

Mais la chambre n'est pas présentement saisie du mérite de la question. J'ai dit, en 1885, que j'étais prêt à me conformer à cet arrangement, et mon honorable ami se rappellera que j'ai voté contre la résolution de l'honorable député de Guysborough (M. Kirk). Je dis ceci pour ne justifier, mais ça ne se rapporte aucunement au cas présent. Peu importe ce qui s'est passé en 1885. C'est absolument étranger à la question maintenant devant la chambre.

Il s'agit présentement de savoir si le gouvernement est justifiable d'avoir agi comme il l'a fait au sujet des études de ce chemin. Il avait rejeté une résolution relative à ces études; il avait déclaré formellement dans l'autre chambre qu'aucune dépense ne serait faite, et il ne pouvait employer d'expressions plus fortes que celles dont il s'est servi, soit qu'elles se rapportassent aux études préliminaires, ou à la construction du chemin. La question actuelle est de savoir si le gouvernement avait le droit, sans l'autorisation du gouvernement, de dépenser de l'argent pour ces études. S'il n'avait pas cette autorisation du parlement, il doit démontrer que cette dépense était urgente et absolument nécessaire, et le ministre des chemins de fer a dû montrer qu'il y avait urgence à agir ainsi. Ceux qui ont suivi le débat de l'an dernier, ceux qui connaissent les faits relatifs à cette question, savent qu'il n'y avait pas d'urgence.

Je dis donc que le gouvernement, n'ayant pas l'autorisation du parlement, et ne s'étant pas conformé aux dispositions de la loi, mérite la censure que comporte la résolution de mon honorable ami.

M. KIRK : Il est vrai, comme l'a dit le député de Halifax (M. Kenny) que cette question intéresse beaucoup la population de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse. Il y a plus de cinq ans, que le gouvernement a soumis au parlement une résolution par laquelle la population de cette province avait la promesse que ce chemin serait construit.

En 1885, le ministre des chemins de fer a présenté une résolution relative à la construction de la ligne courte à travers l'Etat du Maine jusqu'à Saint-Jean, et censée, en même temps, pourvoir à la construction d'une ligne de Harvey à Salisbury. Quoique le gouvernement se prétendit obligé de construire cette ligne courte, il ne paraissait pas très clair, selon moi, qu'il eût l'intention de la construire; c'est pourquoi je proposai, en amendement à la résolution soumise à la chambre par le ministre des chemins de fer, la motion suivante. Je veux montrer que la politique suivie par le gouvernement à ce sujet a été une politique de déception. Pendant que la chambre était saisie de la résolution dont je veux parler, en 1885, je proposai l'amendement suivant :

Que le rapport ne soit pas maintenant pris en considération, mais qu'il soit renvoyé au comité général pour amender le bill en prescrivant que les travaux de sections de la ligne entre Harvey, Frédéricton et Salisbury seront commencés et exécutés en même temps que la partie de toute la ligne à l'ouest de la frontière du Nouveau-Brunswick et du Maine.

Le ministre des travaux publics, au nom du gouvernement, me demanda de retirer cette motion. Il expliqua que le gouvernement avait l'intention de se faire autoriser à construire le chemin, et que l'adoption de mon amendement en retarderait plutôt qu'il n'en favoriserait la construction. Voici ses explications qu'il donna :

Je ne crois pas que cet amendement devrait être fait, vu que, s'il était adopté, au lieu de favoriser l'entreprise,

M. WELDON (Saint-Jean).

il y mettrait des obstacles. D'autres députés peuvent demander que les travaux des autres parties de la ligne soient exécutés simultanément. Cela ne se fait nulle part; nous ne voyons de disposition de ce genre dans aucune charte; on n'entreprend aucun chemin de cette manière. Après les explications que je viens de donner, savoir: que le contrat que passera le gouvernement sera fait de manière à assurer le parachèvement de la ligne, que nous verrons à ce que la construction des parties les plus difficiles ne soit pas ajournée et payée plus tard au taux des parties les plus faciles, mais que les différentes parties soient payées d'après la nature des travaux à exécuter dans ces circonstances, j'espère que l'honorable député ne persistera pas dans sa demande.

Je ne considérerai pas, néanmoins, que cela était très satisfaisant, et je ne retirai pas ma motion, mais elle fut rejetée par le gouvernement. Le gouvernement a toujours prétendu qu'il avait l'intention de construire cette ligne. En 1886, je fis dans cette chambre, relativement à cette ligne, une interpellation à laquelle le ministre de la justice répondit. On donna à entendre à la population de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse qu'un contrat avait été passé pour la construction de ce chemin, de même que pour celle de la ligne allant à Saint-Jean :

M. KIRK : Le gouvernement a-t-il passé un contrat avec quelque personne ou compagnie pour la construction de la ligne courte de ce chemin de fer de Montréal à Salisbury, *via* Frédéricton? Si tel contrat a été passé, avec qui l'a-t-il été? Le contrat sera-t-il soumis à la chambre pendant la présente session?

M. THOMPSON : Oui, un contrat a été passé avec la compagnie du chemin de fer International, dont M. Duncan McIntyre est le président. J'apprends qu'il ne sera pas soumis à la chambre au cours de la présente session, à moins qu'on ne le demande.

Voici la déclaration du ministre de la justice qu'un contrat fut passé pour construire ce chemin jusqu'à Salisbury, *via* Frédéricton. Cette question est en outre venue sur le tapis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant les élections de 1887, alors que sir Charles Tupper, ancien ministre des chemins de fer, a déclaré dans une assemblée publique, à Halifax, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique était tenue par contrat de construire ce chemin de fer. Je cite le rapport fait par un journal de ce qu'il a dit le 5 février 1887 :

Lorsque j'ai dit, hier soir, que mon dernier acte avant de quitter Londres avait été de signer, comme syndic conjointement avec lord Revelstoke et lord Wolverton les obligations pour la construction de cette ligne de chemin de fer (la ligne courte) par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et que c'est maintenant entre ses mains; lorsque je lui ai dit (M. Jones) cela, il a compris qu'un glas funèbre résonnait à ses oreilles. Avec cette gigantesque entreprise entre les mains de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, connaissant ses ressources énormes, il a compris que, dès qu'elle aurait dépensé son argent dans la construction de cette ligne courte de chemin de fer et exécuté son magnifique projet en établissant entre l'Angleterre et Halifax une ligne de steamers inférieurs, sous le rapport de la rapidité, à aucun de ceux qui voyagent entre l'Angleterre et New-York, il a compris, dis-je, que ce port deviendrait nécessairement l'entrepôt du trafic et du commerce entre l'Europe et l'Orient. Il savait que cette ligne deviendrait une grande route transcontinentale, et que non seulement nous y attirerions le trafic de l'Europe à destination de la Chine et du Japon, mais que nous pourrions aussi lutter avec Boston, Portland et New-York, pour le transport des marchandises et des voyageurs à destination de New-York, Chicago et des Etats de l'Ouest.

Je vous ai déjà dit que cette gigantesque compagnie du chemin de fer du Pacifique, avec quatre à cinq mille milles de chemin de fer maintenant exploités, avec une armée de 25,000 hommes à son emploi, et dépensant assez d'argent pour soutenir et développer seul un pays, s'il nous fallait compter presque exclusivement sur elle. Lorsque cette compagnie a déclaré par l'acte le plus solennel, le plus important et le plus pratique qu'il lui fut possible de faire en signant un contrat l'obligant à construire non seulement la ligne courte de chemin de fer qui