

autrement qu'en faisant cette affirmation, mais rappelle que le gouvernement sortant avait un plan et un échéancier de construction bien arrêtés; il ne doute pas que, s'il en avait eu le temps, il aurait fini par construire ce chemin de fer, au mieux des intérêts du pays. Or, ce bill n'en promet pas autant, car il ne contient ni budget déterminé ni délai d'achèvement ferme. Bien sûr, tout le monde est favorable à cette ligne de chemin de fer; il n'y a aucun élément précis de la population ni de la presse qui s'y oppose, et la nation est obligée de la construire pour ne pas déroger à sa promesse faite à la Colombie-Britannique. Il répète que l'on aurait pu faire davantage confiance au gouvernement s'il avait mieux précisé le coût des travaux; or, il n'a rien voulu dire. L'ancien plan prévoyait une subvention de 30 millions de piastres en argent et 50 millions d'acres de terre, mais le plan actuel ne propose rien d'aussi net. Il est d'avis qu'avant d'entamer les travaux, le gouvernement devrait faire ses comptes; puisqu'il n'en a rien fait, ni n'a rien présenté de défini ou de fiable au Parlement relativement au coût ou aux délais des travaux, il lui paraît (à M. Kaulback) que le gouvernement n'y tient que mollement et qu'il s'adapte à l'humeur de la population plus qu'il ne poursuit son propre plan, d'autant plus que cela correspond à certains échos qui sont lui parvenus. On objectait au projet la difficulté de franchir les Rocheuses, alors qu'il y a des cols naturels par où le chemin de fer peut passer. Pour sa part, il (M. Kaulback) doute qu'il y ait des obstacles incontournables en deçà du fleuve Fraser; alors, le gouvernement ne devrait pas considérer la construction du chemin de fer comme une chose à peine faisable. Il est persuadé que l'ancien gouvernement était déterminé à aller de l'avant, et l'aurait fait, n'eût été les événements qu'on connaît. En effet, sans l'intrigue de M. McMullan et les combines politiques de certains autres sénateurs (*Bravo! et rires*), ce projet n'aurait pas été mort-né. Il est à regretter que cela ait fini ainsi, car la population ne peut plus savoir quel sera le coût du chemin de fer; elle n'a plus l'assurance du gouvernement que le pays en a les moyens. Il pense que oui : le pays peut très bien supporter le coût fiscal de ce chemin de fer. Il espère que le gouvernement donnera des preuves de son sérieux et qu'il fera tout pour expédier les choses.

L'hon. M. ALEXANDER regrette qu'il ne reste plus assez de temps pour en discuter, car il avait voulu en entretenir la Chambre longtemps; cependant, la Chambre semble vouloir lever la séance d'ici quelques minutes.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Nous vous accordons cinq heures pour votre allocution, si cela vous chante.

L'hon. M. ALEXANDER ajoute que, s'il s'oppose à ce plan, c'est que le gouvernement s'arroge trop de pouvoir en voulant construire lui-même un quelconque tronçon de la ligne. Pour lui, il s'agit là de la disposition la plus dangereuse du plan, peu importe le point de vue où l'on se place. Vu les antécédents, il s'étonne que le gouvernement puisse même songer à construire un tronçon de la ligne de chemin de fer. Aux États-Unis, qu'a-t-on fait? On a octroyé à des sociétés privées des primes en terres

et en argent, et pour lui, nous devrions en faire autant. S'il doit en coûter plus de \$10,000 le mille pour ce chemin de fer, qu'on augmente le financement, mais que l'idée d'en faire une question de travaux publics n'effleure même pas l'esprit du gouvernement. Il conteste l'opinion du gouvernement sortant voulant que cette ligne de chemin de fer puisse être construite dans les dix ans, et même si c'était possible, il croit que ce serait une calamité pour le pays si cela se faisait avant que la population n'atteigne les six millions. Certes, un tronçon assez considérable de la ligne est à construire d'ici peu, mais la nation dans son ensemble a l'air de penser qu'il vaut mieux y aller prudemment. Pourquoi, s'il convient de prolonger les rails jusqu'à Fort Garry dans les meilleurs délais, n'a-t-on pas encore fait de levées jusque-là? L'arpentage doit se faire sans perdre de temps; c'est là, en plus d'être le sien, l'avis de tous les commerçants. La ligne doit aller de Thunder Bay à Fort Garry, puis se prolonger sur Pembina. Cette liaison doit être opérée dès qu'on verra, d'après les levées, si la chose est faisable. Il estime ensuite les distances qui séparent les différents endroits, et met à \$35,000 le mille le coût vraisemblable de cette construction; ce prix serait payé sous la forme d'une prime en argent et en terres, soit 20,000 acres par mille, ces terres étant évaluées à une piastre l'acre. Il est persuadé que l'on récoltera facilement ces fonds en Angleterre afin de poursuivre les travaux, car les terres apprécieront sitôt la ligne terminée, comme cela a été le cas en Illinois, où elles se vendaient désormais dix à quinze piastres l'acre. Selon lui, la construction du chemin de fer n'aggraverait pas le fardeau du pays, car l'argent peut être obtenu sous garantie impériale au coût de 4 pour cent, et les recettes du pays augmentant de façon soutenue tous les ans, on en tirera \$250,000 à mesure que les travaux avanceront. Pour le reste, il pense qu'il y a moyen d'économiser encore \$250,000 sur les subsides locaux versés aux municipalités. De plus, des économies sont possibles aussi du côté du fonctionnement des institutions de l'État; que l'on pense aux \$189,000 qu'ont coûté les deux sessions extraordinaires de l'année dernière. On rétorquera que c'était une dépense légitime. C'est vrai; des hommes qui avaient fidèlement servi le pays depuis cinquante ans se sont fait déboulonner, n'ont pas recueilli les suffrages du plus grand nombre, mais il pense qu'il viendra un moment où ce verdict populaire sera à nouveau renversé; toujours est-il que, quels qu'aient été leurs défauts par ailleurs, on ne saurait prétendre que ces hommes aient empêché ne serait-ce qu'une piastre. Ils se sont plutôt appauvris en voulant servir le peuple, et s'ils se sont trompés dans le dossier du chemin de fer du Pacifique, il reste qu'un certain parti national a tout fait pour empêcher que le capital nécessaire soit souscrit en Angleterre. Toutefois, il veut bien faire une croix là-dessus; il ne lui reste qu'à espérer que leurs successeurs sauront tirer leur épingle du jeu en ce qui concerne cette grande question nationale. Il regrette qu'une intelligence comme celle de sir Francis Hincks ne soit pas à la tête de cette entreprise, pour calculer comme il faut l'augmentation probable des ressources du pays.

L'hon. M. FLINT aurait consenti à l'adoption du bill sans mot dire, car il contient certaines dispositions qu'il approuve