

vous tranquilles et ne soufflez mot. Je fais croire à ces braves gens d'Halifax que je vais construire cette ligne, mais je n'en ferai rien. Ensuite il ira dire à Halifax : Maintenant, vous, appuyez-vous et nous allons construire cette ligne. Je fais croire à ces bonnes gens de Saint-Jean qu'ils vont avoir cet embranchement, mais, naturellement, c'est Halifax qui en aura le bénéfice. Nous ne leur disons cela que pour les faire tenir tranquilles. De cette manière il cherche à obtenir des partisans dans les deux villes.

Il a maintenant pour lui les deux députés d'Halifax. Il a eu comme partisan le député junior et comme opposant le député sénior. Il me semble qu'au fond des provinces de l'est, un grand nombre de gens sont toujours disposés à marcher dans le sens du courant, lorsqu'ils ont l'espoir d'obtenir quelque chose; ils sont disposés à appuyer le gouvernement s'ils peuvent en obtenir quelque faveur. Il me semble que c'est là le cas pour Halifax comme pour Saint-Jean. Nous avons vu un député de là-bas qui, à très peu d'exceptions, a toujours soutenu le gouvernement. Dans ce cas-ci, il a voté contre lui. Je pense qu'il a eu peur de se faire écorcher en arrivant chez lui, et c'est pour cette raison qu'il ne suit pas sa ligne de conduite habituelle. Je suis désolé de voir cette question mise sur le tapis à la dernière heure de la session. J'ai fait le compte des dépenses promises par sir Charles Tupper d'une façon ou d'une autre, et je trouve l'embranchement de Pictou coûtant \$535,000; l'Oxford et New-Glasgow, \$1,500,000, et qui est effectivement un duplicata du chemin de fer de l'Intercolonial; l'embranchement de St-Charles qui coûte environ \$2,000,000, bien qu'il ait été estimé d'abord à \$300,000, et j'incline à croire que tous les comptes ne sont pas payés actuellement. Il y a ensuite le projet d'embranchement que l'on demande au parlement de voter, et qui coûtera, y compris le pont, environ \$4,000,000. Ces sommes forment un total d'environ \$8,450,000 qui seront nécessaires pour remplir les promesses faites par sir Charles Tupper pendant les deux dernières élections générales. C'est là une iniquité sans nom, qui rejait en plein sur le premier ministre et donne la mesure de son intégrité. Lorsque nous considérons la situation financière du pays, et que notre budget des dépenses annuelles dépassera, l'année prochaine, \$40,000,000 pour une population de 5,000,000; lorsque nous considérons que, pendant les dix dernières années, nous avons accru notre dette publique de \$100,000,000, le peuple demande qu'on s'arrête, et il le demande à grands cris, si ses représentants ne le demandent pas. Devant la situation financière embarrassée comme elle l'est actuellement; devant les charges qui pèsent sur le peuple et les conditions défavorables et peu satisfaisantes des affaires en général, c'est une infamie envers le peuple que de demander au parlement de dépenser \$4,000,000 pour construire une ligne absurde comme celle-là, une ligne inutile, une ligne construite seulement pour des besoins électoraux, et qui une fois construite, constituera un nouveau monument de la folie et de l'absurdité qui président à la construction de lignes de cette espèce, non pas parce qu'elles sont nécessaires, mais, parce que pour les besoins de la politique, il est nécessaire d'amener le peuple en ligne, et d'obtenir son appui en politique. J'espère que le jour n'est pas éloigné où le peuple ouvrira les yeux, et quel que soit le parti, grit ou tory, appelé à le gouverner, j'espère qu'il écrasera sous son pied des transactions de cette nature, et fera voir la réprobation et le dégoût que lui inspire un parti quelconque qui proposerait une mesure tendant à semer la ruine et la pauvreté dans le pays.

