

sonnables en cherchant à s'opposer à une combinaison qui a pour but de compléter la ligne jusqu'à Halifax. Il se peut qu'elle ne raccourcisse pas la distance plus que ne le disait l'honorable député. Si tel est le cas qu'elle ne raccourcisse pas la distance de plus de milles qu'il ne l'a dit, c'est d'autant mieux pour St Jean et d'autant pis pour Halifax. Je ne suis pas en mesure de dire de combien cette ligne de Salisbury et Moncton peut raccourcir la distance. Cela a été estimé par le chemin de fer canadien du Pacifique à environ 17 milles; d'autres l'estiment à 30 milles. Une distance de 17 ou 30 milles n'est pas d'une importance énorme, je l'admets mais puisque cet embranchement peut avantager certaines régions du Nouveau-Brunswick, et doit en même temps raccourcir d'autant la distance, je pense que de ce chef la proposition est défendable, bien que je regrette que l'action du gouvernement ait placé le pays dans la situation de devoir payer deux fois pour cette ligne. Nous avons mis à la disposition du gouvernement une somme destinée à achever, une fois, cet embranchement; mais grâce à sa mauvaise administration et son manque d'habileté en affaires, le gouvernement en a perdu le bénéfice. Aujourd'hui après avoir failli dans cette combinaison, il revient devant la chambre et demande une seconde allocation. Sur ce point, en qualité de représentant de ce pays, je pense que cela est profondément regrettable; bien que plutôt que de ne pas voir cet embranchement construit, en qualité de représentant de Halifax, je dois appuyer la motion. Mais j'aurais avec plus de plaisir appuyé cette motion dans de meilleures conditions; j'aurais vu avec plus de plaisir cette combinaison aboutir dans les conditions raisonnables où elle s'était présentée avec un subside de \$250,000, qui avait été mis à la disposition du gouvernement, il y a trois ou quatre ans.

M. COLTER: Je n'ai pas l'intention de discuter cette question plus de quelques instants; je désire surtout faire connaître mes vues et celles de mes électeurs et d'un grand nombre de gens de la province d'Ontario. Je suis opposé à tous les subsides de chemins de fer. J'estime que le développement du réseau de chemin de fer dans ce pays et particulièrement dans les vieilles paroisses a dépassé les exigences du progrès qu'a fait ce pays, et que nous avons, en bien des cas, des chemins de fer qui font la concurrence à d'autres lignes, alors que cette concurrence n'est nécessaire en aucune façon. Lorsque nous voyons, comme dans le cas présent, le gouvernement proposer de subventionner une ligne, dont le seul effet sera de déprécier la valeur des lignes ou des propriétés de ce pays, j'estime qu'il est temps que l'on s'arrête. Maintenant, si cette ligne avait une importance locale quelconque, on pourrait peut-être émettre quelques arguments en sa faveur. J'admets que l'on puisse invoquer des raisons en faveur des propositions de subventions à accorder; mais dans le présent cas les subsides ont un caractère local et n'ont pas droit à l'assistance du gouvernement fédéral. Si ces lignes sont nécessitées par les besoins du commerce local, que la population de cette partie du pays subventionne ces lignes et payer pour leur construction. J'estime qu'après avoir construit le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement a fait tout ce qui était nécessaire en vue de répondre aux besoins nationaux. Mais que l'on demande au gouvernement et au parlement d'accorder des subsides à des chemins de fer comme dont il s'agit présentement, et dont le seul objet est de développer une partie de la confédération au détriment de l'autre, je dis qu'agir ainsi c'est faire un acte que je considère comme radicalement mauvais. Si je considère ensuite la partie du pays que traverse cette ligne de chemin de fer, à l'ouest se trouve la rivière Saint-Jean où le peuple a assez de facilités par exemple pour les besoins du trafic, ayant la ligne de Woodstock. À l'est, elle a le chemin de fer à Frédéricton; qui lui procure toutes les facilités désirables pour lui permettre de conduire ses produits au marché. D'autre part pour rejoindre Frédéricton la

