

afin d'obtenir de grandes concessions de terres ; on voit que tout tend au développement du Nord-Ouest, à la spéculation malsaine et illicite, et on trouve que le sentiment qui prévaut dans le pays,—chez les messieurs de la droite—c'est que le Nord-Ouest est une sorte de réserve pour les parasites et créatures du premier ministre, un grand domaine qu'ils peuvent utiliser pour l'érection de leurs fortunes particulières.

Ces grandes promesses de gains certains et immédiats que les honorables messieurs ont faites ont eu pour résultat de disséminer les établissements de faire faire des fortes dépenses, de faire contracter de lourdes obligations, de répandre le mécontentement, de faire dépenser des sommes énormément exagérées pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, d'augmenter nécessairement les taux du fret sur ce chemin de fer, d'embarrasser la compagnie, de créer la misère dans tout le pays, de ruiner un grand nombre de nos citoyens qui ont été induits à s'engager dans ces opérations par suite de la politique du gouvernement. Avec la grande aide que nous avons donnée au chemin de fer du Pacifique canadien, avec les avantages énormes que nous lui avons donnés, si la prudence avait été le cachet des honorables messieurs de la droite et de la compagnie, son compte de capital devrait être insignifiant aujourd'hui ; elle aurait dû pouvoir faire des affaires à des taux de beaucoup moins élevés que ceux de n'importe quelle compagnie placée dans les mêmes circonstances géographiques et climatiques, et elle aurait retiré plus de bénéfice de ses affaires, vu que son compte de capital était si petit, ses profits lui auraient permis d'accorder de forts dividendes. Mais maintenant voilà un compte capital énormément gonflé ; on a un chemin de fer construit avec une telle rapidité que la partie centre même ne se trouve pas assez développée pour se soutenir ; tellement rapidement qu'il faut que les extrémités comptent sur le faible centre—car il est faible aujourd'hui—pour se soutenir, de sorte que les grandes perspectives que l'on avait, si la prudence eût régné dans l'administration de cette affaire, ont été détruites, et nous voici en face d'un état de choses vraiment bien différent de ce que nous pouvions espérer naguère.

J'ai déjà fait voir que d'après les résolutions qui nous sont soumises la compagnie ne promet pas maintenant d'accomplir les autres fins qu'elle disait qu'elle accomplirait si les propositions de M. Stephen, qui sont sur le bureau, avaient été acceptées par le gouvernement. Quelles sont ces autres fins. Le secrétaire d'Etat a crié : "Embarquez pour l'ouest !" Je doute beaucoup qu'il soit un bon chef de train. De quel point l'honorable monsieur crie-t-il "embarquez pour l'ouest ?" Est-ce de Québec. Cet excellent conducteur a vendu le chemin de fer de la Rive Nord à une compagnie privée, et cette vente a étouffé le cri "embarquez pour l'ouest." Elle l'étouffe aujourd'hui ; et combien va-t-il en coûter au pays pour faire disparaître les obstacles qui se trouvent sur la voie ferrée ? Nous ne le savons point. Il est vrai que nous avons quelques indications sur le bureau, nous en avons à la dernière session. C'étaient de simples indications, bien qu'on ait dit que c'étaient des choses définitives. Nous avons de plus amples indications aujourd'hui, et peut-être demain en aurons-nous encore davantage. L'honorable monsieur qui fait fonction de ministre des chemins de fer a en effet crié—bien qu'il ne se soit pas livré aux manifestations oratoires du secrétaire d'Etat—en substance : "Embarquez pour l'ouest !" Je désire beaucoup que le chemin de fer du Pacifique canadien atteigne Québec. Lui aussi ferait beaucoup pour qu'on atteigne Québec. J'oserai dire qu'il propose de prendre le premier train et de crier : "Embarquez pour l'Est !" Pour quel Est ? Il ne l'a pas dit. Il dit : "Je désire beaucoup, je vous assure"—et il indiquait un certain endroit que nous avons coutume d'appeler le coin du nord-ouest,—"je désire beaucoup, je vous assure, donner au chemin de fer du Pacifique canadien les moyens d'atteindre Québec, je ferai tout en mon pouvoir pour cela ;"

M. BLAKE.

et il a parlé sur un ton de sincérité tel que je l'ai presque cru pendant une demi-seconde, jusqu'à ce qu'il se soit mis à dire, après avoir exprimé son fort sentiment à ce sujet, "et je crois qu'il devrait aller dans la Nouvelle-Angleterre."

