

Il y a quelque temps, lorsque le ministre des chemins de fer a proposé de favoriser le projet appelé "Compagnie de la Ligne Directe" j'ai cru de mon devoir de lui demander s'il possédait des renseignements qui lui permettraient de nous dire que la compagnie était en état d'exécuter ces travaux. En 1883, je crois, l'honorable ministre nous a fortement rassurés sur ce point. Il a dit, entre autre :

"Je me suis donné beaucoup de peine pour m'assurer de l'état des finances, et de la position de la compagnie, et je crois que je suis en état de dire que quel que soit les travaux qu'elle s'engage à faire, elle les exécutera.

Eh bien ! nous avons voté un crédit, et l'entreprise a été donnée, et il y a eu quelque chose de fait. Dans l'exécution de ces travaux, cette même compagnie, "North American Contracting" dont je me suis informé tout à l'heure, s'est embrouillée de quelque manière. Elle avait entrepris les travaux et versé une certaine somme; je crois d'après certains journaux que j'ai lu dans la Chambre, il y a quelque temps, que c'est à peu près deux cent mille piastres. Alors, de même que dans le cas de plus grande entreprise pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, elle n'a pu avancer d'autre argent, et a dû interrompre les travaux, et les sous-entrepreneurs n'ont pas été payés, les marchands n'ont pas été payés, les travailleurs n'ont pas été payés, et alors il en est résulté pour ceux qui avaient eu quelque rapport avec cette entreprise locale, un état de malaise, d'embarras, de perte, et de contrariété, outre l'embarras causé dans ces localités par l'interruption des travaux.

L'an dernier l'honorable ministre a soumis un autre projet. J'ai appelé son attention sur la non-exécution de ses promesses antérieures. J'ai appelé son attention sur les faits dont je viens de parler brièvement, et le ministre des chemins de fer m'a dit que tout était pour le mieux, que cette compagnie avait eu en mains une affaire de trop peu d'importance. Si elle eût eu à construire un chemin de fer plus considérable, a-t-il dit, elle l'aurait mené à bonne fin, bien qu'il me soit impossible de voir en quoi le fait qu'elle aurait eu une entreprise plus considérable aurait pu être une garantie de l'exécution de ses travaux, vu que, grande ou petite, le résultat aurait été le même. Mais c'est là ce que le ministre a dit, que l'entreprise n'était pas assez considérable, et il a proposé d'agrandir l'entreprise au moyen d'une motion qu'il a soumise à la Chambre et qui d'après lui devait assurer l'achèvement des travaux. De sorte que, une fois de plus, le ministre a exercé l'art de montrer le meilleur côté de la médaille, et lorsqu'il en aura l'occasion, l'honorable ministre qui a maintenant son rôle à jouer, il n'y a aucun doute qu'il marchera sur ses traces.

M. POPE: J'essaierai.

M. BLAKE: Le ministre a prouvé une fois de plus que la compagnie de la Ligne Directe de la Ligne Indirecte était pour le mieux, qu'elles qu'aient pu être les difficultés de la compagnie de la Ligne Courte, et la Chambre votait le subside de nouveau. Il semble que nous avons fait un petit peu de travail relativement à ce chemin. Nous avons construit une voie d'évitement pour le ballastage, mais cela faisait réellement partie du grand projet d'Oxford. L'honorable ministre (M. Pope) hoche la tête; mais comme cela forme partie du grand projet, cela a été inclus dans le contrat ou la convention faite par la compagnie, et cela devait lui être vendu au prix de revient comme faisant partie du projet.

M. POPE: Je n'ai jamais entendu dire cela.

M. BLAKE: Cela démontre l'inconvénient qu'il y a de ne pas avoir un véritable ministre des chemins de fer. S'il y avait un véritable ministre qui fût responsable des devoirs de sa position, il n'y a aucun doute qu'il serait au fait de cette question, bien que l'honorable ministre ne le soit pas.

