

Il me paraît tout à fait évident que pour assurer la confection de ces chemins à lisses, il est mieux d'accorder une subvention additionnelle à celle qui est garantie par le statut que de la refuser et d'employer pour la construction d'autres chemins de fer la somme que nous proposons actuellement d'ajouter aux subventions déjà accordées.

Si nous adoptons la politique de ne rien accorder de nouveau aux compagnies déjà subventionnées, il est probable que peu de chemins seraient construits, parce que les subventions que ces compagnies ont déjà sont trop peu considérables, tandis que la construction de ces chemins et l'impulsion qu'elle donnera à toutes les branches d'industrie dans les localités où elle s'opérera et surtout quand les lignes seront en pleine exploitation, mettront le gouvernement en état, à une époque peu éloignée, de venir en aide à d'autres nouveaux projets de chemins de fer. (Ecoutez ! écoutez !)

Comme le gouvernement ne saurait, en justice pour la Province et sans nuire aux autres parties de l'administration publique, accorder de l'aide à toutes les compagnies de chemins de fer qui en demandent, c'est-à-dire une aide qui serait pratiquement inutile si elle était divisée entre toutes les compagnies, il me semble raisonnable et juste de tenir parole aux compagnies qui ont encouru des dépenses en comptant sur la subvention additionnelle que j'ai mentionnée, compagnies qui s'imposent des sacrifices pour établir de meilleures lignes que celles qui avaient d'abord été projetées. Ces chemins exigent une aide plus forte que ceux qui leur sont inférieurs. Il est regrettable de ne pas avoir plus de ressources à notre disposition. Dans les circonstances où nous nous trouvons, nous devons employer le mieux possible ce que nous avons, tout en tenant compte de nos obligations actuelles et de notre position financière. (Ecoutez !)

Il est un fait qu'il importe de ne pas perdre de vue. Il ne devrait pas être permis aux compagnies de chemins qui entrent dans cette catégorie de conserver le droit à leurs subventions pendant un temps indéfini, et cela à l'exclusion d'autres compagnies d'une égale importance, mais qui ne peuvent pas dans le moment obtenir d'assistance de la législature à raison des obligations que nous avons déjà contractées.

Toute compagnie de chemin de fer ayant eu une promesse de subvention devrait être obligée, non seulement de s'organiser, mais de se mettre activement à l'œuvre de bonne foi et de mettre au moins dix milles de chemins prêts à recevoir la superstructure dans l'espace d'une année et de finir son chemin pour l'ouvrir au trafic dans quatre ans. A défaut de se conformer à ces dispositions, la subvention et le droit de