

Je comprends, pour ce qui regarde l'histoire de ce chemin, qu'en 1882 une charte fut donnée à la compagnie du chemin de fer de la rivière Souris et des montagnes Rocheuses, qu'un contrat fut passé et que le chemin fut terrassé depuis un endroit appelé Melbourne jusqu'à Rapid-City. La population se réjouissait de la perspective d'un chemin de fer, mais, faute de ressources suffisantes le chemin ne fut pas construit : L'argent qui avait été dépensé fut perdu, les travaux qui avaient été exécutés ne furent pas payés, et la population se trouva dans une position pire qu'auparavant par le fait que les entrepreneurs étaient incapables de remplir le contrat. En 1884, la compagnie actuelle du chemin de fer Central du Nord-Ouest a obtenu une charte, et est devenue propriétaire des droits de ce chemin. Cette année-là elle n'avait pas les mêmes privilèges, la même aide que l'on accordait à d'autres chemins. La population du Manitoba avait donc parfaitement le droit de demander au gouvernement de venir en aide à ce chemin, et j'ai moi-même usé de mon influence auprès du gouvernement et des membres de cette Chambre en faveur de ce projet, et présenté des pétitions à cet effet.

Je crois qu'un tiers de ma correspondance venait d'habitants de cette région me pressant d'employer mon influence en faveur de ce chemin. Ce fut la politique de ce gouvernement et de ce parlement, et elle fut même appuyée par le chef de l'opposition et ses amis. Une délégation du Manitoba ayant à sa tête le député de Minnedosa à la législature locale et un ou deux autres hommes influents, vint ici. Ce représentant, le docteur Harrison, passa ici quelque temps à essayer d'engager le gouvernement à accorder une subvention gratuite en terres, comme on l'avait fait pour les autres chemins. Mais à cette époque il était impossible aux propriétaires de la charte de passer un contrat. Il était impossible de trouver des personnes qui voulussent entreprendre de construire le chemin. Ils avaient besoin pour trouver de l'argent sur les marchés du monde, d'une garantie pour le moins aussi bonne que celles qu'avaient eues les autres chemins en voie de construction dans cette contrée. Je crois que cette subvention gratuite fut accordée par le gouvernement dans l'automne de 1885.

On a accusé le député de Toronto-Ouest de n'avoir pas travaillé suffisamment à obtenir de l'argent pour assurer la construction du chemin. Il me semble très clair qu'avant d'avoir obtenu du gouvernement la promesse que ce chemin serait mis sur le même pied que tous les autres chemins en voie de construction dans le Manitoba et le Nord-Ouest, il lui était absolument impossible de trouver des capitalistes qui voulussent fournir l'argent nécessaire pour exécuter l'entreprise. Il obtint du gouvernement, par un arrêté du conseil, une subvention gratuite pour cette compagnie, moins les frais d'arpentage. D'après ce que je vois, le député de Toronto-Ouest (M. Beaty), en sa qualité de président de la compagnie, a travaillé de toutes ses forces à trouver des personnes disposées à passer un contrat pour construire le chemin. Il me semble qu'il a fait plusieurs voyages à New-York, et je crois qu'il a traversé l'Atlantique une ou deux fois; et je suis sûr qu'il n'a pas perdu de temps, mais qu'il s'est toujours déclaré très impatient de trouver quelqu'un qui voulût construire le chemin. Il savait que la population du Nord-Ouest ne souffrirait aucun retard de sa part, et croyant qu'il a fait tout ce qui dépendait de lui, je ne suis pas prêt à dire qu'il a négligé une seule occasion de passer un contrat pour la construction du chemin.

