

première exploration il y a près d'un an. Nous avons l'exploration complète touchant l'établissement de la ligne, les estimations et le reste depuis près d'un an, et j'espère que nous aurons prochainement ces documents devant nous.

M. POPE : Je puis dire que nous avons poussé cette besogne aussi rapidement que nous le pouvions convenablement. L'honorable député sait que nous n'entreprenons jamais rien sans procéder avec la plus grande économie, et ainsi nous nous proposons d'utiliser la glace ; mais comme il paraît désirer que l'ouvrage soit exécuté ce sera un stimulant pour nous, et je vais le pousser aussi rapidement que possible.

M. BLAKE : Ne vous pressez pas trop.

Motion adoptée.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—TÊTE DE LIGNE DE L'OUEST.

M. BLAKE : Lorsque nous avons discuté, à la dernière session, le moyen de régler d'une manière définitive les arrangements financiers qui pourraient être essentiels pour l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, j'ai osé dire qu'il serait essentiel pour mettre à exécution notre grand projet de trafic transcontinental, et pour assurer sur nos rives favorisées, le transport des richesses de l'Orient, qu'un autre port que celui de Port-Moody fût adopté comme tête de ligne. L'honorable monsieur, le ministre des chemins de fer d'alors—j'allais dire le prédécesseur de l'honorable monsieur, mais cela serait prématuré, car à présent l'honorable monsieur n'est ministre que d'un chemin de fer, quelque part dans les cantons de l'Est, et n'est que ministre suppléant des autres chemins de fer du Canada.....

M. POPE : Je vous enverrai un permis.

M. BLAKE : Je vous remercie beaucoup, mais quand le chemin est-il en opération ? L'honorable ministre des chemins de fer, dis-je, a presque ri de ma proposition, portant que Port-Moody n'était pas la meilleure tête de ligne du monde pour la meilleur chemin de fer du monde. Il a dit que certains amiraux et autres personnes compétentes avaient fait rapport que Port-Moody était un havre supérieur à tout autre, une espèce de paradis des havres, et alors j'ai été, pour ainsi dire, littéralement écrasé.

Cependant, quelques mois plus tard, j'ai remarqué dans les journaux, qui, comme je l'ai fait observer déjà, disent toujours la vérité, que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était sur le point d'abandonner ce paradis des havres pour aller à Coal-Harbor ou English-Bay, les deux endroits que j'avais désignés comme propres à la tête de ligne projetée. Je vois que le vice-président et l'ingénieur en chef ou le directeur de la compagnie ont été à la Colombie-Britannique, ont examiné la ligne, ont décidé d'abandonner Port-Moody, et de trouver une autre tête de ligne, et que les travaux de prolongement sont projetés pour exécuter ce plan. Il serait intéressant de savoir jusqu'à quel point les travaux exécutés par le gouvernement vont être utilisés dans ce sens. Je crois qu'il y a un doute quant au point précis de la ligne que le gouvernement a choisi, et d'où le chemin doit être prolongé jusqu'à la nouvelle tête de ligne. Il serait aussi intéressant de savoir quels seront les frais de l'addition projetée au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je demande donc :

Un plan de la route ou des routes projetées du chemin de fer du Pacifique canadien à partir du Fort-Moody, ou des environs, jusqu'à English-Bay ou Coal-Harbour, montrant à quel point la route choisie s'écarte de la voie principale et la distance entre ce point et le terminus actuel à Port-Moody.

Et aussi une évaluation du coût de construction de la ligne projetée jusqu'au nouveau terminus du Pacifique, et du coût des bâtiments, etc., nécessaires à ce terminus.

M. BLAKE

M. POPE : Il n'y a aucune objection à cette motion. Le gouvernement n'a pas changé d'idée, et si ce chemin doit être prolongé, c'est une entreprise privée conduite par le peuple lui-même. Quant au coût, je n'en sais pas plus sur ce sujet que l'honorable monsieur. Il ne m'a été soumis aucun plan. Nous conservons encore la tête de ligne que nous avons choisie auparavant, tel qu'il a été suggéré par sir Charles Tupper.

