gardiens de phare, 1414.
 Pêcheries, 1415.
 Police à cheval du Nord-Ouest, 1418.
 Quartiers-généraux permanents, police à cheval, 1420.
 Agence du gouvernement fédéral à Rio de Janeiro, 1420.
 Refonte des statuts, 1420.
 Dépenses des commissions d'enquête, 1420.
 Sauvages, Ontario et Québec, 1440.
 Sauvages, Colombie anglaise, 1441.
 Sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1441.
 Perception du revenu, accise, 1447.
 George Lévêque, arrérages de salaire, 1449.
 Bureaux de poste, 1449.
 Dépenses du gouvernement des territoires du Nord-Ouest, 1467.
 " " du district de Kiwatin, 1468.
 Arpentage des terres fédérales, 1468.
 Terres fédérales, 1468.
 Pour rembourser à sir A. T. Galt ses dépenses de bureau, 1471.
 Pénitencier de Dorchester, 1471.
 Dépenses de publication des débats, 1472.
 Augmentation de traitement de l'aide-adjutant-général de Manitoba, 1473.
 Service spécial, territoire du Nord-Ouest, 1473.
 Chemin de fer Intercolonial, ingénieur en chef, etc., 1473.
 Paiement à G. A. Girouard pour traverses, 1473.
 Paiement à J. B. Smith pour clôtures, 1475.
 Embranchement de la Rivière du Loup, 1476.
 Achat du chemin de fer de Prince Arthur's Landing et Kaminstiquia, 1476.
 Bureaux de poste et de douane à Woodstock, 1476.
 Québec, station de quarantaine à la Grosse Île, 1477.

SUBSIDES.—*Suite.*

Salle d'exercices militaires, Ottawa, 1488.
 Musée géologique, Ottawa, 1488.
 Paiement à William Kingsford, ingénieur civil, 1489.
 Remboursement à G. A. Brown, 1491.
 Nouveau câble entre l'île de Vancouver et la terre ferme, 1491.
 Pour compléter le paiement du service de la maille entre Victoria, C. A., et San Francisco, 1491.
 Montant nécessaire pour faire venir la corvette *Charybdis* 1491.
 Gratification à deux membres de la police riveraine, Montréal, 1492.
 Pour compléter les explorations géologiques, 1493.
 Pour rembourser aux ayants-cause de feu A. M. Delisle, 1493, 1520.
 Pour payer les dépenses de sir A. T. Galt à l'étranger, 1494.
 Dépenses se rattachant à la commission du service civil, 1494.
 Paiements à l'honorable Hector Fabre, 1495.
 Remboursement à George E. Dustan, 1497.
 Pour acheter des instruments propres à éprouver le pétrole, 1497.
 Sommes additionnelles pour guides, 1497.
 Terres fédérales, arpentages, avant le 1er juillet, 1498.
 Résolution 119, 4 mars, rivière Saskatchewan, 1499.
 " 121, ports et rivières en général, 1499.
 Salaires et déboursés des garde-pêches et des gardiens, 1511.
 Chemin de fer Pacifique canadien, entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 1512.
 Département de l'intérieur, 1514.
 " " " amendement Mills, 1514.
 " " " vote, 1514.
 Arpentages des terres fédérales, 1515.
 " " " amendement Ross, 1515.
 Paiement à G. A. Girouard, pour traverses de chemin de fer, 1515.
 Dépôt d'immigrants à Winnipeg, 1519.
 Pour compléter les explorations géologiques, 1520.
 Service de Sauvages, Manitoba et Nord-Ouest, 1520.
 Dépenses faites par la commission du chemin de fer Pacifique, 1524, 1525.
 Pour établir une agence des caisses d'épargne à Wallace, N.-E., 1528.
 Réparations et augmentations, quarantaine des bestiaux, Québec, 1528.
 Retraite de cinq juges de cour de comté, C. A., 1528.
 Service par steamer entre Grand Manan, N.-B. et la terre ferme, 1528.
 Communication par vapeur de Port Mulgrave à la baie de l'Est, Cap Breton, 1528.
 Subvention à une ligne de vapeurs devant faire le service entre l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 1528.
 Chemin de fer Intercolonial, embranchement de la Rivière du Loup, 1529.
 Chemin de fer Pacifique canadien, compensation à l'hôpital St. Boniface, 1535.
 Améliorations Dufferin, Québec, 1536.
 Bureau de poste, St. Jean, pour terminer construction, 1536.
 Havres et rivières Ontario, 1536.
 Sauvages, Manitoba, 1536.
 " Québec, 1536.
 Monument à sir George Cartier, 1537.
 Pour solder balance, frais de transport de lord Dufferin de Sarnia à Goderich, 1537.
 Traitement additionnel du juge Baby, 1537.
 Paiement des commissaires nommés en vertu de l'Acte pour mieux prévenir les crimes, 1537.

