

temps voulu, et employant les traverses et les rails pour la voie temporaire, je puis construire la ligne permanente pour telle somme et économiser un montant égal au coût de la ligne temporaire; le prix de la main-d'œuvre est tellement élevé, et il en coûte tant pour faire exécuter les travaux plus promptement, que nous épargnerons le montant complet du coût de la ligne temporaire que nous allons construire si vous nous permettez de retarder la construction de la ligne permanente; il nous en coûtera 50 pour 100 de plus pour ces \$960,000 de travaux pendant le temps tel que stipulé, que si l'on nous accorde un délai. L'ingénieur en chef du gouvernement, dans son rapport, est d'opinion que douze ou treize milles de la ligne permanente coûteraient environ \$960,000, et il ajoute à ce calcul 50 pour 100, en conséquence de la rapidité de la construction, et il croit qu'il n'en coûtera pas plus que \$630,000 ou \$640,000—comme je l'ai déjà dit je ne prétends pas être strictement exact—si l'on accorde du temps pour la construction de cette ligne permanente, soit de 33 $\frac{1}{3}$ moins cher qu'il n'avait estimé lorsqu'il ajouta 50 pour 100.

Puis il y a les documents déposés sur la table qui prouvent quel a été le coût additionnel pour la construction rapide de cette ligne; et avec ces documents et la déclaration de la compagnie, et les documents de l'ingénieur en chef, produits par les honorables messieurs de la droite, ils nous demandent de répudier cette dépense additionnelle, parce que les travaux auraient pu être exécutés à meilleur marché, puisqu'ils payaient à la main-d'œuvre des prix plus élevés que cela n'aurait eu lieu plus tard. Comment allons-nous prendre cela? J'ai la déclaration du vice-président de la compagnie et de l'ingénieur du gouvernement, pour ce qui est du coût additionnel de 50 pour 100 dans ce cas particulier pour construire promptement ce chemin de fer. J'ai la déclaration de l'honorable député qui agit comme ministre des chemins de fer, qu'il en coûte moins cher de faire l'ouvrage promptement. Laquelle des deux déclarations dois-je croire? Puis l'honorable député a dit—et il y a mis un ton très doux—que nous n'avions pas le droit de devancer la nécessité, pour ces travaux, l'année dernière. Il a dit que c'était là la difficulté, et que nous retournions aux obligations de l'année dernière. Nous trouvons que l'année dernière la déclaration a été faite en conformité du plan d'après lequel la compagnie devait construire le chemin. Nous trouvons qu'alors les plans comprenaient le parachèvement. Nous savons que d'après ces plans il y avait de très grandes dépenses. Nous savons que la compagnie devait construire des ascenseurs et exécuter des travaux considérables, et on nous a dit l'année dernière, que le crédit que nous accordions était suffisant pour compléter le chemin. Le contrat est pour l'achèvement du chemin.

Puis l'honorable député dit que le contrat sera rempli en septembre. Je nie cela. Je dis que notre contrat n'expirera pas dans le mois de septembre. Notre contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien était d'avoir une ligne complète. Les rails seront posés, au mois de septembre, mais la compagnie déclare qu'elle ne sera pas prête à entrer en opération avant le printemps prochain. Pourquoi? Pourquoi n'ouvririons-nous pas le chemin, pour jouir de tous les avantages qui en résulteraient? Que veut dire cette stupidité de tenir un chemin de plusieurs milliers de milles fermé au trafic lorsqu'il est complété? Ouvrez vos portes, faites circuler vos convois, transportez les marchandises d'un côté à l'autre du continent, et réalisez vos dividendes. Ah! non, disent-ils; nous ne commencerons pas avant le printemps de 1886. Et pourquoi? Parce que le chemin ne sera pas complété avant le printemps de 1886, parce que tout ce qu'il y a à faire c'est de poser une voie verrière depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Sans doute il y a des parties du chemin, et des parties considérables, qui sont complétées; mais d'après la confession de la compagnie la ligne entière ne sera terminée que l'année prochaine. Ils disent, cependant, que le contrat

