

en 1871, la même position qu'il a maintenant, le programme de la construction d'une grande ligne de chemin de fer qui devait relier les deux océans qui forment les limites est et ouest de la confédération canadienne, reçut l'approbation de cette Chambre. Non-seulement ce programme reçut l'appui de la grande majorité du parlement du pays, mais en termes formels les moyens à l'aide desquels cette entreprise devait être exécutée furent incorporés dans une résolution et soumis à la considération du Parlement. Il fut proposé par le regretté sir George Cartier :

« Que le chemin de fer auquel il est fait allusion dans l'adresse à Sa Majesté relativement à la convention conclue avec la Colombie anglaise, et sanctionnée par cette Chambre, samedi, le 1er avril dernier, soit construit et exploité par une compagnie particulière et non par le gouvernement fédéral, et que la subvention du gouvernement qui devra être accordée pour assurer le succès de l'entreprise, devrait se composer de telles concessions libérales de terres, et de telle subvention en argent et autres aides, qui ne pèseront pas trop sur l'industrie et les ressources du Canada, et que le Parlement du Canada pourra déterminer à l'avenir.

M. BLAKE.—C'est la résolution soumise en premier lieu.

Sir CHARLES TUPPER. C'est la résolution primitive, et elle a été amendée afin de déclarer plus fortement que l'ouvrage n'entraînerait pas une augmentation de l'échelle de taxation. J'étais sous l'impression que la résolution que j'avais sous la main était la motion primitive telle qu'elle a été adoptée. L'honorable monsieur conviendra avec moi qu'elle définit le mode d'après lequel le chemin devait être construit. Maintenant, quoique des honorables membres de cette Chambre, quoique les deux grands partis représentés en cette Chambre puissent différer d'opinion quant à la construction du chemin de fer et quant aux moyens

propres à assurer son achèvement, la Chambre a été unanime sur ce point, parce que les honorables messieurs qui représentaient alors l'opposition dans cette Chambre, ont appuyé une résolution présentée en amendement à la nôtre par M. Dorion, juge en chef aujourd'hui, déclarant que le chemin ne serait pas construit autrement; les mots "et pas autrement" étaient ajoutés à la résolution dans le but de mettre le gouvernement dans l'impossibilité d'assurer la construction du chemin autrement qu'au moyen d'une compagnie particulière aidée d'une concession de terres et d'une subvention en argent. Et tandis que la résolution proposée par sir George Cartier, déclarant que le chemin serait construit de cette manière, recevait l'appui de tous les députés de la droite, l'affirmation encore plus forte proposée par M. Dorion, que l'ouvrage ne serait pas exécuté autrement, reçut, je crois, l'appui de tous les députés de la gauche. Donc, je crois pouvoir dire que ce programme du parlement a été formellement approuvé dans les résolutions qui figurent dans les journaux de 1871. Plus tard, en 1872, il devint nécessaire de déclarer en termes précis quelle aide le gouvernement se proposait d'offrir, en vertu de cette résolution, pour la construction du chemin de fer. Les journaux de 1872 montrent que le parlement, par un vote donné en pleine connaissance de cause, et à une très grande majorité, plaça à la disposition du gouvernement \$30,000,000 en argent, et 50,000,000 d'acres de terre pour la construction de la ligne mère; une concession additionnelle de 20,000 acres de terre par mille pour l'embranchement de Pembina, long de 85 milles et de 25,000 acres de terre par mille pour l'embranchement de Nepigon. Je puis rappe-

ler à l
dait,—
être e
ligne
du Ca
l'oues
Nepig
pour
mille
120 m
embra
lac S
Or,
à beau
Cham
verne
jorité,
mont
terres
constr
Pacifi
de ce
eut di
pel au
tion e
les éle
nemen
te qu
sancti
Cham
à l'arg
que le
à utili
de ces
sancti
sarcti
avait
avait
un co
de cap
subsé
comm
organ
min d
aux d
menti
monsi
uns d
le pou
bre q
certai
expér