

de pont, fils télégraphiques et divers autres articles dont la compagnie se servira, formeraient, d'après l'estimation la moins élevée, un montant de \$1,500,000, faisant un total de \$22,750,000, dont le gouvernement n'a pas daigné s'occuper.

Le gouvernement a fait tout en son pouvoir pour faire adopter un contrat qui coûte au pays au moins vingt-deux et trois-quarts de dollars de plus que l'offre faite par une compagnie responsable, plus responsable que celle à laquelle on veut donner une charte.

Le gouvernement a refusé d'insérer dans la charte une disposition défendant à la compagnie de compter la subvention en argent donnée par le gouvernement comme partie du capital avec lequel elle peut réaliser des dividendes de dix pour cent avant que le gouvernement ait le pouvoir de régler les péages. Je suppose que l'on regardera tout cela comme une chose n'ayant aucune importance, car il est très-facile à la compagnie d'arranger cette affaire on établissant des ateliers de voitures, en achetant des approvisionnements à deux ou trois fois leur prix ordinaire, en augmentant le nombre des actions, en construisant des embranchements, et de diverses autres manières, par ces moyens, dis-je, il sera très-facile à la compagnie d'élever son capital au chiffre qu'il lui plaira. Même, si une disposition comme celle que nous demandons était insérée dans le contrat, il pourrait arriver qu'elle fût tout à fait frivole.

Les honorables députés de la droite nous ont dit que le nouveau syndicat était une ruse, une duperie politique; mais le pays ne le croira pas car, si le gouvernement le croit il doit donner les raisons qui le portent à croire une telle chose. Si, comme les honorables députés le disent, la nouvelle compagnie a été formée pour des fins politiques et qu'elle ne se propose pas de mettre son offre à exécution, il aurait été facile au gouvernement de prouver ce fait et, en agissant ainsi, il se serait mis dans une belle position, tandis qu'en refusant de le faire, il a reconnu implicitement qu'il n'ajoutait pas foi à l'assertion qu'il a faite.

Le gouvernement nous a dit qu'il était obligé de faire adopter le contrat. Eh! bien, M. l'Orateur, les actes d'un agent qui passe contrat pour son principal ne lient pas ce dernier. Les actes de l'agent sont sujets à la ratification du principal; d'après ce principe les honorables messieurs devaient nous faire connaître le résultat de leurs négociations; et dans l'un ou l'autre cas, il ne s'en suivrait pas, que si le principal désapprouvait les actes de son agent, ce dernier devrait être renvoyé. Quand bien même les membres du gouvernement auraient abandonné le contrat passé avec le premier syndicat, ils n'auraient pas pour cela perdu leurs sièges, s'il avait été prouvé que ce contrat n'était pas dans l'intérêt du pays. Cependant, malgré toutes les objections que l'on a soulevées contre ce contrat; bien que l'on ait passé sciemment un contrat qui fait dépenser au pays \$20,000,000 à \$25,000,000, que l'on aurait pu épargner en passant un autre contrat; malgré tout cela, cet étrange contrat deviendra dans quelques heures la loi du pays.

On a employé divers arguments pour justifier la construction de la partie improductive du chemin. On nous a dit qu'il était nécessaire d'accorder une subvention élevée à ce syndicat, parce qu'une partie de ce chemin ne rencontrera pas maintenant, et probablement jamais, les dépenses d'exploitation.

Je me permettrai de demander, M. l'Orateur, pourquoi nous placerions des capitaux dans une entreprise qui ne rapportera aucun bénéfice; pourquoi nous construirions au nord du lac Supérieur une ligne qui ne rencontrera pas ses dépenses, surtout, quand nous pouvons avoir une meilleure ligne pour rien?