SUBSIDES.—*Suite.*

Chemin de fer du Pacifique canadien, du fort William à la rivière aux Anglais, 1537.
 Embranchement de Pembina, 1537.
 Ligne de télégraphe, Colombie anglaise, 1538.
 Câble sous-marin, frais supplémentaires pour équiper la barge *Electron* et le steamer *Sir James Douglas*, 1538.
 Chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1538.
 Dépenses se rattachant à l'entretien des canaux, 1539.
 Edifices publics, Ontario, 1562.
 Pour solder la balance du contrat pour la conversion des pièces d'artillerie, 1565.
 Chemin de fer Intercolonial, prolongement de Halifax, 1565.
 Chemins de fer et canaux,—Intercolonial,—force motrice, 1565.
 Amendement Bourassa, 1436.—Vote, 1439.

Subsides, Bill des.
 Bill (No. 104) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir à certaines dépenses pour les années fiscales expirant respectivement le 30 juin 1881, et le 30 juin 1882, se rattachant au service public. (Sir Leonard Tilley), 1565.

Succursales du bureau de poste de Montréal, 1229.
 Sucre de betteraves, résolution, 1338.
 Syndicat, le, 406.
 " proposition d'un nouveau, 473, 512, 513.
 " " " version française de la, 599.

Syndics officiels, Nominations de, (M. Vanasse), 914.

Système monétaire uniforme pour la Puissance du Canada.
 Bill (No. 66) à l'effet d'étendre aux provinces de la Colombie-Britannique et de l'île du Prince-Edouard l'Acte établissant un système monétaire uniforme pour la Puissance du Canada. (Sir Leonard Tilley), 1125, 1255.

TABAC cultivé en Canada, 1123.
 " " " en feuilles, 1125.
 " importation de la graine de, 1110.
 " haché, 162.
 " canadien, 179.
 " " licence pour la vente de, 1110, 1125.
 " " taxes sur le, 1048.
 " " droits d'accise sur le, 1048.
 " " amendement Bourassa aux subsides 1436, vote, 1439.

TABB, Horatio N., accusations contre, 1125.

Tarif canadien, correspondance entre le secrétaire colonial et le gouvernement au sujet du, (M. Mills), 1477.

Tarif du fret sur l'embranchement de Pembina, 406.
 " de pilotage, 598, 599.
 " du chemin de fer du Pacifique canadien, 912, 1003, 1006.

Tarif des douanes, 1395.

Tarif, le, subsides, 1395.
 " " " amendement Blake, 1397.

Taux d'intérêt usuraire.
 Bill (No. 89) à l'effet de soustraire les emprunteurs au paiement de taux d'intérêt exorbitants. (M. McOaig, 1393.)

Taxes sur le tabac canadien, 1048.

Télégraphe, Colombie anglaise, 1538.

Télégraphe entre New-Westminster et Yale. (M. Blake), 1237.

Tempérance du Canada. Acte de, 937, 1029, 1393.

Tempérance du Canada.