M. BLAKE

est rempli. Ils disent que tout ce qu'ils se sont engagés de faire sera complet au mois de septembre. Je dis que votre contrat nous promettait un chemin complet, un chemin devant transporter les marchandises. Ils disent: nous aurons rempli le contrat au mois de septembre, mais la ligne ne sera pas dans un état suffisant pour que l'on puisse l'ouvrir au trafic. Non, elle ne sera pas terminée; autrement, je crois qu'ils l'ouvriraient au trafic; mais sous plusieurs rapports même, fut-elle ouverte au trafic, elle ne serait pas complète, dans le sens propre du mot. Je remarque qu'un ingénieur éminent, qui a été pendant plusieurs années au service de cette compagnie, et est maintenant un des directeurs, M. Sanford Fleming, après avoir parcouru l'autre jour une partie du chemin, envoya un télégramme dans lequel il dit—je ne puis me rappeler ses propres paroles—qu'il reste encore à faire beaucoup de travail, mais que c'est un travail du plus simple caractère. Eh bien, nous savons qu'il reste encore beaucoup à faire entre Callander et Port-Arthur, parce que dans un grand nombre d'endroits il faut poser des chevalets, non seulement sur des petites rivières, mais sur des ravins, et des défauts de terrain de différentes espèces.

Ces chevalets doivent être remplis de terre, et je suppose que c'est de ce travail dont veut parler M. Fleming. Maintenant, peu m'importe que le travail à faire soit simple ou compliqué, ce qu'il faut considérer, c'est qu'il reste beaucoup de choses à faire, et c'est là la déclaration contenue dans le télégramme. Cela, puis le fait que le chemin ne sera pas ouvert au trafic avant le printemps de 1886, sont des preuves suffisantes que nous n'avons pas un chemin complet.

L'honorable monsieur dit que nous avons tout ce qui était compris dans le contrat, car le chemin est construit d'après le contrat. Mais ce chemin n'est pas encore propre à l'exploitation; il ne peut pas encore servir à l'usage auquel il est destiné; pour cela il faut faire de nouvelles dépenses. Les déclarations faites sur ce sujet, et aussi relativement à l'effet de ce prêt, son matériel, au point de vue de notre position actuelle. Sir Charles Tupper disait:

Ils sont en position de dire au gouvernement: nous pouvons revenir sur notre contrat; nous pouvons débiter notre corps de 9,000 hommes qui travaillent maintenant près du lac Supérieur; nous pouvons retirer notre outillage, et le 1er mai 1891, nous serons en état de vendre des terres en assez grande quantité pour prélever une somme suffisante pour exécuter les travaux nécessaires.

Nous avons les moyens de remplir notre contrat; mais si vous voulez que ces travaux soient complétés à la fin de l'année 1885, nous vous demandons, non pas de nous donner un seul dollar additionnel, mais de nous avancer, à mesure que les travaux seront exécutés, la somme de \$22,500,000. J'ai dit à la Chambre qu'ils ne demandaient rien dans le but de compléter le contrat qu'ils ont passé avec le gouvernement.

J'ai dit à la Chambre que la compagnie avait la plus grande confiance dans la valeur de la subvention déjà accordée; qu'avec la somme qui peut être et qui a été obtenue du public, ils ont les moyens de remplir leur contrat. Mais s'ils ne nous demandent pas un dollar de plus, ils nous demandent de faire usage du crédit public de ce pays, qui grâce à la direction de mon collègue, le ministre des finances, n'a jamais été dans une plus haute position, pour obtenir les moyens de compléter cette grande œuvre nationale à la fin de 1885, et cela sans imposer le moindre fardeau sur le gouvernement, ou sur le pays, pour le remboursement de chaque dollar jusqu'à l'expiration du contrat, le 1er mai 1891.

Sir Charles déclara d'abord que le contrat allait être rempli, que le chemin serait complété, et maintenant on nous dit que le contrat est rempli, et le chemin n'est pas complété. Puis il dit: "Vous allez agir ainsi, sans imposer le moindre fardeau additionnel sur le gouvernement ou sur le pays pour le remboursement de chaque dollar à l'époque fixée pour l'expiration du contrat, le 1er mai 1891." Je serais curieux de savoir jusqu'à quelle date doit s'étendre l'emprunt que l'on est à négocier à Londres; je serais curieux de voir combien d'années le ministre des finances demande au public pour le prêt que nous l'avons autorisé de faire l'autre jour. Est-ce un prêt à courte échéance, venant dû en 1891, afin de ne pas être embarrassé, comme il a prétendu il y a peu de temps qu'il le serait, pour ce qui est d'obtenir de la compagnie du Pacifique canadien un montant