Est-ce la folie ou quelque chose de semblable qui a porté le gouvernement à faire un tel contrat? Il ne nous appartient pas de le dire. Ceux d'entre nous qui ont à cœur les intérêts du Canada ont travaillé à fonder une nation ici et à faire valoir, de concert avec les Etats-Unis, la supériorité des institutions que nous a léguées l'Angleterre. C'est une expérience

M. CHARLTON

intéressante, une expérience que ceux qui désirent le bien de la race humaine désirent voir appliquer dans les circonstances les plus favorables. Mais le gouvernement d'aujourd'hui en faisant ce qu'il fait, en créant un immense monopole dans plus de la moitié de la Confédération et en livrant le peuple pieds et poings liés, a beaucoup travaillé à faire manquer cette expérience.

Aucun parti ne pourrait mieux jouer le jeu des antilyalistes et des annexionistes, que ne le fait le parti maintenant au pouvoir en travaillant à faire passer ce contrat. Les hommes qui appartiennent à ce parti ont commis, dans leur temps, des erreurs et des bêtises absurdes: ils ont gaspillé \$30,000,000 sur l'Intercolonial; ils ont fait une convention absurde avec la Colombie anglaise; ils ont abandonné des droits territoriaux d'une grande valeur lors du traité de Washington; par le scandale du Pacifique, ils ont couvert ce pays de déshonneur et d'humiliation; à la dernière session, ils ont introduit au sujet des terres du Nord-Ouest, une politique des plus préjudiciables aux intérêts des plus chers du pays; mais la pire et la plus grande de leurs bêtises, c'est l'immense bêtise qui sera accomplie lorsque ce contrat sera ratifié.

Les députés de la gauche figurent en petit nombre sur la liste de division; mais les cinquante députés qui siègent à la gauche, représentent les vœux et les idées de la majorité du peuple canadien; et le jour viendra où l'arrogant ministère et ses partisans serviles, qui sont décidés à adopter ce bill sans permettre une seule modification, devront se présenter devant le peuple et, dans mon humble opinion, ils seront rejetés par ce même peuple. Jusqu'à ce jour, n'espérons pas de changement, jusqu'à ce jour, nous devons continuer à courir à la ruine.

M. PLUMB. Je ne puis laisser passer inaperçue l'attaque faite par le député de Norfolk-Nord (M. Charlton) quand bien même je devrais fatiguer mes amis et perdre un temps précieux.

Je ne pensais pas qu'à cette phase de la discussion l'honorable député aurait fait ce qu'il a fait ce soir. Je ne pensais pas que l'honorable député aurait cherché à tromper la Chambre et le pays au dernier moment, lorsque son chef venait justement de déclarer que le débat était terminé et lorsque nous nous attendions à prendre le vote sans autre discussion.

Mais, M. l'Orateur, je ne puis permettre que l'attaque de l'honorable député passe inaperçue. Je me lève pour lui répondre que ce qu'il a dit relativement aux concessions de terres accordées aux chemins de fer, aux Etats-Unis, est complètement faux, et je ferai injure à son intelligence si je ne disais pas que, d'après moi, il sait qu'il a fait de faux avancés.

QUELQUES DEPUTES. A l'ordre! à l'ordre!

M. PLUMB. Je suis tout-à-fait dans l'ordre, et je crois qu'après ce que nous avons vu hier soir, les honorables députés de la gauche devraient avoir le soin de ne pas trouver à redire à des paroles qui sont strictement dans l'ordre.

L'honorable député a fait un relevé des subventions accordées aux chemins de fer américains. Il a omis à dessein le "Northern Pacific," il a omis à dessein "l'Union Pacific," il a omis à dessein plusieurs des plus grands chemins de fer dans l'état qu'il a donné de la moyenne de ces concessions de terre par mille, et il a pris l'Illinois Central comme le type véritable des chemins de fer auxquels on a accordé des concessions de terres.

Il sait que les terres concédées à ce chemin, l'ont été par l'Etat de l'Illinois. Cet Etat dispose d'une certaine quantité de terres publiques; certains particuliers ont entrepris de construire ce chemin de fer pour en faire une spéculation; ils se sont adressés à la législature et, au moyen d'intrigues, ils ont persuadé à la législature de leur concéder des terres. Cette concession était simplement une subvention; on aurait pu construire le chemin sans cela; et, de plus, ce n'était pas