

Pour ma propre justification je crois devoir rappeler ici quelques observations que j'ai faites à cette époque. Il serait utile à ceux qui accusent l'ancienne administration d'avoir embarrassé le pays d'une dette énorme par la construction du chemin de fer du Pacifique, de lire les discours prononcés dans ce temps-là.

Je disais :

“ Il est deux considérations très importantes qui doivent nous retenir—l'une, c'est que nous nous éloignons des principes de la constitution dans la question de la représentation. Quant à l'aspect financier, je ne puis m'empêcher de penser que nous ferons au pays un tort irréparable par les dépenses qui seront encourues. Le chemin de fer coûtera au moins \$100,000,000 ; c'est comme si le gouvernement impérial demandait à l'Angleterre de se lancer dans une entreprise qui entraînerait un millier de millions. La question n'est-elle pas assez grave pour mériter le plus sérieux examen ? Je conjure le gouvernement de réfléchir. La foi du gouvernement est engagée par la résolution de terminer le chemin de fer dans l'espace de dix ans, dût le résultat être la ruine. Aucune réserve verbale ne pourrait avoir d'effet, les écrits seuls tiennent, et les expressions de la résolution sont claires : Si, dans deux ans, le chemin de fer n'est pas commencé, la Colombie britannique peut en appeler au gouvernement impérial. On nous a dit que les dépenses n'obéiraient pas le peuple ; mais nous ne pouvons le croire, et personne n'osera dire qu'une compagnie se chargera de l'entreprise comme entreprise payante ; par conséquent, tôt ou tard le gouvernement devra se charger de toutes les dépenses, et les entrepreneurs voudront avoir la terre comme profit. Nous ne pouvons supposer que, même après sa construction, le chemin remboursera un dixième de ses frais d'exploitation ; dès lors, comment pouvons-nous croire que des capitalistes anglais se chargeront de l'entreprise ? L'honorable ministre des douanes a déclaré que si nous ne nous exécutons pas promptement, nous nous aliénerons la Colombie britannique ; mais cette considération mérite-t-elle d'être discutée ? Non. Si cela arrivait, ce serait l'affaire du gouvernement impérial. La Chambre est-elle prête à plonger le pays dans une aussi grande augmentation de la dette ? Cette dette est déjà de \$100,000,000, et il y a plusieurs charges qui proviendront du chemin de fer Intercolonial et d'autres travaux publics. L'acte d'Union stipule l'extension du système judiciaire, et elle n'a été retardée que parce que les finances fédérales n'étaient pas suffisantes. On ne saurait fixer le prix de revient du chemin de fer ; il peut être beaucoup plus élevé que le chiffre indiqué, et cependant coûte que coûte le pays se trouverait dans l'obligation de le terminer. Je m'oppose à la mesure parce qu'elle va infliger au peuple des charges qu'il n'est pas en état de supporter et plonger le pays dans la ruine.”

Il est souverainement injuste de nous accuser, comme l'a fait l'honorable député

de Cumberland, d'être responsables de l'état de dettes du Canada. Cette politique du chemin de fer du Pacifique a été le cauchemar du pays dès le moment de son inauguration. Lorsque nous arrivâmes au pouvoir, nous nous crûmes obligés de remplir autant que possible les engagements que le pays avait pris. Ceux qui composaient l'ancienne administration s'étaient opposés à ce projet de chemin de fer quand il fut proposé ; mais comme le pays s'était engagé à le terminer dans un espace de dix ou douze ans—bien qu'ils fussent persuadés que c'était absolument impossible—ils se dirent qu'il était de leur devoir d'exécuter, autant que la chose était praticable, le traité conclu avec la Colombie britannique. Mais qu'avons-nous fait, M. l'Orateur ? Notre premier ministre s'appliqua à recueillir autant de données, obtenues à l'aide d'explorations et d'études, avec instruments, qui pussent nous permettre de poursuivre l'exécution des travaux dans les limites de l'Acte de 1874, lequel décrétait que nous ne devions pas continuer l'entreprise, si cela avait pour résultat d'augmenter le chiffre des taxes.

Cependant, le gouvernement actuel est bien déterminé à poursuivre l'entreprise : la résolution présentée hier soir indique clairement sa politique à cet égard. L'opinion publique paraît être opposée à ce qu'il continue les travaux en la manière proposée. Il a adjugé, dans la Colombie britannique, 125 milles qui vont coûter \$10,000,000 à \$12,000,000. Il a dans cette Chambre une majorité puissante ; mais je l'avertis que le sentiment public lui est adverse sur ce point. Il peut y avoir une excuse dans l'ouverture des Territoires du Nord-Ouest par des communications de chemin de fer ; mais construire une ligne à travers les Montagnes Rocheuses est une entreprise que le trésor ne peut supporter, et qui priverait d'autres parties de la Confédération des crédits nécessaires aux travaux publics. Consultons le budget : que voyons-nous ? Le Nouveau-Brunswick est totalement négligé sous le rapport des travaux publics. Nous contribuons aux dépenses du chemin de fer du Pacifique, et on ne nous donne rien en retour. L'opinion publique demande au gouvernement de s'arrêter dans sa politique extravagante.

Il veut ouvrir le Nord-Ouest aux émigrants. Mais, monsieur l'Orateur, est-ce