

nécessité, créer des embarras au gouvernement au sujet des mesures qu'il propose. Mon honorable ami, le député de Norfolk, qui est à mes côtés, rit et dit: "Écoutez! écoutez!" J'agis honnêtement dans cette affaire. Il peut être un partisan dévoué, et appuyer son parti, qu'il soit dans le vrai ou dans l'erreur; mais je ne me propose pas d'agir ainsi dans un vote aussi important que celui-ci. Je voudrais savoir du gouvernement si oui ou non, en vertu de l'arrangement conclu avec le chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement est tenu de lui accorder des privilèges exclusifs sur cette ligne, et si, cet amendement venant à être adopté, il aurait pour effet d'empêcher le gouvernement de suivre la ligne de conduite qu'il devrait suivre. Si cette question est pendante, et qu'il n'y ait pas un arrangement définitif conclu avec le chemin de fer canadien du Pacifique, je dis que le Grand-Tronc ou la ligne de Témiscouata ont tout juste autant de droits de passage sur une ligne construite par le gouvernement que le chemin de fer canadien du Pacifique ou toute autre compagnie. Étant donné que le chemin de fer canadien du Pacifique a conclu un arrangement avec le gouvernement pour les fins de leur politique, que je n'approuve pas, j'estime qu'il n'y a aucun avantage à voter cet amendement qui embarrasserait nécessairement le gouvernement s'il se trouvait par son contrat avec le chemin de fer canadien du Pacifique dans la position de ne pas pouvoir accepter l'amendement. Je voudrais demander au très honorable premier ministre de dire si cet amendement est en opposition avec les conventions intervenues entre le gouvernement et le chemin de fer canadien du Pacifique.

Sir JOHN A. MACDONALD: En premier lieu je ne vois pas la signification de cet amendement en ce qui concerne la ligne de Témiscouata qui ne peut toucher à aucune partie de la ligne de Harvey à Salisbury.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oh! oui, elle le peut.

Sir JOHN A. MACDONALD: Non, elle ne le peut pas. Elle s'arrête à Edmundston.

M. MITCHELL: Une charte du gouvernement local du Nouveau-Brunswick a été octroyée à la ligne de Témiscouata pour aller d'Edmundston dans cette direction.

Sir JOHN A. MACDONALD: C'est ce que j'ignore, mais je ne vois pas comment cela peut se faire. Cela ne peut pas être une ligne hybride; elle ne peut pas être une ligne fédérale et provinciale à la fois. Cela ne peut pas être la même compagnie.

M. SKINNER: Ce n'est pas la même compagnie, mais elle agit dans l'intérêt de cette compagnie.

Sir JOHN A. MACDONALD: Cela est possible. Cela dépend tout à fait du sens attaché aux mots "pouvoirs de circuler." Si toutes les lignes de chemin de fer doivent avoir les mêmes "pouvoirs de circuler" dans tout le pays, comment pourrait-on les maintenir. Il faudrait que ce fût par les soins du gouvernement, et pour cela, il faudrait prélever des droits de péage sur tous les chemins de fer qui passeraient sur ses lignes. Il n'y a pas d'arrangement avec le chemin de fer canadien du Pacifique ou avec une autre compagnie, qui puisse être un obstacle à l'échange du trafic tel que prévu par l'acte général concernant les chemins de fer.

M. MITCHELL: C'est là où je voulais en venir. Il est évident, d'après l'arrangement conclu, que le gouvernement ne peut pas accepter cet amendement, et permettre à un certain nombre de lignes d'avoir des engins en circulation sur une voie ferrée avec laquelle elles ont cessé d'être en communication. Je pense que voter cet amendement, c'est créer des embarras au gouvernement, et je m'intéresse beaucoup trop au gouvernement de ce pays pour le plaisir de lui créer des embarras.

M. JONES (Halifax): Le gouvernement ne devrait pas s'engager formellement à ne pas accorder de permis de circulation aux autres compagnies. J'envisage la question au point de vue de l'intérêt des provinces maritimes en général, et je dis que toute ligne qui pourrait être construite dans ces provinces devrait avoir ce permis dans certaines conditions. En ce qui concerne les observations de mon honorable ami qui siège derrière moi, au sujet de l'heure tardive de la session et du nombre de députés absents, je pense qu'il a avancé un fait qui demande des explications. Je ne prétends pas connaître parfaitement la manière dont s'est fait le paiement de l'indemnité sessionnelle aux députés; mais il y a une loi aux termes de laquelle, seulement, les députés peuvent toucher leur traitement. Il a été déclaré que par suite d'arrangements conclus avec le chef du gouvernement un certain nombre de membres peuvent toucher leur indemnité complète plusieurs jours ou plusieurs semaines avant la clôture de la session s'ils doivent s'absenter. Je ne veux pas dire, qu'à proprement parler, ils aient été engagés à s'en retourner chez eux; mais une fois qu'ils ont touché le plein montant de leur indemnité, ils sont empressés de retourner chez eux. Je ne pense pas que pareille chose doive se faire.

M. DAVIES (Ile du Prince-Edouard): Cela est contraire à la loi.

M. JONES (Halifax): Il me semble que le système est vraiment défectueux, et qu'à l'avenir on devrait y mettre un terme.

M. BEAUSOLEIL: La convention passée entre le gouvernement et le chemin de fer du Pacifique canadien établit que le chemin de fer du Pacifique canadien aura à payer tant par année, après 20 ans, pour l'exploitation de cette voie ferrée, et qu'il devra pourvoir aux réparations et la maintenir dans de bonnes conditions d'exploitation. Je ne pense pas qu'il convienne de permettre à aucune autre compagnie de chemin de fer de se servir de cette ligne, sans stipuler que la dite compagnie aurait à payer sa quote-part proportionnelle pour l'entretien de la voie. Si l'honorable député d'Oxford-Sud voulait ajouter à son amendement que le permis de circulation soit accordé à toute autre ligne en communication avec cet embranchement aux mêmes conditions que celles faites à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, je pense qu'il aurait l'appui d'un plus grand nombre de voix que si son amendement reste tel qu'il est actuellement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il n'y a pas d'objection à cela.

M. ARMSTRONG: Un grand nombre de dépenses inutiles ont été faites par ce gouvernement aux dépens du trésor public, mais je pense que, de toutes les mesures qui aient jamais été présentées, dans le passé, à la chambre, il n'y en a jamais eu une plus complètement mauvaise que celle que nous discutons en ce moment. Nous avons décidé la construction d'une ligne qui ne servira à rien, cela a été démontré, d'une ligne dont on n'avait aucun besoin, d'une ligne qui n'offre aucun avantage à la compagnie qui l'exploitera, ni au pays en général, qui devra payer pour la construction; une ligne dont la construction ne peut pas être basée sur un argument sérieux, et, M. l'Orateur, dans le but d'exécuter cette entreprise, le pays est appelé à faire une dépense considérable qui, d'après les autorités les plus compétentes, se montera, au bas mot, à \$4,000,000, et peut-être beaucoup plus encore. On nous a dit que le but de cette entreprise était d'avoir une ligne courte. Nous ne savons pas si elle sera plus courte ou plus longue jusqu'à ce qu'elle soit terminée. Mais nous sommes engagés à la construire en vertu de la résolution votée aujourd'hui par la chambre; et ayant décidé que cet ouvrage serait exécuté, la prudence jointe au sentiment des devoirs que nous avons à remplir vis-à-vis du pays, exigent impérieusement que maintenant