M. POPE: Etes-vous bien sûr de ce que vous dites ?

M. BLAKE: J'en suis tout à fait certain. Je vais donner les preuves. Si l'honorable ministre veut consulter les

comptes publics et voir le compte courant du chemin de fer Intercolonial, il y trouvera mentionné le fait que l'évitement d'Oxford doit faire partie du chemin de fer de la Ligne Directe. Mais il ne les a pas lus, parce qu'il n'est pas réellement ministre des chemins de fer, et que ce n'est pas son affaire de connaître les comptes relatifs à son département. Il semble qu'il y ait eu omission sous ce rapport comme sous l'autre. Je trouve dans le rapport du ministre suppléant une allusion à cette entreprise. Il dit :

*Chemin de fer de la ligne directe entre Montréal et l'Europe, (ci-devant Great American and European Short Line Railway Company (Voir no 4, page 24).—En 1882 une subvention de \$224,000 a été votée par le parlement pour la construction d'une ligne d'environ soixante-dix milles de longueur, entre Oxford, à environ trente milles à l'est d'Amherst et New-Glasgow, N.-E.*

En date du 28 juillet 1882, un contrat a été conclu avec la compagnie nommée plus haut pour la construction de ce chemin, les travaux devant être terminés le 1er janvier 1884.

La compagnie a commencé les travaux et a continué les opérations jusqu'à l'automne de 1883, alors que les travaux ont été suspendus, et ils n'ont pas été repris depuis. En conséquence, le contrat est devenu nul et de nul effet. Comme la subvention devait être payée à mesure que chaque section de dix milles serait terminée, et comme aucune section n'a été terminée, aucune partie de la subvention n'a été payée.

Voilà tout ce qui est dit dans le rapport. Un autre contrat a été signé à une date ultérieure, et d'après la nouvelle convention intervenue entre la compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe entre Montréal et l'Europe et Sa Majesté représentée par sir Charles Tupper en sa qualité de ministre des chemins de fer, pour l'exécution du projet agrandi. Je suis informé d'une façon croyable qu'un tel contrat a été passé. Le ministre suppléant hoche la tête; mais encore une fois, puisqu'il ne savait pas ce qui est contenu dans les comptes publics, il n'est pas bien au fait de ce qui s'est passé, et les fonctionnaires ne lui ont pas raconté ce qui est arrivé avant qu'il eût pris la conduite du département. S'il veut s'informer il pourra constater que le ou vers le 8 mai 1884, un contrat a été conclu entre la Reine, représentée par sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer, et cette compagnie. Qu'est devenu ce contrat? A-t-il été annulé, a-t-il été passé à de certaines conditions qui n'ont pas été remplies? C'est ce que j'ignore; mais on m'informe qu'un tel contrat a été conclu, et je trouve dans les comptes publics une preuve à l'appui de ce fait, car je remarque que la propriété du gouvernement, l'évitement d'Oxford, a été transférée à cette compagnie en vertu de quelque contrat ou convention, et je n'en connais pas d'autre que celui que je viens de mentionner.

Il serait important de savoir quelles mesures seront prises pour l'exécution de cette entreprise. Il est important de savoir jusqu'à quel point le plan du ministre qui avait d'abord raté, a été mis à exécution, et quelle perspective il y a pour les habitants de cette localité, qui ont réellement compté, m'a-t-on dit, sur l'assurance donnée par l'ex-ministre des chemins de fer, de son siège en Chambre, quant à la stabilité financière et aux ressources de la compagnie, de pouvoir obtenir des avantages propres à les compenser pour la perte qu'ils semblent destinés à subir à moins que l'on fasse quelque chose pour mettre l'entreprise sur un pied convenable.

M. POPE: Je n'ai aucune objection à ce que la motion soit adoptée, mais je puis dire que l'honorable député qu'il se trompe lorsqu'il dit qu'un second contrat a été signé par le département. Il a été question d'un contrat basé sur la condition que ces messieurs commenceraient les travaux dans un délai fixé, mais l'entreprise ne devait leur être adjugée que lorsqu'ils auraient prouvé qu'ils étaient capables de construire le chemin.

M. BLAKE: Le contrat a-t-il été signé ?

M. POPE: Il n'a pas été signé par le secrétaire du département.

M. BLAKE: A-t-il été signé par le ministre ?

M. POPE: Il a été signé par le ministre, mais ce n'était pas un contrat final. Il a été mis entre les mains de M.