

tion de la Nouvelle-Ecosse, et j'ai dit que, selon moi, comme député de la capitale de cette province, il aurait dû protester contre cette taxe, aussi bien à Halifax que dans cette Chambre.

J'ai dit que le contrat, en augmentant trop rapidement la dette du Canada, imposait à la population de cette province des charges injustifiables. Mes observations étaient générales et s'appliquaient à d'autres représentants de la Nouvelle-Ecosse en cette Chambre—dont quelques-uns étaient présents et d'autres sont entrés pendant que je parlais. Je crois que le véritable patriotisme ne consiste pas à rester aveuglément fidèle à un parti, mérite que l'honorable monsieur accorde au ministre des Chemins de fer, mais qu'il consiste, dans le moment actuel, à considérer simultanément les intérêts de la Confédération et ceux de la province, et à veiller à ce que les administrateurs imprudents n'imposent pas au peuple des charges injustifiables.

J'ai parlé aussi des débouchés du Nord-Ouest, et l'honorable monsieur m'a critiqué à ce sujet. J'ai été poussé à faire ces observations par le discours du député de Provencher (M. Royal) et par celui que le ministre des Chemins de fer a prononcé à Londres. Ces discours m'ont fait comprendre qu'actuellement le Nord-Ouest n'a d'autre issue que par voie de Saint-Paul. Le député de Provencher nous a dit que cette perspective ne satisfaisait point la population de Winnipeg, mais que son mécontentement s'était apaisé à la nouvelle que l'on construirait une autre ligne jusqu'à la Baie d'Hudson. J'ai cru devoir avertir le député de Halifax que la construction de cette seconde ligne affecterait les intérêts de ses électeurs. Il est inutile que je développe cette idée, parce qu'en terminant leurs discours, le député de Halifax (M. Richey) et le député de Queen's (M. Brecken) ont admis que leurs commettants ne partageaient pas leur opinion, ce dont j'étais persuadé quand j'ai fait mon premier discours, opinion que confirment tous les rapports que je reçois de cette province. Je n'aime pas à lancer des délis inutiles, mais tant que nous persisterons dans notre opinion actuelle, je crois que nous pourrions attendre avec calme le verdict des électeurs.

M. ROBERTSON (Hamilton). J'éprouve beaucoup de répugnance à prolonger ce débat, mais comme je représente une des divisions les plus importantes du Canada, je ne puis laisser clore le débat sans me prononcer sur la question. Quel qu'ait pu être l'état général de la question il y a deux ou trois semaines, on ne saurait dire aujourd'hui qu'elle n'est pas bien comprise. Les principes généraux de cette mesure ont été discutés des deux côtés de la Chambre, et je suis sûr qu'il n'est pas un seul député qui ne comprenne parfaitement la question. Je dirai plus, il n'y a pas, dans tout le Canada, un seul homme tant soit peu au fait des affaires publiques, qui ne voie clairement les mérites et les démerites de ce contrat et du bill soumis à la Chambre. La discussion a été conduite très habilement des deux côtés de la Chambre; je crois que les partisans de l'administration ont eu l'avantage, mais je n'imiterai pas le manque de libéralité du représentant de Lambton qui prétend ne voir aucun mérite, aucun raisonnement, aucune honnêteté dans tout ce que les députés de la droite ont dit à propos de cette question. La question a été discutée d'une manière aussi complète dans tout le pays. Pendant les vacances, nous n'avions pas d'autre question à traiter que celle du Pacifique, le peuple l'a mûrement considérée; et bien que le gouvernement eût quelque répugnance à accorder l'ajournement, je suis heureux de dire que plus cet ajournement a duré, plus la question a été discutée et plus la confiance du peuple dans le gouvernement s'est affermie à propos de cette question.

