

participation avec cette compagnie, et il agira de concert avec cette compagnie dans l'exploitation d'une ligne rapide entre Montréal et Halifax. C'est une entreprise qui devrait être conduite seulement par une compagnie de chemin de fer. Il est vrai que nous avons des chemins de fer de l'Etat qui sont des nécessités, mais pourquoi le gouvernement devrait-il s'engager dans les affaires de chemin de fer lorsque le chemin de fer canadien du Pacifique seul serait prêt à exploiter une ligne rapide entre Halifax et Montréal, sans aucune ingérence de la part du gouvernement. Ensuite, le gouvernement propose de se créer des rivalités. Il entre en société avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour faire concurrence au chemin de fer Intercolonial, une ligne de l'Etat, et ainsi amène la destruction d'une propriété du gouvernement.

Le gouvernement propose de consacrer à cette entreprise une somme de pas moins de \$2,000,000 ; mais la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a déclaré à plusieurs députés, pendant les derniers mois, que cette ligne ne pourrait pas être construite à moins de \$4,000,000, et si c'était là son estimation, le gouvernement y dépensera une somme bien plus considérable encore, sans aucun doute. Une fois construite, cette ligne sera louée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à raison de \$1 par année. L'honorable député de Hamilton dit : " A la question ! " Il désire évidemment arrêter la discussion au point où elle en est rendu. Mais je ne me propose pas d'arriver à la question plus vite que ne le demandent les exigences de mon sujet. L'honorable député avec d'autres, pourrait chercher à empêcher la discussion, mais en agissant ainsi, ils ne remplissent pas leurs devoirs de membres de la Chambre. Le vide de cette proposition est établi par ce fait que pendant vingt ans, sur une dépense de \$2,000,000, la confédération recevra tout juste \$1 par année. Voilà le plan financier du nouveau ministre des finances. C'est là la voie de l'économie, c'est ainsi qu'il compte refaire pour ce pays une situation financière brillante, de restaurer nos finances, et de nouveau, j'imagine, placer sur le marché de la vieille Angleterre un emprunt avantageux. Et cette location de la ligne au chemin de fer canadien du Pacifique n'est pas faite seulement pour vingt ans ; mais à l'expiration des vingt ans, le gouvernement recevra une rente annuelle de \$75,000. Quelle est la valeur de la promesse faite par une compagnie du chemin de fer au gouvernement de la confédération, promesse qui ne vaudra qu'à une distance de vingt années révolues ? Relisez l'histoire de ce pays. Que voyons-nous ? Le chemin de fer du Grand Tronc a emprunté d'immenses capitaux de ce pays, donnant une première hypothèque, et successivement cette garantie est devenue sans valeur, et a été finalement supprimée. Le chemin de fer du Nord a emprunté une somme énorme à la confédération, en donnant d'abord hypothèque sur la propriété, et comme les exigences de la cause le justifiaient, exigences politiques ou autres, je ne sais pas au juste, une telle pression fut exercée sur le gouvernement présidé par le premier ministre et ses partisans, que la valeur de la garantie diminua jusqu'à ce qu'en fin de compte le gouvernement de l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie) en arriva à un compromis pour une bagatelle. Et il en sera ainsi avec cette convention intervenue avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, par laquelle elle s'engage à payer une rente de \$75,000. En d'autres termes, l'argent que nous dépensons actuellement peut être considéré comme étant autant d'argent jeté par les fenêtres. Il n'y a pas moyen de nier ce fait et d'essayer de tromper le peuple, attendu que tout cet argent qu'on nous demande est destiné à permettre à plusieurs honorables députés de la droite de retourner devant leurs électeurs. Le premier ministre connaît parfaitement bien la position, et il y a entraîné le gouvernement ; mais ce n'est pas là le résultat d'un accident. Il sait, et les membres qui siègent sur les bancs du gouvernement savent que c'était de propos délibéré que le chemin de fer canadien du Paci-

