

donc la proposition a été accueillie. Quant à ce qu'a dit l'honorable député de l'avenir de la Nouvelle-Ecosse, dans des termes dont je crois qu'il n'était guère délicat de faire usage, je répondrai que s'il est aussi bien préparé à rencontrer ses électeurs d'Halifax—comme il sera probablement bientôt appelé à le faire—comme moi ou n'importe qui prendrait ma place pourrait rencontrer ceux de Cumberland, il serait un homme bien fortuné.

**M. JONES:** L'honorable ministre dit que ce chemin de fer a été l'objet de l'attention du gouvernement pendant longtemps avant les représentations de l'ex-député de Lunenburg. Cela contraste singulièrement avec la déclaration de l'honorable ministre des chemins de fer faite à la fin de la dernière session, lorsqu'il a dit en réponse à l'honorable député de Digby qu'il regrettait beaucoup que la question n'eût pas été soumise au gouvernement.

L'ex-député de Lunenburg semble avoir entretenu de ce sujet tous les membres du gouvernement, excepté le ministre des chemins de fer, et il paraît que ce représentant était un partisan si docile du ministère que celui-ci pouvait le traiter avec mépris, sachant qu'il pouvait toujours compter sur son appui. Il n'a trouvé aucune raison de s'engager à faire des promesses tant que les élections n'ont pas été à la veille de se faire. Mais c'est là un point qu'il va avoir à régler avec les habitants des comtés d'Annapolis et de Lunenburg. Mais les habitants de ces comtés vont être fort étonnés de voir que le gouvernement n'a tenu aucun compte de la promesse écrite du ministre qui s'est engagé à venir en aide à ce chemin pendant la présente session, et il n'y a pas d'excuse qui justifie sa conduite. Quant à ce qu'a dit l'honorable ministre au sujet de l'avenir, j'espère qu'il n'aura pas beaucoup à s'occuper de moi. S'il éprouve le besoin de faire la leçon aux députés sur la convenance qu'il y a à prévoir les choses futures, j'espère qu'il va administrer un petit avis paternel à celui qui représente dans cette Chambre le comté de Pictou, et qui lui est attaché par des liens si serrés. Je me souviens qu'au commencement du présent débat, ce député a parlé de la nécessité plus que probable, selon ce qu'il a eu la bonté de dire, où je serais de faire face aux électeurs d'Halifax.

Si indirect donc que j'ai pu être en parlant des perspectives de l'avenir—et je ne me propose pas de prôner le député de Pictou comme exemple pour moi en cette affaire ni en aucune autre—l'honorable ministre ferait mieux de restreindre ses admonitions au cercle plus étroit sur lequel j'ai appelé son attention. Pour ce qui est du résultat définitif de l'élection, peut-être que si j'avais tous les secours d'occasion que l'honorable ministre a réussi habilement à obtenir pour lui-même dans Cumberland, par le passé, ainsi que dans la dernière élection, j'aurais siégé dans cette Chambre si j'avais tant désiré y être tout le temps. On sait par quels moyens l'honorable ministre a toujours réussi à emporter le comté de Cumberland. On sait bien que dans les occasions précédentes l'honorable ministre y entretenait des gens d'influence plus acceptables que lui et plus forts que lui. C'est à cette influence qu'il doit son élection dans de nombreuses occasions antérieures et durant le mois de février dernier, et je crois que lorsque ces explications seront données au tribunal compétent, l'honorable ministre ne se trouvera pas dans une position à s'attribuer autant de mérite pour la force qu'il a acquise dans le comté, que celui qu'il a pris sur lui de s'attribuer ici aujourd'hui.

Pour un chemin de fer allant de Woodstock dans la direction de Centreville, vingt milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en tout \$64,000.

**Sir RICHARD CARTWRIGHT:** Quelle sorte de chemin est-ce ?

**M. POPE:** C'est un nouveau chemin, et il va parcourir un beau pays. Les travaux à faire sont généralement d'exécution très facile. Il est compris que le gouvernement provincial devra accorder une subvention, laquelle,

**Sir CHARLES TUPPER**

avec celle-ci, permettra à la compagnie de poursuivre les travaux. Il fait partie d'un chemin qui fait la correspondance avec un autre chemin à la frontière.

Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer le Canada Atlantique, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, ne devant pas dépasser \$180,000.

**M. BEAUSOLEIL:** Je voudrais savoir de l'honorable ministre des chemins de fer si l'on a appelé son attention sur ce que demande le chemin de fer de Maskinongé et du Lac Nipissingue. J'ai appris que la compagnie a été nantie d'une charte octroyée par ce parlement-ci il y a deux ans. Elle s'est adressée au gouvernement de Québec pour obtenir une subvention en terres, et ce gouvernement a accordé 4,000 acres par mille pour la construction de la voie suivant ce tracé, et il s'est déclaré prêt à faire cette concession par arrêté du conseil. On a préparé un mémoire qui a été adressé au gouvernement et aux membres de la Chambre. Une déclaration faite par les députés qui représentent ce district a également été adressée au ministre des chemins de fer. Je regrette qu'on n'ait accordé aucune attention à ces représentations, et qu'on n'ait pris aucune disposition législative en faveur de cette ligne. C'est un chemin de grande importance. Il a surtout de l'importance pour la province de Québec. Si le gouvernement n'est pas disposé à accorder une subvention, j'espère qu'il examinera la chose durant la vacance et qu'à la prochaine session il mettra ce chemin sur le même pied que les autres.

**M. POPE:** Il y a un grand nombre de chemins de fer dans la position de celui-ci. Ce chemin, qui a 400 ou 500 milles de long, a demandé une subvention de \$5,000 par mille. Il ne pouvait aucunement être question de cela. Il nous a fallu voir à unir autant de morceaux, à construire autant de tronçons que possible, et à donner de minimes subventions.

**M. BEAUSOLEIL:** Je ne reproche point au gouvernement de n'avoir pas accordé une subvention de \$5,000 par mille. Il se peut que le gouvernement n'ait pas considéré que ce fût là une subvention qu'il convenait d'accorder, mais cela ne devrait pas l'empêcher d'accorder à ce chemin ce qui est accordé aux autres. L'entreprise a été subventionnée par le gouvernement de Québec jusqu'à concurrence de 65 milles, et je voudrais que le gouvernement fédéral comptât la nécessité de donner aussi une subvention pour assurer la construction de cet embranchement.

**M. PLATT:** On a appelé mon attention sur le fait qu'il n'y a aucune proposition relative à un certain autre chemin de fer qui peut être appelé un chemin de colonisation et qui va livrer au défrichement une grande partie de la région postérieure d'Ontario. Je ne me place pas à un point de vue provincial. Je regrette que, dans l'examen des subventions à accorder aux chemins de fer, on fasse des distinctions provinciales, car, d'après moi, on devrait considérer la question au point de vue de l'avantage qu'ils auront pour toute la Confédération. Tout le raisonnement invoqué en faveur de la politique de chemin de fer du gouvernement, c'est qu'il est du devoir du gouvernement de construire les chemins propres à ouvrir les parties du pays non encore livrées à la colonisation. Il s'agit pour moi en ce moment de la continuation projetée de l'Ontario-Central, auquel je ne suis pas directement intéressé, mais qui va ouvrir une partie du pays qui n'est pas encore ouverte. La politique hardie annoncée par le ministre des finances, pendant la présente session au sujet du développement à donner à l'industrie métallurgique, justifiait notre espérance de voir une subvention accordée à ce chemin. Cette espérance a produit des arrangements que l'absence de toute disposition relative à ce chemin, dans ces résolutions, va frapper d'inutilité.

La politique du gouvernement actuel a eu grandement pour but de faire croire aux promoteurs du projet qu'ils auraient une subvention. Une mauvaise politique peut être