

monter des difficultés analogues à celles que l'on a éprouvées dans différents Etats.

La motion est adoptée et le bill lu pour la troisième fois.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE— REMISE DE DÉBENTURES.

M. McLELAN : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général pour considérer certaine résolution concernant la remise à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la somme de \$5,000,000 en débetures, retenue comme garantie de la mise en opération du chemin de fer, en vertu des dispositions du contrat de construction.

On demande à la Chambre de donner ce pouvoir au gouvernement, afin que, lorsque le chemin sera construit et en bon état d'exploitation, et que le gouvernement en sera convaincu et qu'il sera certain que les choses vont continuer ainsi, il lui soit permis de remettre la somme de \$5,000,000 en débetures qu'il retient aujourd'hui comme garantie.

M. BLAKE : Ce pouvoir de remettre aujourd'hui cette garantie appartient naturellement au parlement. En vertu du traité, la garantie est permanente, tant que le parlement ne jugera pas opportun de la remettre. Cette proposition comporte que toute la chose soit transmise au gouvernement et qu'il ait le pouvoir de décider, comme bon lui semblera, quand les garanties devront être remises. Je pense que rien ne s'oppose à ce que nous décidions nous-mêmes la question de savoir dans quelles circonstances il peut être opportun de remettre cette garantie. Nous nous réunissons une fois par année, et si, dans un an, le gouvernement est d'avis qu'on peut convenablement demander au parlement de consentir à remettre la garantie, une proposition peut être soumise au parlement, qui en décidera. Il y a des objections sérieuses à transmettre ce pouvoir au gouvernement, et, d'après moi, la proposition signifie qu'avant que nous nous réunissions l'année prochaine, la garantie sera remise.

La motion est adoptée sur division.

(En comité).

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Avant que l'on nous demande de donner au gouvernement le pouvoir de remettre la garantie, l'on devrait, je pense, nous renseigner un peu sur l'époque où le gouvernement espère voir le chemin en parfait état d'exploitation, et l'on devrait aussi nous donner quelques renseignements sur la condition et le fonctionnement du chemin.

Les rapports soumis à la Chambre nous laissent dans une parfaite ignorance de ce que la compagnie a fait ou même de ce qu'elle espère faire sur cette section importante du chemin, entre Callander et Port-Moody. Les rapports produits contiennent un certain nombre de détails qui, je suppose, sont exacts dans un sens, mais ils ne démontrent pas le moins du monde quel est le chiffre du trafic, quelle est la condition du chemin le long des 2,400 ou 2,500 milles qui forment la partie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne pense pas que l'on puisse demander à la Chambre de se prononcer sur cette question lorsqu'elle ignore complètement quel est le chiffre du trafic et dans quelle condition sont les 2,400 milles.

Nous avons eu quelques renseignements sur les recettes et les dépenses du réseau du chemin de fer canadien du Pacifique, comprenant les lignes d'Ontario et de Québec, les lignes achetées dans la province de Québec et dans l'ouest d'Ontario ; mais quant à la condition actuelle de la ligne principale, nous ne savons rien ; en tout cas, les membres de ce côté-ci de la Chambre ne connaissent rien ; il peut arriver que le gouvernement soit mieux renseigné. Quand l'on construisait le chemin de fer l'on nous a dit que ce qui portait à donner ces subventions extraordinaires, c'était qu'il allait être très difficile et très dispendieux d'ex-

ploiter la ligne principale, et comme la Chambre, je l'espère, sera convoquée avant sept ou huit mois, en janvier, ou au moins, en février prochain, il sera tout à fait impossible que le gouvernement acquiert une seule année d'expérience dans l'exploitation de toute la ligne du chemin de fer. Avant de nous demander d'examiner cette proposition, je dois dire que, dans mon opinion, le gouvernement devrait nous mettre en état ou faire en sorte que la compagnie nous mit en état d'obtenir des renseignements plus complets que ceux que nous avons sur la ligne principale du chemin de fer. J'ignore si le gouvernement possède ces renseignements, mais la Chambre n'en possède certainement aucun.

M. McLELAN : J'ai donné à la Chambre une estimation préparée par les ingénieurs sur le coût de l'achèvement de la ligne sur les sections du centre et de l'est. Je n'ai pas obtenu de chiffres complets au sujet de l'exploitation du chemin sur chaque section en particulier. La compagnie et le gouvernement ont jugé qu'il était opportun, dans l'intérêt public, qu'il y eût un règlement final le plus tôt possible, ou, comme le député de Durham-Ouest (M. Blake) a appelé la chose, une "fin finale" entre le parlement et la compagnie ; et nous avons décidé de demander au parlement, quand le chemin sera complété et en parfait état d'exploitation et quand nous serons convaincus que l'exploitation en sera continuée, de nous donner le pouvoir de remettre ces débetures, et cela, sans nous adresser au parlement, sans provoquer dans la Chambre une discussion sur le chemin de fer du Pacifique canadien. Il sera sans doute opportun, dans les intérêts de la compagnie, de le faire pour lui permettre de prélever des fonds sur les terres qui lui restent. La compagnie représente que, pour compléter les raccordements, il sera opportun, dans son intérêt et dans celui du pays, qu'elle puisse prélever une somme considérable. Quand les entreprises sont considérées comme réalisées et que l'état d'exploitation du chemin est regardé comme parfait, tous les chemins de fer doivent toujours dépenser des nouvelles sommes au compte du capital et faire des additions. Il n'y a guère, sur ce continent, de chemins de fer qui n'augmentent pas continuellement leur compte du capital dans le but de prolonger et d'améliorer leur voie, dans le but d'améliorer leur matériel de roulement et leurs raccordements, et le chemin de fer Canadien du Pacifique désirera, sans doute—de fait, il y sera obligé pour suivre les progrès des chemins de fer du continent—le chemin de fer Canadien du Pacifique, dis-je, désirera sans doute prélever une somme considérable pour compléter ses raccordements et pour maintenir sa voie en parfait état. Il sera opportun, pour la compagnie et pour le pays, qu'elle puisse prélever aux meilleures conditions possibles des fonds sur des terres. Lorsque le chemin sera complété, lorsqu'il sera en parfait état d'exploitation, à l'entière satisfaction du public et du gouvernement, il sera opportun, le plus tôt possible, que la compagnie soit libérée en ce qui concerne ces débetures, car tant que cette hypothèque restera attachée au chemin, lorsqu'il sera en parfait état d'exploitation et que le public sera convaincu de la chose, et les capitalistes craindront que le gouvernement ne s'empare de la ligne. S'il est possible d'obtenir quelques renseignements avant que le bill ne soit définitivement adopté, je les ferai connaître ; je n'en ai pas aujourd'hui.

M. BLAKE : L'honorable monsieur semble croire que c'est aujourd'hui une mauvaise politique de retenir les garanties qu'il était de bonne politique d'obtenir au commencement. Lorsque le contrat a été conclu, on a beaucoup parlé du fait que le gouvernement allait avoir de bonnes garanties pour assurer l'achèvement et la mise en opération du chemin. Aujourd'hui, l'honorable monsieur dit que la garantie devrait être remise, dès que le gouvernement sera convaincu que le chemin est en état d'exploitation.