

d'aujourd'hui lorsqu'ils étaient dans l'opposition en 1884, j'ai l'intention moi-même de donner certaines citations des discours que les honorables membres de la droite ont prononcés à cette époque. Je donnerai d'abord l'opinion du chef de l'opposition d'alors, l'honorable Edward Blake, sur la construction de la ligne et subséquemment sur le prêt à la compagnie. En 1884, comme nous le voyons dans le hantsard à la page 131, M. Blake disait:

Même les partisans de cette proposition doivent s'apercevoir qu'il n'est pas sage de l'accepter. Nous sommes en présence d'un état de choses, financièrement parlant, qui fera le sujet d'un débat dans quelques jours, et il nous faut être prudents, il faut réfléchir avant de grever davantage le pays, dans les circonstances actuelles. Malgré cet état de choses, on nous demande d'assumer ces grandes obligations, sans nous en donner les raisons, et pour lesquelles, à mon avis, aucun avantage équivalent ne nous est offert. Par conséquent, je ne puis approuver cette proposition.

Et il vota contre la proposition de faire un prêt de \$30,000,000 au Pacifique-Canadien. Je passe ensuite à l'honorable M. Fisher et je vais citer ses observations. Je ferai remarquer que nous discutons aujourd'hui la proposition à l'étude au point de vue des affaires. On nous la soumet comme la proposition d'un banquier, et si l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) veut bien me le permettre, je la discuterai ce soir à ce point de vue. Parlant en 1884 sur la résolution soumise à la Chambre, l'actuel ministre de l'Agriculture disait:

Je crois cependant que cette proposition, au lieu d'être une demande de traiter généralement la compagnie, comporte plutôt une transaction d'affaire. Voici une compagnie engagée envers l'Etat à exécuter une certaine entreprise, qui s'adresse au Gouvernement pour en obtenir—quoi? Elle demande en premier lieu un prêt de \$25,000,000 remboursable dans sept ans. En deuxième lieu, elle demande une avance de \$7,500,000 remboursable dans cinq ans. Maintenant, qu'allons-nous obtenir en retour? Autant que j'ai pu m'en assurer par les discours des honorable ministres, autant que j'ai pu me renseigner par le discours du ministre des Chemins de fer, tout ce que nous obtiendrons, tout ce que le pays obtiendra en retour, est que la ligne sera achevée en deux ans au lieu de six.

On voit que l'achèvement de la ligne en deux ans au lieu de six comptait pour peu de chose dans l'esprit de l'honorable ministre. Cependant, aujourd'hui, il s'écrie: Nous ne pouvons attendre; le temps perdu est doublement perdu. En 1884, le résultat du prêt était de hâter de cinq à six ans, l'achèvement de la ligne du Pacifique-Canadien, tandis qu'aujourd'hui, il n'y a pas même cela, car nous avons accordé un prolongement de délai de trois ans à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Puis l'honorable ministre avait ajouté:

Mais il est possible que les honorables ministres croient que cette difficulté de faire

honneur à ses engagements est une raison qui milite en faveur d'un traitement généreux de la compagnie. Au contraire, je crois que c'est une raison qui devrait nous empêcher complètement de traiter avec elle, de nous charger de cette obligation pour l'accommoder. Si, monsieur l'Orateur, on nous répond, comme le donnent à entendre les honorables ministres, qu'à défaut de cet arrangement la compagnie sera forcée de suspendre ses opérations pendant quatre ou cinq ans, qu'est-ce que le pays a à y perdre?

L'état de choses qui résulterait de ce fait serait exactement celui, que le parti qui était au pouvoir à l'époque du premier contrat prétendait devoir être le plus avantageux au pays.

En d'autres mots le ministre disait qu'un retard de cinq ou six ans, loin d'être au détriment du pays produirait, au contraire, un état de chose que lui et ses amis prétendaient devoir se produire à l'époque de la première proposition de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, puis il disait:

Mais, monsieur l'Orateur, si le présent état de choses devait se continuer pendant trois ou quatre ans, si, au lieu de faire ce prêt à la compagnie nous la laissons se reposer pendant cette période—supposant toujours que ce soit la seule alternative—serait-ce un si grand mal pour le pays que nos honorables amis de la droite le prétendent.

Je citerai ensuite ce que disait sir Louis Davies à la séance du 8 février 1884:

Est-ce un si grand avantage que ce chemin soit construit ou que l'on ait la promesse qu'il sera construit en deux ans. Je ne crois pas.... Je m'oppose donc à ce projet à cause du manque d'information qui justifient la Chambre de voter ces \$30,000,000.

Je m'y oppose parce que, d'après moi, il a été prouvé par raison démonstrative par le chef que j'appuie, qu'en dépensant avec prudence les moyens mis à sa disposition, la compagnie aurait pu exécuter ce contrat sans avoir à demander au Canada de dépenser un seul autre dollar. Je m'y oppose parce qu'il ne présente pas les éléments de finalité, et qu'avant que dix ans se soient écoulés, ou reviendra nous demander un supplément de \$30,000,000.

Je citerai maintenant sir Richard Cartwright, dans la même séance:

J'ai toujours soutenu et je répète aujourd'hui—bien qu'en soi-même ce soit à désirer d'avoir un grand chemin transcontinental; bien que je sois d'accord avec l'honorable ministre des Chemins de fer pour dire que nous avons besoin d'un chemin de fer, qu'il vaut la peine de faire des sacrifices considérables pour une telle entreprise. Je dis cependant que les conditions du premier marché fait avec la Colombie-Anglaise, auquel je me suis opposé, auquel se sont opposés aussi des honorables messieurs ici présents et d'autres qui n'y sont plus, était un acte de telle extravagance et de folie telle, qu'il est resté comme la meule attachée au cou de la population; qu'il nous a conduit au déshonneur national en une ou deux occasions, et qu'il va aujourd'hui nous jeter dans des embarras dont aucun homme ne peut raisonnablement espérer voir la fin.