

heure soit condamné à subir tous les dimanches le prédicateur le plus prolixe de la ville d'Ottawa.

Ce sera le traitement le plus efficace auquel on puisse le soumettre. L'alinéa suivant du discours du Trône a trait au chemin de fer transcontinental. La plupart de mes collègues se souviendront de m'avoir entendu parler de cette question lors de la session dernière. Je me plaçai à un point de vue différent de presque tous les autres. Je ne parlai que trente-cinq minutes, et je fis imprimer deux mille exemplaires de ce discours que je distribuai d'une extrémité à l'autre de mon comté. Je n'ai pas encore rencontré l'homme qui, ayant lu ce discours, n'ait pas dit qu'il était à propos et l'expression exacte des vues de la classe agricole. Or, si c'est là l'expression véritable des vues de l'électorat canadien sur cette politique de chemin de fer, le gouvernement, au lieu de convoquer les Chambres pour leur faire renouveler la charte du Grand-Tronc-Pacifique, devrait annuler celle-ci et entreprendre directement la construction du chemin. Il n'est pas nécessaire qu'il le construise en un an ; mais il lui sera facile de mener l'entreprise à bonne fin dans les sept années accordées au Grand Tronc pour la parfaire. Les ministres nous informent qu'ils ont un surplus de \$15,000,000 cette année, et si cet excédent doit se répéter pour chacune des sept années qui vont suivre, ils auront une somme presque suffisante pour construire le chemin. Que l'on suive mon conseil, et à l'expiration de ces sept années, ce sera le peuple canadien, et non pas une compagnie d'intérêt privé, qui sera propriétaire du chemin. Puisque le Grand Tronc a refusé de remplir ses obligations en la matière, le gouvernement peut en toute conscience se dégager de cette mauvaise affaire. Je suis d'avis que le gouvernement devrait prolonger le chemin de fer Intercolonial jusque dans les prairies, et nous aurons alors une voie de transport véritablement nationale. Si je ne me trompe, sir John Macdonald avait promis aux habitants de la Colombie Anglaise que dans le laps de dix ans ils auraient un chemin de fer ; même s'il fallait au gouvernement actuel dix ans pour construire un chemin de fer transcontinental, sa position ne serait pas plus mauvaise que celle de sir John. Nous avons versé à la Compagnie du Canadien du Pacifique \$145,000,000, en aide à la construction de son chemin de fer. On estime qu'il ne lui a pas fallu toute cette somme pour parfaire l'entreprise ; mais quoi qu'il en soit, la compagnie est propriétaire du chemin, et le peuple canadien n'a rien à y voir. N'allons pas tomber encore une fois dans le même piège. Il faut construire un nouveau transcontinental, construisons-le nous-mêmes et retenons-en la propriété. La classe agricole, si je ne me trompe, appuiera le gouvernement qui proposera une telle mesure. Profitons de l'expérience du passé. Lorsque les Romains occupèrent la Grande-Bretagne, avant

l'ère chrétienne, ils commencèrent par constater que les chemins étaient dans un état pitoyable. Ils construisirent de grandes voies aboutissant toutes à Londres, et ces voies, qui existent encore aujourd'hui, sont les plus belles du monde. Pour les avoir parcourues moi-même, je sais avec quelle perfection elles ont été construites. Mais les anciens Romains avaient eu soin de ne pas remettre ces chemins à des compagnies d'intérêt privé les exploitant à leur bénéfice ; ils les attribuèrent au peuple, pour l'usage public, à tout jamais ; et c'est précisément ce que nous devrions faire de nos voies ferrées au Canada. Parlons maintenant de l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair). Je n'aime pas à parler de qui que ce soit en cette Chambre, s'il n'est pas présent pour se défendre. Il est lâche de s'attaquer aux absents ; mais aujourd'hui M. Blair est propriété publique, il est notre serviteur, et je suppose que nous avons le droit de le critiquer. L'an dernier, je faisais partie du comité des chemins de fer, et je m'attendais à en faire partie cette année encore. M. Blair était très assidu aux séances du comité ; il voyait à sauvegarder les intérêts des chemins de fer ; il nous menaçait du rondin dans le but de nous empêcher de porter atteinte aux droits des compagnies. Jamais il n'a prononcé une parole devant ce comité en opposition au projet du Grand-Tronc-Pacifique. S'il s'était prononcé aussi catégoriquement devant le comité qu'il l'a fait ici, il est probable que le bill n'aurait jamais été adopté en comité. Il exerçait une forte influence sur les membres de ce comité ; mais il n'en a jamais beaucoup exercé sur moi. La classe agricole demandait devant ce comité la reconnaissance de certains droits réclamés depuis des années ; mais M. Blair s'y est constamment opposé. A deux reprises je soumis des projets de loi relatifs aux barrières à bétail et au drainage ; mais M. Blair ne tint absolument aucun compte de ces questions. Je perdis confiance en lui ; je suis persuadé qu'il ne voulait pas rendre justice aux cultivateurs, qu'il travaillait entièrement dans l'intérêt des compagnies. Ne parlons plus de lui. Lorsque le bill du Grand-Tronc-Pacifique fut adopté, il en prit ombrage et refusa de l'accepter ; finalement, il se retira de la Chambre, et, bien entendu, je ne versai pas de larmes. Mais voilà qu'il a été nommé par le gouvernement au poste le plus élevé dans cette commission. Remarquez bien que je ne suis pas de ceux qui pensent que le patriotisme est le monopole d'un seul parti. Je suis d'avis qu'il se trouve, dans les deux partis, des patriotes, des hommes qui s'efforcent d'observer en toute circonstance les règles de l'équité.

Mais à ma connaissance, des membres de cette assemblée ont cherché à tourner en ridicule les remarques sensées de certains de leurs collègues, simplement parce qu'ils n'étaient pas de leur parti. Cette pratique est condamnable ; il faut savoir discuter ces