

d'y maintenir son administration et ses institutions que lorsque la population était plus considérable. Bien que la production de l'or ait diminué et que les revenus aient diminué proportionnellement, serait-on d'avis que nous dussions abandonner le Yukon entièrement? Est-on prêt à dire au pays: maintenant que l'administration du Yukon ne nous donne plus un revenu excédant les dépenses, nous ne continuerons pas à maintenir les tribunaux, la loi et l'ordre, mais nous allons retirer nos fonctionnaires de ce district? Nous avons peine à croire qu'on conseillerait une action de ce genre.

S'il est une chose dont l'opposition devrait rougir, c'est de sa conduite à l'égard du chemin de fer du Yukon. Quelle fut son attitude sur cette question? Nous avions fait un marché avec une compagnie solvable qui s'engageait à construire 150 milles de chemin de fer pour atteindre cette partie éloignée du Canada par une route exclusivement en territoire canadien. Et que devons-nous payer pour ce chemin? Combien de millions de dollars? Pas un sou en argent. Nous donnions à la compagnie des terrains—aurifères peut-être. Si on avait trouvé de l'or sur ces concessions, tant mieux pour l'Etat. Plus ces terrains auraient été riches, mieux nous nous en serions trouvés, et pourquoi? Parce que nous aurions prélevé une redevance sur chaque once d'or extrait.

L'opposition combattit ce projet dans la Chambre et elle eut assez d'influence au Sénat pour le faire échouer. Depuis ce jour jusqu'aujourd'hui nous n'avons pu pénétrer dans cette partie du pays qu'en passant sur le territoire d'un pays étranger, un pays ami, sans doute, mais protégé par un tarif douanier. Le commerce de cette région dont nous aurions pu profiter est allé à Seattle, à Tacoma et à San-Francisco.

Voilà en deux mots l'histoire du chemin de fer du Yukon que l'opposition nous reproche comme une opération scandaleuse.

Mais il y a plus, récemment le Col. S. Hughes eut l'occasion de reprocher en Chambre aux conservateurs leur responsabilité dans le déclin du Yukon en rappelant leur stupide opposition contre le chemin de fer, en dépit de Sir Chs Tupper, alors leur chef qui favorisait le projet.

Sir Chs Tupper, à la demande de M. Borden voulut nier et voici ce que le bouillant et sincère colonel répondit réaffirmant sa déclaration ainsi conçue:

"L'honorable Sir Charles Tupper, alors chef du parti conservateur, avait conçu l'idée, la patriotique idée, d'avoir une voie ferrée essentielle-ment canadienne dans le Yukon.

"Dans sa pensée il voulait que la route commençât à Kitimat Harbour pour passer à travers le territoire canadien, en arrière de cette lisière de territoire américain et de là dans le Yukon. Je ne puis être contredit par sir Charles Tupper, ni par aucun autre homme, car je sais ce dont je parle. Sir Charles Tupper conféra avec le ministre de l'Intérieur d'alors, l'hon. M. Clifford Sifton et l'induisit à mettre ce projet dans le programme du gouvernement libéral de cette époque. La question fut présentée à la Chambre, mais le projet ne plaisait pas au député actuel de Toronto Nord; il ne plaisait pas non plus à certains autres messieurs du parti conservateur. L'agitation éclata et sir Charles Tupper dut céder à regret afin de rester chef de son parti. Il s'opposa alors à un projet qu'il avait lui-même conçu. Je sais ce dont je parle. J'étais à ce moment en Australie. Quand je revins au Canada, je trouvai à mon grand regret que sir Charles Tupper avait jugé bon, afin de ne pas désunir son parti, de faire volte-face et de s'opposer au projet. La dernière fois que sir Charles Tupper adressa la parole à un caucus conservateur à Ottawa, (ce n'est pas un secret, car il le déclara publiquement), ainsi que dans sa demeure sur les rives de la rivière Rideau, il déclara que dans le passé, le parti