

gouvernement. Eh, qu'est-ce qui a été fait? La constitution dit que certains chemins de fer sont d'intérêt local. C'est une question de fait; il n'y a aucune difficulté à dire quels sont les chemins qui sont d'intérêt local et qui par conséquent tombent sous le contrôle des législatures provinciales. Mais l'honorable ministre a renversé la barrière qui sépare la juridiction provinciale de la juridiction fédérale au sujet d'une question des plus vitales—de la dépense des deniers publics. L'honorable ministre s'étant avancé aussi loin, ne peut reculer. Grâce à leurs intérêts pécuniaires, les législatures provinciales ont pu tenir les localités en échec, mais l'honorable ministre n'a pas ce pouvoir, et à chaque session la dette et les dépenses augmentent pour la construction de chemins de fer qui ne sont d'aucun avantage pour la population en général. Et de cette façon les ressources du pays qui, si elles eussent été bien administrées, auraient pu servir à l'exécution de travaux d'une grande importance nationale, sont dissipées dans des localités d'où on ne peut tirer aucun profit pour le peuple.

En examinant la carte que l'honorable ministre a déposée sur le bureau, je vois qu'il a indiqué les nouvelles lignes de chemin de fer, et il y a à peine assez d'espace sur la carte pour marquer certaines lignes sans oblitérer des lignes existantes. Le gouvernement propose de construire des nouveaux chemins de fer là où il y en a déjà, non pas peut-être sur le même terrain, mais dans le voisinage immédiat; et il est impossible, surtout dans les districts où le sol n'est pas absolument de première qualité, où l'agriculture n'est pas des plus prospères, de tirer des avantages de pareilles dépenses. Parmi les chemins de fer subventionnés j'en trouve un appelé l'embranchement de Harvey, qui se trouve dans le comté d'Albert, N.-B. Il se rend à la scierie d'un particulier et il a été construit dans l'intérêt particulier du propriétaire de cette scierie. Lorsqu'il a été construit il reçut une subvention provinciale, qui était plus que suffisante pour le construire. Le propriétaire du chemin l'a construit, non avec des vieux rails, mais avec des rails entièrement usés, ne valant absolument rien, et il n'a jamais été employé autrement que pour le service de la scierie. Le chemin est en opération depuis quatre ou cinq ans, et l'honorable ministre présumant, je suppose, de l'ignorance de la Chambre et de l'indifférence de ses partisans, vient au dernier jour de la session, nous demander d'examiner ces résolutions, quand il sait qu'il a réduit les membres de la Chambre appartenant à tous les partis, à un état qui rend bien difficile l'étude de la question. Cette subvention a pour objet de fournir des nouveaux rails à cette ligne, et peut-être de faire plus, car je crois que \$3,200 vont être plus que suffisants pour le pourvoir de rails, et que le propriétaire va pouvoir mettre de l'argent dans son gousset. L'honorable ministre ne traite pas la Chambre franchement quand il vient nous demander des crédits pour construire un chemin déjà construit et qui a été constamment en opération depuis ce temps-là. Il propose ici de subventionner un chemin qui n'a d'utilité que pour une scierie et qui n'a jamais servi à autre chose. J'ignore combien exactement il peut y avoir d'autres chemins de même genre, mais je dois dire que cette proposition de l'honorable ministre frise l'insulte. Il ferait tout aussi bien de proposer de reconstruire ou réparer la scierie. Je crois que si nous avions le temps d'étudier les autres subventions proposées, nous en trouverions de même genre que celle-ci. On tient la Chambre dans l'obscurité. On ne nous donne pas les renseignements qui nous mettraient en état de nous former une opinion. Le gouvernement compte évidemment sur le vote de ses partisans, et il considère que pour eux la réflexion, les informations et le jugement ne sont aucunement nécessaires. Comme ce personnage de Shakespeare, moins ils ont de conscience, mieux ils sont.

