

aux terres—mettant, par tous les moyens possibles ceux qui n'avaient l'intention d'immigrer, sous l'impression que les Etats de l'Union étaient préférables à notre Nord-Ouest. Il a de plus encouragé l'ennemi en déclarant que le Canada est pauvre, que notre population est mécontente, qu'elle abandonne le pays; que les impôts sont énormes et onéreux; que notre dette est énorme; qu'il nous est impossible d'emprunter de nouveau; que notre crédit sera ruiné, et que les obligations que nous avons contractées dépassent de beaucoup nos moyens. J'ose dire, sous ma propre responsabilité comme membre de cette Chambre, qu'autant que j'ai pu en juger par ses discours à ce sujet, il a par tous les moyens possibles empêché, et en aucune manière aidé, à ce que l'on s'acquittât d'une obligation qu'il était tenu en honneur de remplir de concert avec tous les autres Canadiens.

§ On pourra dire qu'une opposition parlementaire peut, en temps de guerre, critiquer loyalement le mode de défense adopté par l'administration; et que le chef de l'opposition a le droit de critiquer les moyens pris par l'administration pour remplir une obligation nationale ayant pour but l'achèvement d'un chemin de fer du Pacifique canadien. J'admets cela; mais il me paraît étrange que le gouvernement du très honorable premier ministre, même s'il était aussi mauvais et aussi incompetent que l'honorable député le croit, ait pu être toujours dans l'erreur. Et cependant, à moins que le chef du gouvernement ait toujours été dans l'erreur au sujet de cette entreprise, le chef de l'opposition a parfois fait une opposition factieuse, car, sans que j'aie pu découvrir une seule exception, il s'est toujours opposé à tout ce qui a été proposé relativement à cette voie ferrée, à sa construction, à son achèvement. Il s'est opposé à toute construction d'un chemin de fer; il s'y est opposé en dépréciant la valeur des terres, en dépréciant la richesse du pays, en exagérant le coût du chemin; en rapetissant le chiffre des affaires en perspective; en exagérant le coût de l'exploitation, en décourageant l'immigration et en encourageant l'émigration; en vantant le Dakota, le Texas et le Kansas, et en exagérant la dépression du commerce. Ce n'est pas là une critique honnête des moyens pris par l'administration, mais ce sont des efforts persistants pour assurer l'insuccès.

M. l'Orateur, qu'il me soit permis de passer en revue la ligne de conduite suivie par l'honorable député relativement aux propositions faites par le gouvernement pour assurer la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. En 1880, si je ne me trompe, le ministre des chemins de fer a présenté une résolution mettant de côté 100,000,000 d'acres de terres dans le but de former un fonds pour construire un chemin de fer du Pacifique canadien. Qu'elle a été l'attitude prise par l'honorable député lorsque cette proposition a été soumise à la Chambre? Le terrain valait-il alors \$2 l'acre? Valait-il \$3 l'acre? Valait-il \$4 l'acre? Non; il n'avait absolument aucune valeur relativement à la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien. Ce n'est pas l'honorable député, mais son ancien chef, qui a dit en ma présence qu'il vaudrait autant s'attendre à construire le chemin de fer du Pacifique canadien avec un acre de terre du Nord-Ouest que de vouloir le construire avec 100,000,000 d'acres. Cela a été dit en ma présence et en la présence de l'honorable député, qui n'a pas contredit cette assertion. Il avait alors pour système de déprécier la valeur du terrain. C'était en 1880. En 1881, juste un an après, le gouvernement présente une résolution ayant pour but de prendre \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres sur ces 100,000,000 d'acres de terre qui avaient été réservés en 1880, pour les donner à la compagnie qui avait entrepris de construire le chemin de fer, une entreprise, remarquez-le bien, dont l'honorable député avait estimé le coût à \$120,000,000.

