

en prononçant des discours diamétralement opposés à ceux que faisait sir Charles Tupper.

Alors les connaissances étaient plus fraîches ; le gouvernement venait d'arriver au pouvoir ; après une lutte de cinq ans ils venaient de réussir aux élections ; et tout frais sortis du combat, c'est là toute la critique que se permit contre la conduite de mon honorable ami celui qui en cette occasion était chargé d'exposer la politique du gouvernement du jour au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne demande pas de meilleure défense au parti libéral ou de son digne représentant, le député de York-Est, que cette déclaration de celui qui avait été son adversaire dans l'opposition, pendant cinq ans, lorsqu'il était lui-même à la tête du gouvernement.

Que faisait mon honorable ami ? Rien ? L'argent payé pour les arpentages et les explorations était-il gaspillé ? J'ai sur ce point la parole de sir Charles Tupper. Les travaux entre Port-Arthur ou Fort-William et Winnipeg étaient-ils un gaspillage, à moins que la ligne au nord du lac Supérieur ne fut terminée ? Pour prouver le contraire j'ai la parole de sir Charles Tupper et j'ai aussi les faits.

Nous savons tous que la plus grande partie de l'émigration du Nord-Ouest à lieu pendant la session de la navigation, et du moment que nous construisons un chemin entre Port-Arthur et Winnipeg nous avons ainsi pendant la navigation une route entièrement canadienne pour le transport des émigrants depuis les côtes de l'Atlantique jusqu'au Nord-Ouest. Je ne sais pas si les orateurs de la droite n'exagèrent pas les dangers auxquels sont exposés les émigrants voyageant en pays étrangers ; je n'exprime pas d'opinion à ce sujet ; mais la conduite de mon honorable ami était de nature à mettre les émigrants à l'abri de ces dangers pendant la saison de navigation.

Parlons maintenant des céréales du pays. Pendant les premières années elles n'étaient certainement pas en trop grande quantité pour ne pouvoir pas être transportées depuis Port-Arthur. Ainsi, je crois que ce plan était sage, comme faisant parti d'un système qui, je l'avoue, pesait fortement sur nos ressources, mais qui, malgré tout, était proportionné à ces ressources, un système qui devait coloniser le Nord-Ouest en nous mettant en communication avec ce pays. Nous comprenions, comme le disait sir Charles Tupper, dans les paroles que je viens de citer, que le Nord-Ouest devait être le point d'appui du chemin de fer Canadien du Pacifique ; nous comprenions que la colonisation du Nord-Ouest était la condition essentielle du succès de cette entreprise ; et la conduite tenue par mon honorable ami, bien qu'elle fut hardie dans les circonstances dans lesquelles se trouvait le pays, était certainement un pas important fait dans cette direction, ainsi que l'ont admis ses adversaires. Irai-je plus loin ? Pendant la campagne de 1878, quelles accusations portait-on contre la politique que mon honorable ami avait suivie au sujet du Pacifique canadien ? Cette accusation je l'ai lue l'autre jour dans cette Chambre, dans une brochure de sir David Macpherson, dans laquelle il reproche à mon honorable ami d'aller trop vite et trop loin.

Il tremblait à l'idée que, depuis le commencement du projet, jusqu'à la fin de l'exercice de 1876, le Canada avait dépensé la forte somme de \$6,250,000 ; mais il n'a pas bronché depuis, lorsque les dépenses se sont élevées à \$10,000,000 et \$20,000,000 par année. Il prétendait que ce qu'il y avait de mieux à faire c'eût été de nous servir des lignes américaines et de ne pas même entreprendre d'établir des communications avec Winnipeg et Port-Arthur, par chemin de fer et par eau. C'était là son opinion, et lorsque je l'ai cité l'autre jour, ayant été une ou deux minutes sans donner le nom de l'auteur, les applaudissements ironiques ne tardèrent pas à se faire entendre de l'autre côté de la Chambre, parce que les honorables députés de la droite étaient bien certains que c'était un grit qui avait dit cela.

