

les plus intéressés à la construction de ce chemin, si vous vous adressez à un homme comme M. Van Horne, gérant général de la compagnie, qui a acquis, en fait de chemins de fer, tant aux États-Unis qu'au Canada, une aussi grande expérience qu'aucune personne de ce continent, il vous dira que de toutes les parties du chemin de fer canadien du Pacifique, d'une extrémité à l'autre, il n'y en a pas une seule d'aussi importante pour la compagnie que celle qui passe au nord du lac Supérieur—pas une seule si absolument nécessaire pour en faire la ligne que nous désirons, une grande artère, destinée à transporter les produits du Canada d'une extrémité à l'autre, d'un océan à l'autre; pas une seule partie plus importante que celle à laquelle l'honorable monsieur s'est opposé de toutes ses forces, et de toute son éloquence. Et, M. l'Orateur, après avoir échoué dans ses efforts, il n'a jamais oublié son opposition. Son opposition est soutenue, constante. Son amour-propre semble être intéressé à combattre ce chemin de fer. Il ne peut admettre qu'il ne soit pas infailible; il ne peut reconnaître qu'il se soit jamais trompé; il ne peut admettre qu'il se soit trompé dans les deux grandes attitudes qu'il a prises, d'abord lorsqu'il a prétendu qu'il ne devrait pas être construit, de nos jours, un chemin de fer au nord du lac Supérieur, et ensuite qu'on ne devrait pas en construire un à travers la Colombie-Britannique jusqu'à la côte du Pacifique. Il ne peut oublier qu'il a pris ces deux positions, et, comme la construction de ces deux tronçons est décidée en dépit de son opposition, comme ces deux parties du chemin vont être construites, et seront les deux tronçons les plus avantageux.

M. BLAKE: Ecoutez, écoutez.

Sir JOHN A. MACDONALD: L'honorable monsieur dit écoutez, écoutez. Il dit que la construction du chemin a été poussée trop rapidement. Il ne voulait pas qu'on marchât aussi vite. Il voulait qu'on allât tranquillement, doucement, avec le vieux, l'honnête cabin-caba d'il y a cent ans. Il dit que cette ligne va coûter beaucoup d'argent. C'est vrai. Il dit que les immigrants vont être disséminés. Ils vont s'établir en petits groupes paisibles. Ils s'assiéront autour de leurs foyers, jouissant de leur bonheur domestique, à une courte distance des institutions municipales de Winnipeg, et écoutant le son de la cloche qui tintera aux églises situées le long de la rivière Rouge. Supposons, M. l'Orateur, que l'on ait exécuté le projet de l'honorable monsieur—et on l'aurait fait si le second syndicat avait obtenu le contrat—quel serait aujourd'hui le prix du charbon à Winnipeg? Mais, M. l'Orateur, grâce à la construction de ce chemin, grâce au fait qu'il s'avance à travers le continent, le charbon nécessaire au confort, presque nécessaire à la vie, et qui coûtait autrefois à Winnipeg \$23 la tonne, se vend aujourd'hui \$7. La richesse de ce pays de l'ouest est aujourd'hui reconnue pour être si grande que ça été, l'année dernière, la partie la plus recherchée par les immigrants, et que cette année ce sera encore le pays favorisé par l'immigration et les entreprises. C'est un pays propre à l'élevage des bestiaux, des chevaux, des moutons; un pays à l'or, à l'argent, et, ce qui vaut mieux, c'est un pays à charbon; et, sans le progrès rapide dans la construction de ce chemin, sans cette réunion merveilleuse de richesse, d'habileté et de désintéressement que l'on appelle la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette région n'aurait pas été ouverte, on n'en aurait pas extrait une tonne de charbon ni une pépite d'or, on n'aurait pas élevé un seul cheval, ni une seule vache, ni un seul troupeau de moutons sur ces plaines et ces déclivités.