L'honorable député de Marquette a adopté une ligne de conduite des plus étrange comme représentant de cette partie du pays que l'entreprise intéresse plus particulièrement. Si l'honorable député était cette année aussi anxieux que l'année dernière que cette entreprise soit mise à exécution, que cette ligne fut promptement terminée, il a pris une position des plus étrange en se montrant disposé à n'accorder que deux semaines à la compagnie actuelle, pour

M. HESSON

lui permettre de prouver au gouvernement que les entrepreneurs actuels sont capables de poursuivre les travaux et ont les moyens de les compléter; mais sa conduite est si étrange qu'il est encore disposé à voter en faveur du renvoi à trois mois, ce qui tuera virtuellement le bill. L'honorable député d'it avoir beaucoup de confiance dans le gouvernement, car il voudrait que le gouvernement se chargeât de l'entreprise, et la donnât à une compagnie capable de terminer le chemin plus rapidement que la compagnie dont il est maintenant question, et cependant nous avons l'assurance que dans quelques jours les entrepreneurs vont pousser les travaux avec vigueur, et les compléter dans beaucoup moins de temps que ne le pourrait le gouvernement. Il n'y a pas très long d'ici au 1er de juin, alors que si la charte est étendue jusqu'à cette date, le gouvernement mettra la charte en vigueur par proclamation ou autrement s'il est convaincu que les entrepreneurs sont capables de construire le chemin. Dans le cas contraire nous ne serons pas dans une position pire que si l'amendement de l'honorable député de Northumberland était adopté.

Je ne puis croire que l'honorable député de Marquette soit sérieux dans sa proposition. Je crains qu'il ne se soit écarté de la position qu'il a prise dans cette Chambre, l'an dernier, et des grands efforts qu'il a faits, s'il cherche en quoi que ce soit à embarrasser le gouvernement, dans son désir d'exécuter cette grande entreprise. J'ai tellement confiance dans le gouvernement—et l'honorable député a tout autant de confiance en lui, car il désirait lui donner le contrôle entier de cette entreprise et écarter le bill actuel—que je consens volontiers à lui laisser le soin de s'assurer si les entrepreneurs ont des ressources suffisantes pour exécuter les travaux avant de compléter la charte en lançant une proclamation.

Une grande responsabilité pèse sur le gouvernement, et je suis prêt à leur confier cette responsabilité; je ne veux pas intervenir dans les difficultés personnelles des directeurs, et on ne devrait pas leur permettre de nuire au succès de cette grande entreprise. Il est du devoir du gouvernement, lorsqu'il comprend tous les faits de ne se laisser détourner par aucune querelle personnelle entre les directeurs de la ligne de conduite qu'il doit suivre au sujet de cette ligne désirable. J'espère donc dans l'intérêt de ceux dont je me fais l'interprète, de ceux au nom de qui j'ai présenté des pétitions, et pour lesquels je me suis intéressé à cette affaire et ai demandé de temps en temps au gouvernement de mettre cette compagnie dans la même position que les autres compagnies—et je prétends avoir le droit de parler au nom de ces gens—j'espère, dis-je, que le gouvernement ne se laissera influencer par aucune querelle personnelle entre les directeurs ni par aucun motif que celui de l'intérêt public pour compléter bientôt ces travaux importants et nécessaires.

M. FAIRBANK: Les trois derniers membres de la droite qui ont parlé sur la question, savoir, le député de Richmond et Wolfe (M. Ives), le député de Wellington (M. Orton), et le député de Perth-Nord (M. Hesson), se sont efforcés de mettre l'honorable député de Marquette (M. Watson) dans une position tout autre que celle qu'il occupe. Les arguments de ces honorables députés n'ont peut-être pas beaucoup de poids en cette Chambre, mais ils peuvent avoir du poids en dehors, où la question ne sera peut-être pas bien comprise. On a tâché de représenter le député de Marquette comme ayant conseillé un délai de trois mois. Telle n'est pas sa position, telle n'a pas été son attitude devant le comité des chemins de fer. La proposition de renouveler la charte vient après un mois de délai. Nul homme en cette Chambre, j'ose le dire, ne tient plus à la construction du chemin de fer et n'est plus convaincu que le peuple en a besoin depuis longtemps que l'honorable député de Marquette. A la dernière séance du comité, il a demandé si le promoteur, l'honorable député de Toronto-Ouest, ne pouvait pas donner