

23 mai 1874

clause en question ne s'applique pas aux témoignages des Sauvages.

Le bill est lu une deuxième fois.

* * *

BILL SUR LES ÉLECTIONS

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose que les amendements présentés par le comité général du Sénat au sujet des élections soient adoptés (*Bravo!*). Il soutient néanmoins que le Sénat n'aurait pas dû modifier le bill, car c'est là une prérogative unique de l'autre Chambre. Nonobstant le léger amendement qui a été apporté au bill, ses dispositions sont toutefois suffisamment bonnes pour qu'on le recommande à la population, et si l'amendement le rend plus acceptable à la population de l'Île-du-Prince-Édouard, cela diminuera ses regrets.

Après quelques commentaires des **hon. MM. WILMOT et HAVILAND**,

La motion est adoptée.

Le bill est alors lu une troisième fois et adopté.

* * *

LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

Sur motion de **l'hon. M. SCOTT**, le Sénat se réunit en comité général.

L'hon. M. CAMPBELL demande au motionnaire de la résolution s'il a l'intention de faire certaines observations sur le bill.

L'hon. M. SCOTT déclare que le bill a déjà été suffisamment discuté et précise qu'il n'a pas l'intention, à cette étape, de tenir d'autres propos.

L'hon. M. CAMPBELL déclare que cette mesure a des conséquences si graves et représente une somme d'argent telle que le Sénat est en droit de s'attendre à quelques explications. Selon lui, le Sénat aurait dû faire quelques remarques. Il n'a pas l'intention de s'opposer au bill lui-même, mais il souhaiterait qu'on lui explique les différences entre ce bill et celui de l'an dernier. Les subsides en argent ont été les mêmes que les subsides en terres, mais ce bill-ci ajoute une garantie de 4 pour cent sur une certaine somme qui n'est pas précisée et ce, il suppose, pour une période limitée. Or, il s'agit là d'une obligation de caractère indéfini, qui risque de s'avérer fort coûteuse et dont il se méfie énormément. Il se dit convaincu que, si l'ancien gouvernement avait envisagé ainsi d'accroître le fardeau de la population en accordant une garantie de 25 ans sur une somme vague, il y aurait eu une levée de boucliers. Tel qu'il a été présenté, le schéma conçu par l'ancien gouvernement a été jugé comme une obligation extraordinaire et inédite pour la

collectivité, et tout à fait impensable. Il a appris, par la suite, qu'on envisageait soit d'engager à contrat certains particuliers qui construiraient les divers tronçons de la voie ferrée, soit que le gouvernement lui-même le construise par tronçons; et si la construction était faite par des particuliers, ces derniers étaient responsables des travaux qui pourraient toutefois être repris par le pays à un moment donné. Il avoue sans hésiter que les avis sont très partagés quant aux avantages relatifs que présenterait la construction de cette œuvre gigantesque, en une seule fois ou petit à petit. Il est peut-être souhaitable de confier les travaux à différentes compagnies, ou l'ancien gouvernement avait peut-être raison de la confier à une seule grosse compagnie. Cela aurait peut-être été la solution la plus économique. Les deux solutions présentent des avantages. Il reconnaît que le gouvernement a peut-être raison d'accorder le contrat à une grosse compagnie, qui a beaucoup de connexions sur les deux continents et qui pourrait attirer des immigrants d'Europe. Ou alors le projet est trop important pour une seule compagnie et pourrait être coupé en six tronçons, même s'il a du mal à l'imaginer; en effet, des compagnies rivales construisant chacune un tronçon n'auraient pas la même opportunité ni peut-être la même nécessité d'encourager les immigrants à venir et d'accumuler toutes sortes de fournitures, et cela pourrait être un argument contre la construction. Les travaux pour chaque tronçon ne se dérouleraient peut-être pas au même rythme et il n'y a rien dans le bill qui indique que le tronçon de voie ferrée du tout début, qui donne sur des eaux navigables, doit être construit d'abord ou si l'on commence par l'intérieur. Il a conclu de ce qui a été dit en l'autre Chambre que, même si le gouvernement votait pour un bill portant construction d'un chemin de fer transcontinental, le gouvernement ne s'engage pas à cette construction et a même refusé de s'engager à la construction du chemin de fer du Pacifique (*Bravo!*). Le gouvernement s'est simplement engagé à construire un chemin de fer de Fort Garry à Pembina. Il est également fait mention d'un tronçon d'un certain point du lac Nipissing vers les rives du lac Huron ou de la baie Georgienne. Or, il y a quelques jours, un bill a été déposé par le secrétaire d'État pour constituer une société devant construire une voie ferrée entre ces deux points; il suppose que les actionnaires de cette compagnie sont des gens que le gouvernement désire encourager, auxquels le gouvernement a l'intention de donner certains avantages et qui pourront administrer la voie ferrée une fois qu'elle sera construite. Selon lui, la même méthode sera utilisée pour la construction du tronçon de Pembina à Fort Garry.

L'hon. M. SCOTT : Je n'ai que des rapports tout à fait fortuits avec ce bill.

L'hon. M. CAMPBELL : Les travaux prévus pour le chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique étaient censés rencontrer la voie ferrée envisagée dans l'Est par le bill à l'étude; il a donc tiré des conclusions des propos de l'honorable sénateur, vu le rôle qu'il a joué à cet égard. Il ne fait pas de doute que le tronçon de Fort Garry à Pembina devrait être le premier construit, mais il n'existe pas de chemins de fer