M. BLAKE : Oh ! oh !

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LA "NORTH AMERICAN CONTRACTING COMPANY."

M. BLAKE : Je demande qu'il soit produit—

(1) Un exposé de l'état actuel de la dette de six cent mille piastres dus lors de la dernière session par la "North American Contracting Company" à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, avec information si cette dette a été réglée ; si elle l'a été, quand et à quelles conditions ; et si elle n'est pas encore réglée, quelles mesures ont été prises pour en arriver à un règlement ; aussi un état de la position actuelle quant à la somme d'environ six cent mille piastres placées par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, en actions, dans la compagnie canadienne des Terres du Nord-Ouest, avec un état de leur valeur, au prix moyen de ces actions au mois de janvier 1885.

(2) Aussi, un plan et un état indiquant les rampes et les courbes sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'au point où il est construit, y compris toutes les sections du gouvernement, mais à l'exclusion de la ligne construite par la compagnie depuis le pied des Montagnes Rocheuses jusqu'à Kamloops.

(3) Aussi, copie du prospectus, des annonces et des autres documents concernant les offres récentes pour l'émission de débentures de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec, garanties par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, avec un état de ce qui a été vendu, et du prix moyen qu'elles ont rapporté.

(4) Aussi, une évaluation du coût du chemin de fer du Pacifique canadien entre Callendar et Port-Arthur, divisée comme on a l'habitude de le faire dans la construction des chemins de fer, par subdivision ; avec une évaluation séparée pour l'équipement.

(5) Aussi, une évaluation, dans la même forme, du coût de construction du chemin de fer du Pacifique canadien entre Calgary et le sommet des montagnes Rocheuses, et du sommet des montagnes Rocheuses à la jonction avec les sections du gouvernement, séparément, avec un état des ites us dans lesquels les officiers de la compagnie pensent économiser quatre millions sur l'évaluation de la dernière session.

(6) Et aussi, un état des dépenses faites par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour toutes fins, sauf celles de la construction et de l'équipement de la ligne donnée à l'entreprise entre Callendar et Port-Arthur, et entre Selkirk et Kamloops.

M. POPE : Je puis dire à l'honorable monsieur que nous fournirons tous les renseignements que nous pourrions nous procurer. Je ne puis consentir à lui donner tous ces renseignements ; nous ne pourrions probablement pas nous les procurer avant deux ans, il faudra beaucoup de temps pour les préparer. Néanmoins, nous les produirons aussitôt que nous pourrions.

La motion est adoptée.

LE CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW, NOUVELLE-ECOSSE.

M. BLAKE : Je demande qu'il soit produit—

Copie de toute correspondance, ordres en conseil, contrats ou autres documents concernant le chemin de fer projeté d'Oxford à New-Glasgow, dans la Nouvelle-Ecosse, ou relatifs à aucune des compagnies ou particuliers en marché d'entreprendre la construction d'aucune partie de la Ligne Directe projetée dans les limites de la province de la Nouvelle-Ecosse, et particulièrement d'un contrat signé par sir Charles Tupper, alors ministre des chemins de fer, vers le 9 mai 1884, en vertu duquel il prit certains arrangements en qualité de représentant de la Couronne, avec Norvin Green, président de la compagnie de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, ou avec cette compagnie ; et de tous ordres ou mesures annulant le dit contrat, et de la preuve établie sur les ressources de la compagnie et sur laquelle a été basé le dit contrat ; et de tous ordres et autorisations en vertu desquels l'embranchement d'Oxford a été complété, ou des argents ont été dépensés à même l'allocation votée pour l'Intercolonial, et de tous les arrangements concernant les dites dépenses ; et de tous les exposés, représentations ou lettres présentées par, ou de la part des entrepreneurs, compagnies, compagnies de chemins de fer ou de construction, travailleurs, marchands ou autres, intéressés dans cet ouvrage ; et de tous rapports faits à aucun département ou au conseil sur aucun des sujets ci-dessus mentionnés.