

en conséquence qu'il est de notre devoir d'étudier la question avec le plus grand soin avant d'adopter le projet tel qu'il nous a été présenté. (Écoutez ! écoutez !) Je crois de plus, et j'en sais beaucoup du même avis, que ces résolutions peuvent être amendées sous certains rapports, et cela sans que le projet coure le plus petit danger ; mais le gouvernement veut tout ou rien, et je crains fort que la volonté qu'il manifeste ainsi ne ressemble à cet engouement dont un père seul est capable pour son enfant,—car, à l'entendre, on croirait que ce projet est son rêve de prédilection, un chef-d'œuvre qu'il ne veut pas voir profaner par des amendements. Supposé le cas où l'on ne voudrait modifier ces résolutions qu'à l'égard du Canada, et que ces modifications ne nuiraient en rien à nos relations avec les autres provinces, serait-il raisonnable qu'il s'y opposât ? Ne pourrait-il pas se mettre en rapport avec ces provinces et obtenir leur assentiment à ces modifications ? Puisque j'en suis sur ces particularités, je pourrais me déclarer adverse à certaines parties des résolutions, mais à quoi cela servirait-il, puisque, comme l'a dit le gouvernement, il va falloir ou les adopter ou les rejeter en entier.

L'HON. M. CAMPBELL.—C'est cela même.

L'HON. M. REESOR.—Oui, c'est cela, quant à quelques unes de ces résolutions, mais non quant à d'autres. Il y a deux ans, le cabinet canadien eut une conférence avec les ministres des gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, dans laquelle il fut convenu qu'à certaines conditions, si les fonds pouvaient être obtenus avec la garantie impériale et à un certain taux d'intérêt, le chemin de fer intercolonial serait construit. Il fut en outre convenu que le Canada ne paierait que les 5/12mes de son prix de revient, qui était alors estimé, je crois, à 12 millions de piastres. Je crois savoir de bonne autorité qu'une compagnie a offert de construire le chemin pour cette somme, et de l'exploiter ensuite pendant douze ans à ses propres risques.

L'HON. M. CURRIE.—Pour trois millions de louis sterling ou quinze millions de piastres.

L'HON. M. REESOR.—C'est possible ; mais supposons que les estimations aient été au même chiffre qu'à présent ; figurons-nous que la compagnie n'aurait pu achever le chemin sans nouvelle aide, et qu'il aurait pu coûter autant que le comporte son estima-

tion actuelle, qui est de dix-huit millions de piastres, le Canada n'aurait toujours eu qu'à payer les cinq-douzièmes de ce montant. Or, ici, dans le court espace de deux ans, il s'est passé tant de choses, nous avons eu tant de soudains changements, qu'un de nos hommes d'état jouissant d'une grande influence, et qui préside actuellement à l'administration des affaires du pays—le président du conseil exécutif—mais qui était opposé à ce projet parce qu'il ferait entrer le pays dans de trop grandes dépenses.....

L'HON. M. ROSS.—Il ne préside pas à l'administration des affaires du pays.

L'HON. M. REESOR.—Nous appelons président celui qui préside, et il préside parce qu'il est président.....qui était contre ce projet parce que l'on prétendait que le Canada donnerait plus que sa juste part, est maintenant en sa faveur. Eh ! bien, si cet homme ne lui eut pas fait une aussi forte opposition, et si le gouvernement eut été moins faible, je pense que ce projet eût réussi. Celui qui s'y opposait figurait depuis vingt ans dans la vie publique ; son opinion était justement respectée et, naturellement, partagée par beaucoup. Si le ministère se fut alors présenté devant le peuple avec le projet du chemin de fer intercolonial, je crois pouvoir assurer qu'il eut subi une véritable défaite. Dans le Haut-Canada, une majorité écrasante eut voté contre lui, et dans le Bas-Canada aussi, je pense. Mais que se passe-t-il maintenant ? pourquoi ce chemin de fer intercolonial doit-il être construit avec les fonds du gouvernement intercolonial que l'on veut établir ; Pourquoi, au lieu des cinq-douzièmes de son prix de revient, le Canada devra-t-il y contribuer pour les dix-douzièmes ? (Écoutez ! écoutez !) Ce qui va augmenter de 5 à 7 millions le chiffre de la dépense qu'autrement nous aurions eue à faire, et cela, quand les autres provinces auraient volontiers consenti à se rendre responsables pour le reste. Il y avait de bonnes raisons pour qu'elles y consentissent. Les provinces qui profiteront le plus par le chemin de fer intercolonial sont le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, mais surtout ce premier. Dans cette province, il y a un vaste désert, où se trouvent de belles coupes de bois sinon beaucoup de terre arable, à travers lequel le chemin devra passer, et à vingt et trente milles de la voie les terres augmenteront beaucoup en valeur. Voilà pour l'avantage qu'y trouvera le Nouveau-Brunswick, tandis que la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire le port d'Halifax, devien-