

M. POPE: Sur les 783 milles non terminés, une partie au nord du lac Supérieur et une partie à l'ouest des montagnes Rocheuses.

M. BLAKE: Partie des deux sections?

M. POPE: Oui. De ce qui reste encore à compléter de façon à permettre la circulation de trains réguliers il y a encore 214 milles; l'estimation en est portée à \$5,425,310. La valeur des travaux exécutés est de \$1,397,810, formant \$7,018,320 comme coût des travaux. Je dois dire qu'en ce moment il y a environ 150 milles de pentes, environ 200 milles sur lesquels poser la voie, et ces travaux sont compris dans la somme mentionnée. Ces 368 milles ont coûté \$23,410,469, soit \$41,199.77 par mille.

M. BLAKE: Êtes-vous à parler du chemin terminé?

M. POPE: Oui, des 568 milles; les travaux sur 214 milles sont estimés à \$7,018,320, soit \$32,795.88 par mille. Le matériel de roulement jugé suffisant pour la ligne-mère est estimé à \$286,000, faisant \$30,705,789, moins 10 pour 100, qui sont retenus sur tous les travaux, \$3,070,378, ou \$27,635,211. Sur les 568 milles pour compléter le chemin tel que mentionné, il y a une partie très difficile au nord du lac Supérieur, et des travaux très difficiles depuis la passe du Cheval-qui-Rue jusqu'à six milles du sommet de la chaîne des Selkirks. Ceci complète ce que j'ai à dire de cette partie du chemin. Je crois que cela fait voir de quelle façon il a été disposé de l'emprunt de l'an dernier.

Si je me souviens bien, mon honorable prédécesseur a expliqué à la Chambre que d'autres compagnies et d'autres personnes s'étaient montrées très hostiles aux chemins, et les difficultés du chemin de fer du Pacifique canadien sont dues à ce qu'ont fait ces compagnies et ces personnes. Je ne suis pas prêt à blâmer les autres compagnies pour leur conduite en cette affaire. Je crois que tout chemin, qu'il se trouve en dehors du Canada, est justifiable de faire tout ce qu'il pourra pour se protéger. Je comprends bien que lorsqu'il voit le trafic lui échapper, ou lorsqu'il se voit enlever un trafic qu'il aurait autrement, il soit disposé à faire tout en son pouvoir pour faire des embarras à une entreprise qui va probablement lui faire une concurrence sérieuse. Je ne suis pas enclin à quereller ces gens pour en agir ainsi. Cependant, j'entretenais l'espérance que nos propres chemins et nos propres concitoyens se seraient plus fortement montrés favorables à cette grande entreprise nationale; cette grande entreprise qui est destinée à devenir une partie si essentielle du Canada, que le crédit et tous les intérêts du Canada se trouvent affectés par l'arrêt ou l'avancement des travaux. J'avais droit de compter, et je compte que la population de ce pays et la presse vont suivre une autre ligne de conduite que celle qui a été adoptée, bien que nous ayons tous été mis au défi de produire un seul article ou un seul raisonnement fait par les membres de la gauche ou leurs organes de la presse dans lequel le chemin a été attaqué. On nous a défiés, mais la preuve que cela a été fait est évidente pour tout le monde. Je pourrais citer les *Débats* des années dernières; je pourrais citer les discours prononcés dans la Chambre par ces honorables messieurs, et je pourrais citer leurs journaux qui disent que quiconque dépasse la Mâchoire-d'Orignal rencontre un pays impropre à la cultivation, et qui ne saurait produire assez pour payer l'huile dont on a besoin pour les roues des voitures circulant sur le chemin de fer.

