

conque de se soustraire aux inconvénients qui leur semblent si graves, relativement aux communications par chemin de fer.

Je n'appuierai pas sur les résultats du projet, s'il est mis à exécution. Après ce qui a été dit au sujet du contrat du chemin de fer du Pacifique et des moyens de sortie et d'entrée qu'a ce pays, je suis sûr que l'on verra l'honorable ministre des chemins de fer aider de toutes ses forces à la construction de la voie ferrée de la Baie d'Hudson; et quelle puissent en être pour nous les conséquences dans l'Est, il est impossible que nous refusions à ces gens tout moyen d'entrée et de sortie qui leur soit ouvert de ce côté.

Pour ce qui est de cette question du monopole et des tarifs élevés qui en résultent, il est parfaitement vrai que l'on a dernièrement opéré une réforme. Il y a quelques jours, une réduction très importante a été faite sur le tarif exigé pour le grain transporté par le chemin de fer canadien du Pacifique; et je suis heureux de le savoir; c'est de bon augure. Cela prouve que la compagnie est sensible aux reproches du public, lorsque ces derniers sont adressés d'une manière assez énergique, mais cela indique aussi que les plaintes faites au sujet du tarif étaient fondées. Cela démontre que le tarif était trop élevé; sinon, pourquoi a-t-on fait cette réduction? Cela prouve, conséquemment, que ces abus que nous avions prédits ont été commis, et peuvent à chaque instant être renouvelés. En somme, cette question, dont l'honorable ministre n'a pas jugé à propos de s'occuper dans le discours du Trône, et que les honorables députés qui ont, en réponse, proposé et appuyé l'adoption de l'adresse, n'ont pas trouvé digne d'attention, me paraît très grave, l'une des plus graves qui nous soient soumises. Il me semble que l'histoire se répète, et que le même gouvernement, présidé par le même premier ministre, et qui il y a plusieurs années, au début de nos rapports avec le Nord-Ouest, a mis ces rapports en péril par son mode d'administration, a fait beaucoup pour entraver le progrès et paralyser les sentiments de cordialité et de bienveillance qui devraient régner entre les habitants de cette région et ceux du reste de la Confédération.

Relativement au chemin de fer canadien du Pacifique, les honorables messieurs qui ont porté la parole ont fait remarquer que le discours du Trône contient des informations dont nous devons nous féliciter. Nous avons beaucoup entendu parler des efforts considérables que la compagnie a faits, des grands travaux qu'elle a exécutés, et l'on nous dit qu'il est de la plus haute importance que la ligne soit complétée d'ici à deux ans. Je trouve, M. l'Orateur, que la déclaration insérée dans le discours du Trône est d'une nature grave et alarmante. Elle nous informe que, durant la vacance des Chambres, le gouvernement a pris sur lui de conclure un arrangement par lequel il assurait l'intérêt, à un certain taux, sur \$65,000,000 du capital de la compagnie, à la condition qu'il reçût en retour de l'argent et des garanties. Cet arrangement, tel que je le comprends, n'était pas autorisé par la loi.

Le gouvernement a sans doute le pouvoir de vendre des rentes remboursables à terme, mais son pouvoir de les vendre résulte de la loi qui lui permet d'agir ainsi dans le but de se procurer de l'argent pour payer nos dettes; et je ne vois pas qu'il ait le pouvoir de créer des rentes remboursables à terme pour échanger contre autre chose que cela; en conséquence, autant que le gouvernement devait recevoir, par cet arrangement, des garanties et non de l'argent, je ne connais aucun acte du parlement qui permet la chose. Mais quand même cela aurait été permis, c'était faire un acte très grave. C'était une transaction considérable, et nous n'avons encore aucune idée de ce qu'étaient les garanties, le *quid pro quo*, la considération pour laquelle le gouvernement contractait cette obligation. On dit que l'arrangement, conclu comme il l'a été à une époque comparativement rapprochée de la convocation du parlement, était justifié par l'importance qu'il y avait pour

