

la magistrature; Costigan, peu après membre du gouvernement, et qui, excepté pendant une légère intervalle de vingt-quatre heures, a toujours depuis fait partie du gouvernement et honore encore le cabinet de sa présence; Desjardins, un partisan bien connu du gouvernement actuel, l'un de ses principaux partisans; Kirkpatrick, aujourd'hui orateur de la Chambre; Langevin, qui, quelque temps après, a été ministre et l'est encore; Masson, peu après ministre, et aujourd'hui lieutenant-gouverneur de Québec; Mousseau, peu après ministre, et aujourd'hui juge; ils semblent s'en aller, ces ministres de Québec; Ouimet, un ferme partisan du gouvernement, soit au n° 8 ou en dehors; Plumb, un chaud partisan des honorables messieurs, rejeté par le peuple et élevé au Sénat; Robitaille, autrefois membre du gouvernement, qui a repris son portefeuille lorsque ses amis sont revenus au pouvoir, qui est devenu lieutenant-gouverneur, et est aujourd'hui membre du Sénat; Rouleau, nommé adjoint du greffier de la Chambre. Je n'irai pas plus loin, mais je dis, pour le bénéfice du collègue de l'honorable monsieur, le ministre par *interim* des chemins de fer, qu'il était au nombre des dix qui ont voté contre la résolution.

M. McCALLUM: Vous avez élevé les taxes dans la suite; vous n'avez pas appliqué le principe de cette résolution.

M. BLAKE: Les droits avaient été portés, je pense, à 17½ pour 100 avant cela.

M. LANDERKIN: Deux ans.

M. BLAKE: Au moins un an avant cette époque. Nous n'avions rien fait qui nous obligeât à augmenter les droits pour un but quelconque; la résolution de la Chambre des Communes était que les arrangements relatifs au chemin de fer Canadien du Pacifique devaient être tels, qu'ils ne devaient produire aucun effet préjudiciable au chiffre de la taxation de l'époque.

Je pense que vous verrez, M. l'Orateur, que, dans l'année 1876, le parlement était assez unanime, et, en tout cas, je ne pense guère que le successeur de ce grand nombre d'hommes distingués de Québec, qui vient à la dernière heure pour remplacer les hommes éminents qui ont obtenu de plus hautes positions, je ne pense pas, dis-je, qu'il soit autorisé à déclarer que la politique de mon honorable ami le député de York-Est était une politique d'incapacité et de fiasco évidents, quand il voit cette résolution approuvée par tous ces hommes. L'honorable député de York-Est, M. l'Orateur, désirait sincèrement maintenir les conditions que les honorables messieurs de la droite s'étaient engagés à remplir; il était décidé à maintenir ces conditions autant qu'il lui était possible de le faire. Le secrétaire d'Etat, en continuant sa leçon d'histoire ancienne, en nous donnant quelques renseignements vieillissés—bref, si je dois le dire, un grand nombre des renseignements qu'il nous a donnés m'ont rappelés certains articles que j'ai lus autrefois dans *La Minerve*—en nous donnant, dis-je, un grand nombre de renseignements vieillissés, a critiqué sévèrement la politique de mon honorable ami le député de York-Est en construisant le chemin de fer de Fort-William à Winnipeg, et en ne commençant pas, alors, la construction de la ligne sur la rive nord du lac Supérieur; il a aussi critiqué nos actes parce que nous n'avions pas poussé vigoureusement les travaux à la Colombie-Britannique.

Je puis, M. l'Orateur, signaler une autre résolution proposée à l'époque où mon honorable ami était premier ministre, par M. DeCosmos, autrefois membre de cette Chambre, l'auteur de cette résolution, demandait de pousser les travaux dans la Colombie-Britannique, ce qui fut combattu, non seulement par le vote, mais par les discours des honorables messieurs de la droite, y compris le premier ministre actuel, qui croyait que la chose était prématurée, que c'était une pression déraisonnable, que les circonstances avaient changé et que la construction ne devait pas être hâtée ainsi.

Au sujet de la rive nord du lac Supérieur, je puis dire que lorsque les honorables ministres reprirent le pouvoir et

exposèrent la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1880, sir Charles Tupper, qui agissait comme porte parole du cabinet, s'est lui-même déclaré en faveur du retardement de la ligne au nord du lac Supérieur. Il proposa de construire dans la prairie et de commencer aussi la construction dans la Colombie-Britannique, mais il ne proposa rien pour la rive nord du lac Supérieur.