Pensez-vous que les habitants de ce pays et des autres ne connaissent pas ces faits? Se peut-il que de pareils rapports soient parvenus aux gens intéressés dans ce pays—inutile de mentionner des particuliers—mais peut-on supposer que lorsqu'on faisait le jeu des ennemis du chemin qu'il y a de l'autre côté de la frontière et qui faisaient tout leur possible contre l'entreprise, que cela n'aurait pas d'effet? Je ne les blâme pas, mais je blâme les habitants de ce pays-ci, qui auraient dû avoir à cœur les intérêts du pays. Tout ce qu'ils disaient, tout ce qu'ils pouvaient faire aurait dû être

en faveur de la construction de ce grand chemin de fer transcontinental du Canada. S'il y avait quelque raison pour d'autres, il n'y en avait pas pour justifier cette conduite de nos propres compatriotes. Avant de m'occuper de la dette flottante de la compagnie, je dois dire que je trouve qu'il est de la plus haute importance que la compagnie puisse se rendre le plus tôt possible au port de mer d'été à Québec. Elle comprend l'importance de faire la chose avec toute la célérité que comporte la prudence; elle espère pouvoir le faire avant peu, et je suis heureux de la voir nourrir cet espoir. Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'elle ne doit pas prendre les moyens d'obtenir le trafic de la Nouvelle-Angleterre. Je suis sûr que tous les membres de cette Chambre savent qu'il faut qu'elle ait le trafic des ports de la Nouvelle-Angleterre; mais de quelque part que vient son trafic, faisons tout en notre pouvoir dans l'intérêt de nos propres ports. Pour ma part je serai heureux de donner tous les encouragements que je pourrai dans ce sens. J'espère que l'on fera tout ce que l'on pourra pour avoir un chemin qui aille à l'est jusqu'à Louisbourg, ce qui donnera la voie la plus courte d'entier parcours jusqu'à Liverpool. Je regrette que les circonstances aient été telles qu'on n'ait rien fait pour cette partie du pays. J'espère qu'il ne s'écoulera pas longtemps avant que les gens du Cap-Breton aient l'avantage de communications par chemin de fer, car c'est une partie du pays qui n'a jamais eu l'avantage d'avoir pour la valeur de \$1 en fait de chemin de fer, pendant que le reste du pays en a eu beaucoup. J'espère qu'il ne s'écoulera pas longtemps avant que nous puissions aider à ces gens d'atteindre le port le plus près de la Grande-Bretagne, Louisbourg.

M. BLAKE: Ne pourriez-vous pas mettre plus d'appât à cet hameçon?

M. POPE: L'honorable monsieur peut fort bien rire et se moquer, mais il sait que lorsque je parle, je parle avec sincérité; il sait que je ne mets jamais d'appât sur mon hameçon.

M. BLAKE: C'est ce que je dis.

M. POPE: Je veux dire à la Chambre que si nous proposons de faire ces changements mentionnés dans les résolutions, c'est que nous pensons avoir toutes les garanties. Nous croyons que les amendes que ces gens auraient à payer sont si fortes—si monstrueuses, comme disait l'honorable monsieur au sujet du bill de suffrage—qu'ils ne se soustrairaient jamais à ces obligations. Je sais que ce n'est pas probable, et je ne crois pas que ce soit possible, que des gens placés dans la position de ceux-ci, avec un chemin dans la position de celui-ci—je dis que je ne crois pas qu'il leur soit possible de faiblir à leurs obligations. Je pense que les honorables messieurs seront d'accord avec moi lorsqu'ils se rappelleront qu'ils risqueraient de perdre tout le chemin, toutes les terres et tout l'argent qu'ils ont mis dans la construction de ce chemin. S'il y a quelqu'un pour croire que des gens de leur expérience, de leur énergie et de leur esprit d'entreprise pourraient faire une pareille chose, tout ce que je puis dire, c'est que cela dépasse ma compréhension. Les honorables messieurs savent qu'en octobre 1883, le gouvernement s'est vu chargé de payer en fidéicommiss des dividendes de 3 pour 100 pendant dix ans sur \$65,000,000 d'actions de la compagnie, et la compagnie a déposé entre les mains du gouvernement ce qu'il fallait en argent et en garanties pour cela. En décembre 1883, la compagnie étant devenue embarrassée dans ses finances, s'est adressée au gouvernement pour obtenir de l'aide sous forme d'un emprunt de \$30,000,000. C'est l'emprunt dont nous nous sommes occupés aujourd'hui et que j'ai essayé d'expliquer à la Chambre. On a demandé à la compagnie d'expliquer de quelle façon les sommes déjà reçues du gouvernement avaient été employées. Elle a répondu en soumettant l'état suivant des recettes et des dépenses: