

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai déjà dit que nous n'attendions que la permission pour soumettre à la Chambre les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement impérial et le gouvernement des États-Unis.

RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. POPE : Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer les résolutions concernant le chemin de fer canadien du Pacifique. Mon honorable et distingué prédécesseur (sir Charles Tupper) avait l'habitude de traiter toute la question, donnant, aussi minutieusement que possible, tout les détails, tout les incidents qui s'étaient produits, ainsi que les perspectives d'avenir du chemin.

Je ne suivrai pas cet exemple en traitant un sujet qui a déjà été si bien traité. Je ne discuterai pas non plus les transactions antérieures qui ont été expliquées à maintes reprises dans cette Chambre, mais je me propose d'expliquer ce qui a eu lieu depuis le prêt de l'an dernier, et peut-être que sur certains points il me faudra revenir sur les années précédentes.

Je dirai d'abord, qu'après le prêt de l'an dernier la compagnie a poussé les travaux avec une grande vigueur et une grande énergie, et l'ardeur que nous lui avons vu déployer dans les années précédentes ne s'est pas ralentie d'un iota. Je ne crois pas que nous aurions pu trouver dans le pays d'autres hommes pour entreprendre ces travaux et les mener à bonne fin comme ceux-ci l'ont fait.

Ainsi, je dirai en commençant qu'ils ont droit à toute la considération de cette Chambre et du pays, et que nous pouvons être fiers d'avoir trouvé des Canadiens en état d'entreprendre ces travaux et les terminer ainsi presque entièrement. Lorsque j'ai voyagé à travers ce pays l'automne dernier, j'ai vu que le chemin était d'une qualité beaucoup meilleure que celle qui était exigée par le contrat, et qu'ils ont dû dépenser des sommes considérables au delà de ce qu'ils étaient tenus par le contrat.

J'ai constaté qu'ils avaient construit le chemin non seulement à travers la prairie, mais aussi à travers cette mer de montagnes qui conduit à la Colombie-Britannique, pour me servir de l'expression de mon honorable ami de la gauche. Lorsque vous arrivez aux Montagnes-Rocheuses vous restez étonnés de voir que si peu d'hommes aient pu accomplir ce travail, car là 100, ou 1,000 ou 5,000 hommes n'y paraissent pas.

J'ai compris alors, et je ressens aujourd'hui que nous devons beaucoup à ceux qui ont fait ces travaux et qui ont fait beaucoup plus que ne l'exigeait leur contrat. C'est pour cela que je viens aujourd'hui proposer l'adoption des résolutions qui sont devant la Chambre; c'est parce qu'ils ont dépensé des sommes considérables au delà de ce que requerrait le contrat, que je suis obligé de demander à la Chambre d'adopter ces résolutions, et j'espère que je m'adresse à une Chambre bien disposée, une Chambre qui apprécie le travail énorme accompli par ces hommes, un travail qui n'aurait pas pu être fait s'ils s'en étaient tenus à la lettre du contrat.

Ils ne demandent pas une seule piastre pour terminer leur contrat. Nous croyons tous, ils croient eux-mêmes, et l'ingénieur en chef affirme que l'argent affecté au parachèvement des travaux est amplement suffisant; mais il a été jugé nécessaire de faire beaucoup plus que cela afin que l'ouvrage fût plus profitable au pays, conformément à ses derniers développements, et par conséquent, ils ont vu qu'en terminant l'ouvrage en se bornant à la lettre du contrat, ils ne pourraient pas faire ce qui devra être fait dans quelques années, afin de pouvoir lutter contre les autres voies transcontinentales sans de nouvelles dépenses.

Ils se sont ainsi trouvés entraînés dans de grandes dépenses, et ils ont dû déboursier des sommes qui n'avaient pas été prévues par l'emprunt de l'an dernier. Je crois que

cette décision était sage. Je crois que je m'adresse à une Chambre qui comprend l'importance qu'il y avait de construire le chemin convenablement de suite, plutôt que d'avoir à le refaire une seconde fois. La seule chose que la compagnie demande à cette Chambre sous forme d'argent c'est un emprunt temporaire de \$5,000,000, avec d'amples garanties de paiement, et la permission d'annuler \$35,000,000 d'actions et d'émettre des bons pour payer l'emprunt et terminer le chemin. C'est là la substance et le fond des résolutions. Il n'y a pas un sou à donner pour terminer le contrat; la compagnie n'en demande pas. L'arrangement, s'il a lieu, ne sera pas fait seulement dans l'intérêt de la compagnie, mais aussi dans l'intérêt du pays; cet arrangement aura pour effet de nous donner un chemin supérieur sous tous les rapports à celui qu'exigeait le contrat, un chemin aussi bon qu'aucune autre voie transcontinentale, et un chemin qui pourra lutter avec n'importe quel chemin de fer entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique.

La compagnie désire reprendre possession de sa propriété afin de pouvoir s'en servir pour équiper et terminer le chemin. Et afin de le mettre dans une position de premier ordre, la compagnie propose aussi de payer la dette qu'elle a contractée envers le gouvernement; elle offre d'annuler \$35,000,000 d'actions non vendues et d'émettre à la place un montant égal de bons portant première hypothèque, dont \$20,000,000 seront détenus par le gouvernement comme garantie, et lorsqu'ils seront vendus, leur produit servira à rembourser l'emprunt de l'an dernier. Les autres \$15,000,000 de bons, ou le produit de ces bons lorsqu'ils seront vendus, seront déposés comme garantie pour le paiement d'un emprunt de \$5,000,000 destiné à payer leur dette flottante, lequel emprunt est remboursable en juillet 1886, et la balance servira à équiper et à terminer le chemin comme un chemin de première classe, beaucoup supérieur à celui que nous garanti le contrat, et comme garantie nous prenons les 21,000,000 d'acres de terre en entier.

J'espère que personne ne dira que nos garanties ne sont pas amplement suffisantes. Les honorables députés de la gauche peuvent dire, et diront probablement que nous abandonnons les garanties que nous avions avant, mais les \$20,000,000 de bons portant première hypothèque sur ce chemin doivent valoir autant que la garantie que nous avions avant. Les 35,000,000 d'actions que le gouvernement avait entre les mains, comme sir Charles Tupper l'a expliqué l'an dernier, ne devaient qu'être vendues pour la construction du chemin ou pour rembourser le prêt du gouvernement.

Aujourd'hui la compagnie applique cette somme exactement comme le disait sir Charles Tupper l'an dernier, à terminer le chemin et à rembourser le prêt du gouvernement; il n'y a pas à nier cela. Sir Charles Tupper a dit clairement et tout le monde a compris qu'on ne pourrait pas faire usage de cet argent sans le consentement du gouvernement; et si on en faisait un usage quelconque, ce devait être ou pour terminer le chemin ou pour rembourser le prêt. Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, on propose d'en faire ces deux usages. Les premiers \$20,000,000 sont destinés à payer le prêt de l'an dernier. Personne ne peut prétendre que ces bons portant première hypothèque sur le chemin, pour \$35,000,000 seulement, ne sont pas une bonne et suffisante garantie. La raison pour laquelle la compagnie s'est adressée au gouvernement cette année et aussi l'an dernier, c'est parce que ses garanties que tout le monde dans le pays croyait disponibles et pouvoir être employées au parachèvement du chemin, se sont trouvées n'être pas disponibles; elles ne pouvaient pas être mises sur le marché; les temps avaient été contre elles, et elles sont encore dans la même position aujourd'hui.

Je crois cependant qu'avant longtemps ces valeurs deviendront meilleures sur le marché, et je n'ai pas le moindre doute que la compagnie pourra se servir du produit de ces bons pour rembourser les \$20,000,000. Je ne doute pas non plus que la compagnie pourra disposer des \$15,000,000