

les comprenons réellement, et que nous devons à notre pays un conseil sincère de cette nature; en conséquence, je suis décidé pour ma part, en dépit de ces dénonciations, à "dire la vérité et à couvrir les tories de honte."

Le deuxième paragraphe du discours a particulièrement trait au Manitoba et au Nord-Ouest; et quelques paragraphes suivants, aux chemins de fer de cette contrée et à la situation financière de la province. Je suis très heureux d'apprendre le bien-être, les espérances et le contentement dont les colons de cette contrée ont, nous dit-on, fait part aux membres de l'Association Britannique qui les ont visités. Nous avons tous voté avec plaisir le crédit que nous avait demandé ce parlement pour assurer la visite projetée de l'Association Britannique; nous avons tous été très heureux qu'elle ait eu lieu; nous en attendions tous un bien considérable, et il n'y a pas eu de dissentiment lorsqu'il s'est agi des arrangements pécuniaires proposés par le gouvernement, à cette occasion; mais une chose m'a frappé, comme étant une des preuves les plus fortes de l'excellence de l'honorable député de Cumberland, dans cette partie spéciale du discours dont j'ai parlé, c'est-à-dire dans l'hyperbole, c'est qu'il ait déclaré que durant le siècle présent aucun événement dans l'histoire du Canada n'a été aussi important, ou n'a été aussi avantageux au pays que la visite de l'Association Britannique. Je sais par expérience et me rappelle plusieurs choses, et j'en ai lu beaucoup plus qui, suivant moi, ont en pour notre pays une importance infiniment plus grande, qui ont plus contribué à son crédit et à sa prospérité que n'aurait pu le faire la visite d'environ deux cents, ou quel qu'ait pu en être le nombre, citoyens anglais éminents. Il est dit, M. l'Orateur, que les espérances que l'on avait dans l'immigration ont été frustrées, mais elles ne l'ont pas été à un si haut degré, d'après le calcul de l'honorable monsieur. Il dit qu'il est venu 100,000 immigrants. Je n'entrerai pas dans la discussion qui se fait de session en session touchant l'exactitude de ces chiffres. Ils nous seront donnés, et nous les analyserons en temps opportun. Mais il n'y a pas de doute que l'on n'eût des espérances exagérées dans l'immigration. Il y eut un temps où nous espérions de grandes choses de la part de la compagnie du chemin de fer, et lorsque le contrat a été adjugé on nous a dit qu'un des fardeaux dont on soulagerait le pays, serait celui de pourvoir à l'immigration au Nord-Ouest, vu que la compagnie du chemin de fer y verrait pour nous; jusqu'à présent, je n'ai pas remarqué, dans les états que j'ai reçus, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien eût fait de fortes dépenses pour l'immigration, mais par contre je vois que nos propres dépenses ont beaucoup augmenté, et cette année elles dépasseront considérablement un demi-million. En dépit de cette brillante peinture que le discours nous donne des espérances, du bien-être et du contentement au Manitoba et dans le Nord-Ouest, je suis obligé de déclarer de nouveau qu'il y a eu des fautes et des erreurs graves dans la politique et l'administration concernant cette contrée; que le monopole des chemins de fer, la politique relative aux autres voies ferrées du Manitoba dans les premières années qui ont suivi la passation du contrat fait avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, le refus de vendre de grandes étendues de terres, les ventes faites dans un but de spéculation, et l'opération du tarif, ont tous nui extrêmement à la création et à l'existence permanente de cet état d'espérances, de bien-être et de contentement que nous nous accordons tous à regarder comme si essentiel au développement de cette contrée, et à la prospérité du Canada en général, qui dépend pour sa prospérité, de la prospérité du Nord-Ouest, tant il a hasardé dans cette contrée.

L'honorable député de Cumberland a signalé ce fait dans une phrase. Il a dit qu'un sou par chaque boisseau de blé est de la plus grande importance pour le cultivateur du Nord-Ouest; que nous ne devons pas égarer ce dernier dans ses efforts pour faire arriver son blé aux marchés de l'Europe.

