

tionnelle, jusqu'à ce que la ligne soit terminée, et je ne vois dans cette politique rien de condamnable. C'est une politique sage. Elle encourage les localités que traversent ces lignes projetées, et les municipalités, où il y en a, à contribuer à la construction de ces chemins, et ainsi, graduellement, sans se taxer trop fortement, dans une, deux, trois ou quatre années, elles ont les avantages désirés.

La dernière chose dont je parlerai, c'est la remarque de l'honorable député, lorsqu'il dit qu'il est excessivement malheureux que des membres du parlement soient engagés dans des entreprises de ce genre. Je diffère tout-à-fait d'opinion avec lui sur ce point, et s'il examine ce qui se passe en Angleterre, il pourra voir que l'on rira d'une doctrine qui déclarerait dans la Chambre des Communes en Angleterre que des hommes engagés dans les entreprises de chemins de fer, ou dans toute autre industrie ne peuvent pas, dans l'intérêt de leurs électeurs—même de leurs propres intérêts—demander une législation à leur avantage ou à l'avantage de telles industries ou entreprises, mais qu'ils doivent rester en dehors du parlement, s'ils sont engagés dans quelque industrie soumise à la législation. Loin de là, il est entendu que les chefs, les hommes à la tête des grandes industries, entreprises, professions, ou branches de commerce, doivent être représentés au parlement, et la seule restriction connue, c'est qu'aucun membre du parlement ne pourra voter sur une mesure dans laquelle il a personnellement des intérêts pécuniaires. Nous nous rappelons tous un homme qui fut longtemps avantageusement connu au Canada comme homme de chemins de fer, je veux parler de sir Edward Watkin. Il est le représentant des affaires des chemins de fer dans la Chambre des Communes en Angleterre. Il est le président et le directeur de tous ces grands chemins.

M. MITCHELL : Ces chemins sont-ils subventionnés par le parlement ? C'est là la question.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député ne devrait pas m'interrompre. Sir Edward Watkin n'est pas seulement intéressé dans les chemins de fer, en Angleterre, mais dans les lignes de navires traversant en France, et aussi, des chemins de fer en France ; et bien que ces chemins ne soient pas subventionnés par le parlement, ils ont des intérêts qui entraînent des législations parlementaires ; ces intérêts peuvent être favorisés ou détruits par législation.

Ces députés ne peuvent voter sur ces mesures qui les affectent directement ; mais ils sont là, et emploient toute leur influence à faire adopter une loi à leur avantage.

Voilà ce qui s'est passé l'autre jour en Angleterre, au sujet des brasseurs. Ils sont bien représentés dans le parlement, et voyez l'attitude qu'ils ont prise sur la question des droits sur le malt et la bière. On prétend qu'ils ne devraient pas être dans le parlement, ou influencer de quelque manière la législation sur ce sujet, parce qu'ils sont censés en tirer quelque avantage. L'autre jour, lors du débat sur le commerce de banque, je n'ai aucun doute que plusieurs députés qui ont voté sur cette question, étaient intéressés comme actionnaires de banques, mais je n'ai remarqué aucune hésitation de leur part, tant du côté de la droite que de la gauche, bien que certaines dispositions de cette loi,—s'il faut en croire les délégations de banquiers—fussent de nature à nuire aux banques, à dimi-

Sir JOHN A. MACDONALD.

ner les bénéficiaires et nuire à diverses institutions. Cette pureté affectée, qui ne veut rien dire, est de peu de valeur et ne vient que des lèvres.

Je diffère donc avec l'honorable député sur les deux points suivants : d'abord, que la politique du gouvernement soit une mauvaise politique au sujet des chemins de fer ; et en second lieu, que l'influence exercée auprès du gouvernement sur la question de subventions aux chemins de fer l'ait rendu négligent dans sa politique. Je crois que la politique du gouvernement a été très avantageuse au pays ; je crois que ça été une politique sage ; qu'elle n'a pas été imprudemment appliquée ; mais que le pays en a retiré de grands avantages. Jusqu'à ce que je sois convaincu—et je ne le suis pas encore—que c'est une mauvaise politique, je serai d'opinion que la politique de *statu quo* n'est pas une politique à adopter dans un jeune pays, ou dans tout autre pays, sur cette question. Un mot encore, et je m'assieds. On a exprimé la crainte que le gouvernement achète tous les embranchements de chemin de fer se raccordant avec l'Intercolonial.

L'Intercolonial est un fardeau assez lourd, et je ne crois pas—

M. MITCHELL : Ce n'est pas un fardeau pour vous ; vous l'avez acheté.

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député (M. Mitchell) est incorrigible, je dois me soumettre, je suppose. C'est un libertain licencié, et ni vous, M. l'Orateur, ni personne ne peut le tenir à l'ordre. Je n'entreprendrai pas la tâche, je vais me soumettre avec toute la résignation chrétienne dont je suis capable. Je dois dire, cependant, qu'il n'est pas à craindre que le gouvernement achète aucun des chemins de fer en question.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a dans le discours de l'honorable ministre (sir John A. Macdonald) une chose que j'approuve entièrement et que le pays, vu l'administration du chemin de fer Intercolonial jusqu'à présent, acceptera avec plaisir, et cette chose, c'est la déclaration—faite, je le crains, pour le moment seulement—qu'il n'a nullement l'intention d'imposer un nouveau fardeau au pays en achetant ces embranchements, à moins, toutefois, qu'il ne soit forcé d'agir ainsi par quelques exigences politiques.

M. l'Orateur, si l'honorable ministre a fait une assertion malheureuse dans sa vie, c'est lorsqu'il a voulu comparer la politique des chemins de fer en Angleterre, et la position bien connue des membres du parlement anglais, avec la politique suivie ici depuis quelques années. L'honorable ministre peut-il déclarer, osera-t-il dire qu'il connaît un cas où un membre du parlement anglais ait appuyé le gouvernement et reçu une subvention pour un chemin de fer dans lequel il avait des intérêts. Peut-il trouver, dans l'histoire de la législation anglaise, un seul cas où des subventions aient été accordées à un chemin de fer, alors qu'il était connu que des membres du parlement y avaient des intérêts—laissons de côté le titre de propriétaire ? Je suis prêt à lui laisser la parole, s'il peut me citer un cas de ce genre. Si l'honorable premier ministre connaît un cas où un membre du parlement anglais ait voté sur une question de subvention à un chemin de fer, j'aimerais à le savoir.

Sir JOHN A. MACDONALD : On ne subventionne pas les chemins de fer, là-bas.