C'est là que s'est découvert l'habitant de la Nouvelle-Angleterre ; c'est là que s'est démasqué l'habile habitant de la Nouvelle-Angleterre. Par quelle ligne ? Je suppose que c'est par la voie droite et étroite. C'est une voie tortueuse comme beaucoup des voies dans lesquelles se sont engagés les membres de la droite. Ils vont prendre la voie tortueuse du chemin de fer Intercolonial, et tout ce que promet l'honorable monsieur, c'est que le chemin va atteindre les deux points. Il y aura une voie de rails se rendant à la côte de l'Atlantique, et il y en aura une qui se dirigera sur Québec. Mais il sait fort bien que ce n'est pas une voie qui va à Québec que les gens de Québec demandent. C'est le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien. Et il leur dit : "Messieurs de Québec, je vais voir à ce que vous ayez une voie ferrée qui aille à Québec ; mais, messieurs de la compagnie du chemin de fer International, je vais voir à ce que le trafic du chemin de fer du Pacifique canadien passe par la ligne de Mégantic." Ce n'est pas tout. L'honorable monsieur a compris que les propositions déposées sur le bureau lui fournissaient assez d'arguments pour se dispenser d'efforts oratoires ; mais il a cru devoir en tenter pour Québec. Mais il y a d'autres stations terminales océaniques qu'il semble avoir oubliées, qui n'étaient pas mentionnées dans ses propositions. Est-ce que nous ne nous souvenons pas de quelle façon usait le ministre des chemins de fer des anciennes stations terminales ? Ne nous rappelons-nous pas qu'il avait coutume de crier : Saint-Jean, Saint-André, Halifax, Louisbourg, Sydney, Shippegan ?—et je ne sais combien d'autres. Mais maintenant je n'entends plus parler de Sydney.

Il dit en s'adressant à mon honorable ami d'Inverness (M. Cameron) : "J'assure à l'honorable monsieur que c'est la chose la plus chère à mon cœur que d'avoir bientôt un raccordement avec"—quoi ?—il a fallu lui souffler le nom, et il a dit "Louisbourg"—"avec Louisbourg."—"Eh quoi !" dit-il, "le comté de"—et il a encore fallu que quelqu'un lui soufflât le nom de Cap-Breton—"je sais," dit-il, "que le comté de Cap-Breton n'a pas de chemin de fer et qu'il devrait avoir des chemins de fer." C'est ainsi que nous avons été témoins du profond intérêt et des connaissances qu'avait l'honorable monsieur à ce sujet. Cela me rappelle l'histoire bien connue du duc de New-Castle, qui était aussi ministre de la couronne, lorsqu'un fonctionnaire public, un de ces fonctionnaires permanents affairés, vint à lui un jour, alors qu'on était engagé dans la lutte avec l'Amérique du Nord et avec la France. Il lui dit : "Milord, milord, Annapolis est en danger ; il faut la défendre." "Ciel !" dit le duc, "me dites-vous qu'Annapolis est en danger ? Sans doute qu'il faut la défendre. Où est située Annapolis ?" Un autre jour en débattant une question se rapportant aussi aux provinces maritimes, il apprit de son fonctionnaire permanent que le Cap-Breton était une île. "Quoi !" dit-il, "le Cap-Breton est une île ! mais cela est très intéressant. Il faut que j'aie dire à Sa Majesté que le Cap-Breton est une île."

C'est ainsi que le ministre des chemins de fer intérimaire s'efforce de donner satisfaction à mon honorable ami d'Inverness, ne sachant quel port et quel comté il avait à nommer, il a fallu qu'on lui soufflât et le nom du port et celui du comté lorsqu'il a dit combien il avait à cœur de créer des communications par chemin de fer avec ces deux endroits. Je ne m'étonne pas qu'il ait complètement oublié Sydney ; de fait je ne sache pas qu'il l'ait jamais connu. Eh bien, on n'est pas, il me semble, pour pouvoir à cela durant cette session. Mais il est arrivé pendant cette session beaucoup de choses imprévues. Il y en a peu d'entre nous qui s'attendaient d'être ici à l'heure qu'il est, et combien de temps allons-nous y être encore ? Je ne sais certainement pas si nous verrons un crédit pour le Cap-Breton, si mon