M. BLAKE

C'est là la grande difficulté. C'est là la difficulté que nous avons à combattre, difficulté dont nous sommes dans une grande mesure responsables, grâce à la politique du gouvernement au sujet de tout le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le vif désir que les habitants de ce pays ont d'obtenir quelque autre mode de communication, leur ardent désir d'atteindre l'Europe par quelque autre voie, nous séparant de l'est par une courte ligne vers la baie d'Hudson, leurs propositions concernant les dépenses, le zèle qu'ils déploient à presser la construction de cette voie ferrée, sont, à mon sens, la preuve la plus forte du sentiment qui doit exister dans cette contrée quant à l'importance vitale qu'il y a de procurer quelque autre moyen de communication ou quelque concurrence pour le transport de leurs produits. J'ai beaucoup regretté d'entendre—je suppose que c'était une parole à demi inspirée—l'honorable député de Cumberland (M. Townshend) lorsque, parlant de l'expédition de la baie d'Hudson, il nous a dit que quelles que soient les difficultés qu'elle ait dû mettre en lumière relativement à son objet primitif, la possibilité de l'établissement d'une route entre le Nord-Ouest et l'Europe, nous avions dans tous les cas, à nous féliciter plutôt qu'à nous consoler à la pensée que nous avions découvert de nouvelles pêcheries de saumon. Cela sera, à la vérité, un baume pour les habitants du Nord-Ouest. Dans ces circonstances, je suis très heureux d'apprendre, et j'espère qu'il n'est pas trop tard aujourd'hui, que l'on est à la veille d'adopter une politique agraire plus libérale concernant les chemins de fer au Nord-Ouest. Lorsque la compagnie du chemin de fer du Pacifique a obtenu sa charte, on nous a dit qu'elle nous fournirait des embranchements; qu'une très grande proportion des terres données en subvention allait être détachée en districts de la ligne-mère, et que l'intérêt et la politique nécessiteraient de sa part la construction des embranchements; et dans les premiers temps qui ont suivi la passation de ce contrat, elle adopta elle-même ces vues et projeta des lignes très longues. Je ne puis vous en donner maintenant l'étendue, mais les projets transmis au ministre pendant une année comprenaient plus de mille milles d'embranchement. Mais il s'est opéré un changement dans sa politique et dans celle de l'administration, et on a résolu de se faire un devoir avant tout, de finir les extrémités de la ligne, à l'exclusion et au sacrifice pendant ce temps-là des embranchements; et ainsi, bien que la compagnie ait fait quelque chose dans ce sens, quelque chose où il était peut-être nécessaire de faire face à la concurrence, quelque chose où il était nécessaire de repousser des entreprises rivales, quelque chose où il fallait fournir un autre moyen de raccordement avec la seconde ligne du chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, cependant ce que l'on a fait dans ce sens est peu de chose comparé aux espérances qui nous avaient été données peu de chose comparé aux projets que la compagnie nous avait elle-même soumis jadis. Je ne puis la blâmer. Cette politique ayant été adoptée—parce que si toute les ressources qu'elle possédait, si tout l'argent qu'elle pouvait emprunter et prélever devaient être consacrés à la construction des extrémités de la ligne, il ne pouvait rien rester pour les embranchements. Je ne ferai qu'une remarque. Il y a longtemps, à la dernière session, je crois, du parlement de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), il fut proposé d'accorder une aide libérale à des chemins de fer locaux. Cette proposition fut l'objet de beaucoup de censures et de critiques de la part de la gauche. Ces honorables messieurs devaient faire la chose beaucoup mieux; ils allaient venir en aide aux compagnies de chemins de fer, et en même temps faire de l'argent; ils ne devaient pas donner des terres, pas eux; ils les vendraient \$1 l'acre, et la compagnie ferait \$1 ou \$1.50; de sorte que les chemins de fer seraient favorisés et le trésor public rempli. Mais aujourd'hui nous apprenons que l'on va donner des subventions gratuites aux chemins de fer. Je donnerai cet avertissement aux honorables messieurs de la