

dans ma province, mais on n'a pas respecté cet engagement. A mon avis, il est temps que le Gouvernement étudie sérieusement la question et prenne les moyens d'indemniser le Nouveau-Brunswick des pertes qu'il a subies. A leur avènement au pouvoir, en 1911, les ministériels trouvèrent dans nos statuts une loi décrétant la mise en service du chemin de la Vallée, comme on l'appelle. Pourvu qu'il fût construit à certaines conditions stipulées, le Gouvernement était tenu de le prendre à sa charge et de l'exploiter, tout en versant 40 p. 100 des recettes brutes. En 1912, le Gouvernement s'empressa de modifier la loi en question de manière à pouvoir construire le chemin avec des courbes de 7 degrés et des pentes peu favorables. Au lieu de construire ce chemin en conformité du type établi, il construisit une voie de beaucoup inférieure à ce type. Une loi décrétant aussi que ce chemin devait être construit d'un certain point du Transcontinental, de Grand-Falls à Saint-Jean, ou près de cet endroit.

Il devait servir de débouché à tout le trafic transcontinental de l'Ouest, s'acheminant vers le port de Saint-Jean. Un des premiers actes officiels de ce Gouvernement fut de supprimer la subvention accordée à l'extrémité supérieure du chemin et de rendre impossible cette correspondance. Or, agissant sur la foi de la promesse faite par ce Parlement, avant l'avènement du Gouvernement actuel, le gouvernement du Nouveau-Brunswick de cette époque entreprit la construction du chemin et dépensa près de \$7,000,000. Je ne saurais donner de précision au sujet de cette dépense, mais je sais quelle est d'un chiffre fort élevé. Il a fait construire cette voie ferrée, de Centerville même, jolie petite ville de mon comté, en gagnant l'ouest, et dans quelques mois, la voie sera terminée jusqu'à un point du Pacifique-Canadien, d'où elle pourra correspondre et se raccorder avec Saint-Jean.

Mais c'est seulement une ligne d'intérêt local et il en résulte que son trafic est seulement local. La compagnie ne peut faire circuler par jour qu'un train mixte dans une seule direction, parce que cela lui permet de se charger de tout le trafic qui se présente. Je déclare à la Chambre que la dépense de ces deniers par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, n'a pu se justifier que dans la supposition et avec l'entente que la ligne deviendrait partie du réseau du Transcontinental.

Si notre Gouvernement avait exécuté le marché que le Parlement a conclu avec le Nouveau-Brunswick, s'il n'avait pas chan-

gé les pentes de la ligne ou permis à ses amis du Nouveau-Brunswick de le faire; s'il n'avait pas supprimé la subvention, s'il avait construit le pont sur le Saint-Jean à Andover, et facilité le raccordement avec le Transcontinental, la province du Nouveau-Brunswick aurait retiré un revenu suffisant de 40 p. 100 des recettes de la ligne pour solder régulièrement l'intérêt sur les obligations. Je constate dans l'exposé budgétaire fait à la législature du Nouveau-Brunswick à Frédéricton, la semaine dernière que la province a fait figurer un déficit d'un quart de million de dollars pour le paiement de l'intérêt, cette année, en plus de sa part dans les profits de la ligne. Un quart de million de dollars, c'est une somme énorme quand il faut la prélever sur les revenus ordinaires d'une petite province comme le Nouveau-Brunswick. On en est rendu au point qu'il faut imposer une taxe directe à la population de cette province pour payer l'intérêt parce que le Gouvernement n'a pas rempli la promesse qui avait été faite au Nouveau-Brunswick aux termes d'une loi qu'il a trouvée dans les statuts quand il est arrivé au pouvoir. Il est vrai qu'il a pris à sa charge l'exploitation de la ligne en vertu d'une entente qui attribue en réalité 40 p. 100 à la province.

Mais à moins que le Gouvernement n'exécute le marché passé par le Parlement, aussi bien dans son esprit que dans sa lettre et qu'il ne prolonge cette ligne jusqu'au Transcontinental, ou qu'il n'aide à cette prolongation en renouvelant le subside supprimé, à moins de se conformer à l'entente de façon à faire de cette voie une ligne directe c'est le devoir du Gouvernement de prendre à sa charge le chemin de fer et les obligations, de les payer et de décharger le Nouveau-Brunswick de ce fardeau énorme qui a été imposé au revenu public.

Après cela, je ne vois pas qu'il ait pour le Gouvernement autre chose à faire que de prendre à son compte le paiement de ces obligations et de s'emparer naturellement de la ligne et de l'exploiter comme partie du réseau de l'Intercolonial. Je sou mets en toute sincérité cette question à l'attention du ministre. J'expose comment lui-même et ses amis ont créé la situation qui existe aujourd'hui. Je ne blâme pas personnellement le ministre, mais je blâme le Gouvernement et ses amis comme étant la cause de la malheureuse situation dans laquelle nous nous trouvons ce soir. A moins qu'il ne raccorde directement cette ligne au Transcontinental et ne la mette en état de s'assurer du trafic, je ne