

ciers, traitant avec un débiteur récalcitrant, et que nous allions injurier la compagnie par nos termes sévères. Ces termes paraissent être très bons. Il me semble, cependant, que la compagnie blâma le gouvernement, qui lui prêtait trente millions, partie à 5 et partie à 4 pour 100, et prenait possession du chemin si la compagnie venait à manquer à ses engagements.

Nous voyons maintenant que le gouvernement, sur défaut de la compagnie, n'aurait pas pris possession du chemin. Nous voyons que c'était purement une farce, et qu'il était inutile d'imposer cette condition. Je crois qu'il vaudrait mieux faire ouvertement un marché qui serait mis à exécution, et faire un contrat contenant ce que réellement l'on a l'intention de faire. Les honorables messieurs de la droite ont déclaré à la Chambre et au pays que l'arrangement avec la compagnie signifiait telle chose, tandis qu'il était bien convenu qu'il signifiait toute autre chose; que, s'il devenait nécessaire de prendre possession du chemin, on traiterait les actionnaires d'une manière raisonnable. Telle est la déclaration du secrétaire d'Etat, qui faisait alors, comme il le fait aujourd'hui, partie de l'administration. Si cela eût été vrai, c'est un commentaire extraordinaire sur la décision du parlement, sur les discours prononcés, et les représentations faites au pays dans cette circonstance. Mais nous voyons le funeste résultat. M. Stephen s'avance, et dit que si le gouvernement accorde ce qu'il demande, la compagnie pourra compléter le chemin de fer, construire la ligne jusqu'à Coal Harbour, construire les derniers travaux sur les différents points, voir à l'équipement additionnel, construire des ascenseurs, payer la dette flottante, et ainsi de suite; puis après cela, il dit :

La compagnie sera alors en position de procéder, 1° à l'extension tant désirée du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba; 2° au parachèvement de la ligne jusqu'au Sault-Sainte-Marie; 3° à un raccordement de quelque manière avec la ville et le port de Québec; 4° avec l'aide du gouvernement, au prolongement du Pacifique canadien jusqu'aux ports océaniques des provinces maritimes; 5° elle serait aussi en position d'aider indirectement au parachèvement de la division d'Ontario jusqu'à la rivière Détroit, et en même temps le gouvernement serait libéré de toute nécessité de venir en aide à cette compagnie.

Ces sept choses dont parle honorable monsieur, prouvent que le dernier acte n'a pas fait disparaître cette nécessité, bien qu'on nous le disait, et à moins d'accéder à ces conditions, nous ne faisons pas disparaître cette nécessité, cependant je trouve ce qui suit dans le dernier rapport :

Ce projet n'offre pas à la compagnie d'aussi grands avantages qu'elle en aurait obtenu d'après les conditions posées dans la lettre du président, du 18 mars dernier.

Puis la compagnie continue :

Mais la compagnie a reçu des demandes d'extensions et de facilités additionnelles en dehors de ses lignes principales, et elle désire accéder à quelques-unes de ces demandes; et bien que les directeurs espèrent que le projet que l'on propose leur permettra de répondre aux plus importantes, il faut voir jusqu'à quel point le projet du gouvernement, en restreignant la demande de la compagnie, peut ne pas diminuer ses pouvoirs de pourvoir à la construction de ses prolongements en rapport avec la compagnie ou le public, et l'on croit que le gouvernement aussi désire l'adoption de ce projet; aucun peut aussi ne pas avoir de rapports avec le désir de la compagnie de devancer le terme de l'échéance, pour le remboursement du prêt du gouvernement.

Voilà, M. l'Orateur, la déclaration directe et bien établie que la compagnie n'espère pas obtenir le pouvoir d'exécuter ces différents points qu'elle s'engageait à exécuter d'après les termes de son contrat. Ainsi nous ne sommes pas certains maintenant que les conditions comprises dans la lettre de M. Stephen seront remplies; mais au contraire, nous avons une déclaration claire et évidente, qu'il s'attribue à lui-même, que ces termes ne sont pas propres à produire de tels résultats. A ce point de vue je crois que nous avons des choses importantes à considérer. Il me semble qu'il est nécessaire que nous sachions ce qui résultera de cet arrangement. M. l'Orateur, trois fois nous avons reçu des demandes d'aide de la part de la compagnie—d'abord pour faire le contrat, pour de l'aide en second lieu, et maintenant pour de l'aide encore. Nous voulons savoir distinctement ce

M. BLAKE

qu'il y aura de fait. Est-ce la dernière demande? A combien s'élève leur déficit? Quels seront les changements? Quelles sont les dépenses additionnelles encourues pour l'exécution de ces choses; ou bien cette demande n'est pas la dernière? L'honorable monsieur, dans cette partie de son discours, a parlé de la question de la route du chemin, et il nous a donné quelques documents à ce sujet, et d'autres relatifs à ce chemin, et les lignes du Pacifique, qui sont dignes de considération. Je n'avais pas l'intention de parler longtemps sur cette question, ni de traiter au long les points que j'ai traités jusqu'à présent; mais la ligne de conduite que l'on a suivie, en faisant deux discours, et traitant chaque phase de la question, du commencement à la fin, exigeait nécessairement une réponse au moment le plus pratique, et aussi complète que pouvait le faire un député dans des circonstances aussi désavantageuses, à cette heure avancée de la nuit, après une séance de près de 12 heures.

Mais ces documents exigent une réponse de ma part, et je vais la donner. Je n'ai pu consentir à la sagesse du changement de la route du chemin de fer du Pacifique canadien. Je n'ai jamais pu comprendre que ce changement était dicté par une sage appréciation des faits établis avant la décision. Je soutiens que la compagnie avait arrêté sa décision longtemps avant qu'elle eût choisie la route par la passe du Cheval-qui-Rue. Je soutiens que, après avoir décidé de risquer cette route la compagnie avait, à la fin, persuadé au gouvernement, pendant l'absence de sir Charles Tupper, qui était remplacé par l'honorable monsieur qui agit aujourd'hui comme ministre, de consentir à modifier sa politique. M. l'Orateur, on vient justement de me dire que le gouvernement serait prêt à consentir à un ajournement je regrette de le demander, mais comme je dois répondre à deux discours tard pendant la nuit, cela me conviendrait, vu que j'ai beaucoup à dire.

Sir HECTOR LANGEVIN: On me laisse à entendre que l'honorable député a environ la moitié de son discours de fait et qu'il désire un ajournement. Dans ces circonstances, peut être proposera-t-il l'ajournement de la discussion.

M. BLAKE: Je propose l'ajournement de la discussion.

La motion est adoptée.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose l'ajournement de la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12.20 heures.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 17 juin 1885.

L'Orateur prend le fauteuil à une heure et demie.

PRIÈRE :

Sir HECTOR LANGEVIN: Je propose que la prise en considération des amendements faits par le Sénat au bill (n° 92) modifiant de nouveau l'Acte de Tempérance du Canada, 1878, et l'Acte des Licences pour la vente des liqueurs, 1883, soit placée en tête de la liste des ordres du gouvernement, demain, après les affaires de routine.

La motion est adoptée.

## RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Pope, à l'effet que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général