

" Nous proposons, par ces résolutions, de demander à la Chambre de sanctionner les propositions générales. En premier lieu, nous devons demander à la Chambre l'autorisation complète de procéder à la construction du chemin d'après les conditions de l'Union avec la Colombie anglaise, parce que nous ne pouvons nous affranchir de cette obligation sans le consentement des parties contractantes, et que nous sommes en conséquence tenus de faire tous les arrangements que la Chambre nous donnera le pouvoir de faire, de remplir suivant l'esprit et autant que nous le pourrons suivant la lettre, les obligations qui nous sont imposées par la loi. La section de la Colombie anglaise devra naturellement être pressée aussi rapidement que possible, car il est essentiel de ne pas violer l'esprit ni autant que possible la lettre de la convention. J'attribue beaucoup d'importance, à ce que l'on puisse placer ces colons dans toutes les parties du pays et le remplir d'habitants, ce qui est la seule chose qui puisse ultérieurement donner une valeur commerciale au chemin ou développer la prospérité au pays. On remarquera que dans ces résolutions, comme je l'ai dit, le gouvernement pourvoit à la soumission de ces contrats au Parlement. Elles pourvoient aussi à ce que le gouvernement ait le pouvoir de lancer des propositions pour la construction du chemin sous le contrôle direct du gouvernement.

L'honorable monsieur proposait que le Pacifique canadien fût construit sous le contrôle direct du gouvernement; dans le cas où il n'y aurait pas eu de proposition et dans le cas où l'on ne pourrait mettre à exécution le programme du Parlement, qu'il devait être construit par des compagnies particulières aidées par une subvention en argent et en terres. En 1875, l'honorable monsieur ayant eu occasion de considérer les propositions qui étaient incorporées dans son projet de loi, sur lequel j'attirerai l'attention de la Chambre plus spécialement, à une époque ultérieure, obtint de la Chambre l'autorisation de procéder immédiatement à la construction du chemin de fer sous la direction immédiate du gouvernement, car il ne pouvait l'obtenir d'une autre manière. Ayant obtenu de la Chambre l'autorisation de donner, non-seulement dix mille piastres en argent par mille, pour chaque mille entre le lac Nipissingue et les rives du Pacifique et vingt mille acres de terres par mille mais il donna de plus \$10,000 en argent par mille pour l'embranchement de Pembina ayant une longueur de quatre-vingt-cinq milles, et 20,000 acres de terrains par mille, pour l'embranchement de la Baie Georgienne, long de quatre-vingt-cinq milles, et il accorda de plus la somme additionnelle de quatre pour cent d'intérêt pendant vingt-cinq ans pour telle somme qui pourrait être nécessaire afin d'assurer l'exécution des travaux. Maintenant, l'honorable chef du gouvernement d'alors déclara franchement à la Chambre, dès le commencement, que les conditions préalablement posées en 1872 et incorporées dans le contrat conclu avec la compagnie Allan en 1873, étaient complètement insuffisantes, et qu'il était nécessaire pour prouver la bonne foi du pays, et pour que l'honneur et les intérêts du pays fussent sauvegardés, que le chemin de fer fût construit. Il demanda et obtint du Parlement une augmentation considérable des moyens qui avaient été préalablement accordés par le Parlement pour l'exécution des travaux. En 1875, après une année d'expérience, il vint à la Chambre et fit la déclaration suivante :

" Nous nous sommes bornés à faire niveler la ligne parce que nous avons pensé qu'il était à propos d'en agir ainsi, et de ne pas pousser la chose plus loin, avant d'en arriver à un contrat général pour la ligne entière, à l'endroit où nous nous proposons de la construire, ce qui couvre la plus grande partie de la dépense de construction. Pour la même raison nous nous bornons seulement au nivellement et à la construction des ponts de Fort William, à Shebandowan, et au même genre d'ouvrage du Portage des Rats à la Rivière rouge."

