

qui sont les fidèles partisans du gouvernement, n'adopteraient pas d'autre proposition.

Nous avons eu un discours de mon honorable ami le ministre des chemins de fer et un discours de l'honorable secrétaire d'Etat. Le secrétaire d'Etat a fait un discours de cinq heures. Il a discuté tout ce qui existe sous le soleil à l'exception de la proposition soumise à la Chambre. Il a évité cela. Il nous a dit quelque chose à propos des voyageurs canadiens français, de leur énergie indomptable et de leur merveilleuse persévérance à explorer le grand Nord-Ouest; il a cité quelques vers, et il a lu beaucoup de prose—il nous a donné ce que le premier ministre appellerait une histoire microscopique du chemin de fer du Pacifique canadien depuis Adam jusqu'à nos jours; il nous a donné une esquisse du *Union Pacific Railway*, du *Central Pacific Railway*, du *Northern Pacific Railway*, et de tous leurs embranchements, de leur dette consolidée et autres, et de leur exacte position financière. L'honorable ministre s'est approché d'une façon dangereuse de la résolution soumise à la Chambre, mais il s'est abstenu prudemment d'y tomber pendant le discours de cinq heures qu'il a prononcé, et il n'a donné aucune raison quelconque pour que le parlement du Canada donne au chemin de fer du Pacifique canadien—car je considère qu'il donne cette somme—encore \$5,000,000 de plus, et qu'il transforme la garantie donnée au pays.

Le ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer nous a donné un exposé clair et pratique de la position du chemin de fer du Pacifique canadien, à son propre point de vue, mais il a été obligé d'admettre le fait que le 30 avril dernier la compagnie avait entre les mains la somme de \$5,776,983, avec lesquels elle aurait pu acheter ce chemin. Je le demande encore une fois, si elle avait cette somme en sa possession pour achever cette voie ferrée, pourquoi demande-t-elle au parlement fédéral de lui accorder une somme additionnelle de cinq millions et une conversion de la garantie? Maintenant, M. l'Orateur, je dis que toute la conduite du gouvernement relativement à cette voie ferrée est des plus extraordinaire, et cela vaut la peine de consacrer quelques instants à passer brièvement en revue les transactions du gouvernement avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien—non depuis quinze ou vingt ans, mais depuis le 1er janvier 1881, alors que le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien a été ratifié par le parlement, et de démontrer l'indécision, la conduite indécise du gouvernement, les assurances trompeuses qu'il a données au parlement lorsque ce contrat a été ratifié, les fausses représentations qui ont été faites par les honorables membres de la droite, et les faux prétextes sous lesquels ce contrat a été ratifié par le parlement du Canada, et l'attitude logique du parti libéral depuis dix ans relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Les propositions du ministre des chemins de fer d'alors, relatives à l'entreprise de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, ont été soumises au parlement le 13 décembre 1880. Ce jour-là sir Charles Tupper proposa que le mardi suivant la Chambre se formât en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est opportun d'accorder et d'affecter \$25,000,000, conformément aux conditions du contrat relatif au chemin de fer du Pacifique canadien transmis à cette Chambre par Son Excellence le gouverneur général, par son message portant la date du 10 décembre 1880. Qu'il est opportun de concéder et d'affecter 5,000,000 d'acres de terres dans les territoires du Nord-Ouest, conformément aux conditions du contrat transmis comme susdit.

Les propositions alors soumises par le ministre des chemins de fer au parlement étaient des conséquences les plus graves possibles pour le peuple. Elles comportaient une concession de terres de 25,000,000 d'acres à cette compagnie; elles comportaient une subvention de \$25,000,000 en argent; elles comportaient l'abandon à la compagnie des parties du chemin que le gouvernement avaient construites ou avait entrepris de construire, en vertu des conditions du

contrat; elles comportaient, comme nous l'avons démontré, une augmentation de la dette nationale du pays, et elles comportaient, comme nous le prétendons, une violation directe des conditions auxquelles la Colombie Anglaise était entrée dans la Confédération, conditions au sujet desquelles l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a parlé si longuement. Ces conditions étaient que le chemin de fer serait commencé dans un délai de deux ans après la conclusion du pacte entre la Colombie Anglaise et le Canada; que le chemin serait achevé dans un délai de dix ans après cela; que les fardeaux imposés au peuple ne seraient pas augmentés; que le taux des impôts existant alors ne serait pas augmenté dans le but de construire ce chemin de fer.

