

esclave du gouvernement, il a cessé d'être un agent libre, il ne peut être un agent libre et n'est pas digne de siéger ou de voter dans la chambre, parce qu'il n'est plus le représentant d'un comté, mais le représentant d'un chemin de fer, que ce soit le Caraquette et Shippégan ou tout autre. Comment cet homme peut-il prendre une attitude honnête sur une demande de subvention à tout autre chemin de fer. Il est lié, son vote est entièrement engagé. Cette pratique ouvre la porte aux irrégularités les plus grossières de toutes sortes et à la corruption sous toutes les formes.

Je ne veux pas parcourir la longue liste d'hommes qui ont trafiqué des chartes de chemins de fer dans le parlement. J'en rappellerai un cas. Je ne vois pas l'honorable député de Brant (M. Somerville), dans la chambre, mais il y a eu une question de soulevée—je regrette de le dire, trop tard, dans le dernier parlement, pour nous permettre de l'étudier—au cours de laquelle, si ma mémoire est fidèle, il a été déclaré, et admis par la personne accusée, qu'un membre du parlement précédent avait obtenu une subvention de \$3,200 par mille et avait exigé de quelqu'un \$220 par mille pour transférer ce crédit et une charte dont il avait le contrôle, à une autre personne. Je parle de mémoire, et, par conséquent, je suis sujet à correction si j'exagère les choses, mais en tout cas, il y a les *Débats* où on peut trouver les faits. Selon ma mémoire, la chose fut déclarée et admise en chambre.

Maintenant, M. l'Orateur, quelle leçon doit-on tirer de tout cela. Sans un rapport, c'est l'imprudence extrême d'accorder des subventions comme nous l'avons fait, et comme nous allons probablement être priés de le faire dans quelques heures. Je dis, M. l'Orateur, que si le gouvernement continue cette pratique, s'il juge à propos de continuer ce que je crois être une pratique vicieuse, d'accorder des subventions comme il le fait maintenant, il lui faut, en toute conscience, prendre les mesures nécessaires pour prévenir la répétition des faits qui ont été dévoilés ce soir.

Je dis qu'aucun gouvernement fidèle aux intérêts du pays ne devrait accorder une subvention à un chemin de fer, avant que des plans exacts du pays qui doit être traversé n'aient été soumis au ministère des chemins de fer, afin de lui permettre, ainsi qu'à la chambre, de faire une estimation raisonnable du coût total du chemin. En second lieu, le ministre devrait avoir, pour les transmettre au parlement, des preuves que les personnes à la tête de cette entreprise ont les capacités et les moyens nécessaires pour construire la ligne; que ce sont des hommes sérieux, prêts à verser une somme raisonnable dans l'entreprise.

Enfin, et ceci est peut-être aussi important que le reste, c'est une violation criante de toute idée de justice, de tout principe constitutionnel que ces résolutions de subventions aux chemins de fer ne soient pas soumises à la chambre plusieurs semaines avant la prorogation, afin que nous puissions les étudier et reconnaître celles qui sont raisonnables et susceptibles de bénéficier au pays, et celles qui, d'un autre côté, ne sont que de nature à nuire. Dans le cas actuel, il est évident que toutes ces considérations furent méprisées. Lorsque le gouvernement soumit le premier crédit, ou chacun des autres crédits, rien n'indiquait qu'il avait devant lui un plan ou une estimation du coût probable du chemin. Nous n'avons aucune preuve qu'ils se sont donné la peine de s'assurer quel montant

l'honorable député de Gloucester (M. Burns), ou toute autre personne de concert avec lui, étaient prêts à placer, de leur propre argent; et il est évident, comme l'a dit mon honorable ami, que nous avons été forcés de discuter et de régler ces résolutions dans les vingt-quatre ou quarante-huit heures après qu'elles eurent été soumises, et que c'est avec intention qu'elles ne furent soumises qu'au dernier moment. Pourquoi cela? C'est que, alors qu'il s'agissait de quelque discussion importante, lorsque par moment le sort du gouvernement, fort comme il est, avait tremblé dans la balance, il convenait de faire briller les subventions aux chemins de fer devant les yeux des partisans récalcitrants, de dire à ces hommes que s'ils n'appuyaient pas le gouvernement, ils se verraient oubliés dans l'ombre, quand viendrait le temps de partager le butin.

Il y a une quatrième raison qui démontre jusqu'à quel point la politique de l'honorable ministre a fait tort au pays. Ces faits que mon honorable ami rappelle à l'attention de la chambre, ont déjà été le sujet de commentaires défavorables en Angleterre. Les actionnaires anglais à qui l'on fit verser £80,000 ou £100,000 sterling dans la construction du chemin de fer Caraquette et Shippégan, en promettant un profit net de \$1,000 par mille et un commerce de \$3,200 par mille, que penseront-ils lorsqu'ils apprendront ces faits? Lorsqu'ils apprendront que les recettes de ce chemin s'élèvent à peine à \$300, laissant de côté les \$3,200; lorsqu'ils sauront que ce chemin qui devait rapporter un profit net de \$1,000 par mille, conformément à la déclaration de l'honorable député de Gloucester (M. Burns) a subi l'année dernière une perte de \$3,000 sur les dépenses courantes, et dont les dépenses, selon le premier ministre, ont dépassé de \$8,000 ou \$9,000 les recettes.

Je puis dire aux honorables députés de la droite que nous avons peu d'argent à gaspiller, à ce sujet. Il y a quelque jours à peine, M. l'Orateur, j'ai dû attirer l'attention de la chambre sur une question que j'ai été forcé de qualifier d'escroquerie atroce. J'ai parlé de la "Compagnie canadienne d'abattoirs". Dans ce cas aussi, les représentations les plus stupéfiantes avaient été faites et, sinon avec l'approbation, du moins à la connaissance du haut-commissaire à Lonères et d'un membre important du cabinet. J'étais heureux d'entendre ce ministre dire qu'il ne connaissait rien de cette affaire à laquelle son nom était attaché, mais je dois dire, cependant, qu'à titre de député des Trois-Rivières, il aurait dû être mieux renseigné.

Et que voyons-nous sous d'autres rapports? Mon honorable ami a dit qu'il croyait que ce chemin de fer de Caraquette était lié à un projet d'un service rapide de la malle. L'autre jour, on me passait un journal où nous voyons que les personnes avec qui le gouvernement était en négociations au sujet de la construction d'une ligne de navires pour le service de la malle, publient la lettre suivante:

La déclaration contenue dans la "Gazette" dont parle votre article aggrave l'injustice avec laquelle le gouvernement canadien semble être disposé à nous traiter dans cette affaire. Il est loin d'être vrai que la principale raison qui nous a fait remettre le contrat était "l'incapacité de trouver le capital nécessaire pour une si grande entreprise," car nous pouvons dire sans hésitation que si les promesses qui nous ont été faites lorsque nous avons entrepris les travaux, et sur la foi desquels nous sommes entrés dans cette entreprise, avaient été remplies, nous n'aurions eu aucune difficulté à trouver le capital nécessaire.