M. BLAKE.

le pays de raffermir, et d'augmenter la valeur du capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Et je ne doute pas, comme la chose est déjà arrivée à d'autres gouvernements—et c'est ordinairement l'excuse dans de pareilles circonstances—que s'il eût réussi, on n'eût dit que son succès était sa justification, mais il n'a pas ce pauvre moyen de défendre un acte de ce genre, car, au lieu d'avoir réussi, on dit qu'il a échoué. Et, de fait, je ne puis comprendre comment, s'il était vrai que contre chaque dollar garanti, la compagnie donnait pour un dollar de sûretés tangibles et ayant leur valeur, qu'elle aurait pu employer à d'autres fins, on pourrait dire que l'arrangement avait des éléments de succès permanent, bien qu'il pût faire hausser la valeur du capital réel en vue de vendre ou d'acheter. Si, d'un autre côté, nous devons donner sans rien recevoir en retour, c'est une transaction différente. Mais aucun nouveau projet n'est indiqué.

On nous dit que le plan adopté par le gouvernement a échoué et que nous devons nous attendre à le voir remplacé par quelque chose. L'unique raison qui est donnée de ceci, c'est que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique va devancer l'époque à laquelle elle devait terminer les travaux, et que pour cela elle a besoin d'argent plus tôt, je suppose, et peut-être en plus grande quantité qu'il ne lui en faudrait dans un autre cas. Tout le monde se rappelle combien l'on s'est vanté depuis deux ans que ces travaux seraient terminés avant l'époque fixée. On se souvient des éloges que les honorables ministres ont faits de la position ainsi que de la fortune et des relations des membres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. On n'a pas oublié le sentiment de soulagement qu'ils ont dit éprouver et qu'ils ont demandé à la Chambre et au pays de partager, vu que le fardeau était enlevé de dessus nos épaules et placé sur celles d'hommes capables de le porter, qui voulaient s'en charger, et étaient prêts à le faire. Et puis, lorsqu'ils devinrent, comme l'ont dit les honorables messieurs, "meilleurs que leur parole"—lorsqu'il fut allégué que la compagnie allait devancer la date fixée pour l'achèvement des travaux—on nous dit que cette mesure, tout en devant être avantageuse au pays, était adoptée dans l'intérêt de la compagnie, parce qu'elle serait également avantageuse pour cette dernière; parce que la compagnie pensait qu'il était sage de devancer l'époque fixée pour le parachèvement de la ligne. Les honorables ministres nous ont dit alors: nous nous en réjouissons et nous vous demandons de vous en réjouir, de tomber à genoux et d'adorer la grande compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement qui l'a créée et qui est couvert de la gloire de ses exploits. Pendant deux ans on nous a corné aux oreilles que cette compagnie était à la veille de terminer le chemin, et voilà qu'aujourd'hui l'on demande au parlement fédéral de la mettre en mesure de le compléter, voilà que cette compagnie va s'adresser au parlement et à la population du Canada pour en obtenir de nouveaux secours d'un caractère indéfini afin de se mettre en état d'exécuter son entreprise de la manière qu'elle jugera être la plus avantageuse pour elle-même.

Déjà, à diverses reprises, j'ai signalé à cette Chambre ce qu'était la position du chemin de fer canadien du Pacifique, d'après les déclarations mêmes du gouvernement, et d'après celles de la compagnie. J'ai fait remarquer ce que coûterait le chemin, d'après leurs propres calculs; ce que représentaient leurs subventions de toutes sortes, d'après leurs propres estimations, et quelle serait la balance, d'après eux-mêmes. Et les honorables ministres ont répondu: ceci est en effet important, c'est très important—nous espérons que ces discours seront considérablement répandus; ils sont extrêmement favorables à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai cependant été obligé de faire observer, et je l'ai fait plus d'une fois durant la dernière session, que ce n'était pas le chiffre élevé des subventions accordées à la