Je dis de plus, M. l'Orateur, que les circonstances dans lesquelles ce contrat a été soumis au parlement étaient des plus suspectes. Nous savons que le premier ministre et quelques-uns de ses collègues sont allés en Angleterre en 1880 dans le but d'obtenir de l'aide de la part des capitalistes anglais pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et de temps à autre la presse conservatrice nous a donné l'assurance que la mission du premier ministre avait été couronnée de succès, que, de fait, il avait mis le couronnement à l'œuvre de sa vie, et qu'il avait pu obtenir l'aide des capitalistes de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et que le peuple du Canada n'aurait pas un seul sou à payer pour cette entreprise. Nous avons eu de la part des honorables messieurs de la droite, l'assurance la plus formelle que ce contrat avait été signé, scellé et délivré en Angleterre, avant que le premier ministre eût quitté la mère-patrie, que cet honorable ministre avait réussi à obtenir l'aide des capitalistes anglais, français et allemands pour la construction du chemin; que la construction du chemin était passée du contrôle du gouvernement canadien sous celui d'hommes riches, d'hommes qui, nous disait-on possédaient d'immenses ressources, des moyens illimités, et que le peuple canadien ne serait pas appelé à payer un seul dollar pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. l'Orateur, l'honorable ministre, à son retour d'Angleterre, a été dans plusieurs parties du pays, et entre autres endroits à Montréal, et dans le but de compléter une revue de la conduite des honorables membres de la droite relativement à cette voie ferrée, je vais vous lire quelques remarques faites à Montréal par le premier ministre, le 27 septembre 1880, relativement au succès de sa mission :

J'éprouve beaucoup de plaisir à vous dire, messieurs—bien qu'il me soit impossible d'entrer dans tous les détails, vu que je suis tout simplement l'agent du gouverneur en conseil, envoyé en Angleterre avec mes collègues, et qu'il me faut soumettre les arrangements que j'ai faits à l'approbation du parlement—que nous avons conclu un arrangement avantageux avec un certain nombre de capitalistes, non seulement en Angleterre, mais en Allemagne, en France, aux États-Unis et au Manitoba; nous avons réuni des forces qui suffiront amplement, non seulement à la construction du chemin, mais qui auront pour effet d'exercer une influence additionnelle pour détourner vers le Canada, l'émigration allemande qui se dirige vers les États-Unis. Nous avons reçu une garantie—une garantie satisfaisante—pour la construction et l'exploitation satisfaisante du chemin pendant dix années après son achèvement, ce qui sera dans vingt ans. Il a été convenu, non que le chemin serait construit à travers une région fertile et laissé de côté dans les parties incultes, mais qu'il sera construit tant dans les parties incultes que dans la région fertile. Nous avons conclu un arrangement en vertu duquel les terres seront immédiatement mises en vente, ce qui établira un système d'immigration continue au Nord-Ouest. Nous nous sommes assurés qu'il sera exploité pendant dix ans après sa construction, et quand je vous dis que lorsque le chemin sera construit, il n'aura pas coûté au pays un sou de plus qu'en vertu des arrangements que j'avais conclus avec sir Hugh Allan en 1874, je suis certain que vous vous réjouirez avec moi. Nous avons fait des arrangements en vertu desquels le chemin doit être construit; nous avons inspiré au colon le désir d'émigrer vers le Canada, et le chemin sera construit sans coûter un seul sou au peuple canadien. Nous avons fait des arrangements, "un contrat valide." Le contrat sera exécuté, les travaux seront poussés, soit que le parlement s'assemble en novembre ou en février. Les travaux seront poussés quand même, et nous nous en rapportons au parlement et au pays pour faire approuver notre conduite. Les entrepreneurs sont des hommes riches, des millionnaires, capables de construire une douzaine de chemins de