

mesure de le faire sans être obligés d'imposer aux contribuables un fardeau qui deviendrait intolérable."

Je partage complètement l'opinion de l'honorable monsieur lorsqu'il fait cette déclaration, et je suis fier de pouvoir offrir aujourd'hui à la considération de l'honorable monsieur, et j'espère qu'après avoir étudié le projet, il lui accordera plus tard son appui, une proposition qui assure la construction d'une voie ferrée qu'il a déclarée être non-seulement une question d'honneur à laquelle le pays est engagé, mais une question de la plus absolue nécessité pour le développement du pays, à des conditions qui n'empêcheront pas de fardeau intolérable aux contribuables.

M. MACKENZIE. Je prendrai la chose en considération plus tard.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur continuait ainsi :

"D'un autre côté, il est bien évident que la richesse du pays s'accroîtrait beaucoup plus rapidement, si nous pouvions jeter une population dans ces prairies, jusqu'ici désertes, qui renferment tant de terres propres à la colonisation et qui n'ont encore jamais rien produit dans l'intérêt commercial du pays."

J'attire de nouveau l'attention de l'honorable monsieur sur l'obligation qui lui incombe d'appuyer un projet à l'aide duquel ce qu'il nomme des "plaines désertes" peut devenir la patrie d'une population industrielle, et non-seulement fournir aux colons l'aisance pour eux et pour leurs familles, mais encore accroître considérablement la richesse nationale du Canada, et cela à des conditions qui sont tout aussi avantageuses que celles qu'il a approuvées comme n'offrant aucun obstacle à l'exécution des travaux. Ensuite l'honorable monsieur ajoutait :

"Il en est de même de cette grande entreprise de l'ouest encore plus gigantesque, que l'on ne peut bien apprécier qu'après y avoir réfléchi. Sa longueur est telle—car ce chemin est quatre fois plus long que celui du Grand-Tronc de Montréal à Sarnia et cinq fois plus long que celui de Londres à Edinbourg et il traverse tout notre territoire—que l'on ne peut s'exagérer l'importance de l'exécution d'un travail aussi gigantesque, soit sous le rapport de la prospérité future du pays, soit à cause de l'influence qu'il exercera sur les rapports des différentes provinces entre elles."

Je n'ai pas besoin de faire des commentaires pour qu'une déclaration venant d'une source aussi autorisée puisse porter la conviction à l'esprit de tous les honorables députés présents quant à l'obligation qui incombe à tous les partis, soit en cette Chambre soit ailleurs, de réaliser ce que l'honorable monsieur a déclaré devoir être réalisé par l'exécution de ces travaux. C'était là, comme je l'ai déjà dit—l'honorable monsieur croit sans doute que c'est un malheur pour le pays—mais c'était la dernière occasion où il pût se prononcer avec l'autorité d'un premier ministre au sujet de cette grande question. Mais comme l'honorable monsieur l'a dit, la question de l'exécution régulière des travaux et de l'achèvement du chemin de fer Pacifique canadien n'est pas un sujet qui ait été débattu devant le peuple aux dernières élections. Cette question avait été soumise en deux occasions par deux premiers ministres, représentant chacun l'un des grands partis du pays, et dans les deux occasions ce projet avait reçu l'appui de la grande majorité du peuple ; mais, comme c'est un fait bien connu, un changement d'administration eut lieu en 1878, et l'honorable monsieur fut encore appelé à traiter la question. Son patriotisme fut mis à cette épreuve qui consiste à considérer une question sur les banquettes de l'opposition aussi bien que sur les banquettes ministérielles, et je vais lire à la Chambre les remarques que l'honorable monsieur comme chef de l'opposition, fit dans cette enceinte après le changement de ministère en 1879. Il disait alors :

"Nous reconnaissons les obligations qui nous incombent comme canadiens, et, tout en soutenant, de la manière la plus positive, que tout ce qu'il était possible pour une administration de faire, nous l'avons fait ou nous avons essayé de le faire, afin d'accomplir ou de réaliser les espérances qu'avaient fait naître les honorables messieurs de la droite en

Sir C. TUPPER

admettant la Colombie anglaise dans la Confédération, je dirai en même temps, que nous nous sommes efforcés, non-seulement de faire face aux obligations nationales, mais encore que nous avons mis en jeu, dans une grande mesure, notre existence comme administration, nous avons risqué notre position publique dans le but de donner suite, si possible, aux promesses que l'honorable préopinant avait faites."

