

lent, et nous pouvons ici établir un contraste qui nous est favorable entre l'attitude présentement prise à ce sujet par la gauche de cette Chambre, et l'attitude assumée par l'opposition libérale lors de la construction du Pacifique Canadien. Pas un seul membre de la gauche a fait quoi que ce soit qui ait pu causer du tort au Canada, soit ici ou à l'étranger. Personne d'entre nous n'a jamais écrit une ligne pour déprécier le crédit du Canada, et nous porter le moindre atteinte sur les marchés financiers. Nous avons, autant que qui que ce soit, confiance dans les destinées de ce grand pays. Mais ce n'est pas là une raison pour témoigner en ces conjonctures d'une hâte intempestive. Il n'y a pas la moindre raison d'aller jeter le pays dans de si énormes dépenses, avant que nous sachions exactement où nous nous aventurons. Voilà ce qu'a très bien fait voir M. Blair, l'expert du gouvernement et l'homme même en qui le gouvernement a le plus confiance en ces matières. Nous n'avons rien à dire contre lui. M. Blair est certainement un homme qui, s'il faut s'en rapporter à son expérience, à son intelligence, et aux études qu'il a données à ces matières, est en mesure de se prononcer ici en connaissance de cause, et il nous a très bien exposé que ce projet est un de ceux qui peuvent le mieux nous mener à une terrible catastrophe. Et si cela arrivait, la génération présente ne vivrait pas assez longtemps pour voir la fin de nos malheurs. Nous aurions ce nuage suspendu sur nos têtes au cours de deux ou trois générations. Le gouvernement devrait donner plus d'attention à ce sujet. Il devrait s'efforcer d'obtenir plus de renseignements sur la région que traversera ce chemin de fer, et il ne devrait pas aller plus vite en besogne que les besoins du pays ne l'exigent. Nous ne devons pas perdre de vue que nous avons actuellement à diriger la colonisation vers d'immenses étendues de pays déjà pourvues de chemins de fer, et où il n'y a encore jusqu'ici que quelques rares établissements. Ces régions devraient être colonisées avant d'entreprendre de nous lancer ainsi dans l'inconnu, dans ce grand Nord où il n'y a peut-être pour nous que des désastres en perspective. Si ce projet devait avoir pour conséquence de n'ouvrir à la colonisation qu'un pays parfaitement impropre à la culture, cela nous causerait un tort immense, et nos voisins des Etats-Unis n'auraient garde surtout de laisser perdre une aussi belle occasion de déprécier le Canada. Nous devons d'abord nous efforcer d'attirer des colons sur les terres que nous savons être propres à la culture, au lieu de tenter la dangereuse expérience de diriger des immigrés vers un pays situé à mi-chemin du pôle nord, et qui nous est pour ainsi dire complètement inconnu. J'ai l'espoir que le gouvernement se ralliera à cette ligne de conduite, car je sais que nos ministres ne manquent pas de sens commun, et j'espère aussi qu'on s'arrêtera, alors qu'il en est encore temps, avant d'exi-

M. RICHARDSON.

ger du pays qu'il se jette ainsi tête baissée dans une aussi redoutable aventure.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Il est rare que la Chambre manifeste de si excellentes dispositions pour assister à un débat, et cela m'encourage à profiter à mon tour de l'occasion. Peut-être même me permettra-t-on, au risque d'ennuyer la Chambre pendant deux heures, de rappeler quelques-unes des circonstances se rattachant à ce projet. Je crois que l'an dernier le haut commerce du pays a eu une surprise désagréable quand il se vit refuser certains droits et privilèges qu'il avait demandés. Cependant, personne n'a été beaucoup surpris de lire dans la "Gazette du Canada," qui est l'organe officiel du gouvernement, un communiqué annonçant qu'on demandait au parlement du Canada d'accorder une charte à un chemin de fer à certains termes et conditions. Or, quelles étaient ces conditions ? En premier lieu, que ce chemin de fer serait construit au Canada, et qu'il aurait un certain point de départ et un certain terminus. A en juger par ce point de départ, le projet s'annonçait comme très pratique, car personne n'ignorait que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ne formaient, en réalité, qu'un tout agissant à l'unisson. Il n'était personne un peu au courant des choses de chemin de fer au Canada qui ne sût que le Grand Tronc possédait déjà un superbe réseau de chemin de fer s'étendant par toute la province d'Ontario, à l'est et à l'ouest, et au nord aussi loin que North-Bay. Par conséquent, personne ne manifesta la moindre surprise de voir le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique se donner la main pour demander que leurs réseaux fût raccordé à North-Bay et prolongé jusqu'à l'ouest. Mais, quand le parlement fut convoqué, il se trouva, à la grande consternation des gens du Grand-Tronc-Pacifique et au grand mécontentement du public, que nombre de politiciens, qui ne voyaient là que leurs propres intérêts à servir, avaient obtenu la préséance sur les hommes de chemin de fer, et le résultat a été que le pays se trouve aujourd'hui tout simplement en face d'une affaire montée pour des fins politiques. Il n'y avait pas lieu de s'attendre qu'un projet de chemin de fer d'une telle envergure pût rester longtemps secret. Aussi, quand on apprit que ce chemin de fer devait être construit jusqu'à la ville de Québec, et qu'il devait avoir son principal siège d'affaires en cette ville—célèbre pour les malversations et le péculat des dirigeants et où l'on sait que se sont donné asile tous les frelons vivant aux dépens de la province de Québec—il n'en fallut pas plus pour faire accourir à Ottawa toute une nuée d'écumeurs, partis de Québec avec l'idée de nous imposer leur éléphant blanc, qui était ici ce fameux pont dont on ne pouvait rien tirer, et qu'on voulait cette fois passer coûte que coûte aux entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique.