

cite beaucoup d'intérêt dans ces provinces; et l'honorable chef de l'opposition—qui, je regrette de le dire, durant sa carrière parlementaire, n'a jamais témoigné une grande affection pour les provinces maritimes—voyant l'intérêt qu'excite dans ces provinces l'intention exprimée par ces deux chemins de fer rivaux le se mettre en communication avec elles, peut désirer sonder le gouvernement et obtenir de lui les informations les plus sûres et les plus précises sur ses intentions, en ce qui concerne ces chemins de fer. L'autre jour, un monsieur qui faisait partie d'une députation envoyée auprès d'un ministre, a été scandalisé de ce que le ministre ne lui a pas fait part de ce qu'il entendait faire. Il est possible que le but de l'honorable chef de l'opposition soit de s'assurer de ce que le gouvernement entend faire au sujet de l'extension du réseau du Grand-Tronc ou du parachèvement de la ligne courte vers les provinces maritimes. Si c'était là son but, je regrette qu'il n'ait pas mieux réussi.

Si cette résolution avait été proposée par un député des rangs de l'arrière comme je le suis, j'aurais dit qu'il n'était pas sérieux,—qu'il voulait se moquer de la chambre—je n'aimerais pas à employer le même langage, à l'égard de l'honorable chef de l'opposition—en demandant au parlement de censurer le gouvernement pour avoir fait ce que les honorables députés qui l'entouraient, l'année dernière, lui ont demandé (au gouvernement) de faire. L'honorable député doit se rappeler, qu'en 1885, il a essayé de retarder la constructions de ce chemin de fer de la ligne courte et, aujourd'hui, il poursuit logiquement la même ligne de conduite par son opposition. Dès qu'il fut question du projet, il fut admis que ce chemin serait avantageux pour les provinces maritimes; depuis ce jour jusqu'aujourd'hui, le chef de l'opposition n'a cessé de le combattre. En 1885, lorsque le gouvernement présenta sa loi au sujet de la construction du chemin de fer de la ligne courte, l'honorable député proposa un amendement, que les députés qui l'entouraient ont considéré comme une injustice et un tort à l'égard des provinces maritimes. Le but de cet amendement était de gagner du temps et un examen additionnel fut demandé; et maintenant que de nouvelles explorations ont été faites, il en paraît mécontent.

Ainsi que je l'ai déjà dit, je considère que le gouvernement, pour avoir fait faire cet arpentage, au lieu d'être blâmable, a droit à la reconnaissance du parlement, et spécialement à la reconnaissance des députés des provinces maritimes.

M. WELDON (Saint-Jean) : L'honorable préopinant s'est égaré de la question qu'il y a devant la chambre. Il prononcé un très joli discours, quelque chose comme un écho de son discours de l'année dernière, en faveur de cette ligne, et je n'ai aucun doute, qu'avant la fin de cette session, il demandera une subvention pour une autre ligne très avantageuse pour les provinces maritimes—une ligne qui aura l'approbation du chef de l'opposition, de la même manière qu'il l'a donnée dans d'autres circonstances. Mais cela n'a rien à faire avec la question qu'il y a devant cette chambre. Il ne s'agit nullement de disputer sur l'opportunité de la dépense. Il n'y a en question que la question constitutionnelle; le gouvernement a-t-il agi en conformité de la loi, ou a-t-il agi sans l'autorisation du parlement? L'honorable chef du

M. KENNY.

gouvernement a prêté une grande importance à la résolution que j'ai présentée à la dernière session. A un moment donné, lorsque les membres de la chambre avaient hâte de s'en aller, durant les dernières heures de la session, le gouvernement proposa la résolution concernant la construction de ce chemin de fer. Il avait pris des arrangements avec une compagnie de chemin de fer, pour exploiter cette ligne, par une convention que j'ai représentée comme adverse aux intérêts de la ville et de la division que je représente. On a alors, prétendu, de ce côté-ci de la chambre, que le gouvernement n'était pas suffisamment renseigné pour le justifier de commencer les travaux de construction.

Nous avions déjà acquis une certaine expérience sur la ligne du chemin de fer de New-Glasgow et Oxford qui, au dire d'un ministre, devait abréger de beaucoup la distance, pendant qu'en définitive, cette distance s'est trouvée grandement moindre et, alors, nous avons demandé au gouvernement de s'abstenir. L'amendement que j'ai présenté, l'année dernière, comprenait deux points : premièrement, qu'aucune action ne serait prise par cette chambre, autorisant la construction du chemin de fer, à moins qu'une étude convenable de la ligne projetée, et que des estimations raisonnées du coût de ce chemin ne fussent déposés devant le parlement; et, secondement, à moins que l'expérience n'ait établi que la ligne de chemin de fer reliant Harvey à Salisbury ou Moncton n'était pas suffisante pour répondre à la demande des voyageurs et du trafic. Peu de temps après, même avant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique eût eu l'avantage de détourner le trafic au profit de sa ligne, le gouvernement, sans l'autorisation du parlement, a commencé à dépenser de l'argent, pour les explorations, au mépris de la promesse faite par le représentant du gouvernement au Sénat. Mais ma résolution a été adoptée, la majorité de cette chambre déclarant que le gouvernement devait continuer ces travaux, et qu'un demi-million de piastres devaient être dépensées pour la construction du chemin. Ainsi que l'honorable député de Queen's, I. P.-E., (M. Davies), l'a déclaré, ce vote devait comprendre les frais d'exploration, de plans et profils, qui pouvaient être nécessaires au gouvernement d'avoir au complet avant de donner des contrats pour la construction. Toutefois, ma résolution a été repoussée par le parlement, et après avoir déclaré par son vote que ces études étaient absolument inutiles, le gouvernement a dépensé cet argent sur des arpentages. Maintenant, l'honorable chef du gouvernement prétend que les objections soulevées dans l'autre chambre provenaient de ce que les études n'étaient pas convenablement faites: et il s'est efforcé de démontrer que le langage tenu par M. Abbott, dans le Sénat se rapportait entièrement à la construction du chemin, et nullement aux explorations. En lisant les *Débats*, je vois que c'est l'honorable M. Miller qui a proposé le renvoi à six mois et, sur cette proposition, il a dit :

Je crois qu'il sera admis que l'opinion générale dans les deux chambres du parlement, quelles que soient les circonstances imposées par les exigences du parti, c'est que la dépense que comporte ce bill est une application inutile et extravagante des fonds publics.

Puis il continue à parler de l'économie sociale.

En conséquence, il est douteux qu'il y ait quelque économie sur la longueur du chemin; mais, en supposant qu'ils abrégeraient de vingt milles la longueur du chemin