L'honorable monsieur déclarait aussi, après l'expiration de ses cinq années de pouvoir, que rien n'avait été omis de ce qu'il était possible à son Cabinet de faire pour exécuter avec succès le programme vis-à-vis duquel ses prédécesseurs avaient engagé la Chambre et le pays. Il disait :

"Notre plan à nous fut celui-ci : Nous avions voulu en premier lieu faire modifier les termes de l'arrangement. Ainsi, un agent fut envoyé à la Colombie anglaise, et plus tard lord Carnarvon offrit ses bons services afin d'en arriver à quelque entente avec cette province ; et nous convînmes que nous essayerions de construire une voie ferrée depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique avant la fin de l'année 1890 ; que nous dépenserions une certaine somme annuellement dans la Colombie anglaise, une fois les explorations complétées et le tracé choisi. Or, la ligne ne fut jamais explorée suffisamment pour nous permettre d'en arriver à une conclusion avant l'année, et, aussitôt que nous eûmes les données nécessaires pour nous guider nous adoptâmes la route de Burrard Inlet, en demandant de suite des soumissions pour la construction de cette ligne."

"L'honorable ministre des Travaux Publics a prétendu que nous nous étions départis des premiers arrangements. Or, en quoi nous en sommes-nous départis ? Nous avions réservé précisément la même quantité de terres, et l'équivalent en argent ; seulement, au lieu de \$30,000,000, nous avons accordé \$10,000 par mille, ce qui aurait fait \$26,000,000 ; le gouvernement devait contrôler la vente et la gestion des deux tiers des terres. En sollicitant des soumissions, nous devions inviter les soumissionnaires à dire sur quel montant additionnel ils exigeaient une garantie de quatre pour cent pour 25 ans."

L'honorable monsieur disait aussi :

"Tout en passant des contrats pour les travaux entre la baie du Tonnerre et Selkirk, dans le but d'y ouvrir un chemin, nous étions déterminés à adopter ce système, et je me suis expliqué là dessus plusieurs fois durant mon administration. Nous avions l'intention, après avoir terminé les explorations, et adopté finalement la route qui devrait passer par la Colombie anglaise, pour se rendre à l'océan, de confier l'exécution des travaux, depuis le lac Supérieur en gagnant vers l'ouest à des entrepreneurs qui se chargeraient de la dépense déjà encourue et formant partie des \$10,000 par mille que le gouvernement entendait payer sur les contrats de la ligne entière. Les honorables messieurs de la droite et tout le pays savent que nous avons demandé des soumissions en Angleterre à ces conditions, pendant quelques mois, avant que ces honorables messieurs prissent les rênes du gouvernement ; ils savent aussi que monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur-en-chef, reçut instruction, durant son séjour à Londres, de se mettre en rapport avec les entrepreneurs et les capitalistes, et aussi d'obtenir l'aide de Sir John Rose, qui, en plusieurs circonstances s'est montré un agent actif, énergique et patriotique de la confédération, dans le but de mener ce projet à bonne fin."

Je puis dire incidemment que, tandis que j'approuve entièrement tous ces efforts, l'honorable monsieur n'a, je crois, jamais été appelé à mettre sur le bureau de la Chambre, aucune partie de la correspondance échangée entre son gouvernement et les capitalistes et entrepreneurs, et qui n'ont pas eu pour effet de faire conclure un contrat.

M. BLAKE. A-t-il jamais refusé ?

Sir CHARLES TUPPER. On ne lui a jamais demandé rien qui fût si complètement en désaccord avec les premiers principes du gouvernement, que le serait de produire une correspondance dont la production ne pourrait procurer aucun avantage quelconque au gouvernement, mais au contraire, embarrasserait extrêmement le gouvernement dans ses opérations futures.

M. BLAKE. C'est là la véritable raison.

Sir CHARLES TUPPER. Je n'hésite pas à dire qu'un plus mauvais précédent ne saurait être établi, que celui d'un gouvernement qui entrerait en négociations avec des capitalistes pour s'assurer jusqu'à quel point ces derniers seraient prêts à entreprendre de grands travaux et à les compléter et qui produirait ensuite une correspondance qui pourrait être préjudiciable au caractère et à la position des capitalistes intéressés, et rendrait à l'avenir les capitalistes qui pourraient se trouver dans le même cas très défiant et peu désireux d'entrer en négociations avec un gouvernement.