

tions. Dans des circonstances antérieures, les félicitations abondent, mais j'ai remarqué que dans la présente occurrence, les honorables députés ont prudemment gardé le silence. Un changement s'est produit dans certains collèges électoraux du Canada. Il y a trois ans, les divisions électorales qui ont récemment été appelées à se choisir un représentant donnaient 5,300 voix de majorité aux libéraux et 264 voix seulement de majorité aux conservateurs. Or, aux dernières élections la majorité totale des suffrages en faveur des libéraux s'est chiffrée par 1,717 tandis que la majorité totale des voix accordées aux candidats conservateurs s'élevait à 1,060, indice d'une profonde modification de l'opinion populaire à l'égard de la politique ministérielle.

Je serais tenté de demander au représentant d'Ontario-nord quelle est la raison de cet étrange changement pendant une ère d'abondance et sous la plus sage administration qui puisse présider aux destinées humaines, d'après lui.

Il me semble que c'est l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) qui a déclaré que le gouvernement du jour s'approche autant de la perfection qu'il est permis de l'espérer en ce bas monde.

L'honorable M. HAGGART : Il fait signe que non.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas surpris de le voir désavouer cette opinion et je le prie de m'excuser. C'est le représentant d'Ontario-nord (M. Grant) qui a dit que le gouvernement est aussi parfait que le permet la nature humaine. Alors, en présence de cette prospérité abondante et de ce gouvernement sans tache, qui nous révélera le secret du changement d'opinion qui s'est produit lors des élections complémentaires, élections qui, jadis—cela est notoire—se terminaient par la victoire du gouvernement du jour.

A la fin de la dernière session mon honorable ami, le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), désirait vivement soumettre ce projet d'un chemin de fer transcontinental au jugement de la population. Il nous défiait sur tous les tons de saisir la première occasion de nous présenter devant les électeurs pour combattre la politique ministérielle relative au Grand-Tronc-Pacifique. Eh bien ! le ministre est allé dans Lambton-est et dans Bruce-est et il a pu décrire les avantages de ce projet avec toute l'énergie et la vigueur dont il est si bien doué. Pourtant, les efforts du ministre des Douanes n'ont réussi qu'à quadrupler la majorité conservatrice dans Bruce-est et à augmenter de plus de 300 voix l'ancienne majorité conservatrice dans Lambton-est. J'ignore si le ministre nous provoquera avec autant de jactance à l'avenir. Quoi qu'il en soit, une circonscription électorale du Canada a exprimé catégoriquement son sentiment concernant les avantages de ce transcontinental. C'est la cité de Saint-Jean que

mon honorable ami (M. Daniel) représente aujourd'hui. J'espère que les députés qui occupent les banquettes ministérielles souffriront que je leur rappelle qu'une majorité libérale de près de 1,000 voix en 1900 s'est changé en une majorité conservatrice de près de 300 voix en 1904.

Il me semble que le gouvernement du pays a payé bien cher sa tentative de conserver les faveurs de la cité de Saint-Jean. Nous nous rappelons ce qui s'est passé à la dernière session. Nous savons que mon honorable ami, M. Blair, a remis son portefeuille de ministre des Chemins de fer et Canaux et nous avons gardé la mémoire du discours qu'il a prononcé au cours de la session. Et je puis dire que l'élévation de M. Blair à la présidence de la commission des chemins de fer—tribunal très important en ce pays—est un incident étrange, le plus étrange dont nos annales fassent mention. Quelle a été l'attitude de M. Blair à l'égard du projet dont le gouvernement a été l'auteur. Elle est bien connue non seulement dans cette enceinte, mais parmi la population. Il fut ministre des Chemins de fer depuis 1896 jusqu'à l'été de 1903. Comme tel, il acquit dans les questions de transport, une expérience qu'aucun autre membre du cabinet ne possédait. Pourtant, lorsque vint le moment de déclarer s'il appuierait la politique ministérielle, nous l'avons vu remettre son portefeuille de ministre des Chemins de fer et prendre rang parmi les simples députés. Nous avons été témoins d'autre chose encore. Nous avons entendu M. Blair censurer dans les termes les plus violents la proposition ministérielle à laquelle il ne pouvait pas souscrire. Je citerai certaines de ses déclarations à ce sujet. Par la loi adoptée à la dernière session, le gouvernement du Canada a créé au pays un tribunal d'une suprême importance. Ce tribunal exerce des fonctions judiciaires aussi importantes que celles de toute autre cour de justice du pays. Le gouvernement aurait dû prendre soin d'appeler à la présidence de cette commission un homme versé dans les questions de chemins de fer, un homme de la plus haute intégrité, d'un jugement calme et sain, un homme qui, comme la femme de César, est à l'abri des soupçons. Voyons quelle a été la conduite du gouvernement lorsqu'il a nommé M. Blair président de la commission des chemins de fer et pour cela rappelons les propos de M. Blair non seulement sur le projet lui-même mais, aussi, sur ses collègues. Et examinons quelle excuse le gouvernement pouvait invoquer pour nommer M. Blair sans que celui-ci eut rétracté ses paroles. A la dernière session M. Blair disait :

Que veut dire le premier ministre par ces paroles :

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard.

A mon avis, M. l'Orateur, et cela soit dit en toute déférence pour le chef du cabinet, il eût été aussi exact, sinon aussi poétique, de sa part