

L'hon. M. Rose explique les dispositions en vertu desquelles, avant l'union, le Nouveau-Brunswick avait accordé une subvention de \$10,000 par mille à certains chemins de fer comme cadeau pur et simple, et en outre, avait accepté des actions du chemin de fer *Western Extension* au montant de \$300,000. Les paiements effectués par le présent gouvernement, en exécution de ces arrangements, étaient inclus dans la dette de sept millions de dollars avec laquelle le Nouveau-Brunswick fut autorisé à entrer dans l'union—sa dette réelle au 1^{er} juillet dernier ne s'établissait qu'à \$550,000. On prend les plus grandes précautions pour voir à ce que l'argent soit régulièrement dépensé, afin d'éviter que ne se produise ce qu'a mentionné le député de Châteauguay. Le gouvernement a exigé un certificat de l'ingénieur, qui est désigné dans la loi du parlement local comme étant celui qui doit attester de l'exactitude des estimations périodiques. Le gouvernement a aussi exigé que le gouvernement local atteste que l'argent est requis et il a exigé, enfin, un certificat de son propre ingénieur des Travaux publics, qui est tenu d'examiner les estimations périodiques, afin que le travail se fasse en conformité de la loi adoptée par le Parlement.

L'hon. M. Holton rappelle l'histoire du Grand Tronc et dit qu'un beau jour, après avoir dépensé beaucoup d'argent, nous avons appris que nous devions dépenser encore 900,000 livres sterling sous peine de perdre tout ce qui avait déjà été dépensé. Il espère que nous ne connaîtrons pas dans ce cas-ci des difficultés du même genre. Car alors, c'est nous qui y perdrons et non le Nouveau-Brunswick, étant donné qu'aux termes de l'Acte d'Union tous les biens, les dettes, etc., des chemins de fer sont devenus la propriété du gouvernement du Dominion.

L'hon. M. Rose fait à ce sujet des observations à voix trop basse pour être entendu du haut de la tribune, et répète que le gouvernement du Dominion exerce la plus grande vigilance. Il dit ensuite, au sujet du chemin de fer de la Nouvelle-Écosse, que pour le tronçon de Windsor à Annapolis, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a accordé une somme globale de 185,000 livres sterling à être versée sous forme d'obligations de la province, ainsi que 30,000 livres sterling en espèces pour le pont de fer. Dans l'affectation de ces deniers, le gouvernement du Dominion a suivi la règle déjà exposée au sujet du Nouveau-Brunswick. Il a exigé une déclaration du gouvernement local selon laquelle l'argent était payable en vertu d'un contrat, un certificat au sujet des estimations périodiques de la part de l'ingénieur provincial afin de justifier le paiement,

[L'hon. M. Holton.]

et enfin un certificat des ingénieurs du Dominion. Étant donné toutes ces mesures de précaution, on ne courait guère de risques.

M. D. A. McDonald s'élève contre les dépenses folles ou inconsidérées dans les basses provinces, et il parle de l'accroissement des impôts pour souligner le danger que les dépenses du Dominion soient bien supérieures à celles que les auteurs de la Confédération avaient envisagées.

M. McLellan donne des explications sur la situation du chemin de fer de la Nouvelle-Écosse et déclare que, depuis l'union, la Nouvelle-Écosse s'est enfoncée si profondément dans les dettes qu'il lui est financièrement presque impossible de faire face à toutes ses obligations aux termes de la Confédération. Si la Nouvelle-Écosse avait eu la maîtrise de ses propres affaires, elle les aurait dirigées de façon plus économique.

Sur le crédit relatif aux levés du chemin de fer Intercolonial,

M. Mackenzie croit qu'on doit donner certaines garanties au sujet de ces mystérieux levés. Il a constaté, dans un document présenté à la Chambre, que le ministre des Travaux publics a demandé à M. Sandford Fleming des renseignements particuliers au sujet de ces levés à l'intention d'un certain membre du gouvernement. Qui était-il?

L'hon. M. McDougall affirme qu'on recevra des renseignements précis au sujet des levés dans à peu près un mois. Quant aux renseignements spéciaux concernant le parcours, il n'est pas en mesure de dire qui les a réclamés.

L'hon. M. Holton dit que dans ce cas, il entend éclairer le député de Lambton. (*Rires*). Il (M. Holton) s'est laissé dire que les ministres qui ont demandé ces renseignements spéciaux sont le ministre des Travaux publics, le ministre de Douanes, le ministre du Revenu de l'intérieur. (*Bravo. Bravo.*). Il met les honorables vis-à-vis au défi de le nier ou de nier, comme cela a été affirmé récemment par le ministre de la Justice, qu'il existait une minorité au Cabinet—(*Bravo. Bravo.*)—et ce qui plus est, que cette minorité se composait des deux honorables messieurs qui représentent l'Ontario. (*Approbatons*). Voici un cabinet comprenant, ainsi qu'on le leur a dit, une majorité et une minorité absolument impuissantes. (*Approbatons*). Si cela est juste, et il met quiconque au défi de le contredire, c'est grave. Que dire alors de la thèse du ministre de la Milice, selon laquelle il devrait exister une représentation territoriale au sein du Cabinet? Les deux messieurs n'ont aucuns partisans que ce soit de leur propre province