

l'habitude à cette époque de subventionner une ligne de chemin de fer, surtout une ligne de la nature de celle qui traverse la meilleure partie de l'Etat.

L'honorable député sait très bien que pour avoir ces terres de l'Etat de l'Illinois, ceux qui les ont obtenues ont fait des concessions considérables.

Voilà, M. l'Orateur, un échantillon du genre d'argument que l'honorable monsieur a employé pour tromper la Chambre, et, partant, le pays tout entier.

L'honorable monsieur a choisi, et il le sait, les subventions les moins élevées accordées aux chemins de fer; il sait que ces subventions sont accordées par les législatures d'Etat, et qu'un grand nombre de ces subventions n'ont pas été données par les Etats. Il sait aussi que ces subventions ont été achetées et enlevées par surprise. Il sait quelles ficelles on a mis en jeu pour s'emparer des terres du Michigan et des autres Etats.

Je soutiendrai volontiers l'avancé que j'ai fait, qu'un chemin fait par un entrepreneur est un pauvre chemin. J'ai fait allusion, et l'honorable député le sait, aux chemins de fer construits aux Etats-Unis, sans autre but que celui de lancer des obligations et de retirer des bénéfices injustes des porteurs d'obligations, entre les mains desquels ces chemins de fer passent ordinairement.

Ces chemins couvrent tous les Etats-Unis et causent des pertes énormes à ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces entreprises.

Si l'honorable député veut consulter les statistiques, il verra que pendant les deux dernières années, plus de 27,000 milles de chemins de fer aux Etats-Unis, à part les 87,000 milles que l'on y comptait en 1879, ont fait faillite, et que les pertes causées par ces faillites s'élèvent à des centaines de millions de dollars.

Cependant les honorables députés de la gauche voudraient nous persuader qu'il y a aux Etats-Unis des chemins de fer qui exercent le monopole sur une grande échelle et qui, par ce système, ruinent le peuple. De ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces entreprises de chemins de fer, les trois quarts ne reçoivent aujourd'hui aucun dividende. La moyenne des dividendes que rapportent tous les chemins de fer des Etats-Unis, est au-dessous de trois par cent. Cependant on nous dit aujourd'hui que le contrat que nous sommes sur le point de ratifier, est un contrat honteux, parce que nous avons accordé à une compagnie une subvention moins élevée que les sommes que coûtent, en moyenne, les chemins de fer aux Etats-Unis, et cette compagnie entreprend des travaux dont l'exécution exige beaucoup d'énergie.

Je regrette de voir les honorables députés de la gauche prendre une telle attitude. Ils savent tout aussi bien que nous que l'offre du second syndicat ne pouvait pas être acceptée sans entraîner la démission du gouvernement actuel; c'est pourquoi ce second syndicat était si empressé de chercher à supplanter le syndicat que le gouvernement avait accepté.

Les membres du second syndicat savaient parfaitement bien que le ministère actuel ne pouvait pas accepter leur offre, qu'il était lié par le contrat qu'il avait passé. L'honorable chef de la gauche, et quelques-uns de ceux qui font partie du second syndicat, connaissent trop bien les règlements parlementaires pour supposer que le gouvernement pourrait se maintenir un seul instant après qu'il aurait annulé le contrat qu'ils ont passé solennellement, ou, après qu'il aurait été défait sur cette question; tous ceux qui connaissent les coutumes parlementaires l'ont compris, et le chef de la gauche a induit le peuple en erreur—je ne dis pas qu'il l'a fait intentionnellement—lorsqu'il a insinué que l'abandon du premier contrat, ou une modification essentielle de ses conditions, n'entraînerait pas la nécessité de la démission du gouvernement.

Nous, le parlement canadien, étions parfaitement libres d'accepter ou de rejeter le contrat. Nous avons parfaite-

ment bien compris que le parlement n'était pas obligé de le ratifier; mais nous savions aussi que si le second syndicat était accepté, il ne pouvait être accepté que par des hommes qui s'étaient engagés à abandonner complètement la véritable voie et à mettre le trafic de ce pays entre les mains des Américains au sud du lac Supérieur.

