

un grand projet, impliquant que le gouvernement impérial approuverait et subventionnerait libéralement la construction du chemin de fer du Pacifique. Elle donnait ce caractère à l'entreprise, prétendant que la ligne devant être avantageuse aux intérêts de l'Empire, le gouvernement anglais devait aider à sa construction.

Pendant la seconde session de ce même parlement, nous n'entendîmes plus parler de ce grand projet, mais on nous soumit, en vue de la construction d'une certaine partie de la ligne, un projet ayant une base toute différente de celui qu'on nous avait antérieurement proposé. La ligne ne devait plus être qu'un chemin de colonisation construit à peu de frais, avec courbes de très petit rayon et des pentes raides, enfin une ligne construite aussi économiquement que le permettrait la sûreté des voyageurs destinés à la parcourir. On devait la construire ainsi par sections et faire immédiatement le tracé d'une section à la Colombie anglaise et d'une autre de 200 milles à travers les prairies.

Mais voici une autre modification fort grave du projet. Au lieu d'exécuter les travaux comme je viens de le dire, on nous propose que nos engagements qui, d'après l'ancien mode de construction par le gouvernement, étaient limités par les crédits que nous pourrions voter chaque session, soient, une fois pour toutes, et sans recours possible, définis autant qu'on peut le faire par un contrat. Par l'intermédiaire d'une compagnie, la ligne sera construite d'une extrémité à l'autre, et notre position, à l'égard de cette compagnie, rendra irrévocables nos engagements envers elle, quels que soient ces engagements.

Relativement au raccordement de la ligne à l'Est, les propositions que l'on vient de nous soumettre impliquent aussi une modification fort grave. On avait adopté un certain tracé. Chacun sait que dès les débuts de l'entreprise, sinon à son origine même, le chemin de fer de la rive nord du lac Supérieur fut laissé en suspens et sa construction indéfiniment remise. A différentes reprises, diverses recommandations ont été faites en vue d'obtenir un raccordement plus satisfaisant avec l'Est. L'an dernier, cette question a été discutée ici, et d'une manière encore plus complète dans la Chambre haute.

L'honorable ministre des chemins de fer a admis que l'on pouvait établir, en aboutissant au Sault-Sainte-Marie, une ligne très avantageuse pour le Canada, non-seulement pour le commerce intérieur, mais pour le commerce international, et qu'il serait dans l'intérêt du pays de construire cette ligne le plus tôt possible.

J'ai demandé moi-même, en cette Chambre, ce que l'administration comptait faire et, au Sénat, on a également demandé quelles étaient ses intentions à cet égard. Le gouvernement répondit alors qu'il s'occupait de la question. L'an dernier, après avoir laissé au gouvernement tout le temps de considérer la chose, l'opposition réitéra sa demande dans le cours de la troisième semaine d'avril, et les ministres répondirent que leur intention était de faire faire des études pour la ligne du Sault-Sainte-Marie et d'en subventionner la construction. Or, on nous informe que la ligne de la côte nord du lac Supérieur va être construite et que l'administration a considérablement modifié son programme.

A ces modifications, M. l'Orateur, en tant que modifications pures et simples, je n'ai pas à opposer un mot de plainte ou de reproche. En réglant les conditions d'une aussi grande entreprise, l'administration a non-seulement le droit, mais c'est son devoir impérieux, du moment où elle a constaté les résultats que des modifications peuvent avoir, de remodeler son programme, en vue des meilleurs intérêts du pays et suivant ce qu'exigent les circonstances. Je ne me plains donc point de ces modifications en tant que modifications pures et simples, mais seulement dans un but que je vais signaler dans un moment. Nous ne pouvons ignorer désormais que l'on a fait des modifications essentielles, puisque le discours du trône nous informe que l'on en revient à l'ancien programme en modifiant, d'une

M. BLAKE

manière essentielle le programme annoncé, exposé et approuvé par les Chambres, dans le cours des deux premières sessions du parlement actuel.

- Il nous est naturellement impossible de nous prononcer relativement aux conditions et à l'opportunité d'un contrat qui ne nous a pas encore été soumis.

L'honorable député de Toronto-Ouest nous dit que c'est la position qu'il a prise. Je l'imiterai en cela; mais il me semble impossible de faire plus que de signaler les graves problèmes que comporte la discussion du programme que l'on nous soumet au début de la présente session. Nous devons attendre les renseignements qui nous sont promis sur des questions très-importantes avant de pouvoir exprimer une opinion intelligente sur l'opportunité du programme adopté par l'administration.

Nous ignorons, par exemple, quel est le prix du contrat, en travaux ou en espèces, car je ne vois pas de différence, je ne vois qu'un désavantage à payer un certain montant en travaux, au lieu de le solder en espèces. Il y a certainement désavantage, parce que les frais d'exécution des travaux peuvent excéder de beaucoup les évaluations, et il n'y aura certainement point de grand avantage, à moins que nous n'arrivions à constater que les frais sont beaucoup moindres que l'évaluation, chose qui arrive bien rarement.

Nous ignorons ce que devra accomplir le pays, ce que paiera la Trésorerie, ce que la compagnie recevra, en espèces, à mesure qu'elle construira la ligne.

Nous ignorons le prix du contrat en chiffres ou en espèces; nous ignorons la valeur de la subvention en terres; nous ignorons les conditions auxquelles seront effectués les paiements en travaux ou en espèces; nous ignorons si le chiffre de ces paiements sera en raison de l'avancement des travaux ou basé sur la charge probable dont ces paiements grèveront les ressources du pays.

Nous ne sommes en possession d'aucun document à l'aide duquel on puisse résoudre ces questions. Il nous faut des renseignements pour discuter d'une manière intelligente, cette grande question sous son aspect le plus clair et le plus à la portée de tous.

Nous ignorons les conditions du choix et de la vente des terres. La convention au sujet des sections alternatives devient une question de la plus haute importance quand il s'agit de cette catégorie des paiements que la compagnie devra recevoir. Nous ignorons si la compagnie, après avoir été bien payée pour construire la ligne et l'exploiter, n'en deviendra pas propriétaire; nous ignorons quelles sont les conventions subséquentes et si elles seront soumises à l'approbation du parlement.

Relativement à la section Est dont j'ai parlé, nous ignorons si le programme que le gouvernement annonçait, pendant la dernière session, est entièrement abandonné, si, au lieu d'exécuter le dit programme, le gouvernement va construire la section de 660 milles sur le côté nord du lac Supérieur et si tout en gagnant cela nous perdons la ligne du Sault Sainte-Marie. Des questions importantes, des questions d'une importance extrême se présentent relativement à la section de l'Est et au programme dont elle sera l'objet. Je répète que bien que le public soit saisi du projet de la section de l'Est depuis l'époque où une convention a été passée avec la Colombie anglaise, c'est une question pratique qui se présente à nous maintenant pour la première fois et au sujet de laquelle nous devons agir immédiatement, et c'est la première fois que le parlement est appelé à prendre des mesures définitives pour construire immédiatement cette section de l'Est.

Nous ignorons avec quelle rapidité les travaux devront avancer, et de quel espace de temps ils devront précéder les besoins supposés de la colonisation; et si, comme il en est l'habitude, ils doivent les précéder de beaucoup, nous ignorons de combien la plus grande rapidité de la construction augmentera le prix des travaux d'abord, et, en second lieu,