

onctions exactes sur le coût de cette ligne, consentir à voter une dépense considérable pour construire une simple ligne parallèle à celle qui existe déjà. Je ne parle pas au point de vue des intérêts de Saint-Jean ou d'Halifax. Je parle dans l'intérêt général du pays; mais il me semble que pour une raison ou pour une autre, Saint-Jean va être délaissée, et ne sera pas traitée avec justice.

Je dis, en parlant des intérêts généraux de toute la confédération, que ce crédit ne peut pas être appuyé, qu'avec les informations fournies à la chambre, il est plus qu'indéfendable; c'est une honte et une disgrâce de vouloir que la chambre s'associe à une dépense inconnue pour la construction de 130 ou 140 milles de chemin de fer parallèle à une ligne déjà en exploitation. J'ai voulu voir si les honorables membres de la droite produiraient un seul argument en faveur de ce projet. L'honorable député de Westmoreland (M. Wood) a quelque peu récriminé contre les propositions suggérées il y a trois ou quatre ans et a demandé si l'opposition ne s'était pas engagée à faire ce qui avait été décidé alors. Si l'opposition à cette époque s'est engagée à quelque chose, ça ne peut être qu'à faire cette dépense. Mais aujourd'hui nous entrons dans la voie d'une dépense qui se rapproche plus de \$7,000,000 que de la somme dont il était question alors, c'est-à-dire \$7,000,000. Je dis que c'est une disgrâce pour le gouvernement qui propose une pareille mesure, et que ce sera une disgrâce pour la chambre qui la votera.

M. JONES (Halifax): J'ai examiné la convention faite avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en rapport avec cette entreprise, et j'exprime de nouveau le regret que j'éprouve de voir que le gouvernement se soit abandonné ainsi à la merci complète du chemin de fer canadien du Pacifique relativement au libre parcours qu'il accorde aux engins de cette compagnie sur cette ligne jusqu'à Moncton. Ce devrait être dans l'intérêt des provinces maritimes en général que les chemins de fer qui ont les moyens de construire ou d'étendre leurs lignes, soient mis en mesure d'utiliser, quand cela est possible, la ligne du gouvernement; mais pour ce qui est de l'embranchement de Salisbury, il semblerait que le gouvernement à l'intention d'accorder au chemin de fer canadien du Pacifique seul le pouvoir de faire circuler ses engins sur cette ligne. Je ne sais pas s'il pense qu'il se trouvera exonéré par la clause qui stipule que si le gouvernement autorise toute concurrence avec son locataire, son locataire obtiendra des avantages équivalents. Cela peut exister seulement pour construire la ligne de Moncton à Halifax, mais le principe devrait, si tant est qu'un principe quelconque ait dicté cet arrangement, s'appliquer, d'après moi, à toutes les lignes du gouvernement et à l'entreprise qui est actuellement soumise à nos délibérations. Je considère donc comme de la plus haute importance, que le gouvernement soit capable de traiter avec la compagnie du Grand Tronc lorsque ce dernier aura complété sa ligne, et qu'il sera en mesure de se relier avec cet embranchement.

On retirerait tous les avantages possibles de cette combinaison si, comme j'espère qu'il le voudra, le Grand Tronc demandait l'autorisation de faire circuler ses engins sur l'embranchement de la Rivière du Loup, qui n'est pas actuellement exploité autant qu'il pourrait l'être. C'est pourquoi, si le gouvernement pouvait accorder un permis de circulation aux engins du Grand Tronc sur l'embranchement dont nous nous occupons actuellement, ainsi que sur l'embranchement de la Rivière du Loup, cela favoriserait considérablement les intérêts non seulement des provinces maritimes, mais encore de tout le pays. La présente discussion a pris aujourd'hui une tournure différente de celle d'hier, et plusieurs honorables députés paraissent oublier—et particulièrement l'honorable député de Westmoreland (M. Wood)—que nous sommes aujourd'hui placés dans cette position, à cause du manque de prévoyance nécessaire de la part du gouvernement.

