

partisans dévoués du gouvernement ont réali- sés des fortunes considérables, par suite de leurs rapports avec cette affaire. Ces faits étaient connus du gouvernement et du ministre des chemins de fer et Canaux. L'at- tention du comité a été appelée sur ces faits, mais malgré cela, le gouvernement a insisté pour faire accorder cet énorme subside.

Occupons-nous maintenant de la question des vapeurs océaniques. Comme on l'a fait remarquer plus d'une fois dans cette Cham- bre, sous la direction habile, énergique et conforme aux principes d'affaires du chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper) un marché avait été conclu il y a trois ans, avec la compagnie Allan, pour un service rapide sur l'Atlantique. Figurez-vous quels avantages notre pays aurait retiré de ce ser- vice s'il eût été en exploitation durant la guerre entre les Etats-Unis et l'Espagne. Les voyageurs cherchaient, autant que pos- sible, une ligne offrant toutes les condi- tions de sécurité voulues, une certaine in- quiétude régnait dans le public, et si nous avions possédé un service rapide, nous au- rions pu commander le commerce entier de l'océan Atlantique pour le transport des pas- sagers et du fret rapide. Il était de la plus haute importance que nous eussions toutes les facilités possibles de transport à cette époque. Mais le gouvernement a retardé. Je ne veux pas dire qu'ils ont complète- ment gâté l'affaire, bien que, si l'on prend en considération les nombreux voyages de M. Dobell de l'autre côté de l'Atlantique, je crois que ce ne se serait pas trop de dire qu'ils ont gâté l'affaire du commencement à la fin.

Voilà des questions dont on aurait dû s'oc- cuper. On nous dit, les honorables mem- bres du gouvernement eux-mêmes nous disent—que c'est là la meilleure affaire que le Canada ait jamais vue. Je ne puis me rappeler une seule occasion dans laquelle ils aient fait preuve d'habileté dans l'adminis- tration de nos affaires. J'ai assez d'esprit de justice pour leur donner crédit quand ils le méritent, mais je suis obligé de dire que, relativement aux questions de chemins de fer auxquelles j'ai fait allusion, leur con- duite n'a pas été dans l'intérêt du peuple cana- dien : ils n'ont pas réussi à mener à bonne fin ce qu'ils avaient entrepris.

A part la question du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, il y a aussi la tran- saction plus ou moins honnête du chemin de fer du comté de Drummond. Il existait déjà deux lignes de chemins de fer, le che- min de fer canadien du Pacifique et le Grand-Tronc qui faisaient le service entre Montréal et Québec. Un seul chemin pour- rait suffire aux besoins du trafic, et encore il ne serait pas trop occupé. Mais il faut que le gouvernement ait une troisième ligne, non pas pour des fins de commerce, ni pour aug- menter ce dernier ou alder au service du chemin de fer de l'Intercolonial, non dans le but de favoriser le peuple canadien, mais

M. WALLACE.

uniquement pour le bénéfice d'une certaine clique de gens de la province de Québec, qui exerçaient sur le gouvernement, ou sur cer- tains de ses membres, une influence occulte, par suite des services qu'ils leur avaient rendus. La deuxième proposition d'achat qui nous a été soumise, contenant une réduction dans le prix de vente de trois quarts de million ou un million de dollars, prouve que le gouvernement avait conclu un marché ri- dicule la première fois, en admettant qu'il était nécessaire ou désirable de construire ou d'acquérir ce chemin. Aujourd'hui, si l'on en croit la rumeur, certains membres du Parlement ont la promesse de l'honorable premier ministre et du gouvernement qu'une quatrième ligne, celle du chemin de fer de la rive sud, sera construite entre Québec et Montréal—cette région sera donc déservie par quatre chemins de fer, lorsqu'elle peut à peine fournir un commerce suffisant pour entretenir un seul chemin. Nous verrons. Nous verrons aussi si la rumeur, ou plutôt les déclarations faites par le ministre des chemins de fer et Canaux—qu'un certain chemin, le "Canada-Eastern" dans la pro- vince du Nouveau-Brunswick, doit devenir la propriété du gouvernement, est vraie. Le journal le "Globe" s'est prononcé cour- ageusement contre ce projet. Il s'agit en cette affaire d'un acte de corruption telle- ment évident, d'un achat de patronage et de puissance tellement inutile, que j'ai tout intérêt à m'occuper de savoir si la chose va être soumise au parlement. Si cela ar- rive, la corruption qui se rattache à cette affaire et qui est connue du public depuis la campagne électorale dans la province du Nouveau-Brunswick, va produire un scan- dale comme ceux qui ont éclaté lorsque cer- taines autres affaires sont venues devant le Parlement. Mais je me suis éloigné de la question du service rapide sur l'Atlantique. Je crois que, sur cette question, le gouverne- ment a négligé de profiter des circonstances favorables qui se sont offertes à lui. S'ils trouvaient que le prix accordé par l'ancien gouvernement était trop élevé—et en effet la somme semblait être assez considérable,— il était de leur devoir de conclure immédia- tement un marché durable.

Ils se lancèrent dans ce que l'on peut ap- peler une expérience, parce que des bateaux de cette classe n'avaient pas encore été construits, et dans tous les cas, n'avaient jamais été employés dans un commerce aussi considérable, et le Canada n'était pas en état d'attendre le résultat de l'expérience. Il s'agissait pour nous d'un cas de nécessité urgente. Nous avions le système des en- trepôts frigorifiques dont le succès est in- finiment lié au service rapide sur l'Atlan- tique, parce que les deux marchent de pair. Que devons-nous essayer d'obtenir dans la construction de nouveaux steamers ? Nous voyons que des colonies comme l'Australie ou Terre-Neuve, situés à 17,000 milles de l'Angle- terre, réussissent à approvisionner, en grande partie, le marché anglais des produits de la