

Brunswick agiraient de la même manière au sujet de l'Intercolonial.

Laissez-moi revenir à la question dont le comité est saisi et exprimer l'espoir que ce crédit supplémentaire de \$40,000, pour terminer les réparations jusqu'au 30 juin, sera voté sans beaucoup plus de discussion.

**M. MITCHELL :** On a beaucoup parlé de l'Intercolonial et de ce que l'on devrait en faire, et plusieurs de ceux qui prétendent parler dans l'intérêt du pays, se sont efforcés de faire valoir ce projet, qui, selon eux, servirait peut-être les intérêts du chemin.

J'ai écouté ce qu'a dit, avec raison, le premier ministre quant à l'objet pour lequel l'Intercolonial a été construit. Il n'a pas été construit comme entreprise commerciale ; mais comme moyen de communication entre les provinces maritimes et l'ancienne province du Canada. Je me rappelle parfaitement que lorsque la constitution fut élaborée pour être soumise au parlement impérial, le présent premier ministre voulait qu'il ne fût pas question de ce chemin de fer dans le contrat, et il prétendit que la construction d'un chemin de fer ne devait pas faire partie de la constitution. Mais ceux qui représentaient les provinces maritimes dans cette occasion insistèrent pour qu'on insérât dans l'acte de l'Amérique-Britannique du Nord une clause comportant que le chemin serait construit et entretenu tout le temps par le Canada, comme moyen de communication entre les deux extrémités du pays tel qu'il existait alors. Sans ce chemin, nous ne serions pas entrés dans la Confédération. Sans ce chemin, notre constitution n'aurait existé que sur le papier, car nous n'aurions pas eu de communications sans traverser un territoire étranger. Nous avons exigé ce que nous voulions, et nous l'avons obtenu.

La proposition de l'honorable député d'Albert (M. Weldon) qui comporte l'acquisition de tous les chemins de fer en faillite des provinces maritimes pour les réunir à l'Intercolonial, ne pourrait manquer, si elle était mise à exécution, de rendre la condition de ce chemin dix fois pire qu'elle n'est aujourd'hui. L'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) peut nous faire l'histoire de quelques-uns de ces chemins. Je ne parlerai pas de quelques autres, parce que mon allusion pourrait être considérée comme ayant un caractère personnel, eu égard à notre discussion de l'autre jour, mais j'en parlerai peut-être lorsque la question sera amenée sur le tapis au moyen d'une motion que présentera l'honorable député de Norfolk-nord (M. Mulock). Un grand nombre de ces chemins sont du même genre. J'ajouterai, relativement à l'Intercolonial, que les recettes de ce chemin devraient couvrir ses frais d'exploitation, et il en serait ainsi, s'il était bien administré. Si les hommes politiques qui se sont servis du chemin pour des fins électorales étaient écartés, si le chemin était administré économiquement, si les employés inutiles étaient congédiés, et si le chemin était administré d'après les principes commerciaux, je suis convaincu qu'on pourrait en faire une entreprise rémunératrice, et j'espère que le premier ministre, qui est maintenant ministre des chemins de fer, va lui donner un peu plus d'attention dans le but d'en faire une entreprise rémunératrice.

Le premier ministre a parlé de ce que pourrait faire ce parlement si les législatures du Nouveau-Sir JOHN A. MACDONALD.

Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse consentaient à ce que le chemin de fer Intercolonial fût vendu et exploité par une corporation privée dans des intérêts personnels ou privés. J'espère que les législatures de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne consentiront jamais à un pareil arrangement. Ce serait une violation de l'engagement en vertu duquel nous sommes entrés dans la Confédération, et je suis persuadé qu'elles ne consentiront jamais à un pareil arrangement. L'honorable secrétaire d'Etat se rappelle qu'il y a deux ou trois ans, un de ses amis a fait une proposition de cette nature, et dès que l'affaire eut été amenée devant la chambre et dénoncée, on n'en a plus entendu parler et l'honorable ministre a déclaré lui-même dans cette occasion que le chemin de fer avait été construit afin de permettre aux provinces maritimes de s'unir au Canada et d'obtenir, non pas une union factice, mais une union commerciale et réelle, en nous donnant des moyens de communication entre Halifax et les centres commerciaux de l'ancienne province du Canada. Je réprovoque l'idée de mettre ce chemin entre les mains d'une compagnie privée. Ce serait une violation de la convention faite en 1866-67, et ça créerait un manque de confiance dans la stabilité de l'union, si nous ignorions l'arrangement en vertu duquel ce chemin fait partie de la constitution de ce pays, et doit être entretenu perpétuellement par le Canada.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet des embranchements de chemin de fer. Je veux bien faire tout ce qui est raisonnable pour favoriser la prospérité des provinces maritimes, de même que de tout le Canada. Mais il ne serait pas de l'intérêt du Canada ni des provinces que le gouvernement fédéral entreprit délibérément d'acheter ces embranchements dont les recettes sont presque nulles, des chemins comme celui dont on a parlé l'autre jour, dont les recettes ont été de \$14,000, et les frais d'exploitation de \$27,000. Nous ne voulons pas que de pareils chemins soient réunis à l'Intercolonial. Est-ce pour cette raison que Sir Charles Tupper a télégraphié de ne rien conclure avant l'arrivée, ici, d'un certain monsieur, et est-ce qui a engagé les porteurs d'obligations des chemins à offrir de les transporter au gouvernement pour le taux d'émission des obligations ? Je crains qu'il n'y ait à ce sujet un plan pour les prochaines élections générales. Je pressens quelque chose du genre de ce qu'a produit la lettre ou le télégramme envoyé à l'honorable député d'Albert (M. Weldon) par sir Charles Tupper. Je crois voir un plan magnifique par lequel tous les chemins en faillite des provinces maritimes et d'autres provinces pourront, s'ils réussissent à maintenir au pouvoir le cabinet actuel, être induits à s'unir pour former un grand réseau de chemins de fer comme celui qui a été exposé à cette chambre, le but étant d'acheter les divisions électorales. Je réprovoque tout projet de ce genre, et je le combattrai par tous les moyens possibles.

Pendant les deux dernières sessions, j'ai fait observer au ministre des chemins de fer, pas le premier ministre, mais ses prédécesseurs, que le gouvernement possède dans mon comté un embranchement de chemin de fer de quinze ou seize milles de longueur, appelé l'embranchement de Derby. Il y a un chemin qui s'étend de Frédérickton à Blockville, et de là à Chatham. Il y avait à construire un bout de chemin d'environ neuf milles, pour lequel le gouvernement a donné une subvention de