

ressources du pays dont vous faites partie; si cela ne vous convient pas; s'il vous faut absolument la lettre de l'engagement, et si vous voulez vous séparer, nous ne vous retiendrons pas malgré vous, en vertu d'un contrat que nous sommes incapables de rompre.

J'ai dit cela et je ne vois pas que c'était une chose injuste ou déshonorante à dire. Je crois que c'était ce que la justice et la loyauté ordonnaient à tout homme des anciennes provinces de dire à la Colombie-Britannique.

C'était le moins que l'on pouvait dire à cette province que de lui faire savoir que nous ne la traiterions pas en esclave, on ne remplissant pas les conditions d'après lesquelles elle était entrée dans la Confédération.

L'honorable secrétaire d'Etat dit ensuite que mon honorable ami proposa pour la construction du chemin de fer du Pacifique un plan très dispendieux, parce que, dit-il, outre une subvention en terre et une subvention en argent, il offrait une garantie de 4 pour 100 sur une certaine somme pendant vingt-cinq ans. Une partie de cela est vrai, mais une partie seulement. Toute cette prétention n'est pas appuyée sur des faits, d'abord mon honorable ami n'a pas fixé de somme, et l'honorable ministre en a donné une, la plus faible, dit-il, et ensuite il prétend que l'honorable député de York-Est a offert cela. Ce qu'il a fait ça été de demander des soumissions pour construire le chemin, disant, telle subvention en terre et en argent sera payée; si vous voulez plus, dites combien de cette garantie à 4 pour 100 vous demandez pour construire le chemin. Il n'a pas offert de somme fixe; il n'a pas dit qu'il accepterait la soumission, mais il voulait recevoir une offre qu'il soumettrait au parlement avec l'approbation du gouvernement, conformément à la politique libérale que nous avons toujours demandé lorsque les honorables messieurs de la droite étaient au pouvoir. Mais l'honorable ministre, pour faire une somme plus considérable, y joint ce chiffre indéterminé et inconnu. Il suppose qu'il est soumissionnaire et il envoie sa soumission. L'autre jour j'ai entendu les mots "soumissionnaires factices" appliqués à un certain nombre de citoyens respectables; je ne veux pas insulter l'honorable ministre en disant qu'il est un soumissionnaire factice, mais il arrive bien tard avec sa soumission; mais s'il l'avait faite en 1876 ou 1877, on lui aurait répondu que sa soumission était trop élevée.

Mais il y a encore une autre difficulté. Il mentionne une somme et il dit qu'une garantie d'intérêt à 4 pour 100 par année sur cette somme pendant vingt-cinq ans est égale au capital. Il ne fait pas le calcul des annuités; il ne tient pas compte du fait qu'une partie de cette somme devient échue dans 25 ans, une autre partie dans 24 ans, une autre dans 23 ans, et ainsi de suite; il multiplie simplement 4 par 25, et il dit que c'est là la proposition; c'est ce qu'il appelle une critique franche et loyale.

Il fait remarquer aussi qu'il y a une grande différence entre cette prétendue offre de mon honorable ami et la position actuelle. Il dit que le matériel roulant du Pacifique canadien est de \$9,000,000, et qu'il sera prochainement de près de \$10,000,000. Ce n'est pas ainsi que je le comprends. L'expression dont on s'est servi dans la plupart des communications qui nous sont parvenues au sujet de cette partie de l'entreprise du Pacifique canadien, c'est "équipement," et je ne comprends pas le mot "équipement" ainsi employé comme ne signifiant que le roulage. Je comprends qu'il signifie en partie l'équipement fixe, et pour que je fasse cette signification sur le rapport de la compagnie qui a été publié par les journaux hier et dans lequel, si je me rappelle bien les chiffres, la compagnie déclare que son roulage est de \$7,300,000 au lieu de \$9,000,000; ainsi, cette fois encore l'honorable ministre s'est basé sur des renseignements inexacts.