M. WILSON (Elgin): Je veux exprimer ma désapprobation au sujet de la façon dont ces propositions sont faites

et du temps qu'on a choisi pour les présenter. La Chambre est arrivée au moment où on ne peut donner à cette question l'attention qu'elle mérite. Le fait est que l'auteur des propositions a à peine pris cinq minutes pour expliquer ces diverses subventions, faisait voir clairement ou qu'il croyait mieux de nous donner aussi peu de renseignements que possible, ou qu'il ne pût pas, à cette phase de la session, prendre le temps de fournir les explications nécessaires. Des résolutions de ce genre devraient en toute justice être déposées sur le bureau de la Chambre en temps raisonnable, et en les déposant le ministre devrait expliquer pourquoi il nous demande de voter ces fortes sommes. L'une des raisons données par le ministre, et la seule qui ait du poids, c'est qu'on ne devrait pas permettre aux législatures provinciales de s'exposer à des embarras financiers, et que par conséquent, il est du plus grand intérêt du pays que le Dominion accepte de solder le coût de ces chemins. Je dois dire à ce propos que nous avons déjà prétendu que les législatures provinciales et les municipalités devraient être soulagées, dans une certaine mesure, des dépenses qu'elles ont faites pour ces entreprises. A en juger par les résolutions soumises à la Chambre, ce ne sont pas les vrais intérêts du pays qu'on se propose de servir dans ces résolutions concédant des subventions. Il y a d'autres grandes parties du pays où les chemins de fer seraient d'un bien plus grand avantage que dans les endroits servis par ces résolutions. On nous parle en termes magnifiques des vastes parties de notre pays qui ne sont pas encore colonisées, qui doivent l'être, et des grandes ressources métallurgiques que cette politique va développer en quelques années; mais j'ai vainement examiné l'ordre du jour pour trouver quelque chose se rapportant à ces districts. Si donc ces subventions ne sont pas accordées pour développer les ressources du pays, quel peut être le motif du gouvernement en présentant ces résolutions? Il y a certainement quelque chose de caché sous ces subventions, et il semblerait que le seul but du gouvernement est d'obtenir un appui politique. Au lieu d'avoir à cœur l'intérêt du pays, le gouvernement n'a d'égard évidemment que pour les intérêts de ses partisans. Dans la plus grande partie des districts où des chemins sont subventionnés, ils vont faire concurrence aux autres lignes; on n'en a besoin que pour servir d'appâts politiques. A ma grande surprise, je vois sur le papier que le Niagara Central obtient une subvention considérable devant servir à la construction de cette ligne alors que les promoteurs ont déclaré qu'ils ne pouvaient pas la construire. Si la compagnie est incapable de le construire, pourquoi a-t-on accordé une subvention? Il semble à la plupart des gens qu'en accordant une subvention à ce chemin que les promoteurs disent être incapables de construire, on a pour but de les mettre en état de disposer de leur charte. Est-ce là agir dans l'intérêt du public? Le but est évident. Voici un autre exemple de la façon dont le ministre des chemins de fer agit. On voit que le chemin de fer du lac Erié, Essex et Rivière Détroit a été subventionné en 1886 pour 36 milles, en tout, \$118,400. Ce même chemin va être maintenant subventionné pour une longueur différente. Il semble avoir diminué de longueur.

Un honorable député dit qu'il est plus vieux. Il diminue de longueur en avançant en âge. Nous voyons cependant que la même somme va être accordée à la même compagnie, tout comme en 1886, bien que cette année il n'ait que 27 milles au lieu de 37 milles. Nous apprenons que, à moins de circonstances exceptionnelles, on va n'accorder que \$3,200 du mille; cependant les résolutions font voir que ce chemin qui a diminué de 10 milles va voir augmenter sa subvention de \$4,400 par mille. Ceux qui connaissent ce pays conviendront avec moi qu'on y peut construire un chemin de fer très facilement.

M. le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas mieux de discuter chaque article à mesure qu'il se présente? Nous ne sommes pas encore arrivés à un seul article. Nous délibérons sur la question générale.