

vinces du milieu et de l'ouest. Ce n'est pas nous qui avons demandé que l'Intercolonial passât par la Baie des Chaleurs, mais ce sont en grande partie les intérêts impériaux qui ont fait choisir ce tracé.

Le chemin de fer Intercolonial est maintenant exploité à perte, comme je l'ai fait observer, et ayant beaucoup étudié cette question et parlé avec des hommes d'expérience en fait de chemins de fer, je crois de mon devoir de dire que le vrai remède me paraît être dans le développement de ce trafic des embranchements. Je sais que dans le comté que je représente, les gens ne veulent pas ouvrir de carrières, parce qu'ils craignent que ces chemins ne soient fermés au trafic dans l'hiver et le printemps, alors qu'ils ne pourraient pas remplir leurs contrats. Ce danger ne serait pas à craindre si le gouvernement exploitait lui-même ces chemins. Par conséquent, les capitalistes ne veulent point placer leurs fonds dans le développement des ressources du comté d'Albert, que je cite comme exemple.

M. WELDON (Saint-Jean) : Mon honorable ami, le député d'Albert, dit que le chemin de fer est dégrevé de ses obligations. Sur le premier chemin de fer, il y avait une hypothèque passablement lourde d'environ \$600,000 en obligations, je crois, qui ont été vendues en Angleterre. Si je pouvais mettre la main sur le prospectus dont on s'est servi, nous verrions que des déclarations remarquables ont été faites à cette époque. Les obligations ont été vendues en Angleterre et cinq années d'intérêt ont été payées, et ensuite, aucun intérêt n'a été payé. Je crois qu'après que l'honorable député fût devenu membre du parlement une subvention de \$15,000 a été donnée à ce chemin comme prêt, garanti par une hypothèque qui figure aujourd'hui dans les annales du comté d'Albert comme spécimen de l'aide accordée par le gouvernement aux chemins de fer.

Mon honorable ami dit que le chemin est dégrevé de ses obligations. Il l'est dans ce sens, que les infortunés porteurs d'obligations de l'Angleterre ont été obligés d'acheter le chemin. Je vois dans les comptes publics que nous avons aidé ce chemin d'une somme d'environ \$14,800.

Quant à l'autre chemin, il est absolument dans la même position, c'est-à-dire qu'il est entre les mains d'un syndic. Je regrette d'avoir à dire que la manière dont ces obligations ont été vendues ne fait pas honneur à nos compagnies de chemin de fer, de l'autre côté de l'Atlantique. Je puis dire que la paroisse d'Elgin, dans le comté de mon honorable ami, a voté unanimement un bonus à ce chemin de fer, et qu'après avoir voté l'argent, elle a refusé d'en payer l'intérêt, et il a fallu un jugement de la cour Suprême pour la forcer à s'exécuter.

Le bruit a couru, que mon honorable ami avait fait espérer que le chemin serait dégrevé de ses \$15,000. Cela est possible et c'est peut-être une des raisons qui l'ont engagé à élaborer ce grand projet qu'il lance dans le but d'embrasser tous ces chemins de fer qui, je regrette d'avoir à le dire, à en juger par les états fournis l'autre jour au sujet du chemin de fer de Caraquet, ne rapportent pas de quoi payer les dépenses.

M. WELDON (Albert) : Je désire corriger mon honorable ami. Le prêt de \$15,000 a été fait au chemin de fer d'Albert quelque temps avant que j'aie été élu membre de cette chambre. Lorsque j'ai été élu, l'argent était presque tout dépensé. Je n'ai fait aucune promesse et je n'ai pas donné à

entendre que j'obtiendrais un emprunt de \$15,000, ni aucun autre montant pour soulager les contribuables d'Elgin.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nous nous sommes beaucoup éloignés de la question dont le comité est saisi. Je n'ai certainement aucune objection à ce que mon honorable ami le député d'Albert (M. Weldon) profite de cette occasion pour exposer le projet dont il a parlé et qui, si je comprends bien, comporte l'acquisition par le gouvernement de divers embranchements de chemin de fer pour les réunir à l'Intercolonial, auquel ils se raccordent aujourd'hui, mais dont ils ne font pas partie. Il va sans dire que je ne puis juger immédiatement de la possibilité d'exécuter ce plan. Si tous ces embranchements étaient exploités avec la ligne principale, comme une seule et même ligne, il en résulterait sans doute une économie considérable. Je ne puis dire, cependant, si les recettes augmenteraient et si les dépenses diminueraient sensiblement, de manière à donner un surplus. Je dois dire que j'ai des doutes sérieux à ce sujet.

Néanmoins, cette question devrait être étudiée à fond, et la proposition de mon honorable ami mérite considération. Il croit, dit-il, que si le chemin de fer Intercolonial avec ses prolongements et ses embranchements, était transporté à une compagnie, il pourrait être exploité d'après les principes commerciaux, que ce serait très avantageux aux régions qu'il traverse, et que le gouvernement se trouverait débarrassé du soin d'administrer un grand chemin de fer.

M. MILLS (Bothwell) : Qu'est-ce que le gouvernement aurait à payer pour induire une compagnie à s'en charger ?

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est ce que je ne saurais dire ; mais si la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick déclaraient, d'une manière que nous pourrions considérer comme l'expression du sentiment des deux provinces, qu'elles consentent à un arrangement de cette nature, je crois que le gouvernement fédéral ne s'y opposerait point. Je considère que la construction du chemin de fer Intercolonial a été une des conditions de l'union ; ce chemin a été le lien qui a uni les trois provinces : l'ancienne province du Canada, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ; et j'ai déjà déclaré ici que suivant mon opinion personnelle, il serait contraire à l'esprit de l'union de transporter ce lien qui unit les provinces à une compagnie commerciale, à une compagnie de chemin de fer sujette à toutes les exigences d'une entreprise privée, et qui pourrait manquer totalement de faire son devoir en maintenant le lien entre les trois provinces. Mais si la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, par les votes de leurs législatures, ou de toute autre manière que le parlement du Canada pourrait considérer comme une expression véritable de l'opinion des deux provinces, se déclaraient en faveur de ce changement, je suis persuadé que le parlement du Canada l'accepterait. Mais je crois que ce serait beaucoup comme dans le cas du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Quand, dans le but aussi d'amener cette province à entrer dans la Confédération, le gouvernement se chargea de construire le chemin de fer de l'Ile et de le mettre en bon état d'exploitation, et que l'on proposa ensuite d'en faire cadeau à l'Ile, l'offre fut gracieusement refusée. Je crois que la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-