Cet honorable député dit que la parole donnée par le parlement se trouve engagée dans cette entreprise. La parole du parlement était donnée pour une dépense de \$250,000 par année, somme donnée comme suffisante pour la construction de la ligne, et, si le gouvernement avait pris les précautions que l'on prend ordinairement dans les affaires, et s'il avait conclu ses arrangements sur des bases commerciales, il n'y a pas de doute que cette ligne aurait été construite sans que le gouvernement ait eu besoin de venir aujourd'hui devant la chambre pour demander une plus forte subvention.

Aussi, la ligne n'ayant pas été construite conformément aux conventions proposées au parlement et avec les fonds mis à la disposition du gouvernement, la chambre et le pays comprendront que cela est dû au manque d'examen, à l'absence d'une estimation basée sur de saines notions commerciales, au manque de prudence dans les conventions faites avec les autres compagnies.

Ensuite, je le répète, nous avons ici la compagnie Atlantic & North Western qui est tenue, à tout événement, de terminer cette ligne. Il a été déclaré cette année au parlement, que lorsque la durée de sa charte serait prolongée, cette compagnie emploierait un certain montant d'argent pour terminer sa ligne, à raison de tant par année, et l'annonce de cette nouvelle a été télégraphiée à Halifax et à toutes les feuilles tories des provinces du Bas-Canada, comme preuve que le gouvernement fournissait à la compagnie Atlantic & North Western les moyens de conserver leur charte et que cette compagnie allait mener l'affaire à bonne fin. Tandis que je suis en faveur, comme je l'ai dit déjà, de l'achèvement de la ligne, je ne puis que regretter que le pays souffre à ce point de l'incompétence de l'administration qui nous a placés dans la position où nous sommes aujourd'hui. Ensuite, je pense que les honorables députés de Saint-Jean sont quelque peu déraisonnables dans cette affaire. Ils ont leur ligne courte jusqu'à St-Jean, qui est d'environ 280 milles plus courte que la route qu'ils avaient avant la construction de cette ligne. La population de St-Jean devrait se rappeler que par l'achèvement de la ligne jusqu'à Mattawamkeag, qui est reliée aux lignes existantes, elle se trouve rapprochée de Montréal d'environ 280 milles de plus qu'avant la construction de cette ligne courte de Mattawamkeag, alors que la population de Halifax n'est rapprochée que de 80 milles.

La population de St-Jean se trouve par cet arrangement rapprochée de Montréal de 359 milles de plus que Halifax ne l'est par le chemin de fer Intercolonial, et l'on serait porté à croire qu'elle aurait lieu de se montrer satisfaite de l'avantage qu'elle a sur l'Intercolonial de Halifax à Montréal, avec 359 milles en sa faveur, ou 277 milles de Halifax à Montréal *via* Saint-John. Je pense que la population de St-Jean se montre, pour le moins, un peu déraisonnable et qu'elle n'a pas examiné cette question à la lumière ou j'aurais voulu la voir examiner une question d'intérêt public et d'une importance aussi considérable. S'il y a, pour St-Jean, un avantage de se trouver rapproché de 277 milles de plus, de Montréal, par sa propre ligne, et de 359 milles de plus qu'il ne le serait par le chemin de fer Intercolonial, pourquoi cette ville réclamerait-elle encore cet avantage; eh bien! je dis qu'elle n'est pas raisonnable en plaçant la question au point de vue où ses représentants l'ont présentée aujourd'hui. L'honorable député de St-Jean (M. Skinner), au cours de ses observations, a rejeté tout le blâme sur la population de Halifax, pour avoir poussé le gouvernement à entreprendre la construction de la ligne courte en question. Il semble croire que St-Jean doit monopoliser tous les avantages résultant de la passation de cet acte qui a pour but la construction de nouvelles lignes. Eh bien! je suis très heureux de ce que St-Jean possède les avantages que lui donne ce nouvel arrangement, et qui seront pour cette ville d'une considérable importance; mais je pense que mes honorables amis sont vraiment dérai-