Nous savions parfaitement bien que les petites clauses si bien rédigées de la proposition du nouveau syndicat, voulaient dire que les membres de ce second syndicat n'avaient pas l'intention de construire les parties difficiles du chemin; que les députés de la gauche ne les aideraient jamais à construire ces parties du chemin, et que, lorsqu'on a signé cette seconde convention, on ne s'attendait pas à les construire; et je crois que les trois-quarts des membres de ce syndicat n'ont jamais pensé qu'on leur demanderait de construire un chemin de fer.

Ils n'ont jamais vu un seul plan officiel ni une seule estimation, et quelques-uns des signataires n'ont jamais vu le document que des mandataires ont signé pour eux; des hommes sages n'agissent pas de cette façon, et plusieurs d'entre eux sont des hommes sages; ils ne risqueraient pas \$5,000 dans une entreprise.

Je défie les députés de la gauche de dire que ce n'est pas ainsi qu'a été fait le contrat. En vertu de quel principe pouvez-vous donc dire que le second syndicat a fait au gouvernement une offre plus favorable que l'offre de ceux qui veulent se rendre responsables de construire toute la ligne et de la mettre en opération? Si le second syndicat ne devait pas faire les parties difficiles du chemin, il devait déboursier moins d'argent pour en construire les autres parties, c'était là tout le secret. Du commencement à la fin, ce second syndicat a essayé de surprendre la Chambre par des moyens indignes de politiciens de cabaret de quatrième ordre.

Si l'offre du second syndicat était faite de bonne foi, pourquoi les honorables députés de la gauche, qui désiraient tant le soumettre à la Chambre, ne l'ont-ils pas appuyé? Ils ont vu le piège qu'on leur tendait et ils se sont retirés. Ils se sont enfin aperçus qu'on avait découvert le complot. Mais ils se sont compromis au sujet de cette seconde offre et nous les en tenons responsables.

Nous savons que cette offre n'a jamais été faite de bonne foi dans le but de construire, maintenir et mettre en opération toute ligne de chemin de fer du Pacifique.

C'est là tout ce qu'il y a à dire au sujet du nouveau syndicat, et je remercie mon honorable ami de ce qu'il m'a donné l'occasion de rapporter à la Chambre des faits qu'il avait lui-même rapportés d'une façon on ne peut plus imprudente.

Le grand parti de la réforme a été considérablement réduit par des procédés de maladministration, des procédés que je n'aimerais pas à qualifier comme ils le méritent, car il faudrait pour cela me servir d'un langage non-parlementaire, mais ce sont des procédés que ce parti a employés dès le moment de son arrivée au pouvoir, des procédés qui ont dégoûté le peuple du nom même de ce parti. Il n'y a plus sur les bancs de la gauche que l'ombre d'un parti que mon honorable ami a l'audace de nous donner comme représentant l'opinion publique du pays. Les honorables députés de la gauche, après avoir rassemblé tous les hommes qu'ils ont pu trouver, et probablement toutes les femmes et tous les écoliers qui ont voulu signer, se sont mis en frais d'obtenir des pétitions contre le premier syndicat, et ils ont crié bien haut que ces pétitions représentaient l'opinion publique. Ils ont rédigé des résolutions qui ont été adoptées à des assemblées de leurs partisans d'où l'on avait banni toute discussion loyale; et ils disent aujourd'hui que ces résolutions ainsi adoptées représentent l'opinion publique.

L'honorable député assure qu'aux prochaines élections lui et ses amis de la gauche vont, d'une façon mystérieuse, opérer une révolution dans le pays à propos de cette question. Au commencement de ce parlement, les députés de la gauche ont été prompts à abandonner leurs bancs; ils ont été si