

qu'ils ont droit de faire payer par le gouvernement les obligations qui ont été émises sur la foi de l'initiative que prendrait le gouvernement. Nous avons aussi la déclaration dans le même sens de Sir Charles Tupper, en 1887, avant les élections. Je crois que tous ces faits justifient le public d'en venir à la conclusion qu'un mouvement s'organise, à moins qu'il ne soit dénoncé, et que ce mouvement prendra corps au premier jour, en d'autres termes, à la veille des élections générales. Il est malheureux qu'on n'ait pas su, avant que le subside fût voté, que le président était le propriétaire d'une grande partie du chemin, le principal propriétaire en fait. Il se peut qu'il ait omis accidentellement de le dire.

La position est aujourd'hui celle-ci : Le gouvernement a perdu tout l'argent qu'il a placé dans ce chemin de fer, les porteurs d'obligations ont perdu tout ce qu'ils ont mis, le crédit du pays est compromis, le chemin ne vaut pas la peine d'être exploité, son exploitation coûte en moyenne \$10,000 par année de plus que les recettes, et maintenant, on essaie de rejeter ce fardeau sur le pays. Si c'est le pays qui exploite le chemin, j'ose dire que la perte annuelle sera de beaucoup plus de \$10,000. Il est probable que cette perte de \$10,000 par année est le résultat de l'administration la plus économique possible, et ce qu'elle sera, si le chemin est exploité par le gouvernement, il est facile de le comprendre. Le chemin de fer Intercolonial nous grève annuellement de plus d'un demi million de piastres ; et au nom de ceux que j'ai le privilège de représenter ici, je proteste contre toute nouvelle augmentation des charges du peuple, par l'achat de chemins de fer qui ne valent rien, qui ne sont d'aucun avantage pour le pays, qu'il eût été aussi bien de ne pas construire pour l'utilité qu'ils ont, et pour la construction desquels on demande aujourd'hui au pays de payer.

Voyez cette ligne de chemin de fer. Si le gouvernement avait fait preuve de la prévoyance voulue, s'il avait étudié une carte du pays, il n'aurait jamais demandé à la chambre de consentir à l'octroi d'un subside en faveur de la construction de cette ligne. On a exposé au parlement, comme motifs de cette construction, que le chemin devait faire partie de la ligne directe qui devait servir au transport des produits de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est ; on allait développer un trafic énorme, un trafic qui, en 1886, dépassait, disait-on, les espérances les plus optimistes de ceux qui avaient eu l'idée de cette entreprise, mais qui, en réalité, n'était que d'un douzième de ce qu'on le disait être. Voilà le chemin dont les honorables députés de Westmoreland (M. Wood) et d'Albert (M. Weldon) nous demandent de nous charger en en payant la valeur. Sa valeur ! mais on devrait donner au gouvernement pour l'exploiter un demi-million de piastres, dont l'intérêt lui permettrait de combler le déficit annuel. Si l'on fait une autre proposition que celle-là relativement à l'acquisition de ce chemin de fer par le gouvernement, elle devra être examinée avec la plus grande attention, et voilà pourquoi j'élève la voix pour mettre la chambre en garde sur ce point.

M. BLAKE : Je saisis l'occasion de parler tout de suite relativement à cette question, car je crois qu'il n'est pas juste que l'honorable député de Gloucester (M. Burns) entende ce que j'ai à dire avant qu'il réponde aux remarques de l'honorable

député d'York-nord (M. Mulock). Je considère ce cas comme un cas typique, faisant connaître sous plusieurs rapports la politique du gouvernement, et comme un cas important au point de vue historique, en ce que l'histoire a surtout d'utile pour nous, savoir : de nous enseigner ce qu'il faut faire et ce qu'il faut éviter. Il est important un point de vue des leçons qu'il comporte pour nous et que l'honorable député a exposées, et en ce qu'il démontre le soin qu'il faut prendre, et qui n'a pas été pris, relativement au caractère des entreprises subventionnées par le gouvernement. Il est important au point de vue du soin qu'il faut prendre, et qui n'a pas été pris, relativement à la construction de chemins de fer subventionnés ; du soin qu'il fallait prendre, et qui n'a pas été pris, relativement à la solvabilité et au caractère *bona fide* des compagnies qui se chargent de ces entreprises ; du soin qu'il faut prendre, et qui n'a pas été pris, relativement aux résultats qui peuvent se produire pour nous—résultats préjudiciables au Canada, un point de vue financier et au point de vue moral—relativement à l'honnêteté en affaires et à la solvabilité financière des compagnies qui se chargent de l'exécution de ces projets. C'est un cas important, aussi, au point de vue des relations des membres du parlement avec l'exécutif du jour, et avec le parlement du pays. Sous tous ces rapports, c'est un cas typique, qui a attiré ma prompte attention, dont j'ai signalé certains côtés, bien que certains côtés seulement, dans ma propre province, et au sujet duquel le gouvernement m'a attaqué pour la conduite que j'ai tenue. J'ai dès lors décidé que je saisisrais la première occasion qui se présenterait d'exprimer mon opinion dans cette chambre, en présence de l'honorable député de Gloucester (M. Burns).

L'attention du parlement a été appelée pour la première fois sur la compagnie du chemin de fer de Caraquette à la fin de la session de 1883, à l'occasion d'une proposition faite par sir Charles Tupper, alors ministre des chemins de fer, en vue d'engager le parlement à lui accorder, de même qu'à un certain nombre d'autres entreprises, le subside fixé alors au chiffre de \$3,200 par mille. Le ministre des chemins de fer fit alors une déclaration qui était un peu plus complète, je m'imagine, que ne le croyait mon honorable ami le député d'York-nord et que je veux lire à la chambre, afin de rendre justice au ministre et au gouvernement qu'il représentait.

Sir Charles Tupper dit alors :

Nous vous proposons aussi d'accorder une subvention à la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour trente-six milles de chemin, d'un point près de Bathurst à Caraquette, dans le Nouveau-Brunswick. Cette subvention ne devra pas excéder \$3,200 par mille, et en tout \$115,200. Je puis dire à la chambre que c'est encore un embranchement de l'Intercolonial.

La chambre se souviendra que pendant la construction de ce chemin de fer, M. Fleming a exposé un projet qui consistait à atteindre la mer en construisant cet embranchement de quarante milles depuis l'Intercolonial jusqu'à Shippégan, et que ce projet a été très favorablement accueilli par une grande partie de la presse et une grande partie de la population en ce pays.

Le gouvernement en a fait explorer la route et a reconnu que l'entreprise pouvait être exécutée à un coût relativement peu élevé et qu'elle n'offrirait pas de sérieuses difficultés. Les travaux n'ont pas été entrepris comme travaux du gouvernement ; une compagnie, cependant, sera organisée dans le but de construire une ligne de l'Intercolonial au port de Shippégan, où l'on atteint la navigation.

Cette compagnie a aussi obtenu du gouvernement du Nouveau-Brunswick une subvention de \$3,000 par mille pour 45 milles depuis l'Intercolonial jusqu'à Shippégan.