

renseignements complets que nous devons baser notre ligne de conduite. Nous ne sommes pas pour faire les choses en aveugles, pour parler vulgairement; nous devons avoir les renseignements avant que l'on demande de voter les fonds.

Le ministre per intérim des chemins de fer, au commencement de la session, a aussi prononcé un discours sur cette question. Il a fait remarquer qu'il avait visité le pays, qu'il avait parcouru le chemin de fer; puis il a parlé avec enthousiasme du chemin de fer même, du syndicat, et du panorama des Montagnes-Rocheuses. J'ai été très heureux de l'entendre, lui ordinairement si calme et si mesuré; j'ai été très heureux, dis-je, de voir que l'air des montagnes et ses glorieuses perspectives avaient provoqué chez lui ces grandes expressions de joie et cette admiration du pittoresque. Son voyage en chemin de fer m'a rappelé un peu un autre voyage en chemin de fer raconté en vers par M. Leland et et que je vais prendre la liberté de paraphraser :

"John Henry went to Stephen;
He drafel fast und far.
He rided shoost drei thousand miles
All in von rail-roast car.
He knowed foost rate how far he good—
He gounted all de vile,
Dere vash shoost von bottle of champagne,
Dat hopped at efery mile."

Dans le cas de l'honorable monsieur, je n'en ai pas de doute, c'était de l'Apollinaris et non du champagne, mais cela ne répondrait pas aux fins des vers, et ainsi, je suis obligé d'employer la liqueur ordinaire. L'honorable monsieur a fait le voyage par chemin de fer, comme l'ont fait plusieurs de ses collègues, sans voir beaucoup le chemin de fer, et il déclare que la compagnie a fait plus que ce qu'elle était convenue de faire; mais, après tout, ce qu'elle a fait et ce qu'elle se propose de faire est ce qui est nécessaire pour avoir un bon chemin. S'il est une chose dont on nous a parlé à l'époque du contrat et depuis, c'est que le chemin devait être un chemin de première classe. Nous nous sommes opposés au type du "Union Pacific," dont le gouvernement avait fait une des conditions du contrat, parce que c'était un type très imparfait. "Eh bien, disaient-ils," il est inutile de parler de cela, car la compagnie est certaine de construire un chemin de première classe, sous tous les rapports; il est de son intérêt d'agir ainsi." "Alors, pour quoi, avons-nous demandé, stipulez-vous que l'on devra adopter un type quelconque?" "Nous devons, disaient-ils, adopter un type." Nous avons insisté pour que l'on ne prit pas un type inférieur, et le gouvernement a réellement obtenu une lettre des entrepreneurs pour dire qu'il consentait au type du "Union Pacific," car c'était à l'époque de l'achèvement du chemin, en 1873 ou vers cette année-là. Et depuis, chaque année, toutes les fois que l'on a parlé du chemin de fer du Pacifique, l'on nous a dit que le chemin que la compagnie s'était engagée à construire n'était pas un chemin de colonisation, mais un chemin de fer de première classe; que le modèle était un modèle supérieur, et que la compagnie construisait un chemin aussi bon, sinon meilleur que le modèle.

Or, l'honorable monsieur dit que la compagnie a fait plus que ce qu'elle s'était engagée à faire, mais que ce qu'elle avait fait n'était pas nécessaire pour faire un bon chemin.

La compagnie ne s'est-elle pas engagée à faire tout ce qui était nécessaire dans le but de faire un chemin de première classe? Est-ce que ce ne devait pas être un chemin de première classe? Si elle se permet de faire des dépenses inutiles, si elle se permet de dépenser plus que ce qu'il faut pour faire un bon chemin, je ne vois pas pourquoi nous lui fournissions de l'argent. Mais d'après la convention, elle est obligée de faire tout ce qui est nécessaire pour avoir un chemin de première classe. C'est le sens du contrat qui nous a été imposé par les honorables messieurs de la droite, et c'est ce que nous avons le droit d'espérer.