Il revient ensuite à mon discours de 1880 et donne l'estimation que j'avais faite à la Chambre du coût d'un chemin de première classe, comme celui qu'on se proposait de cons-

truire dans les premiers temps, à travers la prairie, et il prétend que j'ai risqué ma réputation sur le fait que le coût de ce chemin serait de tant par mille et que c'était le même tracé qui a été adopté par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. CHAPLEAU: Je n'ai pas dit cela.

M. BLAKE: Oui; le même. Peut être que l'honorable ministre ne voulait pas dire cela.

M. CHAPLEAU: Je ne l'ai pas dit. Je m'en suis bien gardé, et l'honorable député sait pourquoi, parce que les deux tracés ne sont pas les mêmes.

M. BLAKE: Je le sais, et je voudrais savoir pourquoi l'honorable ministre, s'il savait que ce n'était pas la même ligne, a essayé de m'attaquer parce que j'avais donné une estimation qui s'appliquait à la ligne actuelle. Il sait bien que la ligne actuelle est moins dispendieuse, et qu'elle offre plus de facilités naturelles que la ligne par Edmonton. S'il veut lire attentivement le rapport des ingénieurs, il verra que les traverses des rivières et les ponts sont beaucoup plus dispendieux; et le pays est beaucoup plus accidenté par la route d'Edmonton que par celle du sud.

M. CHAPLEAU: Ce n'est pas la question. L'honorable député a dit que j'avais prétendu que c'était la même ligne; je n'ai jamais dit cela.

M. BLAKE: C'est ce que j'ai compris.

M. CHAPLEAU: Vous ne pouvez pas avoir compris cela.

M. BLAKE: L'honorable ministre n'a pas le droit de dire que je ne puis pas avoir compris cela. Je dis que c'est ce que j'ai compris et je dirai plus: Je dirai que ma confiance dans sa loyauté me portait à penser qu'il le croyait réellement, parce que s'il savait que c'était une ligne différente, et s'il savait que la comparaison était inutile, pourquoi en a-t-il parlé? Quelle utilité y a-t-il à comparer une ligne dans une région du pays à une ligne dans une autre région, et de dire que ce qui s'applique à une région s'applique aussi à l'autre?

Ce que j'ai dit en cette occasion je l'ai répété plus d'une fois dans cette Chambre. L'honorable député de York Est (M. Mackenzie), grâce à son expérience et à ses connaissances comme ministre, était très au courant des rapports des différents ingénieurs, qui ont été faits de temps à autre au sujet du coût du chemin par le tracé qui était alors choisi.

Mon honorable ami examina ces rapports et ces estimations, et il fit un état du résultat de ces estimations. Ce n'était pas ses estimations; ce n'était pas les miennes; c'était celles des ingénieurs. Tout ce dont mon honorable ami où moi étions responsables, c'est d'avoir pris bien soin d'interpréter fidèlement les estimations des ingénieurs, parce que c'était cela que nous nous proposons de soumettre au parlement. Cet état n'a jamais été mis en doute. Personne n'a jamais cité les rapports de ces ingénieurs pour démontrer que leurs estimations pouvaient conduire à d'autres conclusions que celles auxquelles mon honorable ami s'est arrêté, qu'il m'a remises entre les mains, et auxquelles il prêta son autorité jusque-là, mais pas plus loin. Il n'a fait aucune estimation; je n'en ai fait aucune; mais nous avons pris les estimations des fonctionnaires permanents du gouvernement; et nous en avons soumis le résultat au parlement. Mais nous savons tous que cette question ne doit pas être décidée d'après les estimations de ce jour-là, et de fait elles n'étaient pas de ce jour-là, mais de plusieurs années antérieures. Nous savons que la construction des chemins de fer était beaucoup moins dispendieuse en 1881-82 que pendant les années précédentes. Nous savons que la construction des chemins de fer était à meilleur marché pendant l'année 1883, et une partie, sinon toute l'année 1884, sous le rapport des rails d'acier et autres, qu'elle n'avait jamais été dans l'histoire du pays; et devons-nous laisser