Qu'a fait l'honorable député? Ses terres étaient-elles alors dépourvues de valeur. Elles avaient augmenté en valeur avec une rapidité étonnante pendant cette seule année de 1880-81. Il lâcha la bride à son imagination, et il semblait

qu'il ne put imaginer un montant assez considérable pour représenter la valeur des 25,000,000 d'acres de terres ajoutés aux avantages énormes que le chemin de fer du Pacifique canadien recevait, à son avis, en vertu de ce contrat. L'honorable député s'opposait alors au gouvernement, non parce que le terrain était sans valeur pour la construction d'un chemin de fer, mais parce que le gouvernement donnait trop, donnait une étendue trop considérable pour assurer la construction du chemin. C'était là la ligne de conduite suivie par l'honorable député en 1881. Qu'a-t-il fait ensuite? Du moment que le contrat fut signé, scellé et livré, du moment que la compagnie se présenta sur les marchés monétaires pour obtenir l'argent sur les terres et pour mettre en vente son capital-actions, il y eut un nouveau revirement. Il y eut abandon des opinions de 1880. La valeur des terres avait baissé de beaucoup. Les avantages énormes que la compagnie avait eues en vertu du contrat commencèrent à s'évanouir. Les dépenses d'exploitation commencèrent à prendre des proportions formidables. Il devint évident à ses yeux, qu'avant de longues années il serait tout à fait impossible d'exploiter le chemin pour un montant qui le dépassait pas de beaucoup les recettes brutes, et tout ce qu'il était possible de dire fut dit pour dissuader le public d'acheter les terres et de prendre du stock dans la compagnie. Cette volte-face fut très malheureuse pour l'honorable député, auquel elle enlève le mérite d'aider par tous les moyens possibles à l'exécution d'une obligation à laquelle il dit qu'il était tenu en honneur, de commun avec tous les autres Canadiens.

La politique de l'honorable député a été trop rétrograde, boiteuse et indéterminée pour une nation jeune, active et entreprenante, encouragée par l'exemple de l'esprit d'entreprise et de l'énergie de nos voisins du sud avec lesquels nous devons rivaliser. Les hommes intelligents, les amis du progrès ont décidé que la vie est trop courte pour que l'on puisse attendre que l'honorable député se décide à adopter une politique, et ils ont constamment préféré confier les destinées de leur pays à ceux qui croient en ses ressources, en son avenir, et qui ont le courage de leurs convictions. L'honorable député brille, comme libéral, lorsque dans un discours préparé, rempli de longues phrases et de périodes bien arrondies, il traite les questions abstraites; mais il devient un vrai Bourbon lorsqu'il s'agit du progrès et de l'avancement du pays représenté par des mesures proposées par ses adversaires politiques. Son libéralisme de théâtre et son Bourbonnisme est bien décrit par les paroles suivantes relatives à un autre avocat distingué—Thurlow:

Il ne voyait rien clairement, excepté les obstacles qui s'opposaient à une ligne de conduite quelconque; il n'était tertiaire qu'en fait de doutes et d'expédients propres à le dispenser de se décider; il ne paraissait jamais prompt à agir, mais toujours prêt à combattre quiconque avait quelque chose à proposer.

Rien dans l'histoire du Canada ou d'aucun autre pays n'a jamais montré d'une façon plus frappante les maux de la partisanerie politique et les maux engendrés par la lutte pour le pouvoir, que l'histoire du chemin de fer du Pacifique canadien, et de ses relations avec le parlement du Canada. Sans la partisanerie politique, sans l'opposition factieuse en cette Chambre, dans la presse et dans le pays, si nous, Canadiens, nous eussions travaillé de concert, comme des patriotes devraient le faire lorsqu'il s'agit de faire honneur à une obligation nationale, nous aurions été dispensés de l'obligation de faire l'emprunt de la dernière session et de voir devant nous la demande actuelle pour un nouvel emprunt. Comme il a été dit avec beaucoup de raison, dans des questions de ce genre qui affectent les intérêts du pays, nous devrions suivre l'exemple des amis de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Si nous pouvions oublier le parti et ne songer qu'au pays, lorsqu'il s'agit de construction de chemins de fer, d'immigration, de la colonisation et du développement du pays, la demande actuelle et celle de la dernière session n'auraient pas été nécessaires.