L'honorable monsieur a dit que nous devions beaucoup à la compagnie. Avant qu'il ne nous eût fait cette confidence

je pensais que c'était le contraire, je pensais que la compagnie nous devait \$30,000,000. Mais il a dit que nous lui devions beaucoup; et, par ses résolutions, je suppose que nous allons lui payer ce que nous lui devons. Son collègue a dit la même chose sur un ton moins élevé. Il a dit que nous devions nous montrer reconnaissants envers M. Stephen, puis, dans son discours, il a payé un tribut de reconnaissance à ce dernier. Je ne m'oppose pas à ce qu'il paie à M. Stephen autant de tributs de reconnaissance que cela lui plaît. M. Stephen le mérite sans doute, et je serais le dernier à lui nier les titres qu'il a à la reconnaissance de ces messieurs; mais bien que l'honorable monsieur a payé ces magnifiques tributs de reconnaissance à M. Stephen—et je suis tout à fait disposé à donner mon appui cordial à presque tous les tributs de ce genre qu'il peut lui payer—je m'oppose à la proposition d'ajouter à cela cette autre espèce de tributs mentionnée dans la résolution. C'est un genre de tribut auquel le peuple s'oppose. Je ne m'oppose pas à ce qu'on loue les hommes publics dans des discours, mais je m'oppose à ce que l'honorable monsieur dise que nous devons un tribut au président et de proposer une résolution déclarant que nous payons de l'argent comptant à la compagnie. Nous devons un tribut au président; en conséquence, votons les fonds. Cela devient réellement sérieux.

J'aimerais savoir quand nous devons payer à la compagnie un tribut sous forme d'argent. Je supposais que nous avions fait une opération commerciale, que nous avions donné un certain prix pour l'accomplissement d'un objet particulier, et qu'il n'y avait aucune obligation ni d'un côté ni de l'autre, si ce n'est l'obligation, de notre part, de remplir les conditions du contrat, et, de la part de la compagnie, de remplir les conditions qui leur sont opposées. Puis l'honorable monsieur a dit que la compagnie avait fait beaucoup plus de travail qu'elle n'était obligée d'en faire, et qu'elle avait agi ainsi parce qu'elle pouvait, aujourd'hui, faire exécuter ses travaux à meilleur marché pendant qu'elle faisait son principal ouvrage; puis, dans son autre partie de son discours, il a déclaré, ou son collègue a déclaré que les énoncés que des dépenses extravagantes avaient été faites parce qu'on s'était trop hâté, étaient tout à fait erronés. Je ne puis guère penser que ces honorables messieurs ont lu les documents se rapportant à cette question, qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Croirez-vous, M. l'Orateur, que ces honorables messieurs, qui déclarent qu'il était moins dispendieux de faire plus d'ouvrage que la compagnie en faisait à cette époque, lorsqu'elle poussait activement les travaux; croirez-vous que ces messieurs, qui déclarent que cette hâte n'a entraîné aucune augmentation de dépenses, ont déposé sur le bureau de cette Chambre des documents relatifs aux travaux exécutés à la Passe-du-Cheval-qui-Rue, documents qui comportent ce qui suit : M. Van Horne déclare, au nom de la compagnie, que dans l'estimation que la compagnie a faite, relativement à la somme requise pour compléter le chemin de l'année dernière, lors de l'emprunt, il a compris une somme pour la construction d'une ligne temporaire autour d'une partie de la Passe-du-Cheval-qui-Rue, ainsi que pour la construction d'une ligne permanente en cet endroit.

Je ne prétends pas donner le chiffre strictement exact, mais il me semble que le montant relatif à la ligne permanente était de \$950,000, et le crédit pour la ligne temporaire une bagatelle au-dessous de \$400,000. M. Van Horne déclare qu'il a fait cette double estimation parce qu'il a eu l'intention de construire d'abord la ligne temporaire, et presque aussitôt après la ligne permanente, pendant la période déterminée, dans le mois de septembre, la ligne temporaire devant être construite afin de commencer les opérations au delà. Puis, il propose, dans cette lettre au gouvernement, d'avoir la permission de retarder la construction de la ligne permanente de quelques années, pour des raisons dont je parlerai plus tard, et il dit: Si vous me permettez d'agir ainsi, ce sera réellement une économie, car en prenant le