fique avait été relevé par le gouvernement de l'obligation de construire cet embranchement de Harvey à Salisbury. Lorsque le parlement, en 1885, vota le contrat par lequel un subside annuel de \$250,000 serait accordé à la ligne courte de chemin de fer, et ce, pendant vingt ans, cette somme d'argent était votée comme une somme destinée au parachèvement d'une seule entreprise, et cette entreprise comprenait la construction de la ligne de Saint-Jean, et de Harvey, *vid* Salisbury, à Moncton ; lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique observa que l'embranchement de Harvey à Moncton était inutile et sans profit, et que cet ouvrage ne présentait aucun avantage pour la compagnie comme pour le pays, la compagnie chercha à se faire relever de son contrat, et le gouvernement se prêta à la combinaison et proposa de diviser la subvention. La subvention fut divisée en trois parts, deux parts devant être affectées à la construction de la ligne jusqu'à Saint-Jean, et \$62,000 par année devant être appliquées à la construction de la section de Harvey à Moncton.

A cette phase des négociations, le marché conclu entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique m'amène à conclure—et je formule cette accusation qui serait prouvée par une enquête sur cette affaire—que c'était un arrangement convenu par le gouvernement à cette époque de dégager le chemin de fer canadien du Pacifique ou toute autre compagnie de l'obligation de construire la section de Harvey à Moncton, attendu que le gouvernement autorisa le transfert du contrat avec tous les avantages y attachés, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en laissant peser sur une compagnie n'ayant pas de propriétés, l'obligation de construire l'embranchement de Harvey à Moncton. Les circonstances établissent que le gouvernement, à cette époque avait délibérément en vue d'empêcher la population de l'Est de connaître cette transaction, et de représenter le chemin de fer canadien du Pacifique comme tenu de construire cet embranchement. Aujourd'hui nous sommes mis en demeure de racheter les gages donnés par le gouvernement, les gages donnés soit par ignorance de la situation, soit en parfaite connaissance de cause. Je maintiens que la chambre ne devrait pas être appelée, dans ces circonstances, et à la fin de cette session, à souscrire à cet arrangement hypocrite.

Considérant la condition des finances du pays, et la négligence avec laquelle le gouvernement a lancé le pays dans des entreprises sans rapports, considérant que la gêne règne dans le pays, considérant le fait que le ministre des finances ajoute des millions et des millions à notre compte de capital indépendamment de la transaction en discussion, considérant que nos dépenses sont plus fortes qu'elles n'ont jamais été, considérant le fait que notre population ne s'accroît pas comme elle le devrait, je ne vois pas qu'il y ait aucune raison qui justifie le gouvernement d'accumuler de nouvelles charges à ajouter à celles qui pèsent déjà sur le peuple, à moins que l'on n'ait de bonnes raisons de croire que le peuple en retirera un profit. J'estime que si le gouvernement était sage ou juste, on attendrait pour se prononcer sur cette dépense, qu'il y eût des arpentages sérieux et propres à faire connaître exactement le coût de cette ligne, ce qui nous permettrait de délibérer en toute connaissance de cause, plutôt que de voir le gouvernement dépenser des millions pour donner des sièges à trois ou quatre députés. Si c'est là le but de la mesure qui nous est proposée, pourquoi ne les obtiendrait-on pas de la même manière que l'on a obtenu l'appui de l'honorable député de York (M. Temple) qui possède le pont de Frédérickton. Ce serait une transaction bien moins onéreuse pour le pays, et qui procurerait tout aussi bien au gouvernement le concours dévoué des députés. Par ce dernier moyen tout le bénéfice des promesses serait pour l'avenir, tandis que dans le présent cas les promesses appartiennent au passé et le gouvernement aura à acheter de nouveau ces députés ou leurs successeurs, lorsqu'en viendra le temps. Cette transaction est une dis-