On ne saurait prétendre, M. l'Orateur, que cette question est nouvelle. On ne saurait prétendre qu'elle a été lancée dans le pays le jour où les documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre,—le 10 décembre,—parce que nous savons tous que depuis l'origine du projet de Confédération,

M. KILLAM

la question d'un grand chemin de fer national à travers le continent, a préoccupé tous les hommes d'état. On pensait alors que la Confédération ne serait pas accomplie tant que toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord ne formeraient pas une Confédération. On comprenait dès lors que pour maintenir la Confédération intacte, il fallait relier l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique par un réseau continu de chemins de fer établis sur le territoire canadien. Tel était l'idée de tous les hommes d'état de cette époque, libéraux et conservateurs, et depuis lors, toutes les administrations ont eu leur programme concernant le chemin de fer du Pacifique canadien. Je n'occuperai pas le temps de la Chambre à démontrer comment les efforts patriotiques du très honorable chef de l'administration actuelle furent déjoués lorsqu'il présenta son premier grand projet pour la résolution de cette idée. Mais, M. l'Orateur, lorsqu'un homme impartial, étranger aux haines de parti et n'aspirant qu'au titre d'historien, écrira l'histoire de notre pays, j'ose prédire que, sur la liste des archifourbes qui accomplirent avec tant de succès leurs funestes desseins, paraîtra le nom d'un individu qui n'est pas encore assez marqué du sceau de l'ignominie que l'on a imprimé à ses complices qui jouèrent plus ouvertement leur rôle.

L'automne dernier, à la nouvelle que le gouvernement allait conclure un marché avec le syndicat, une satisfaction générale se manifesta. Chacun se sentait délivré d'un fardeau qui aurait pu l'écraser un jour. On comprenait que si, une fois construite, la ligne pouvait être exploitée sans l'assistance du gouvernement, ce serait un grand bienfait pour le pays. Je suis persuadé que c'est encore l'opinion générale. Sans les exigences de parti, cette opinion serait unanime.

Mais nous savons, M. l'Orateur, que du moment où le contrat fut rendu public, les membres de l'opposition commencèrent à le critiquer et voulurent même le mettre en pièces. Une assemblée secrète fut tenue, et nous apprîmes ensuite qu'on allait lancer un manifeste qui porterait la consternation dans les rangs conservateurs et que, sous cette bannière d'un nouveau genre, le parti libéral allait marcher à une glorieuse victoire. Le pays attendit avec anxiété. Nous savions que la Montagne était en travail et qu'elle enfanterait. Mais qu'a-t-elle enfanté? Voici le résultat, et c'est bien la souris de la fable.

Voici ce document, qui n'est point un grand manifeste adressé au peuple canadien, mais un mémoire insignifiant, un chétif poupon qui n'a point de père. On supposait que ce grand manifeste serait signé par les chefs de ce grand parti. Ce devait être leur profession de foi au sujet de cette question. Mais le poupon fut produit; on ne lui connaissait point de père; pas un député réformiste n'osa en reconnaître la paternité que l'on se contentait d'attribuer à certain membre de la gauche.

À la vue de ce document, je compris que les députés de la gauche en auraient bientôt honte et qu'ils voulaient rester à même de pouvoir dire quelque jour: "Rien ne prouve que ce document émane de la gauche. C'est l'œuvre de quelque membre des Communes, probablement de quelque misérable tory."

Je ne crois pas me tromper beaucoup, surtout lorsque je considère la manière dont ces messieurs procédaient en 1873 lorsqu'ils volaient des lettres et commettaient d'autres actes que l'on ose à peine mentionner. Ils ne se sont pas contentés de publier ce document comme venant d'eux-mêmes, mais pour lui donner un certain air d'autorité, ils l'ont fait passer, aux yeux du peuple, comme venant d'un membre de la droite.

En voici un exemplaire sur lequel on peut voir imprimés, au haut de la page, les mots suivants: "With Thomas Robertson's compliments." Inutile de dire que je n'ai aucunement contribué à cette production. Il est bien connu qu'un autre membre de cette assemblée porte aussi le nom de "Thomas Robertson." Je ne trouverais point mau-