

La proposition de l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) me semble éminemment raisonnable : elle renferme trois ou quatre déclarations de faits. En premier lieu, cela fera une double ligne de chemin de fer. L'honorable député parle de l'établissement de cette grande voie de communication de Montréal à la mer ; mais il sait que déjà, ou au moins dans une semaine ou deux au plus tard, cette grande route nationale sera terminée. Il sait qu'il y a déjà une ligne allant de Montréal à Saint-Jean et Halifax, et il sait que le projet du gouvernement est de construire sur une section de cette ligne, une voie double, et la question est de savoir si l'intérêt national nécessite la dépense de cette somme considérable en vue de doubler cette partie de la voie. L'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) objecte que la longueur de la ligne que l'on se propose de construire est inconnue. On n'a pas fait d'arpentages sur cette ligne. La chambre avait été amenée à conclure des remarques de l'honorable premier ministre, l'autre jour, que ces arpentages en rapport avec la construction de la nouvelle ligne, avait été faits et placés sur le bureau de la chambre. Tel n'est pas le cas. On ne saurait assez insister sur ce point, et le pays ne saurait pas voir assez clairement qu'on nous demande de nous embarquer dans la construction d'une ligne dont les arpentages n'ont pas été faits à l'heure actuelle. Il est vrai que les arpentages ont été faits entre les points indiqués, mais non pas dans la direction de la ligne que l'on se propose de construire.

Les arpentages dont le dépôt a été fait sur le bureau sont des arpentages de Harvey à Moncton, croisant la rivière Saint-Jean à Majorville, c'est-à-dire, une distance de quelques 10 ou 12 milles plus loin, en deçà de la rivière, que Frédéricton, et la longueur de la ligne en passant par Majorville, ou les difficultés de construction de la ligne en passant par Majorville, ou encore l'estimation du coût de la construction de la ligne, n'offre aucune indication de la longueur ni du coût de la construction de la ligne en suivant un autre tracé.

Il faut vous rappeler, M. l'Orateur, que la chambre est invitée à se prononcer d'après des données qui sont censées être fournies par cet arpentage préliminaire en passant par la voie de Majorville.

Si la ligne passe par Majorville, il faudra construire un nouveau pont sur la rivière Saint-Jean, à un endroit où la rivière est très large. Et sans aucun doute, un pareil pont coûtera \$500,000 ; mais la chambre n'est pas invitée à voter la construction d'une ligne en cet endroit. C'est pourquoi les arpentages faits dans cette direction n'offrent aucune indication des dépenses qu'entraînera la construction de la nouvelle ligne proposée. On nous demande de construire une ligne de Harvey à Frédéricton.

Laissez-nous examiner si les estimations soumises à la chambre par l'ingénieur en chef peuvent nous inspirer quelque confiance. En 1884, le chiffre de la subvention à payer pour la construction de cette ligne de Montréal jusqu'à la mer a été estimée à \$170,000 par année, pour être payée pendant 15 années. Lorsque sir Charles Tupper est venu à la chambre nous demander de voter ce subside, il nous donna sa parole qu'il avait fait l'examen le plus attentif de la question ; qu'il avait eu recours aux lumières des personnes les plus compétentes en cette matière, et qu'il s'était informé, lui-même, dans des conditions telles, qu'il se trouvait en mesure de certifier à la chambre, sans le moindre doute, que cette ligne pourrait être construite grâce à cette subvention de \$170,000 par année, à payer pendant 15 ans.

Sur cette déclaration, la chambre a voté ce subside, et une année ne s'est pas écoulée que l'honorable ministre revint à la chambre et reconnut qu'il était complètement dans l'erreur. Il proposa ensuite d'augmenter le chiffre de la subvention de \$80,000, ce qui faisait \$250,000 et que la durée de l'octroi des subventions devait être étendue de 15 à 20 ans. En d'autres termes, cette proposition équivalait à une addition de \$1,600,000 à la valeur capitalisée de la subvention

