

ient à Saint-Jean, mais aussi la ligne courte qui passe par Saint-Jean, de Frédéricton à Moncton, car cela est stipulé dans l'obligation, et c'est l'entreprise qu'elle va commencer immédiatement.

Voilà la déclaration faite par sir Charles Tupper lui-même, alors ministre des chemins de fer, savoir : que non seulement le gouvernement avait passé un contrat avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer à partir de Saint-Jean, mais qu'il avait aussi passé un contrat avec cette compagnie pour construire l'embranchement de Salisbury et Frédéricton à Harvey. Après les élections, sir Charles Tupper a fait devant cette chambre, en 1887, une déclaration presque semblable pendant la discussion du budget. Je vais citer, d'après les *Débats*, ce qu'il a dit à propos de la question qui a été soulevée ici :

M. JONES : Je vois un item ici pour le chemin de fer, dit Ligne courte : Pendant que nous sommes sur ce sujet, j'aimerais à demander au ministre des chemins de fer de nous donner des informations au sujet de la ligne courte, qui est maintenant en voie de construction jusqu'aux cités de Saint-Jean et de Halifax, et qui devait, croyait-on, abréger considérablement la distance de Montréal à ces cités. On est maintenant très inquiet des rapports qui circulent et qui annoncent que l'on est en voie de relier cette ligne courte à la ligne centrale du Maine, au lieu de continuer les travaux de construction, conformément au plan primitif, jusqu'à Frédéricton, Salisbury et Moncton. Si ces rapports sont vrais, il paraîtrait, d'après les informations reçues indirectement, que s'il est avantageux de se relier à la ligne américaine, d'un autre côté, ce que l'on croyait pouvoir gagner sur la distance par le raccourciement de Saint-Jean ne sera aucunement ce que l'on avait cru d'abord. J'ai entendu dire par une personne qui se prétend bien renseignée, que l'on s'est tellement écarté du tracé, par suite d'explorations mal faites, que la distance jusqu'à Halifax ne sera pas même raccourcie de quinze milles. Je voudrais avoir quelques informations du ministre des chemins de fer sur ce point, parce que la dépense ne peut être justifiée que s'il est établi que la distance jusqu'à Saint-Jean serait raccourcie de plus de 200 milles. Or, si cette ligne n'est pas raccourcie au-delà du petit nombre de milles que nous avons mentionnés, les espérances du parlement ne se réaliseront pas. Si l'honorable ministre est en position de nous donner quelques informations sur ce sujet, il serait certainement bien accueilli, maintenant, parce que la question est discutée considérablement dans les provinces maritimes.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député sait que cette entreprise est confiée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, avec laquelle un contrat a été passé, et ce contrat fait passer la ligne sur le tracé adopté par le parlement. Par ce tracé, le chemin doit être construit jusqu'à Mattawakeag, et de cet endroit, la compagnie, comme je le comprends, a fait des arrangements avec la compagnie de fer central du Maine et le chemin de fer de Nouveau-Brunswick pour se rendre jusqu'à Saint-Jean. Telle a toujours été l'intention. Le chemin de fer est donc construit sur la ligne et d'après les termes du contrat, adopté par le parlement, et les travaux sont poussés avec vigueur. Je suis informé par la compagnie que la ligne sera achevée vers la fin de la présente année. L'autre partie du contrat requiert que la ligne relie Harvey à Frédéricton et se prolonge de ce dernier endroit jusqu'à Moncton, pour le raccourciement de Halifax. La compagnie est aussi obligée, par son contrat, de construire le chemin sur le tracé adopté primitivement par le parlement.

M. JONES : Si je suis bien informé, la compagnie construit l'embranchement de Mattawakeag jusqu'au chemin de fer central, et aucun progrès n'est fait sur l'autre embranchement. Je sais que l'on dit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique en est chargée ; mais il me semble que le gouvernement devrait exercer une surveillance sur ces chemins, quand ce sont les deniers publics qui se dépensent.

Sir CHARLES TUPPER : Certainement, le contrat est entre les mains de la compagnie du Pacifique.

M. JONES : Je voudrais que l'honorable ministre informât la chambre si le chemin est aussi en voie de progrès sur la ligne à partir de Harvey jusqu'à Frédéricton. Je suis informé du contraire.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que la compagnie concentre d'abord son attention sur la ligne principale, et construira l'autre ensuite ; mais elle est tenue par le

contrat d'entreprendre l'autre, d'en poursuivre vigoureusement la construction et de l'achever dans un délai limité.

Voici donc le ministre des chemins de fer qui confirme dans cette chambre ce qu'il avait déclaré à Halifax, pendant les élections, savoir, que le gouvernement avait passé un contrat pour la construction du chemin de fer d'Harvey à Salisbury.

L'été suivant, la population de Halifax et de Moncton devint inquiète au sujet du progrès des travaux. Elle s'aperçut qu'on ne faisait rien, et les conseils municipaux de Moncton et de Halifax envoyèrent à Ottawa une déléguation chargée de conférer de la construction de cette ligne avec le gouvernement. Ces délégués vinrent à Ottawa et eurent avec le premier ministre une entrevue à ce sujet, toujours sous l'impression que la compagnie du chemin de fer du Pacifique s'était chargée de construire le chemin. Tout le blâme au sujet de ce retard était attribué à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et non pas au gouvernement. Ils vinrent ici sous cette impression, et représentèrent au gouvernement la nécessité de veiller à ce que la compagnie exécutât son contrat en construisant le chemin. Je n'ai pas la teneur exacte de la réponse donnée à cette déléguation par le premier ministre, mais elle comportait en substance que le gouvernement verrait à ce que la compagnie exécutât son contrat. Il n'a pas dit aux délégués que la compagnie ne s'était point engagée à construire l'embranchement de Salisbury dont la visite de ces délégués avaient pour objet d'obtenir la construction. Il les a simplement congédiés en leur disant qu'il verrait à ce que la compagnie exécutât son contrat. Ils s'en retourneront parfaitement convaincus, je crois, que le chemin serait construit. Mais rien n'a été fait, et ce n'est que l'hiver dernier que devant le comité des chemins de fer, ici, l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) demanda formellement au ministre des travaux publics, qui était président de ce comité, si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'était engagée à construire le chemin. La population de la Nouvelle-Ecosse et de tout le Canada était jusque là sous l'impression, elle avait cru jusqu'à ce moment là que la compagnie du chemin de fer du Pacifique s'était engagée à construire ce chemin, mais le ministre des travaux publics, dans sa réponse au député de Northumberland, déclara qu'elle ne s'y était pas engagée ; et ce fut la première nouvelle que le public eut que le gouvernement n'avait rien fait pour assurer la construction de ce chemin.

M. MITCHELL : Vous savez qu'il m'arrive souvent d'obtenir du gouvernement beaucoup d'éclaircissement.

M. KIRK : Vous avez réussi cette fois-là. Grâce à la réponse de l'honorable ministre, le peuple comprit alors la position véritable dans laquelle il se trouvait. Il vit qu'il avait été trompé tout le temps, qu'il avait été nécessaire de présenter la motion que j'avais faite, pour obliger le gouvernement à voir à ce que le chemin fût construit en même temps que l'autre.

Le gouvernement ne peut donc pas espérer que, pour ma part, je vote avec lui sur une motion de ce genre. Je crois qu'il mérite la censure de la chambre, non seulement pour avoir dépensé de l'argent sans l'autorisation du parlement, l'année dernière, mais aussi pour la manière dont il a