Bill (No. 94) pour expliquer et pour amender de nouveau l'Acte de tempérance du Canada, 1878, et l'Acte de 1879 qui l'amende. (M. Ouimet), 1393, 1500.

Terreneuve et la Confédération, 1450.

Terreneuve, incident des pêcheries de, (M. Mackenzie), 1010.

Terres de la compagnie de colonisation de Hamilton, dans le district de la Queue-d'Oiseau, (M. Drew), 966.

Terres fédérales, (M. Mills), 866.

Terres fédérales.

Bill (No. 77) à l'effet d'amender les Actes des Terres Fédérales. (Sir John A. Macdonald), 1273, 1444, 1493, 1499.

Terres fédérales, 1468.

arpentages des, 1468.

Terres fédérales, arpentages avant le 1er juillet, 1498.

Terres fédérales, arpentages des, 1515.

amendement Ross, 1515.

Terres publiques arpentages des, 86.

des écoles du Manitoba, 634.

du chemin de fer, 219, 1110.

établissement et vente, au Manitoba

et dans les territoires du Nord-Ouest, 121.

fédérales, 866, 1273, 1454, 1498.

amendement Mills, 1498.

octroi de, au chemin de fer du Sud-Ouest, Manitoba, 118.

Terres situées près des confluent des rivières Qu'Appelle et Assiniboine, (M. Drew), 966.

Terres sur la rivière Rouge, tirage au sort des, (M. Royal), 872.

Territoires du Nord-Ouest (dépenses du gouv. des), 1467.

district de Kiwatin, 1468.

Territoires du Nord-Ouest, service spécial, 1473.

Thompson, (Caribou), mort de M., 235.

Toronto, havre de, 1229.

Torts envers les enfants.

Bill (No. 46) à l'effet de prévenir et punir les torts envers les enfants. (M. Richey), 905, 1062, 1169.

Traducteurs français, subdivision du bureau des, (M. Vanasse), 1337.

Traducteurs permanents et sessionnels, 1007.

Traduction française des débats, 1070.

Trafic des chemins de fer, 933.

Traitements des juges.

Bill (No. 58) à l'effet de pourvoir aux traitements d'un juge additionnel de la Cour du Banc de la Reine, et d'un juge additionnel de la Cour supérieure dans la province de Québec. (M. McDonald, Pictou), 991, 1255, 1281.

Bill (No. 95) à l'effet d'accroître les traitements des juges de la Cour Suprême de l'Île du Prince-Edouard. (M. McDonald, Pictou), 1325, 1503.

Traitements et dépenses contingentes du Sénat, 1281.

Transfert de l'embranchement de Windsor, 330.

Transport de l'embranchement de Windsor du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

Bill (No. 16) pour expliquer et amender l'Acte qui autorise le transport de l'embranchement de Windsor du chemin de fer des Comtés de l'Ouest. (M. Cameron, Victoria), 330, 1169,—retirée.

Transport des malles de Winnipeg à St. Albert, 161.

Transport du fret sur l'Intercolonial, 85.

do do et vente des billets do, 162.

do du bois de corde à Winnipeg, 967.

do de la malle de Québec au lac St. Jean, 1018.

Travail dans les manufactures.

Bill (No. 6.) Pour régler les heures de travail des enfants, des adolescents et des femmes dans les ateliers et manufactures du Canada, et pour d'autres fins.—(M. Bergin), 135, 117, retiré.

Travaux judiciaires dans la province de Québec, 134.

Travaux et édifices publics, Nouvelle-Ecosse, 1293.

" " Nouveau-Brunswick, 193.

" " Colombie anglaise, 1394.

" " Manitoba, 1294.

" " Ontario, 1294, 1562.

" " Québec, 1294.

Type du chemin de fer Pacifique, 91, 114.

ULTICAN, Patrick, 122.

VACANCES survenues dans la députation, Avis de, 1.

Vallée de la Trent, canal de la, 181.

Vancouver, nouveau câble entre l'île et la terre ferme, 1491.

