

de 11 degrés. Je regrette pour l'autorité, venue de Washington, que l'honorable monsieur a lue aujourd'hui, vu la peine que le député de Norfolk-Nord et lui se sont donnée pour se la procurer, que l'on ait modifié les rampes du Union Pacific depuis la passation du contrat entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Tous les hommes compétents en fait de chemin de fer savent, et l'honorable monsieur peut se renseigner à ce sujet sans aller jusqu'à Washington, que des mois après que le gouvernement eut choisi le Union Pacific pour type, on fit un changement très considérable, qui réduisit à environ 90 pieds, ou à un peu moins, le maximum de ses pentes, qui était auparavant de 116 pieds.

L'honorable monsieur, afin de nous donner un de ces moments de répit dont j'ai parlé avant l'ajournement, a demandé—et c'était certainement très plaisant—si la déclaration du secrétaire d'Etat était exacte, pourquoi la compagnie demandait au gouvernement un emprunt, et il a dit qu'il comprendrait mieux la question si le gouvernement demandait un emprunt à la compagnie. Je retorquerai en demandant à l'honorable monsieur quelle objection il peut y avoir, après le sombre tableau qu'il a fait de la ligne, des terres, des recettes, des rampes, des courbes et du trafic probable de ce chemin. Après le sombre tableau qu'il a fait, il est certainement aussi à propos de lui demander s'il y a encore des objections à ce que la compagnie demande de nouveaux secours.

L'honorable monsieur a, dans la deuxième partie de son discours, parlé du nouvel arrangement projeté, des résolutions dont la Chambre est saisie, et autant que j'ai pu le comprendre, il a dit qu'il y était opposé à cause de certaines objections. Il a dit, ce dont il s'est plaint, qu'il y avait une réduction de 5 à 4 pour 100 dans le taux de l'intérêt, et que cet arrangement amoindrirait la garantie que nous possédons actuellement. Pour ce qui est de cette réduction de 5 à 4 pour 100, l'honorable monsieur admettra lui-même, je suppose, que le gouvernement peut l'effectuer sans aucune perte, ou, tout au plus, avec une perte très insignifiante pour le pays. Il y a ceci à ajouter. Cette compagnie dit au pays: Il nous faut une modification de l'arrangement de la dernière session. Nous voulons un changement qui rende en partie libre d'obligations la ligne-mère de notre chemin, afin que nous puissions y mettre une garantie, et qu'une partie de cette garantie soit donnée au public.

L'objet que nous avons en vue en cherchant à adopter ces résolutions, c'est de mettre la compagnie en mesure d'obtenir du public les nouveaux capitaux nécessaires pour compléter entièrement l'entreprise, conformément à ses plans et à ses désirs. Si nous pouvons, sans perte pour le pays, réduire les charges établies de manière à permettre à la compagnie de montrer que ses recettes sont maintenant, ou seront probablement bientôt suffisantes pour faire face à ses charges établies, nous serons alors en mesure de donner une valeur aux obligations, et la compagnie pourra se présenter sur le marché et vendre ces obligations, ce qu'elle ne pourrait faire si nous insistions sur les conditions rigoureuses et le taux d'intérêt qui élèveraient les charges établies au delà de ce que la compagnie pourrait montrer qu'elle est capable de payer avec ses recettes. Si nous avons en vue l'objet spécial, sans perte pour le pays, de changer l'arrangement de la dernière session de manière à la compagnie d'obtenir du public les capitaux additionnels que tout le monde admet être nécessaires, alors je dirai faisons le présent arrangement de façon à ne pas faire manquer l'objet que nous avons en vue; faisons-le, si nous le pouvons, sans faire subir de perte au pays, comme nous le pouvons certainement dans le cas actuel, et aidons à convaincre le public que les charges établies du chemin n'excéderont pas ce que l'on peut regarder comme les recettes nettes provenant de son exploitation.

