

second lieu, parce que la principale partie du discours de l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) était dirigée contre la position commerciale, sociale et politique de mon honorable ami, qui vient de parler, et la chambre a pu voir que l'honorable député avait préparé un savant discours, avec l'ardeur qu'il met d'habitude dans ses attaques; et ce discours nous a été dit avec le zèle et l'énergie de l'avocat habile, dont le devoir était d'obtenir un verdict de condamnation, plutôt que de la voix du représentant qui cherche à connaître la vérité et s'efforce de rendre justice au pays et à la chambre. Le genre était grossier, et les arguments disposés de manière à blesser l'honorable préopinant, tantôt par le ridicule, tantôt par le sarcasme. D'un autre côté la chambre, a été témoin de la déclaration franche et claire de mon honorable ami, déclaration qui, je crois, se recommande d'elle-même aux bons sentiments et au sens moral des honorables députés, qui comprendront, je crois, qu'il était injuste et indigne, de la part de l'honorable député de Durham-ouest, de mettre une si longue expérience, de si grands talents, et une telle éloquence à attaquer un homme qu'il savait, d'après son éducation première, incapable de soutenir une lutte de ce genre, avec lui. Mais l'honorable député a fait son exposé; il nous a soumis les faits; il a établi ce que nous devons savoir: qu'il avait subi des pertes considérables dans la construction de ce chemin; et je ne vois pas pourquoi l'honorable député s'est éloigné de la discussion pour attaquer un de ses collègues.

Si l'attaque est dirigée contre la politique de chemins de fer du gouvernement, il est inutile de retourner la chambre longtemps sur ce sujet. C'est une vieille histoire. Notre politique est bien connue: elle est suivie depuis des années; elle a reçu la sanction du parlement; elle a reçu l'approbation du pays; et malgré la forte opposition des honorables députés de la gauche, le gouvernement est convaincu qu'il a rendu de grands services au Canada, en suivant une politique libérale de chemins de fer, et la vive opposition des honorables députés de la gauche ne l'empêchera pas de continuer d'appliquer cette politique avec prudence et sagesse, et avec énergie.

Oui, M. l'Orateur, la politique du gouvernement, c'est moi-même qui l'ai annoncée dans le discours qu'a cité l'honorable député, et dans lequel je disais que c'était le désir du gouvernement d'aider à toutes les parties du Canada, par toute proposition raisonnable pour le développement des communications par chemin de fer; et nous avons promis de faire l'avance modérée de \$3,200 par mille à tout chemin de fer, dans une partie du pays, où la chose serait nécessaire et qui aurait les moyens de construire tel chemin de fer. Il importait peu au gouvernement ou au parlement de savoir de quelle manière la balance de l'argent nécessaire serait trouvée, soit au moyen d'actions, ou par contribution volontaire dans un but philanthropique. Cela importait peu au parlement, pourvu que le peuple bénéficiait de l'argent donné. La raison pour laquelle on déterminait le chiffre de \$3,200, c'est qu'il fût déclaré par le gouvernement du consentement du parlement, que dans toute localité où un chemin de fer serait commencé, lorsque les travaux de terrassement seraient faits et les traverses posées, le parlement viendrait en aide à ce chemin en fournissant le fer. Ces \$3,200 constituaient le prix courant du fer, et par conséquent, on considéra que

c'était une somme suffisante pour permettre à une compagnie, entreprenant de construire un chemin de fer, d'acheter le fer lorsque les autres travaux seraient faits.

L'honorable député dit que nous aurions dû étudier avec plus de soin les chances de succès qu'avait cette entreprise. Je ne crois pas que dans ce cas, nous devions être accusés d'en avoir pas fait les recherches convenables. Nous avons eu d'abord ce rapport dont on a parlé, préparé par M. Sandford Fleming, qui fut l'ingénieur, sous les deux gouvernements, pour la construction du chemin de fer Intercolonial. Il fit des rapports élaborés durant la construction de l'Intercolonial, sur les avantages de ce chemin, sur ses moyens d'extension, son développement général. Il approuva avec enthousiasme l'idée d'une voie ferrée depuis l'Intercolonial jusqu'à Shippégan. Il était entièrement pénétré de l'idée qu'un chemin de fer se raccordant d'abord avec un bateau-passeur sur la baie George et puis avec un chemin de fer à travers Terre-neuve, mettrait l'Angleterre à quatre jours de l'Amérique. Ceux qui se sont donné la peine de regarder en arrière, constateront que la chose fut fortement soumise au gouvernement et au parlement par M. Fleming, un ingénieur éminent. La même opinion était émise de la façon la plus énergique par le gouvernement et la législature du Nouveau-Brunswick qui connaissaient ou devaient connaître ce pays et qui votèrent une subvention pour venir en aide à ce chemin de fer.

Mais rappelez-vous, M. l'Orateur, que l'intention du Canada, en accordant ces subventions, n'est pas de faire bâtir des chemins de fer destinés à enrichir les actionnaires. Le but du gouvernement était de fournir au peuple canadien des moyens de transports, en aidant à la construction des chemins de fer où le peuple en voulait avoir, et tout ce dont s'occupait le gouvernement, c'était que grâce à cet encouragement, les chemins de fer fussent construits. La seule précaution que devait prendre le gouvernement, dans ce cas, c'était qu'il ne fût pas construit de chemins de fer qui ne devaient pas être exploités par la suite; et je crois qu'en examinant la liste des chemins de fer construits avec l'aide de ces subventions parlementaires, on pourra voir que, sauf une ou deux exceptions de peu d'importance, tous ces chemins ont été complétés et sont exploités et, qu'ils rapportent ou non des bénéfices aux actionnaires, le pays en a retiré des avantages et la chose est reconnue de tous. Les honorables députés de la gauche de même que ceux de ce côté-ci, savent quels avantages le pays a retirés de ces chemins, et la preuve, c'est qu'un bon nombre de députés des deux côtés de la chambre m'ont demandé, à cette session, vu que j'étais le ministre chargé des affaires de chemins de fer, d'accorder à des chemins de fer, dans leurs comtés, les mêmes privilèges qu'au chemin de fer de Caraquette. Ainsi donc, cette politique a réussi, et c'est de toutes les parties du pays que l'on demande aujourd'hui l'application de cette politique, dans une mesure beaucoup plus grande, croyons-nous, que ne le permettent les moyens du Canada.

Puis l'honorable député parle d'un ton railleur du fait que ce chemin était d'abord de 36 milles, puis de 57, puis de 60, et ainsi de suite. La chose arrive souvent. Le parlement aide un chemin par degré, ce qui permet à une compagnie de construire son chemin par portion, et chaque année, le gouvernement demande au parlement une subvention addi-