Vankleek Hill, bureau de poste, 219.

Vente de billets de chemin de fer.

Bill (No. 43) concernant la vente des billets de chemin de fer. (M. Kirkpatrick), 863.

Vente de boissons enivrantes dans les édifices du parlement, 1243.

de foin sur l'Intercolonial, 181, 963.

du tabac canadien, licence pour la, 1110.

Ventilation de la Chambre, 1048, 1069, 1106.

Victoria, C.A., et San Francisco, service de la malle entre, 1491.

Voies et Moyens, 39, 880, 1081, 1095, 1126, 1180, 1208, 1220, 1228, 1539.

" " article 7; fer etc., 1539.

" " amendement Paterson, 1544.

" " " " " " vote, 1545.

" " résolutions, 1565.

Volontaires du Nouveau-Brunswick, 1053.

VOTES:

Motion de M. Mackenzie demandant renseignement au sujet du contrat du Pacifique, 45.

Amendement Blake à la motion de passer en comité général sur les résolutions du chemin de fer Pacifique, 52.

Motion de M. Blake, demandant copie des documents concernant le contrat du Pacifique, 91.

Motion d'ajournement, 472.

Amendement Blake, aux résolutions du chemin de fer Pacifique, 751; Sir Albert J. Smith, 754; Béchard, 755; Cartwright, 758; Burpee, 762; Laurier, 768; Mills, 771; Borden, 773; Anglin, 776; Trow, 781; Paterson (Brant), 783; Rinfret, 785; Charlton, 790; Ross (Middlesex), 792; Scriver, 793; Guthrie, 794; Casgrain, 796; Cameron (Huron), 802; Killam, 803; Fiset, 805; Larue, 807; King, 810; McDonnell (Inverness), 810; Casey, 812.

Concours dans les résolutions, 812.

Seconde lecture du bill, 818.

Amendement à la 3ième lecture du bill, (M. Bunster), 840.

" " " " (M. Mills), 862.

Amendement de M. Béchard pour le renvoi à six mois du bill concernant les lois de faillite, 912.

VOTES.—*Suite.*

- Amendement de M. Houde demandant l'ajournement du débat sur le bill de la Cour suprême, 977.
 Amendement de M. Mills demandant le renvoi à six mois du bill de la Cour Suprême, 982.
 Amendement de M. Gillmor à l'Acte d'inspection générale, 1024.
 Amendement de M. Ogden demandant le renvoi à six mois du bill pour amender l'Acte de tempérance du Canada, 1047.
 Amendement de M. Langevin demandant le renvoi à six mois du bill concernant l'indépendance du parlement, 1179.
 Amendement de M. Kirkpatrick, vente de bois dans la Chambre des Communes, 1248.
 Amendement de M. Colby, industrie du sucre de betteraves, 1348.
 Amendement de M. Blake, tarif, 1403.
 " de M. Bunting au bill du chemin de fer du Nord, 1432.
 Amendement de M. Bourassa aux subsides, droits sur le tabac, 1439.
 Amendement de M. Mills à la résolution 8 des subsides, département de l'intérieur, 1614.

VOTES.—*Suite.*

- Amendement de M. Cartwright au budget supplémentaire, 1524.
 Amendement de M. Paterson à l'article 7 des voies et moyens, 1545.
 Amendement de M. Mills au bill des limites de Manitoba, 1556.
 Amendement de M. Dawson, 1562.
 WALLACE, N.-E., caisses d'épargne à, 1528.
 WELLS, M., brasseur à Goderich, affaire de, (M. Farrow), 1337.
Winslow, Jones et compagnie, J.
 Bill (No. 44) à l'effet d'incorporer l'association connue sous le nom de "J. Winslow, Jones et compagnie," à responsabilité limitée. (M. Brooks), 912, 1219.
 Wood, juge en chef, 1295.
 Woodstock, bureau de poste à, 1476.
 YAMASKA, exploration de la rivière d', (M. Massue), 867.