M. DAVIES (I.P.-E.)

originaire. Cette proposition a été combattue par la grande majorité des membres de la gauche, qui déclaraient que la subvention ne devrait pas être accordée jusqu'à ce qu'un arpentage exact eût été produit, et que des estimations correctes eussent été soumises à la chambre, estimations basées sur cet arpentage que renfermait le projet de sir Charles Tupper ? On nous dit d'abord qu'une subvention d'une valeur capitalisée de \$1,900,000 suffirait à assurer la construction de la ligne. L'année suivante, on nous dit qu'il fallait un subside d'une valeur capitalisée de \$3,400,000 pour assurer sa construction. Ce subside a été voté par la majorité de la chambre, et quel en a été le résultat ? Le résultat a été celui-ci : En 1886, l'ingénieur en chef du gouvernement prit ce subside et le partagea en trois. Nous n'avons pas à nous occuper en ce moment des parts qu'il attribua aux autres sections de la ligne ; mais nous connaissons la part qu'il affecta à la construction de la ligne qui fait actuellement l'objet de ce débat devant la chambre, la ligne de Harvey à Moncton, part qui se montait à \$63,000 sur \$250,000.

Le 14 juin 1886, par un ordre en conseil, à la recommandation de l'ingénieur en chef, une allocation de \$63,400 par mille a été accordée pour cette section de la ligne entre Harvey et une station de l'Intercolonial près de Salisbury. Quelle valeur peut-on maintenant attacher à ce rapport de l'ingénieur en chef et l'action que prit le gouvernement sur la foi de ce rapport ? A ce moment-là, l'ingénieur en chef avait sous la main les arpentages préliminaires faits sur cette ligne en passant par Majorville, et avec ces arpentages sous la main, il estimait qu'une subvention annuelle de \$63,000 par année, pendant 20 ans, suffirait à assurer la construction de la ligne ou à payer l'intérêt sur une valeur capitalisée de \$700,000. Telle a été l'estimation faite par l'ingénieur en chef, en 1886, alors qu'il avait devant lui les arpentages et les estimations des arpenteurs. Aujourd'hui, il arrive devant la chambre, et il n'a pas un seul mot d'informations de plus qu'à l'époque où il a fait cette estimation, et maintenant il nous dit que la construction de cette ligne exigera presque trois fois autant d'argent que son estimation de 1886 n'avait fixé.

On nous dit maintenant qu'il faudra dépenser \$16,000 par mille pour construire cette ligne, que la distance est de 113 milles, que, supposé que sa longueur ne dépasse pas ce chiffre, la dépense sera, en y comprenant le pont, de \$1,808,000. L'ingénieur en chef donnait sa parole dans son rapport à l'exécutif, en juin 1886, lorsqu'il avait devant lui les arpentages faits, que cette ligne pouvait être construite à raison de \$63,000 par mille. Le coût, à cette époque, était supposé devoir se monter, en tout, à \$700,000. Aujourd'hui le même ingénieur rapporte qu'elle coûtera \$1,808,000. Si elle est construite par voie de Frédéricton, nous aurons à payer près d'un million de plus pour le pont, ce qui fait environ deux millions et demi, en admettant que l'estimation se trouve correcte. Mais avons-nous quelques indices qui nous permettent d'admettre que cela soit correct. Les personnes qui connaissent Frédéricton, et cela a été dit par l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), sont d'avis que, étant donné la hauteur des terres à l'ouest de Frédéricton, il sera impossible d'arriver à ce pont que le gouvernement a acheté de l'honorable député d'York (M. Temple), sans faire un détour d'au moins 8 ou 10 milles. C'est de cette manière que l'on a atteint la rivière Naswaak, et il faudra construire un autre pont, dont la construction coûtera presque aussi cher que celui-ci, et qui n'a été estimé en aucune manière. Le bruit court que le gouvernement ne se décidera pas à construire ce pont. S'il ne le fait pas, il faudra faire un autre détour d'encore 12 ou 14 milles, ce qui fait que la longueur de la ligne sera de 130 à 140 milles.

Nous avons actuellement une ligne de 141 milles de long, et je voudrais savoir pourquoi la chambre, en l'absence de toute information, devrait prolonger la ligne, ou sans indi-