**M. DAVIES (I.P.-E.) :** Quel que soit le regret que l'on éprouve de voir le pays entraîné par le vote donné aujourd'hui à une dépense de \$4,000,000 ou \$5,000,000 pour la construction d'une ligne qui me paraît tout à fait inutile, il est de notre devoir, maintenant que la chambre s'est prononcée elle-même en faveur de la dépense, de voir à ce qu'aucune compagnie n'obtienne le monopole du permis de

**M. McMULLEN.**

passage de ses engins sur cette ligne. Les intérêts de Halifax et de Moncton et de toutes les localités intermédiaires, exigent que cette ligne construite avec les fonds du gouvernement, aux frais du gouvernement, entre Moncton et Harvey, doit être une ligne ouverte à toutes les autres lignes convergeant dans la direction de Harvey, qui voudraient s'en servir. La ligne de Témiscouata en est une, et elle amènerait un trafic très étendu vers Moncton et Halifax. C'est une proposition monstrueuse que de demander que, après avoir construit cette ligne aux frais du pays, nous l'affermions exclusivement au chemin de fer canadien du Pacifique, et que nous empêchions le Grand Tronc ou le chemin de fer de Témiscouata d'y faire passer des engins. Comme habitant d'une province de l'Est et dans l'intérêt de Halifax, Moncton et du pays en général, je dois appuyer la motion de mon honorable ami. Le fait que la ligne courte—c'est son nom—traverse en partie un pays étranger est une autre raison puissante pour nous faire voter en faveur du permis de circuler à accorder à la ligne de Témiscouata. Nous ne savons pas quel effet auront les règlements entre-Etats sur le trafic et sur cette section de la ligne qui traverse l'Etat du Maine; ces règlements pourraient, à la longue, être vraiment préjudiciables et empêcher le transport du fret sur cette ligne. L'intérêt général du pays s'oppose à ce que l'on accorde à une compagnie le privilège exclusif de circuler sur une ligne traversant un pays étranger. La ligne mentionnée dans la motion, qui passe toute entière sur le territoire canadien, devrait en toute équité, en toute justice avoir des pouvoirs égaux avec une ligne qui traverse l'Etat du Maine. Pour ces raisons, j'appuie la motion.

**M. SKINNER :** Cette motion est directement dans les intérêts de Halifax et contraire aux intérêts de Saint-Jean. Si cette ligne doit être construite, elle le sera en vue d'élever le trafic et le commerce de la ville de Saint-Jean, et dans notre intérêt à nous, moins il y aura de compagnies autorisées à se servir de cette ligne, le mieux ce nous sera, et pour cette raison je voterai contre la résolution. Pendant la récente session de la législature locale du Nouveau-Brunswick, une compagnie a été constituée en vue de prolonger la ligne de Témiscouata à partir de Edmundston, l'endroit où la ligne débouche dans la vallée de la rivière Saint-Jean, près de Frédéricton, et passe dans la vallée de cette rivière. Sachant que cette ligne sera suffisamment courte pour donner au chemin de fer de Témiscouata, et à toute autre ligne qui désirerait aboutir à la mer, tous les avantages désirables, ce sera notre intérêt—et je voterai dans ce sens—d'agir ainsi, de façon à ce qu'elles aboutissent à Saint-Jean. Les voyageurs peuvent rejoindre l'Intercolonial à tous les points dans l'est qui peuvent être atteints par aucun des chemins de fer existant actuellement. La proposition, à mon avis, en tant que les intérêts de Saint-Jean sont en jeu, a pour effet de rendre pires les conséquences d'une entreprise déjà trop fâcheuse.

Alors que la ligne courte est ostensiblement et réellement lancée en vue d'empêcher le trafic de se rendre à l'eau profonde ou à la mer, à l'endroit le plus propice, il est certainement de notre intérêt que d'autres compagnies n'obtiennent pas droit de passage sur cette ligne.

**M. MITCHELL :** J'ai été quelque peu surpris du discours de l'honorable député de Saint-Jean (M. Skinner) et de la position qu'il a prise dans ce débat. Il a discuté la question au point de vue de l'intérêt particulier de Saint-Jean. Nous avons entendu parler, beaucoup trop—de Halifax et de Saint-Jean, et nous devrions traiter ces questions au point de vue des intérêts publics et du pays. Je voudrais poser une question au premier ministre, et de sa réponse dépendra le vote que je donnerai suivant le cas pour ou contre l'amendement. Avant de poser ma question, je veux exposer les motifs qui me la font poser. Je trouve, et particulièrement à ce moment de la session, que nous ne devrions pas, sans