L'honorable monsieur a encore dit que cette proposition amoindrirait notre garantie. Quelle est notre garantie en

vertu de l'acte de la dernière session? Notre garantie est un lien ou hypothèque statutaire. Comment pourriez-vous en disposer. Vous ne pouvez la vendre, ni même la forclore, avant 1891. Supposons que la compagnie n'enlève pas une autre pelletée de terre, je demanderai aux membres de l'opposition ce que pourrait faire le gouvernement pour faire remplir les conditions du prêt de la dernière session.

M. CAMERON (Huron): Prendre possession.

M. IVES: L'honorable monsieur devrait être trop bon avocat pour supposer que par notre propre acte, notre propre volonté, sans prendre de procédures judiciaires ou sans montrer que nous avons un droit, nous pourrions prendre possession du chemin, l'enlever aux entrepreneurs avant 1891, époque à laquelle le contrat doit être exécuté. Je ne vois pas très bien comment vous pourriez vous emparer du chemin. Voilà la garantie de l'honorable monsieur qu'il dit devoir être amoindrie. Qu'avons-nous à la place de cette garantie? Une obligation marchande, quelque chose dont nous pouvons disposer pour sa valeur.

M. CAMERON (Huron): Ecoutez, écoutez.

M. IVES: Oui, s'il vous plaît, et j'espère qu'elle vaut plus que le pair. Je ne crois pas que cela vous plairait. Nous avons quelque chose de marchand, quelque chose dont on peut disposer et réaliser le montant.

En cours du débat de la dernière session, lorsqu'on proposa de faire le prêt, l'honorable monsieur prétendit, et c'est ce qui a produit le plus d'effet sur le peuple, que bien que cela fut avancé comme prêt, ça équivaldrait définitivement à un don. L'honorable monsieur dit: "Vous allez faire avec cette compagnie précisément ce que vous avez fait avec le Grand-Tronc; vous allez abandonner la réclamation du pays en faveur de la réclamation de quelque autre, et la mettre au bas de l'échelle des valeurs, jusqu'à ce qu'elle n'ait aucune valeur, et ce sera finalement un cadeau." Voilà quel était l'argument des honorables messieurs de l'opposition. Cela est impossible avec l'arrangement que l'on propose actuellement. En vertu de l'arrangement que l'on propose aujourd'hui, on pourra disposer de cet effet marchand. On pourra demander au public de prendre ces vingt millions, de même que ces quinze millions qui seront remis à la compagnie, et je dirai que cet arrangement, loin d'amoindrir la garantie, la rend meilleure, que c'est au moins une aussi bonne garantie que l'on pourra réaliser ou dont on pourra disposer.

Mais l'honorable monsieur dit que nous prenons des associés pour un montant de quinze millions, et que dans le cas où la compagnie manquerait à ses engagements, nous serions obligés d'acheter ces quinze millions d'obligations et que ce serait une dépense inutile. Je ne puis partager cette opinion. Si la compagnie faillit à ses engagements, le porteur de quelqu'une de ces obligations pourra forclore, le chemin pourra être vendu, mais le gouvernement n'aura qu'à veiller à ses intérêts, et ne sera pas obligé de surveiller les intérêts des acheteurs de ces \$15,000,000 d'obligations. Plus que cela, dans un cas semblable, nous aurions engagé et intéressé dans cette entreprise pour un montant de quinze millions, des capitalistes qui auraient intérêt à empêcher que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne manque à ses engagements, à l'aider à remplir ses obligations, et qui, dans le cas où elle faillirait, ne nuiraient certainement pas au gouvernement du pays.

L'honorable monsieur dit aussi que les 21,000,000 d'acres de terres constitueraient une garantie insuffisante pour les dix millions du prêt de l'année dernière pour lesquels nous ne prenons pas d'obligations, vu la valeur aujourd'hui dépréciée des terres, parce que, dit-il, les cinq millions d'obligations garanties par les concessions de terres que détient le gouvernement comme garantie de l'exploitation du chemin, et les \$1,123,500 d'obligations garanties par les concessions de terres qui sont entre les mains du public auront la priorité sur notre réclamation de dix millions de dollars. Je deman-