

baska était le résultat d'une campagne antibritannique et antinationale conduite par les nationalistes, et non pas parce que le Gouvernement n'avait pas soumis sa politique de dépenses permanentes pour la marine au peuple. Incidemment ils ont essayé de prouver que les conservateurs étaient alliés aux nationalistes dans cette campagne.

Pour en revenir au Nord-Ouest je crois fermement que la prospérité dont jouit la population de ce pays ne peut pas être attribuée à aucun des actes du premier ministre. L'honorable député de Wellington-sud a dit que nous nous efforcions de représenter le premier ministre comme ayant toujours été opposé à l'Ouest.

Permettez-moi de faire une ou deux observations en vue d'établir qu'en toute circonstance il s'est montré hostile à ce pays. Prenez l'exemple du chemin de fer Pacifique-Canadien. Le parti libéral-conservateur était d'avis alors que ce chemin de fer était nécessaire, car ces millions d'acres de savanes incultes n'attendaient que l'arrivée du laboureur. Mais le premier ministre actuel vota contre la construction du Pacifique-Canadien. Et nous savons que lorsque les travaux eurent atteint un certain point, la compagnie se trouva dans une situation financière embarrassante. Quelle fut alors son attitude? Les directeurs du Pacifique-Canadien s'adressèrent au Gouvernement en 1884, et lui dirent en substance: Nous allons être forcés d'interrompre les travaux si nous ne pouvons obtenir des avances du Gouvernement; nos directeurs ont même engagé leurs biens personnels et offert leurs propres garanties afin de pouvoir prélever les fonds; nous avons amplement pour répondre—et ils présentèrent un tableau de garanties s'élevant à 200 millions de dollars—et nous vous demandons une avance de 30 millions. J'estime ces garanties à 200 millions en me fondant sur la déclaration même du premier ministre. A l'avant-dernière session du Parlement, parlant de la question du Grand-Tronc-Pacifique, je faisais la comparaison entre la somme des garanties offertes par la compagnie du Pacifique-Canadien en 1884, en vue d'un emprunt de 30 millions, et le genre de garanties offert par le Grand-Tronc-Pacifique en vue d'un emprunt de 10 millions. J'ai déclaré que le Pacifique-Canadien dans cette circonstance nous avait offert une première hypothèque sur des garanties estimées à 200 millions. Le premier ministre prit la parole après moi et faisant allusion à ma déclaration s'exprima en ces termes:

J'ai été frappé du raisonnement fait l'autre jour par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) que je vais relever maintenant. En vue de montrer combien plus avantageuses étaient les conditions faites au Gouvernement en 1884 par la compagnie du Pacifique-Canadien que celles faites au Gouverne-

ment d'aujourd'hui par le Grand-Tronc-Pacifique, il a indiqué la valeur des garanties données dans le temps par le Pacifique-Canadien et il s'est exprimé en ces termes.

J'avais donné des détails tendant à établir la composition de ce total de 200 millions, et j'avais dit en terminant: "Je ne crois donc pas me tromper en disant qu'on nous fournissait une garantie évaluée à 200 millions en vue d'avances de 30 millions que nous nous proposons de faire." Voici le commentaire que fit le premier ministre là-dessus:

Je n'entends pas le contredire à cet égard; je n'ai absolument rien à reprendre à son affirmation. Je crois que les garanties qui ont été offertes au Gouvernement canadien dans le temps représentent facilement aujourd'hui une valeur de 200 millions. Mais dans quelle situation se trouvait la compagnie du Pacifique-Canadien en 1884? C'était une compagnie ne comptant que peu d'années d'existence, composée d'hommes capables et actifs, et, cependant, elle offrait des garanties au chiffre de 200 millions en vue de négocier un emprunt de 30 millions.

Telle était la proposition de cette grande compagnie. En vue d'échapper à la ruine elle offrit au Gouvernement une garantie de 200 millions en retour d'avances au chiffre de 30 millions à 5 p. 100. Pourtant le premier ministre actuel n'avait pas eu assez de confiance dans cette contrée de l'Ouest ni dans le Pacifique-Canadien pour voter pour l'emprunt, et il vota contre, et il déclara dans l'enceinte de cette Chambre qu'il aimerait autant croire que les eaux de la mer reflueraient vers les Grands lacs que de croire qu'un seul sou de ces avances serait retourné au trésor du gouvernement fédéral". Et pourtant, en moins de deux ans, cette somme jusqu'au dernier sou, et en plus 5 p. 100 d'intérêt, fut remboursée par la compagnie. Dès lors n'avons-nous pas quelque raison de dire que le premier ministre, entre tous, s'est toujours montré hostile aux intérêts de l'Ouest?

Rapprochons notre attitude de la sienne. Quand le Gouvernement proposa la construction du Transcontinental, avons-nous voté contre la mesure? Non, nous avons critiqué les conditions du marché conclu avec la compagnie et nous avons présenté résolution sur résolution en vue d'améliorer la situation qui nous était faite. Mais finalement, nous avons voté en faveur de la construction du Transcontinental. (Protestations.) Il est possible que je me trompe. Dois-je comprendre que le premier ministre affirme que je fais erreur sur ce point? Mais je vais comparer les deux emprunts. J'ai signalé l'attitude du premier ministre dans cette circonstance; quelle a été la nôtre lorsqu'il s'est agi de l'emprunt du Grand-Tronc-Pacifique? Cette compagnie s'est adressée à nous à peu près de la même manière que l'avait fait la