

\$3,200 par mille. Il a adjugé l'entreprise à un de mes honorables amis, M. Snowball, qui m'a beaucoup aidé aux dernières élections. Il s'est chargé de la construction de ce chemin et a bâti, avec M. Gibson, le chemin depuis Fredericton jusqu'à Newcastle ainsi que ce bout de ligne entre l'embranchement de Derby et Blockville. Il a construit le chemin, reçu une subvention, et depuis trois ans que ce chemin est terminé, il n'a pas été exploité, pas une seule locomotive n'y a été placée et aucun trafic n'y a été fait. C'est une honte pour le gouvernement de ce pays de tolérer des choses semblables. C'est un scandale dans la région d'où je viens, de voir que l'argent public a été affecté à la construction d'un chemin de fer destiné à relier deux tronçons importants, et qu'après que le chemin a été construit, le gouvernement a conduit l'affaire de telle sorte que ce chemin n'a pas encore été ouvert au trafic, depuis trois ans qu'il est terminé. J'ai appelé l'attention du très honorable premier ministre sur ce sujet l'an dernier, et il y a deux ans. J'y appelle de nouveau son attention, et je dis qu'il est du devoir du gouvernement, soit en achetant ou en louant ces neuf milles de chemin, soit en forçant ces gens qui ont reçu les deniers du gouvernement à exploiter le chemin, de voir à ce que ce chemin soit exploité et à ce que l'on n'ait pas dépensé en vain les \$28,000 des fonds publics qui ont été payées pour la construction de ces neuf milles. J'espère que le très honorable premier ministre va s'occuper immédiatement de cette affaire.

M. CHAPLEAU : Je désire dire quelques mots au sujet des remarques de l'honorable préopinant (M. Mitchell) et je lui rappellerai quelque chose qui s'est passé il y a deux ans.

C'est la deuxième ou la troisième fois que mon honorable ami mêle mon nom dans ce parlement à un projet comportant l'achat du chemin de fer Intercolonial. Lorsqu'il a fait cela, il y a deux ans, c'était, il est vrai, à une heure avancée de la nuit, alors qu'on attache peut-être moins d'importance à des énoncés faits dans cette chambre, que s'ils étaient faits dans la première partie de la séance. J'ai dit alors à l'honorable député que son assertion n'était pas exacte. Il avait affirmé qu'à une conférence ou réunion tenue au bureau du haut commissaire, à Londres, on avait proposé et discuté un projet comportant la vente du chemin de fer Intercolonial. Je lui ai répondu que son assertion était inexacte, et qu'il avait même oublié une conversation privée et confidentielle qu'il avait eue à l'hôtel Windsor, à Montréal, au sujet de cette réunion et de la discussion qu'il disait avoir eu lieu au bureau du haut commissaire, à Londres, je lui ai dit que son assertion était inexacte en ce qui me concernait, ainsi que le haut commissaire, et le ministre des douanes, dont il avait, je crois, mêlé le nom au mien et à celui du haut commissaire. Je lui ai dit qu'à la réunion tenue au bureau du haut commissaire, à Londres, il n'avait pas été du tout question du chemin de fer Intercolonial, et que la discussion qui y avait eu lieu se rattachait aux droits à imposer sur les rails d'acier, et à l'établissement, au Canada, d'une grande usine de fer par des ingénieurs et des capitalistes français.

Je profite aussi de la présente occasion pour dire à l'honorable député qu'il fait peut-être erreur en disant, comme étant l'un de ceux qui ont pris part aux négociations relatives à l'établissement de la

confédération que la condition absolue de la Confédération était, et doit continuer d'être, l'exploitation à perpétuité du chemin de fer Intercolonial par le gouvernement, à perte ou non. Je ne crois pas que l'on appuie cette prétention de l'honorable député. Une des conditions de l'union était qu'il y aurait un chemin de fer reliant les provinces maritimes à l'ancienne province du Canada, pour faciliter les relations commerciales entre ces provinces, et que ce chemin serait construit par le gouvernement fédéral. Je ne crois pas qu'il y ait eu, ni qu'il devrait y avoir une condition obligeant le gouvernement, après la construction du chemin, à entretenir ces moyens de communication à n'importe quel prix. Nous avons maintenant la ligne courte, construite à grands frais, qui relie ces provinces aux provinces maritimes. Nous pourrions être appelés à subventionner un autre chemin de fer, outre l'Intercolonial et la ligne courte, pour relier les provinces maritimes à l'ancien Canada, mais je ne crois pas que mon honorable ami ait raison de dire qu'une condition absolue du maintien de la Confédération est que le chemin de fer Intercolonial soit entretenu comme chemin de l'Etat, lorsqu'il y a entre les provinces maritimes et le Canada occidental des communications commerciales qui ne pourront jamais être dérangées. Je dis qu'une de ces conditions de la Confédération était qu'il y eût une communication entre les provinces maritimes et l'ancien Canada, mais maintenant que cette communication a été établie, je ne crois pas qu'il soit absolument nécessaire que le gouvernement exploite l'Intercolonial comme propriété de l'Etat.

Je n'exprime pas cette opinion en ma qualité de membre du gouvernement. Je n'en ai pas le droit, et je ne veux point le faire ; mais je ne veux pas qu'il soit dit dans ce parlement qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement entretienne le chemin de fer Intercolonial à un coût qui pourrait, plus tard, être ruineux pour le pays,

M. MITCHELL : L'honorable secrétaire d'Etat a donné une des explications les plus embrouillées que j'aie jamais entendues. C'est impossible à débrouiller. Il a mêlé quelque chose que j'avais dit au sujet du ministre des douanes, de rails d'acier et d'une entrevue avec le haut commissaire à Londres. Je ne doute pas qu'il y ait du vrai dans cela. J'avais fait l'assertion en question dans cette chambre, et il a dit que la discussion ne se rattachait qu'à des rails d'acier. D'après mes informations, la discussion entre le secrétaire d'Etat et les auteurs de ce projet, relatif à l'achat du chemin de fer Intercolonial, a été d'un caractère beaucoup plus étendu.

Mon honorable ami a eu beaucoup à faire dans le transport de chemins de fer. Lorsqu'il était ministre, à Québec, nous savons qu'un chemin de fer très important appelé le "chemin de fer du Nord" a été vendu et que cette vente a profité à certains particuliers, mais non pas à la province en général.

Il y a deux ans, lorsque j'ai amené cette question sur le tapis, j'avais la preuve de mes assertions dans le livre que j'avais devant moi. J'avais la circulaire et le prospectus publiés par les amis du secrétaire d'Etat, dont l'un est hors du pays, et l'autre, malheureusement, décédé. Je n'ai pas le livre sous la main dans le moment, et je ne sache pas que je puisse le produire comme je l'ai fait dans cette occasion ; mais j'ai lu dans le temps le docu-