

de fer du Pacifique entre les deux océans, ou disons même, entre Montréal et Halifax, l'économie de temps ne serait pas plus de trois quarts d'heures, et je demande à cette chambre si dans la condition présente des finances du pays, avec l'énorme dette et les lourdes charges que le Canada a dû contracter pour des travaux publics nécessaires—je ne blâme pas le gouvernement pour ces grandes dépenses, parce que, dans une grande mesure, je crois qu'elles étaient le résultat d'une politique sage dont nous bénéficierons plus tard—mais eu égard à la dette nécessaire dont le pays devra se rendre responsable au sujet de ces travaux publics, sommes-nous dans une position, à moins d'y être contraints par une nécessité inévitable, à dépenser trois millions de piastres sur ce chemin de fer pour acquérir des avantages insignifiants ?

Le point sur lequel a appuyé l'honorable sénateur qui a dirigé l'opposition au bill, dans le Sénat, était que ce chemin n'était pas nécessaire. Je vois que l'honorable M. Abbott, en résumant les objections, ne dit pas un mot des arpentages. Il dit :

Mon honorable ami de Marshfield a soumis à la chambre dans une forme succincte, la substance de toutes les objections faites à cette entreprise. Maintenant, voyons jusqu'à quel point ces objections n'ont pas été déjà résolues par ce qui a été fait, et je ne puis qu'effleurer cela et ce que mon honorable ami a dit, qui a attiré mon attention. On dit que ce chemin fera concurrence au chemin de fer Intercolonial; il enlèvera le trafic passé Saint Jean; il ne suit pas la ligne droite, vu qu'il passe par Frédéricton; d'après les objections de l'honorable député, ce n'est pas une ligne droite, et il n'a pas droit à la désignation de ligne courte, parce qu'il fait un détour dans le but d'atteindre Frédéricton; et de plus, on dit: Pourquoi construire cette ligne courte? Quel est son but? Quel avantage peut-on en retirer? Quel bien pourra-t-il faire?

Telles sont les objections résumées par M. Abbott dans sa réplique; et vous verrez que les objections sur lesquelles insistait le Sénat étaient basées sur le fait que cette ligne n'était pas nécessaire, et que ce serait jeter l'argent du public à l'eau, que de le dépenser sur un chemin parallèle au chemin du gouvernement, au moment même où le raccordement était fait avec le chemin du gouvernement, et en l'absence de moyens de s'assurer si cela répondait aux exigences des passagers et du trafic.

En présence de ces objections, le Sénat a repoussé le bill, et le parlement a désapprouvé toute dépense d'argent à faire sur le chemin. Lisez ce que dit M. Abbott à ce sujet. L'honorable député de Halifax dit qu'il n'y a pas de dépenses. Mais mon honorable ami oublie l'énergie du langage de l'honorable sénateur, lorsqu'il dit "des dépenses d'aucun genre."

Je déclare formellement que des dépenses d'aucun genre ne seront faites sur ce chemin, à moins qu'elle ne soient autorisées par le parlement.

Tout homme qui sait ce que c'est que la construction d'un chemin de fer, sait que les arpentages et les plans sont tout aussi nécessaires,—et forment partie de la construction d'un chemin—que les traverses et les lisses qu'elles supportent; et, si le Sénat avait voté le demi-million de piastres que le gouvernement se proposait de dépenser, une portion considérable de cet argent eût été employé pour les arpentages.

A la session dernière, devant cette chambre, le gouvernement a déclaré que toutes les explorations étaient faites, et qu'il était inutile d'en faire de nouvelles, vu que les études déjà faites étaient suffisantes; et, cependant, le gouvernement a eu l'audace, sans garantie ou autorisation du parlement, ou sans loi, de dépenser \$30,000 sur des explorations qui, de son aveu, n'étaient pas nécessaires.

Un autre point sur lequel j'ai insisté dans ma résolution, c'est que nous devons attendre, jusqu'au temps où l'expérience aura démontré que la

ligne actuelle de chemin de fer, entre ces points, ne suffit pas pour répondre à la demande des voyageurs et du trafic.

Peu de temps après que cette résolution eût été proposée, un embranchement fut construit, qui permettait aux trains de parcourir directement la distance entre Montréal et Halifax. Moins de six semaines après, les trains commencèrent à circuler sur cette voie, et ils n'ont pas cessé de circuler depuis. Je demande à tous les habitants des provinces maritimes si le service de cette voie n'a pas été des plus satisfaisants. Nous avons présentement des communications rapides et régulières, et je n'ai entendu que des éloges au sujet de la manière dont la compagnie du canadien du Pacifique s'acquittait de ce trafic. Nous pouvons quitter Montréal, à huit heures du soir et arriver à Halifax à onze heures p. m. le lendemain, et de là, nous rendre à Saint-Jean, le jour suivant, à deux heures p. m. En ce qui concerne le commerce de trafic et les voyageurs, l'expérience a démontré que ce chemin est suffisant et suffira encore pendant un certain temps; et le fait de dépenser de l'argent sans garantie ou sans autorisation du parlement, n'est de la part du gouvernement, qu'un simple gaspillage d'argent dans le but de tenir certains comtés dans une position telle, qu'ils devront élire des partisans du gouvernement comme membres du parlement. Cette ligne projetée sera un autre Oxford et New-Glasgow, dans le but d'assurer certains comtés au gouvernement, au moyen de cette dépense. Mon honorable ami a déclaré que le mandat du gouverneur général ne peut être employé qu'en vertu de l'acte :

Si, lorsque le parlement ne siège pas, un accident survient à certains travaux ou édifices publics qui requiert une dépense immédiate pour la réparation d'iceux, ou que toute autre circonstance se présente où une dépense imprévue ou pour laquelle le parlement n'aurait pas voté de fonds, est requise d'une manière urgente et immédiate dans l'intérêt public, alors, sur le rapport du ministre des finances et du receveur-général, qu'il n'y a pas de disposition parlementaire pour cet objet, et du ministre en charge du service en question qu'il y a urgente nécessité.

J'aimerais à savoir où est la nécessité urgente, dans ce cas? Ce n'est que dans les deux cas mentionnés dans l'acte, que le gouverneur général peut émettre son mandat. Dans ce cas, il n'y avait pas de nécessité urgente. Il existait un chemin parachevé qui répondait à tous les besoins du trafic, et cette nouvelle ligne n'était aucunement nécessaire. La province de la Nouvelle-Ecosse se trouvait-elle en souffrance par le besoin de cette ligne ?

M. KENNY : Est-ce là le chemin pour lequel l'honorable député a voté en 1885 ?

M. WELDON (Saint-Jean) : En 1885, comme je l'ai fait observer, l'an dernier, lorsque la résolution a été présentée, une certaine somme a été accordée pour ce chemin. J'ai voté en faveur de cette subvention. L'honorable député de Halifax a insisté pour que ceci fit partie de l'arrangement d'alors, lequel était qu'une certaine somme serait accordée à la compagnie et non pas que le gouvernement construirait le chemin; et j'ai dit pendant la dernière session que j'étais prêt à consentir à cet arrangement et à laisser la compagnie avoir ses \$63,000 et construire le chemin. Mais je me suis opposé à ce que le gouvernement se mit à détourner le commerce de ma ville et de mon comté, en construisant ce chemin.