M. McCALLUM : Vous n'en avez pas cité assez long.

M. BLAKE

M. BLAKE : Alors, l'honorable député en finira la lecture un autre jour, mais je crois qu'il ne citera pas ce passage. Je dis que j'ai entendu les applaudissements ironiques de la droite, parce qu'on croyait que c'était les idées d'un grit, bien qu'elles fussent celles d'un annexioniste qui a tout ce qu'il faut pour faire partie d'un cabinet tory ; mais lorsque j'eus donné le nom, les applaudissements cessèrent, et je crois que ceux qui applaudissaient sont restés l'oreille basse.

Ce sont des accusations de cette nature qu'on nous lançait ; et je maintiens que la politique de mon honorable ami au sujet du Pacifique Canadien, vu les circonstances dans lesquelles se trouvait le pays, avaient l'approbation du parlement et du pays. Il n'y avait pas de dissension sur cette question, à l'exception de celle soulevée par sir David Macpherson et sa brochure.

Lorsque les ministres actuels arrivèrent au pouvoir, ils ne s'écartèrent guère, au commencement, de la politique adoptée par mon honorable ami. En 1879 ils proposèrent un système comparativement lent. Ils pensèrent ensuite qu'ils auraient besoin du secours de l'Angleterre ; ils crurent que nous ne pouvions pas finir cette entreprise seuls, et ils décidèrent de s'adresser au gouvernement impérial. Ils déclarèrent qu'ils construiraient un chemin de fer de colonisation à travers le Nord-Ouest et un autre dans la Colombie-Britannique, mais dans les deux cas ces commencements de chemins devaient être de beaucoup inférieurs à ce qu'on s'était d'abord proposé de faire.

Personne ne s'opposa à leur projet de construire un chemin à travers la prairie ; au contraire, le projet fut trouvé excellent. Mais les communications à l'est étaient remises à plus tard. L'honorable secrétaire d'Etat a fait voir le danger qu'il y a de perdre fond. Comme une des preuves de l'incapacité de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie), il a cité le fait que le gouvernement avait construit environ 100 milles de chemin que la compagnie a trouvé inutiles et qu'elle a dû défaire.

J'admets qu'il y a eu 100 milles de chemin que la compagnie a jugé sans utilité et qu'elle a fait défaire, mais ces 100 milles n'ont pas été construits par mon honorable ami ; ils ont été construits par le gouvernement actuel ; ils ont été construits par les honorables messieurs de la droite ; ils ont été construits par le gouvernement de sir John A. Macdonald ; et si ces 100 milles de chemin sont une preuve d'incapacité, qu'il en porte toute la responsabilité.

L'honorable secrétaire d'Etat parla ensuite de mon discours de 1880, et il en cita le passage dans lequel je parle des opinions que j'exprimais en 1874 sur ce projet de construire le chemin dans dix ans. Il est vrai que je croyais alors qu'il n'était pas possible de remplir les conditions de l'arrangement, et que ce serait désastreux pour le pays ; j'exprimais cette opinion à tort ou à raison, mais je croyais alors en 1880 et je crois encore en 1885 que j'avais raison. Je croyais que le pays était trompé par cet arrangement, parce qu'on lui faisait croire qu'il était possible de mener l'entreprise à bonne fin sans augmenter les taxes ; je m'opposais à ce qu'on ruinât le pays et la Colombie-Britannique en tentant de faire une chose que je croyais impossible. Mais si après un exposé franc, sincère et loyal, la Colombie-Britannique avait dit : Nous insistons pour qu'on exécute les conditions de l'arrangement ; nous ne voulons pas vous remettre votre parole ; nous insistons pour que le contrat soit exécuté à la lettre ; si vous ne pouvez pas tenir vos promesses, nous voulons reprendre notre liberté, je n'aurais certainement pas été disposé à la retenir malgré elle ; je n'étais pas prêt à dire : Oui, nous vous avons entraîné dans la Confédération canadienne sous des conditions qu'il nous est impossible de remplir, mais nous ne vous laisserons pas partir quand même vous le voudriez ; nous insisterons pour vous retenir quand même vous voudriez partir.

Au contraire, j'étais disposé à dire à la Colombie-Britannique : Nous voulons bien faire notre possible pour construire ce chemin aussi rapidement que le permettront les