

accompagnée de toutes les charges qu'elle entraîne. Je n'ai pas à me reprocher d'avoir concouru à amener un état de choses aussi peu naturel et, quelles que soient les conséquences de la nouvelle condition de l'existence politique vers laquelle nous marchons en apparence, je suis heureux de pouvoir m'en laver les mains, n'y ayant aucunement contribué. On nous dit que si ce projet est exécuté le Haut-Canada aura le grand avantage d'avoir dans la chambre des communes du gouvernement fédéral dix-sept membres additionnels. Mais quel avantage réel cela constituera-t-il pour le pays? Désirons-nous avoir ces dix-sept membres pour le plaisir d'écraser le Bas-Canada, est-ce là l'intention? Je réponds: non. Mais même en supposant que nous ayons ces dix-sept membres additionnels—en supposant aussi que la représentation basée sur la population soit aussi concédée sous le nouvel ordre de choses, qu'y gagnera le Haut-Canada? Ces dix-sept nouveaux membres feront-ils disparaître les maux dont on se plaint? Seront-ils capables de réduire les dépenses excessives que nous payons aujourd'hui et qui ont été l'une des causes de l'agitation en faveur de changements constitutionnels. Je n'en crois pas le premier mot. En supposant que ces dix-sept membres donnent au Haut-Canada une plus forte représentation que le Bas-Canada, vous devez vous rappeler que le Bas-Canada et les provinces d'en-bas auront droit à 112 membres, de sorte que le Haut-Canada se trouverait encore dans une grande minorité de toute la chambre. Mon hon. ami le député de Niagara (M. JUREK) a soumis à la chambre plusieurs statistiques précieuses se rapportant à la question, et je dois dire que je regrette infiniment que les membres du gouvernement qui siègent dans cette enceinte n'aient fait aucune tentative pour les réfuter. Si ces chiffres étaient incorrects, il était facile de le prouver surtout pour un homme aussi habile que l'est l'hon. commissaire des terres de la couronne. Mais il n'a pas essayé de le faire, d'autant plus que cela était impossible. J'ai devant moi un état fourni par l'auditeur général au ministre des finances, dans lequel je vois que notre dette s'élève à \$75,578,000; si je déduis le fonds d'amortissement et la balance aux banques, \$7,182,000, il reste une balance de \$68,446,000, qui forme la dette actuelle du Canada, et qui devra être assumée par le peuple de cette province sous n'importe quel système qui pourra être proposé. Si nous portons à

\$20,000,000 le coût du chemin de fer intercolonial,—et l'expérience fournie par l'histoire du Grand Tronc donne trop lieu de craindre qu'il coûtera deux fois cette somme—la proportion que le Haut et le Bas-Canada aurait à payer serait de \$15,000,000, ce qui, ajouté à la dette déjà existante, porterait notre dette directe à \$83,446,000. Cette augmentation de notre dette sera l'un des fruits de la confédération. Mais on peut nous dire que le chemin produira un revenu, bien qu'aucun membre de la chambre qui connaît quelque chose des statistiques des chemins de fer et du caractère du pays qui sera traversé par le chemin de fer intercolonial, doit savoir que cela est impossible. Mon hon. ami de Toronto (M. ROSS) au temps où il adressait son prospectus flamboyant aux capitalistes anglais, espérait avec ferveur que le Grand Grand paierait 11½ pour cent sur son capital. Mais nous savons combien le résultat actuel a failli à ces espérances, et loin qu'il eut raison d'espérer que le chemin de fer intercolonial occuperait une meilleure position, il y a au contraire raison de craindre qu'elle sera pire. Mais le coût seul de son maintien ne pourra guère s'élever à moins de \$500,000 par année en sus de toutes ses recettes. Eh! bien, comment peut-on alors penser que ce chemin sera un bienfait pour le pays?

L'HON. M. ROSS—De la même manière que les canaux, en diminuant les frais de transport?

L'HON. M. SIMPSON—Cela est impossible. Un tonneau de frot par chemin de fer coûte deux centins par mille, et, comme la distance entre Halifax et Toronto est de 1168 milles, le transport d'un baril de farine de Toronto à ce port de mer coûterait \$2.23, tandis qu'on peut expédier le même article par la voie du St. Laurent pour 50 centins ou moins, et par voie de New-York pour 53 centins. Si l'on examine le projet sur un autre point de vue, celui des finances, on voit que le Canada donnera en tout plus de \$10,000,000 par année à l'administration du gouvernement général. Personne ne soutiendra que sous la confédération on sera appelé à contribuer moins que cela, et si nous ajoutons à cette somme l'intérêt à 5 pour cent sur la dette additionnelle de \$15,000,000 créée par le chemin de fer projeté, et les dépenses des deux gouvernements locaux, disons \$1,000,000 chacun, estimé trop faible, plus un million par année pour la milice, ainsi que notre part pour