Au contraire, il exprima l'opinion que nous ne pouvions pas entreprendre cet ouvrage de suite, et à cette époque la communication entre Port-Arthur et Winnipeg était presque terminée.

Aujourd'hui l'honorable secrétaire d'Etat se montre bien sévère envers mon honorable ami, au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il l'accuse d'avoir dépensé beaucoup d'argent, sans résultats, et d'avoir fait très peu de chose. Je vais vous lire, M. l'Orateur, une appréciation plus juste de la politique de mon honorable ami. Je m'étonne que l'honorable secrétaire d'Etat n'ait pas lui-même découvert cette appréciation au cours de ses études sur ce sujet. L'homme éminent dont je cite en ce moment les paroles, disait en 1878 :

Je parlerai brièvement du montant de l'argent du public requis pour terminer les travaux déjà entrepris, et les contrats dans lesquels le pays est engagé. Le montant requis pour terminer le chemin, depuis les rives du lac Supérieur à Kaministiquia, ou la Baie-du-Tonnerre, jusqu'à la Rivière-Rouge, est évalué en chiffres ronds, avec un équipement raisonnable, à environ \$18,000,000. Le pays est tenu de payer cette somme.

Je parle ensuite de la subvention au Canada-Central, à l'embranchement de la baie Georgienne, à l'embranchement de Pembina et les contrats pour les télégraphes et le reste, ce qui porte la somme à \$28,456,000.

Puis, cet homme d'Etat éminent disait :

Je n'hésite pas à dire que les travaux dont j'ai parlé comme devant coûter plus de \$28,000,000, ont beaucoup contribué à écarter les difficultés et à favoriser l'entreprise. Puisque, dès le début, nous considérons le développement du grand Nord-Ouest comme la seule base sur laquelle un gouvernement ou une compagnie pouvait entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, les \$18,000,000 de deniers publics dépensés pour ouvrir la région difficile et presque inaccessible qui se trouve entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, auraient donc servi à développer, améliorer et à peupler ce vaste et fertile Territoire du Nord-Ouest. De sorte que nous pouvons espérer d'ouvrir de même un jour, la région encore plus difficile et étendue, comprise entre les montagnes Rocheuses et la côte du Pacifique. Et, bien que ces deniers n'aient pas été déboursés dans les limites mêmes de la Colombie-Britannique, l'on admettra qu'ils ont été dépensés d'une manière bien plus propre à assurer la réalisation de l'entreprise que si chaque dollar out été versé dans la province dont il s'agit, en partant des côtes du Pacifique. En effet, aucune dépense faite à la Colombie-Britannique ne pouvait contribuer à ouvrir cette vaste région du Nord-Ouest, du développement et de la colonisation de laquelle dépend le succès de la gigantesque entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai dit que nous avons beaucoup d'avantages dans l'exécution de pareille entreprise. Nous avons fait un grand pas depuis cinq ans. Et, non seulement nous avons accompli d'importants travaux qui nous assureront bientôt une communication rapide et facile, sur notre territoire, entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge; mais nous avons acquis des renseignements dont on ne saurait exagérer la valeur sur les Territoires du Nord-Ouest. Si élevée que fut notre évaluation il y a quelques années, si hautement favorable que put être notre opinion sur les ressources du grand Nord-Ouest, nous ignorions presque la vaste étendue des terres fertiles qui existent dans ce pays. Les explorations qui ont été faites, bien qu'elles aient entraîné des dépenses considérables, sont à bon marché, si l'on songe au résultat obtenu en réalité. D'ailleurs, nous ne pouvons espérer de mener à bonne fin cette grande entreprise qu'en démontrant quelle est la valeur et la nature de cette région. Et je soutiens que les explorations faites et la connaissance plus complète que nous avons de ses ressources, nous mettent en position de faire appel aux capitalistes avec bien plus de confiance et de succès que nous n'aurions pu le faire sans cela.

Voilà, M. l'Orateur, ce que disait en 1879 sir Charles Tupper, parlant au nom du cabinet et exposant sa politique au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique; c'est en ces termes qu'il appréciait la conduite tenue par mon honorable ami au sujet de cette entreprise pendant qu'il était le chef du gouvernement. Voilà quelle était cette appréciation plus juste, plus équitable, fondée sur une connaissance plus complète de la question, que celle du secrétaire d'Etat, qui arrive ici à la dernière heure et essaie de se mettre à l'aise