M. JONES (Halifax).

nouvelle ligne aura à vaincre une grande différence de niveau attendu qu'à l'ouest de la ville se trouve une grande montagne, et il est impossible qu'on obtienne une pente convenable sans faire un immense détour. Pour traverser la rivière, on rencontre le Nashwaak, un torrent énorme, ensuite, il y a des deux côtés de la rivière des abaissements de terrains, que l'on appelle des intervalles, qui nécessiteront la construction de ponts nombreux et très dispendieux. Lorsque nous allons plus bas, derrière Sheffield, nous avons une étendue de terres stériles où il n'y aura aucun trafic local pour cet embranchement.

Sheffield est paralysé par les terrains bas qui se trouvent en arrière de cette ville. Il est évident, donc, que cet embranchement, au point de vue des intérêts locaux, n'a rien qui milite en sa faveur. Et lorsque nous considérons que toute cette dépense est faite pour raccourcir la route d'une longueur évaluée de 2 à 30 milles, que nous ne ferions toutes ces dépenses que pour cette seule raison, et non pour une autre, de gagner quelques minutes, moins d'une heure, dans le trajet de Halifax à Montréal, que nous nous engageons dans des dépenses dont le montant est incertain, et qui, par conséquent, doit être envisagé comme devant être plus élevé que nous ne pouvons nous en faire une idée à l'heure qu'il est, à en juger par les dépenses faites dans le passé, surtout dans les chemins de fer dépendant du gouvernement; lorsque nous prenons en considération toutes ces circonstances, nous en concluons qu'il devrait y être mis un terme, et je sais qu'il est de mon devoir de protester hautement contre toute entreprise de cette nature.

M. MULOCK: Je pense qu'avant d'accorder cette demande de subsides, la chambre a droit d'obtenir des renseignements plus circonstanciés que ceux qui lui ont été fournis: cette question d'ailleurs aurait dû être soumise aux délibérations de la chambre au début de la session, alors que la chambre était au complet. Pourquoi ce projet est-il amené devant nous à cette heure tardive, lorsque plus de la moitié des députés sont rentrés dans leurs foyers? La raison pour laquelle on nous soumet ce projet à ce moment de la session, lorsque les ministres s'imaginent probablement que la chambre fatiguée de discuter souscrit à la demande plutôt que de prolonger la session, suffira à convaincre tout homme raisonnable que la mesure proposée est absolument dépourvue de mérite. Si elle pouvait soutenir la critique en plein jour, et les objections du public, pourquoi ne l'a-t-on pas proposée, il y a quelques mois, alors qu'elle aurait pu recevoir les considérations qu'elle aurait dû recevoir. Que renferme-t-elle? Personne ne saurait le dire. Le premier ministre ne mettrait pas sa réputation en jeu sur la question de savoir quelles sont les dépenses additionnelles qu'entraînera cette entreprise.

Nos finances se trouvent-elles dans une situation tellement prospère que nous puissions faire un saut dans l'obscurité, comme on nous le propose ici? Toutes les autres parties de la confédération sont-elles à ce point pourvues de lignes de chemins de fer que les temps sont arrivés aujourd'hui de doubler celles des vieilles paroisses? Le Nord-Ouest est-il doté de tous les avantages possibles au point de vue des voies ferrées pour ne pas réclamer une plus longue assistance? Notre trésor est-il à ce point rempli, y a-t-il une telle pléthore d'argent que nous puissions actuellement voter des mesures dans le but de l'empêcher d'éclater? Sont-ce là actuellement les conditions dans lesquelles se trouve le pays? S'il n'en est pas ainsi, alors je pense que le gouvernement pourrait attendre avant d'engager le pays dans cette nouvelle et folle entreprise. J'ai demandé, il y a un moment, quel était le montant d'argent requis. Cette entreprise non seulement entraîne une dépense d'une somme considérable sur le compte de capital, mais il y aura aussi les dépenses après l'achèvement. Le gouvernement entre ouvertement en société avec le chemin de fer canadien du Pacifique et entreprend d'acheter un matériel roulant en