

les journaux, dans les deux chambres et dans les corridors du parlement, que le gouvernement avait placé ce crédit dans les estimations budgétaires afin d'assurer l'adoption et d'empêcher le Sénat de le rejeter sans recourir, en quelque sorte, à des moyens inconstitutionnels. Lorsqu'il s'est agi au Sénat de cette dépense de \$500,000, non pour les explorations, mais pour la construction du chemin, M. Miller se leva, avant d'avoir lu la liste des subsides et demanda au *leader* du gouvernement, dans cette chambre, si le gouvernement voulait forcer le Sénat à voter cette dépense de \$500,000 pour la construction. Il ne fut pas du tout question d'exploration, si ce n'est que M. Miller avait prétendu qu'il ne serait pas sage de procéder à la construction, avant d'avoir pris connaissance des résultats des explorations. Dans de telles circonstances, il aurait été de la plus grande conséquence pour le sénateur, une conséquence presque égale à celle que nous offre la motion que nous discutons ce soir, après avoir insisté pour que le gouvernement ne construisit pas le chemin avant d'avoir fait faire les explorations, de se lever pour s'opposer aux subsides qui étaient demandés pour ces mêmes explorations.

Tout ce qui a eu lieu concernant le bill des subsides, c'est l'opposition du sénateur de Richmond contre le crédit demandé par le gouvernement pour la construction de ce chemin; il n'a pas été du tout question des explorations, ni d'aucune autre dépense que celle de la construction. C'est dans ces circonstances que le *leader* du Sénat a promis que la dépense qui avait fait le sujet de la discussion, cette dépense seulement et aucune autre, ne serait pas faite sans l'autorisation du parlement. L'honorable député qui vient de reprendre son siège, dans le but évident de défigurer le sens des paroles de M. Abbott, a émis l'étrange proposition qu'il n'y a pas de dépenses plus intimement liées à celles d'un chemin de fer que les frais d'exploration. Si, à la demande d'une section importante du pays, le gouvernement faisait faire des explorations préliminaires pour s'assurer si un certain chemin de fer doit être construit ou non, et s'il décidait, après ces explorations, après tous renseignements pris, qu'il vaut mieux ne pas construire le chemin et renoncer à l'entreprise, pourrait-on dire que ces frais d'exploration font partie des frais de construction? Peut-on pareillement prétendre que parce que le gouvernement a promis de ne pas construire le chemin et de ne rien dépenser sur cette ligne, il a violé sa promesse en faisant faire les explorations?

Je me permettrai aussi de rectifier le récit fait par l'honorable député d'Oxford-sud, de ce qui s'est passé dans cette chambre à la dernière session. Le projet de la construction d'un chemin entre Harvey et Salisbury n'a pas été déposé devant la chambre, sans que le gouvernement eût les moindres renseignements et sans qu'il eût fait faire les moindres explorations, comme il l'a prétendu ce soir. Au contraire, nous avions l'opinion écrite, le rapport écrit des employés les plus capables du ministère des chemins de fer, qu'une somme de deux millions de piastres suffirait amplement à la construction de ce chemin; le gouvernement tenait ces renseignements des meilleures sources qu'il avait à sa disposition à cette époque. C'est sur des renseignements provenant de ces mêmes sources, que le parlement a, à plusieurs reprises, voté des crédits pour la construction de chemins de fer. Mais l'opposition a fait l'étonnante découverte que tous

Sir JOHN THOMPSON.

nos calculs étaient erronés, et que la nouvelle ligne, au lieu de raccourcir le trajet d'environ trente-deux milles, ne le raccourcissait que de dix-sept milles. On a répété cela dans tout le cours du débat, et on a aussi affirmé avec une égale énergie, qu'au lieu d'avoir dépensé deux millions pour construire ce chemin, nous nous en tirerons à peine avec quatre millions. Il s'est même trouvé un député dans cette chambre, et un sénateur dans l'autre, je crois, qui sont allés jusqu'à prétendre que nous engageons le pays dans une dépense de sept millions de piastres. En présence de ces assertions que nous entreprenions une dépense de quatre ou peut-être sept millions; que le nouveau chemin ne raccourcissait la distance que de 17 milles, et, surtout, en présence de la demande d'exploration que toute la gauche a appuyée de son vote, je demande s'il n'était pas raisonnable, avant de ramener la question devant la chambre, de nous enquerir si les bruits alarmants répandus par les adversaires du projet, étaient justifiés ou si les calculs de nos propres ingénieurs étaient exacts?

Mais il y a eu encore une autre considération. Non-seulement il était de notre devoir de savoir si nous devions procéder avec le bill concernant la construction du chemin, non-seulement nous avions à décider si nous renoncions au projet ou non, mais il nous fallait aussi tenir compte du fait par un statut encore en vigueur d'une offre de plus de \$60,000 par année à quiconque entreprendrait de construire ce chemin. Dans l'état où en étaient les choses, après la dernière session, n'importe quelle compagnie de chemins de fer aurait pu venir nous offrir de construire ce chemin et nous obliger de lui payer \$63,000 par année pendant vingt ans. Etions-nous en état de lui répondre oui ou non? L'opposition nous avait soutenu que le raccourcissement n'était que de 17 milles et que la construction de ce chemin entraînerait non-seulement une dépense énorme pour les constructeurs, mais une dépense inutile de \$63,000 par année pour le trésor public, pendant vingt ans. Aurions-nous été en position de profiter d'aucune offre qui aurait pu nous être faite, en présence de déclarations semblables appuyées par le vote de l'opposition de cette chambre et l'opinion de la grande majorité du sénat? A quelles accusations ne nous serions-nous pas exposés, si nous nous étions prévalus du droit que nous conférait la loi d'accorder ce subside pour signer un contrat pour la construction du chemin et engager le trésor public au montant de \$63,000 par année pendant vingt ans? Il y avait à considérer l'abandon possible du chemin, l'éventualité de la reprise du bill à cette session, et la possibilité de voir une compagnie, comme la chose était probable, venir nous demander de signer un contrat conformément à la loi alors en vigueur. Mais par l'attitude hostile de l'opposition dans cette chambre et de la majorité du Sénat, qui demandait qu'aucune démarche ne fût faite avant que des explorations eussent eu lieu, nous ne nous serions pas conformés au vœu du parlement, si nous avions accordé le subside sans faire procéder à une exploration. Si nous l'avions fait, il y a déjà plusieurs semaines que nous nous serions trouvés en présence d'une résolution deux fois plus forte que celle-ci, déclarant que nous méritions la censure pour avoir engagé le trésor public pour une pareille somme, même en vertu d'une loi existante, sans avoir fait d'abord procéder à des explorations qu'on nous blâme aujourd'hui d'avoir fait faire.