

tenue par le gouvernement en matière de subventions. Cette manière d'agir est de nature à ternir le caractère de nos placements, de notre parlement, de notre gouvernement, de notre moralité financière et commerciale, et il est grandement temps que le parlement intervienne.

Il y a quelque temps, j'ai fait d'autres recherches au sujet de ce chemin de fer. J'ai constaté que les arrangements financiers de la compagnie représentaient, en Angleterre, indépendamment des subventions accordées par deux gouvernements, qu'un capital-actions de \$950,000 était souscrit, et que les trois quarts de ce montant (\$751,000) étaient payés. Or, je crois que cette représentation est fautive. Il est possible que sur le capital souscrit 5 pour cent aient été payés provisoirement ; mais cette bagatelle, même, a été remboursée, paraît-il, à même les subventions ou autre actif de la compagnie, à ceux qui l'avaient payée.

L'honorable député de Gloucester (M. Burns) était à la fois l'entrepreneur, la compagnie et le chemin de fer. A la vérité, il paraît avoir supplanté Poo-Bah.

Il était l'actionnaire, le président, le gérant, l'entrepreneur, le client, le financier, le fournisseur de la compagnie du chemin de fer. Il était tout cela et, en réalité, vous pourriez examiner la position de la compagnie, sous toutes les faces imaginables et vous ne trouveriez que lui seul d'intéressé dans cette compagnie.

La construction du chemin a été représentée en Angleterre comme devant coûter la modique somme de \$23,000 par mille, tandis qu'elle ne coûtera pas, en réalité, y compris les rails et le profit de l'entrepreneur, plus du tiers, environ, de cette somme. Le coût total du chemin, y compris les rails, les profits de l'entrepreneur, a été payé avec les subventions du gouvernement et la vente, en Angleterre, pour £100,000 sterling d'obligations. J'ajouterais que, non-seulement le coût total de l'entreprise, y compris les profits de l'entrepreneur, a été ainsi payé ; mais il y a eu un excédant considérable qui a été encaissé par le député de Gloucester (M. Burns).

Ainsi, il a reçu les onze douzièmes du capital-actions, et il a fait une fortune considérable avec le contrat de construction. Il est très possible de projeter un chemin de fer dont l'entreprise serait aussi désastreuse que l'a été celle du chemin en question et, cependant, réaliser une fortune avec cette entreprise. Le chemin de fer peut se trouver inutile ; mais l'entrepreneur peut en devenir le propriétaire et faire fortune.

L'honorable député de Gloucester a payé une très grande partie, les trois-quarts, je crois, des salaires au moyen de marchandises de son magasin. Il émettait pour cet objet des bons qui avaient cours, jusqu'à un certain point, dans la localité comme la monnaie courante et, en payant ainsi avec des marchandises, il a pu augmenter considérablement ses profits. De fait, il pourrait en montrer à son collègue, le ministre des finances, qui a eu beaucoup de peine à faire adopter par cette chambre son bill sur les banques—bill qui est heureusement rendu dans l'autre chambre—il pourrait en montrer, dis-je, à son collègue relativement au rachat de la circulation et au maintien au pair des billets de banque.

L'honorable député de Gloucester (M. Burns), me dit-on, a pu, au moyen de ses petits bons qui ne lui coûtaient que le prix du papier, de l'encre et de l'impression, tenir en circulation une somme consi-

dérable de ces bons qu'il a subséquemment rachetés, je ne dirai pas au pair, mais de manière à réaliser de très-jolis profits.

On pourrait, je crois, expliquer l'allongement du chemin de fer, qui a intrigué tout le monde, y compris moi-même. En effet, je ne pouvais comprendre comment ce chemin, qui devait avoir, d'abord, 60 milles de longueur, depuis Bathurst jusqu'à Shippégan, ait pu ensuite être représenté comme ayant 70 milles d'étendue, et comment, même, bien que cette longueur ait été réduite, il puisse rester encore 67 milles. Cette affaire peut s'expliquer ainsi : L'honorable ministre, comme je vous l'ai dit, déclarait, alors, au parlement qu'il était très malheureux que ce chemin de fer n'eût pas toute l'étendue désirable, or, il y avait deux moyens d'allonger le chemin. L'honorable député de Gloucester (M. Burns) possède une couple de moulins dans ce voisinage. Un embranchement d'environ un mille de longueur fut construit pour relier l'un de ces moulins à la ligne principale, et cet embranchement a été ajouté au parcours de celle-ci. De plus, pour atteindre l'autre moulin, le tracé de la ligne a été détourné et cette courbe a accru la longueur de cinq ou six milles. Voilà ce qui est arrivé et, par ces deux moyens, l'honorable député de Gloucester a pu allonger son chemin de 60 milles à soixante-sept ou soixante-huit milles, de Bathurst à Shippégan.

Comment, M. l'Orateur, la grande route entre l'est et l'ouest, le grand chaînon s'étendant du port océanique de Shippégan, opérant un raccordement avec l'Intercolonial, et par ce dernier chemin se trouvant relié au chemin de fer canadien du Pacifique, et ainsi de suite jusqu'à Vancouver, la Chine et le Japon, a été allongée de sept ou huit milles, afin que le monde entier pût profiter du trafic provenant des moulins de l'honorable député de Gloucester (M. Burns) !

Eh bien ! sept ou huit milles n'est pas une étendue considérable ; mais c'est entre douze ou treize pour cent d'un parcours de soixante milles.

Je me suis procuré sur ce sujet quelques informations verbales, et j'ai obtenu des écrits que je communiquerai à la chambre. Un correspondant s'exprime comme suit :

« Mais, d'après moi, la partie du chemin la plus défectueuse est la courbe qu'il y a pour se rendre au moulin de M. Burns. Elle allonge le chemin de sept ou huit milles, au moins. Cette longueur additionnelle, sans compter le coût de construction, est cause que le prix du transport des voyageurs et des marchandises est beaucoup plus élevé que si le chemin avait été construit en ligne droite jusqu'à Caraquegan, ce qui aurait pu se faire aisément. S'il y avait un moulin, une ville quelconque, ou aurait une raison à alléguer pour justifier la déviation de la ligne droite ; mais il n'y a que le trafic du moulin. D'après mes informations, le droit de voie n'a pas encore été payé, ce qui est une cause de mécontentement parmi les intéressés.

Cette lettre a été écrite, il y a quelques années, et j'espère que ce droit de voie a été payé depuis. Le correspondant continue :

Mais M. Burns promet que tout sera bientôt réglé d'une manière satisfaisante. Les ouvriers qui ont travaillé sur la ligne ont été assez bien payés, je crois, bien que j'aie entendu plusieurs plaintes. On a dit que la paie se faisait longtemps attendre, et que l'ouvrier était même forcé d'accepter des marchandises ; mais je ne puis dire jusqu'à quel point ces plaintes sont fondées.

J'ai, M. l'Orateur, une autre lettre à communiquer et qui se lit comme suit :

Je ne connais pas le nombre des actionnaires ; mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il n'y en a pas plus de huit ou neuf, à part Burns. Le livre des actions con-