On voit encore que l'honorable monsieur représente comme son programme et comme le programme du Parlement de 1874, comme cela avait été le programme du Parlement de 1871 et 1872, que les travaux devaient être exécutés par une compagnie particulière aidée d'une subvention en terres et en argent. Ainsi que je l'ai déjà affirmé, le sujet a été déferé en 1875 à lord Carnarvon, et il a proposé que \$2,000,000 et non \$1,500,000 devrait être le minimum du montant des dépenses pour les travaux de chemin de fer dans la province à partir de la date où les explorations seraient suffisamment avancées pour permettre de dépenser cet argent à la construction. En

Sir C. TUPPER

spécifiant ce montant, Sa Seigneurie disait dans le langage du mémoire :

" En spécifiant cette somme je comprends que le gouvernement canadien étant aussi intéressé que désireux de hâter l'achèvement des travaux qui doivent être entrepris, la dépense annuelle dépassera le minimum de \$2,000,000, autant qu'il sera possible chaque année. Enfin, que le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera complètement et ouvert au trafic depuis les bords du Pacifique jusqu'à un certain endroit à l'extrémité ouest du lac Supérieur, où il se reliera avec les lignes existantes de chemins de fer traversant une partie du territoire américain et aussi avec la navigation des eaux canadiennes."

Ces conditions renfermaient, il est vrai, une extension considérable du délai dans lequel les travaux devaient être terminés d'après le projet primitif, mais elles fixaient une limite définie et distincte dans laquelle une grande partie du Pacifique canadien devait être construite et mise en opération. L'honorable monsieur lui-même, en faisant allusion à ces conditions, disait :

" Nous nous efforcerons toujours de pousser cette entreprise aussi rapidement que les conditions du pays,—conditions qui sont encore à naître, nous le promettrons, et nous compléterons aussitôt que possible une communication par voie ferrée avec la province du Pacifique. Quand ce temps viendra-il, je ne puis le prédire, mais je n'ai aucune raison de douter que nous serons capable de remplir nos obligations, telles que modifiées, envers la Colombie anglaise sans embarrasser sérieusement la marche de notre prospérité."

C'est-à-dire que l'honorable monsieur espérait qu'en 1890 il achèverait le chemin de fer " sans nuire sérieusement à la marche de la prospérité." Je suis heureux malgré les difficultés rencontrées par l'honorable monsieur, de pouvoir soumettre à sa considération les moyens à l'aide desquels nous remplirons les obligations auxquelles il s'est engagé et auxquelles il a engagé l'honneur et la foi de son gouvernement et de son parti, en tant que le chef d'un grand parti peut engager ce parti pour l'accomplissement d'une grande entreprise nationale. Mais, monsieur je suis heureux de pouvoir citer non-seulement l'opinion du chef de l'ancien gouvernement, mais celle de l'honorable et savant député qui, est actuellement le chef de l'opposition constitutionnelle de Sa Majesté. L'honorable monsieur, d'après *Les Débats* du 5 mars, 1875, aurait dit :

" Le programme général du pays au sujet du chemin de fer du Pacifique, a été exposé devant le pays, et défini d'une façon claire et pratique avant les dernières élections générales."

J'ai lu à la Chambre les paroles par lesquelles le premier d'alors, avait défini son programme, ainsi que l'honorable monsieur l'a dit d'une façon claire et pratique, et j'admets parfaitement que ce programme a été ainsi défini. L'honorable député de South Durham continuait ainsi :

" Dans quelques-uns des détails de moindre importance, l'honorable député de Cumberland a indiqué plus ou moins de changements, mais les principaux traits de ce programme ont été comme je l'ai dit, pleinement exposés au pays antérieurement à la dernière élection générale, le verdict du peuple a été rendu et le résultat a été tel que ce programme a été définitivement accepté. Nous ne pouvons le changer. Nous n'avons pas le droit de le changer. Après avoir bien étudié les droits des membres du parlement, je ne puis concevoir que nous ayons le droit de répondre à l'appel de l'honorable député de Cumberland, et de discuter la question de savoir si le programme au sujet duquel l'opinion du pays a été interrogée et s'est prononcée, opinion dont l'exécution nous a été confiée, devrait être définitivement mis de côté. Je considère qu'il serait peu sage de considérer pour un instant une telle proposition. Je ne crois pas qu'aucun autre programme, différant dans ses effets généraux de celui qui a été proposé et accepté, puisse être praticable."

Je me suis permis de dire au commencement de mes remarques que nous pouvions démontrer à la Chambre, non-seulement que le Parlement en ces deux grandes occasions, a déclaré distinctement que son programme était de construire le chemin de fer Pacifique canadien, mais que le peuple, ainsi qu'il a été dit par le chef actuel de l'opposition a approuvé ce projet, et a, ainsi que l'honorable monsieur l'a affirmé, mis le Parlement dans l'impossibilité de modifier ce programme. Je dois rappeler à la Chambre que les circonstances du pays n'étaient pas en 1875 les mêmes que lorsque le gouvernement précédent entreprit la cons-