L'honorable monsieur dit que non-seulement la compagnie a construit trop rapidement la ligne-mère, mais qu'elle s'est engagée dans d'autres entreprises dont elle n'aurait pas dû se charger; elle aurait dû se borner à construire une ligne de Callender à Calgary. Pour ce qui est du gouvernement et de l'aide du gouvernement, je puis dire aux membres de cette Chambre qu'il n'a pas été donné un dollar ni un acre de terre au chemin de fer canadien du Pacifique, sans

Sir JOHN A. MACDONALD.

un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'argent avait été dépensé pour la ligne-mère. Il n'a pas été dépensé un liard, ni accordé un acre de terre, si ce n'est pour cet objet. Je ne puis repasser toutes les choses qu'a mentionnées l'honorable monsieur, lorsqu'il a cité une demi-douzaine de lignes de chemins de fer, parce que je ne les connais pas toutes. Je ne puis spécifier quel intérêt le chemin de fer canadien du Pacifique peut avoir dans ces lignes. Ce sujet sera un jour soumis à la Chambre, et alors on donnera des détails complets, mais je dis que l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique aurait été un fiasco, qu'elle aurait échoué dans son grand objet de relier la côte de l'Atlantique à celle du Pacifique, si la ligne se fût arrêtée à Calgary. À quoi aurait servi le chemin s'il ne se fût étendu de Calgary à Ottawa, et d'Ottawa à Montréal? Quelle aurait été son utilité pour les habitants du Nord-Ouest, s'ils n'avaient pas su que leurs produits seraient transportés sur cette ligne sans transbordement, sans interruption, sans délai, au taux le plus bas possible, et dans le plus court délai possible, du lieu de production aux navires qui devront les transporter de Montréal ou de Québec en Angleterre? L'honorable monsieur n'a pu saisir l'importance de cette question. Il n'a pu, même avec sa puissante intelligence, comprendre l'importance de construire ce chemin en droiture, depuis l'océan Pacifique jusqu'à Montréal et Québec. Il a chicané sur chaque pas que le gouvernement a fait dans la construction de ce grand chemin. Il s'est opposé à ce qu'il passât au nord du lac Supérieur; il s'est également opposé à son prolongement depuis Calgary jusqu'à l'océan Pacifique; et il se raille maintenant de l'entreprise de cette compagnie, du grand projet qu'elle met à exécution d'une manière grandiose, afin de faire de ce pays un grand pays; au lieu de lui accorder ses sympathies, au lieu d'oublier l'esprit de parti, au lieu d'oublier sa vieille et fausse politique, au lieu de se rappeler qu'il était d'abord Canadien avant d'être un chef de l'Opposition, et de donner son appui, le secours de sa parole et son influence considérable et méritée pour assurer le succès à cette ligne, la plus grande que possède un pays dans l'univers. Si l'on songe au parcours droit de la ligne, à la salubrité du pays qu'elle traverse, à la fertilité des terres où elle passe, et à la population active qui s'établit des deux côtés, je ne sache pas qu'il y ait sur aucun continent un chemin de fer se trouvant dans la magnifique position actuelle ou ayant un avenir semblable à celui du chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable monsieur s'est ensuite rabattu sur les mauvaises récoltes et l'excès de commerce. Nous n'avons pas voulu dire, dans le discours du Trône, — ce serait faux si nous l'eussions dit, — que ce pays n'est pas prospère. Cette année le pays est prospère. Si l'on considère le montant d'argent déposé aux caisses d'épargne en 1883, on trouvera qu'il a été plus considérable qu'en aucune autre année. Si vous interrogez les marchands de gros des grands centres de commerce, tels que Montréal, Toronto, Saint-Jean ou Halifax, ils seront unanimes à vous dire que le marchand de campagne, qui approvisionne le cultivateur, a fait ses paiements promptement, et que ces derniers ont été effectués avec plus de régularité que les années précédentes.

Nous avons tous les signes de prospérité. La seule chance — et c'est certainement un malheur — d'avoir une récolte peu satisfaisante — car l'honorable monsieur n'a pas dit que les choses fussent en pire état — combinée avec le fait qu'en quelques circonstances, lors de nos premières espérances, les fabricants ont eu une surproduction dans quelques branches d'industrie, a fait pousser des clamours; et il y a eu au Nord-Ouest du blé gelé dans une proportion de dix ou quinze pour cent de toute la récolte. Il est étrange de voir que, bien que la même gelée ait diminué les récoltes du Minnesota et du Dakota; ait détruit entièrement la récolte du maïs dans une vaste partie des États de l'Ouest, on n'a vu ni la presse américaine, ni les hommes d'État, ni les