

Dans le cours de l'année dernière des milliers de personnes sont parties avec des provisions, gravissant les montagnes et traversant les défilés de cette région, et quand ce nombre sera augmenté de cinquante mille, ou peut-être de cent mille autres personnes, il deviendra absolument nécessaire de prendre des mesures pour permettre à de grandes foules de gens de sortir de cette contrée en peu de temps. Si les facilités de retour manquaient, il y aurait à redouter de grands maheurs, si ces gens ne pouvaient pas s'en revenir après avoir été déçus dans leurs espérances. Il est inutile que j'insiste sur la nécessité de construire un chemin de fer dans cette région sur le territoire canadien, où que je parle des avantages considérables que procurera au peuple canadien sa part du trafic du Klondike, ce sont des faits indéniables et que nous connaissons tous. Il n'y a aucune divergence d'opinion sur ce point, et par conséquent, je n'en dirai pas d'avantage.

Je passe maintenant à un sujet qui peut donner lieu à des appréciations diverses, et qui pourrait exiger une mesure que le peuple et le parlement du pays n'approuveraient pas. Dans les circonstances ordinaires, il est du devoir de tout gouvernement de consulter le parlement avant de se lancer dans une entreprise importante à une époque particulière. Ce principe est sain en toutes occasions, et je ne veux pas y renoncer. Mais, d'un autre côté, s'il se présente des circonstances qui exigent impérieusement que des mesures soient prises sans délai dans l'intérêt du plus grand nombre, aux fins de favoriser les intérêts de tout le pays, je prétends que le gouvernement ne doit pas perdre une minute pour agir. En affaires, les grands succès sont obtenus par les hommes de courage et d'audace, et la même chose peut s'appliquer au gouvernement d'un pays. Un gouvernement qui déploie de l'énergie et de l'audace en faisant ce qu'il croit être avantageux donnera plus de satisfaction au peuple que le gouvernement qui manque de courage et qui a peur d'agir promptement.

Je reconnais, de plus, que pour toute entreprise considérable il est de la plus grande importance de demander des soumissions. A mon avis, c'est juste et équitable. Le principe est sage, et la question que la Chambre doit examiner est de savoir si le gouvernement était justifiable, dans les présentes circonstances, d'adjudger une entreprise sans demander de soumissions, et sans consulter le parlement. Il nous faudra arriver à une conclusion dans cette question en conformité des faits et de ce que nous croirons être le plus avantageux pour les intérêts du pays en général.

Au sujet de l'adjudication de cette entreprise, il y a une chose qui est sans précédent. Il peut y avoir des membres de cette Chambre qui savent le contraire, mais je ne connais pas de cas dans lequel des soumissions aient été demandées pour construire un chemin de fer ou exécuter des travaux importants sans déboursier d'argent pour ces entreprises. Il y a bien peu d'entrepreneurs qui seraient disposés à soumissionner une entreprise de quelque importance en sachant qu'ils seraient payés avec quelque chose dont la valeur pécuniaire serait difficile à établir. Je dis donc que ce fait extraordinaire et unique devait être pris en considération.

On dira peut-être que le gouvernement aurait dû accorder une subvention libérale en espèces pour la construction de ce chemin, et conserver les terres ; mais, à mon avis, le principe suivi par le gouver-

nement à ce sujet sera approuvé par le pays en général. Ce principe est que cette vaste et inaccessible région, qui n'est propre à rien, sauf à l'industrie minière, doit être responsable des sommes d'argent que son développement exigera.

Après tout, il ne faut pas oublier que la construction d'un chemin de fer dans cette région n'a aucune analogie avec celle d'une route à travers les terres en culture, où il y a une source permanente de revenus pour ce chemin. Nous pouvons construire ce chemin dans le Klondike, et il peut arriver quelque chose qui en amoindrisse la valeur. Il est donc très important de faire payer par cette région les frais de construction du chemin de fer qui la traversera. En conséquence, je crois que la grande masse de la population reconnaîtra que l'attitude prise par le gouvernement a été sage. Je suis porté à croire que si le gouvernement avait demandé des soumissions, d'après le principe appliqué dans cette entreprise, savoir : qu'aucune somme d'argent ne sera payée, le nombre des soumissionnaires aurait été très restreint. Je suis convaincu que les hommes d'affaires du pays reconnaîtront que, d'après ce principe, le gouvernement aurait eu très peu de chance de recevoir des soumissions et de voir à la construction immédiate de ce chemin de fer.

Quel aurait été le résultat, si le gouvernement eût demandé des soumissions pour la construction de ce chemin de fer à la condition que nulle somme d'argent ne serait accordée, mais que le coût en serait payé en terrains miniers ? Le gouvernement aurait paru n'avoir aucune confiance dans cette région, ne voulant pas risquer son propre argent dans l'entreprise. En conséquence, je prétends que cette manière d'agir aurait été pleine de risques et de danger.

Plus que cela ; si le gouvernement n'eût pas réussi à recevoir une soumission satisfaisante pour la construction de ce chemin de fer à ces conditions, il lui aurait été dix fois plus difficile, plus tard, de négocier et passer un contrat pour cette construction que si cette ligne de conduite n'eût pas été tenue. La préparation d'un contrat d'après ce principe de ne rien payer en espèces, devait être le sujet de négociations d'après les exigences du cas ; et en conséquence, je crois que l'acte du gouvernement qui s'est efforcé de constater, au moyen de négociations, si un arrangement avantageux pouvait être conclu pour construire ce chemin de fer, sera ratifié par le peuple du pays. Je prétends que les circonstances exigeaient une action immédiate. Nous ne pouvions pas risquer de perdre une année du commerce de cette région, ce qui serait arrivé si le gouvernement eût agi comme dans les cas ordinaires et demandé des soumissions ; et le peuple aurait tenu le gouvernement responsable de cette perte. Je suis que si vous examinez le nombre de millions d'acres de terre données aux entrepreneurs pour construire ce chemin de fer, le chiffre paraît énorme.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BERTRAM : Mais si vous jetez un coup d'œil sur la carte géographique, et si vous remarquez la quantité de terrain accordée, comparative-ment à l'étendue de toute la région, le chiffre n'en paraît pas si élevé après tout. De plus, que signifie cette concession de terres à une compagnie ? A mon avis, elle signifie simplement l'addition d'autant au développement des richesses minières du