

ques-unes des interruptions que j'ai faites moi-même durant le débat n'ont pas été insérées, interruptions faites pendant le discours de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton).

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. IVES : Avant que la Chambre se fût réunie et que vous eussiez pris le fauteuil, M. l'Orateur, je ne m'attendais pas à prendre maintenant part à cette discussion, et je dois exprimer le regret que celui que je m'attendais de voir prendre part aujourd'hui au débat et qui, je le regrette, a été obligé de s'absenter, ne soit pas ici pour remplir cette tâche avec beaucoup plus d'habileté que je ne saurais espérer de m'en acquitter. Je le regrette d'autant plus qu'il m'a été impossible d'assister à la discussion d'hier, et que je n'ai pu entendre la partie du discours de l'honorable monsieur qu'il a prononcé hier ; je serai forcé, en conséquence, de me borner, dans les allusions que je ferai à ces remarques, à cette partie de son discours qu'il a prononcée cette après-midi.

Dans la première partie de son discours prononcé cette après-midi, l'honorable monsieur, dans le but, je suppose, de montrer que les prévisions de la compagnie du chemin de fer, de pouvoir faire face à ses obligations déterminées, ne se réaliseront probablement pas, a dit que la compagnie avait malheureusement choisi la mauvaise route, qu'il aurait été beaucoup mieux, pour une foule de raisons qu'il a données, qu'elle eût adopté le tracé de la passe de la Tête-Jaune, que l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) avait approuvé avant d'abandonner le pouvoir, et que, comme plusieurs des résultats de cet abandon du tracé de la passe de la Tête-Jaune pour celui de la passe du Cheval-qui-Rue, les terres que traverse le chemin sont d'une qualité beaucoup inférieure à celles situées plus au nord, les pentes et les courbes beaucoup moins favorables, puis il nous a fait un tableau des plus déchirants des avalanches qui étaient tombées, et qui pourront encore à chaque instant tomber le long de la ligne actuelle.

Je suis sûr que les premiers voyageurs—et ils devront être les plus courageux de notre population—qui entreprendront de se rendre à l'océan Pacifique, à bord du premier train qui fera ce trajet, auront l'occasion de trembler, et ne goûteront probablement pas leur promenade, surtout s'ils lisent les remarques quelque peu longues de l'honorable monsieur, pour savoir son opinion quant au danger que présentent les avalanches dans la passe du Cheval-qui-Rue.

Il nous a dit ensuite que l'on ne pouvait espérer que cette compagnie pût rien obtenir qui valût la peine, en fait de commerce avec la Chine et le Japon, c'est-à-dire de commerce d'entier parcours d'Asie en Europe. Il nous a dit qu'elle ne pouvait espérer cela parce que, jusqu'à présent, le trafic de ce genre qu'avaient eu les chemins de fer américains était très faible. Il nous a ensuite dit que la compagnie doit s'attendre à un très faible trafic local sur toute sa ligne, parce que la population actuelle ne dépasse pas 200,000, et que ça ne vaut pas la peine de comparer les chances du Pacifique canadien avec celle du Northern Pacific, parce que la population plus ou moins tributaire du Northern Pacific s'élève non pas à 200,000, mais à environ deux millions d'habitants. L'honorable monsieur s'est ensuite mis à déprécier les recettes du chemin, et pour cela il a posé ce que les hommes d'expérience en fait de chemins de fer déclareraient, je crois, avec toute la déférence qui lui est due, quelque chose de tout à fait nouveau dans la question des recettes nettes.

M. BLAKE : Oh, non.

M. IVES : Il objecte à ce que la compagnie retranche des recettes brutes les frais d'exploitation, et appelle ce qui reste des recettes nettes.

M. BLAKE : Non, je n'y ai pas objecté.

M. IVES : Je demande pardon ; j'ai compris que l'honorable monsieur avait dit cela. J'ai compris qu'il avait objecté à cela et dit qu'il fallait déduire de ce reste les obligations déterminées, les loyers et l'intérêt payables sur le prix d'achat de Canada Central et du chemin de fer Québec, Montréal et Occidental.

M. BLAKE : Ce que j'ai fait remarquer, c'est que si je voulais connaître les recettes nettes du chemin de fer du Pacifique canadien à proprement parler, de la ligne donnée à l'entreprise, il serait essentiel de ne pas déduire ces recettes nettes d'une partie de l'intérêt, des dépenses et des obligations déterminées se rapportant aux lignes achetées et louées. Je n'objecte aucunement au mode ordinaire de calculer les recettes nettes d'un chemin de fer, lequel consiste à déduire les frais d'exploitation des recettes brutes, pour indiquer quelles sont les recettes nettes, mais j'ai dit que les recettes de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien ne devaient pas être déduites des obligations déterminées des lignes achetées et des lignes louées.

M. IVES : J'ai certainement mal compris l'honorable monsieur. J'ai compris qu'il avait mentionné \$60,000 comme étant ce qu'il considérait les recettes nettes du chemin de fer du Pacifique canadien, et non ce que renferme le rapport.

M. BLAKE : Pas du tout. J'ai porté l'estimation à \$1,560,000.

M. IVES : Puis il parle du coût excessif, résultant de sa construction rapide, et dit que les pentes sont beaucoup plus raides et les courbes beaucoup pires que celles du Union Pacific, qui, prétend-il, est à part le Central Pacific, qui fait partie du Union Pacific, le type fixé par le contrat. Il nous dit ensuite que le prix des terres est beaucoup moins élevé sur le marché qu'il ne l'était, que l'on ne peut guère espérer de retirer bientôt aucun revenu de la vente des terres.

Je ne puis comprendre pourquoi il était nécessaire à l'honorable monsieur, dans cette circonstance, pour les fins de son discours et la conclusion à laquelle il est finalement arrivé, de répéter les arguments dont il s'est presque invariablement servi chaque fois qu'il a porté la parole en Chambre sur ce sujet. Il était nécessaire à la compagnie, et il était nécessaire au ministre suppléant des chemins de fer, en soumettant son projet à la Chambre et en suggérant les changements que renferment ces résolutions, de porter la Chambre et le pays, si possible, à croire que les recettes probables du chemin permettraient à la compagnie de rembourser au pays l'emprunt tel qu'il se trouverait après l'accomplissement de l'arrangement projeté ; mais je n'ai pu comprendre comment cela a pu servir les fins de l'honorable monsieur, comment cela a pu fortifier sa position ou son raisonnement, ou l'aider à arriver à la conclusion à laquelle il est finalement arrivé dans sa péroraison ; et il est d'autant plus regrettable que l'honorable monsieur ait trouvé nécessaire de se servir de ce raisonnement que l'effet de ce dernier sera, je le crains, s'il a un effet quelconque, de faire manquer le but visé par le gouvernement en demandant à la Chambre d'approuver les résolutions qui lui sont actuellement soumises.

Quel est le but du gouvernement ? La proposition comporte la modification des arrangements qui existent actuellement en vertu de l'acte concernant l'emprunt passé à la dernière session, de manière à permettre à la compagnie de se servir de \$15,000,000 d'obligations, \$7,000,000 d'abord et ensuite \$8,000,000, et de les vendre sur les marchés monétaires du monde, afin de se procurer de l'argent pour rembourser l'emprunt temporaire de \$3,000,000 et compléter cette grande entreprise. Mais, M. l'Orateur, les arguments dont s'est servi l'honorable monsieur dans cette partie de son discours auraient certainement pour effet d'engager les capitalistes à ne pas acheter ces obligations, mais au con-