

M. MITCHELL : Oni. Quelle était la population, lors du dernier recensement ? Je parle de mémoire, et sauf correction, mais je crois qu'elle était de 21,000 à 22,000 âmes pour tout le comté. Mon honorable ami sait que le chemin, depuis son point de départ à Bathurst, jusqu'à Caraquette, ne dessert guère le tiers de la population du comté.

M. BURNS : En comprenant la paroisse de Bathurst, la ligne dessert au moins 22,000 âmes, à part la population du comté que représente l'honorable député.

M. MITCHELL : Je ne demande pas combien de personnes sont desservies par la ligne. L'honorable député a dit dans le prospectus que le chemin traversait, une population d'environ 18,000 âmes. Je lui demanderai si j'avais raison en disant que lors du dernier recensement la population entière du comté était de 21,000 à 22,000 âmes.

M. BURNS : Lorsque le prospectus a été publié, la population était de 24,000 à 25,000 âmes.

M. MITCHELL : Lors du dernier recensement, la population de tout le comté était de 21,000 à 22,000 âmes. L'honorable député avoue que lorsque le prospectus a été publié, elle était de 24,000 âmes ; et j'ose affirmer, d'après ma connaissance de la localité, que la partie du comté traversée par le chemin ne renferme pas le tiers de la population de tout le comté. Par conséquent, ce que contenait le prospectus relativement à la population était inexact. Lorsque le parlement sanctionne des projets d'améliorations publiques dans ce pays et accorde des subventions pour en faciliter l'exécution, et que les hommes qui obtiennent ces subventions vont de l'autre côté de l'Atlantique, afin d'emprunter de l'argent, il est très important, je crois, qu'il ne soit pas fait de fausses représentations dans le but d'engager les capitalistes de là-bas à placer des fonds dans ces entreprises. Les recettes du chemin démontrent que sur ce point, l'honorable député est également tout à fait dans l'erreur. En voilà assez pour ce qui regarde le chemin de fer de Caraquette.

J'ai maintenant quelque chose à dire, au très honorable premier ministre. Il a allégué, comme justification pour accorder cette subvention, que le chemin était destiné à faire partie de ce qu'un ingénieur éminent disait devoir être une grande ligne de communication entre l'Europe et l'Amérique ; ce dont l'honorable ministre voulait parler était un projet chimérique de M. Sandford Fleming, formé il y a bien des années, et consistant à prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Shippégan, delà, par bateau passeur—selon la description du très honorable premier ministre jusqu'à Terre-neuve, qui devrait être traversée par un chemin de fer, et ensuite des steamers océaniques seraient partis du terminus de ce chemin sur la côte orientale de Terre-neuve. Voilà quel était le projet chimérique de M. Fleming, et je doute qu'il y eût sur le continent américain un seul homme, excepté lui, qui ait jamais approuvé un pareil projet. C'était un des projets les plus chimériques et les plus trompeurs qui aient jamais été imaginés, mais le promoteur de ce chemin de Caraquette, sachant que ce projet n'était pas praticable, sachant qu'il n'était pas approuvé par un homme sur dix mille, mit cela dans le prospectus, et de cette façon, induisit davantage en erreur ceux qui ont avancé l'argent pour construire ce chemin.

M. MITCHELL.

Le très honorable premier ministre dit que le gouvernement était justifiable d'accorder cette subvention sans autre examen, parce que la province du Nouveau-Brunswick avait accordé une subvention depuis Bathurst jusqu'à Shippégan. Ce que la province du Nouveau-Brunswick fit, ce fut de passer un acte comprenant environ vingt chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick. Elle accorda une subvention de \$3,000 par mille au chemin qui nous occupe, depuis Bathurst jusqu'à Caraquette, et cela ne faisait pas partie de la ligne projetée de M. Sandford Fleming, jusqu'à Shippégan, et de là jusqu'en Europe, vu que ce projet était tombé à l'eau. Je vais lire la partie qui se rapporte particulièrement à ce chemin. L'acte, après avoir énuméré les diverses lignes, décrit celle-ci comme suit :

Une ligne de chemin de fer depuis un endroit de la paroisse de Caraquette, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point du chemin de fer Intercolonial, dans la paroisse de Bathurst, dans le dit comté de Gloucester, \$3,000 par mille.

Cette ligne fut donc entreprise séparément, et je cite cela pour prouver que le très honorable premier ministre fait erreur en disant qu'elle devait faire partie de la ligne projetée de M. Sandford Fleming, vers l'Europe *via* Shippégan. Ce n'est pas pour cette raison que la province du Nouveau-Brunswick a subventionné ce chemin. On n'y songeait pas dans le temps.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit que c'était pour cette raison.

M. MITCHELL : J'ai compris que vous aviez dit cela.

Sir JOHN A. MACDONALD : J'ai dit en premier lieu que M. Sandford Fleming avait désigné cet endroit comme étant des plus convenables pour ce chemin.

M. MITCHELL : L'avez-vous cru ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je l'ai cru dans le temps, et j'étais très épris de ce projet. En deuxième lieu, j'ai dit que le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait non-seulement accordé une charte à ce chemin, mais qu'il avait aussi subventionné, et que, vu que c'était dans sa province même, on pouvait supposer que c'était un bon endroit pour ce chemin de fer, et que nous pouvions assurer la parole du gouvernement à ce sujet.

M. MITCHELL : J'accepte, naturellement, les explications du très honorable premier ministre. Cependant, la province du Nouveau-Brunswick, en passant cet acte, a eu recours à un moyen que mon très honorable ami emploie souvent lorsqu'il ne peut faire une chose isolément ; il fait plusieurs choses afin d'atteindre tout le monde, et c'est ce que la province du Nouveau-Brunswick a fait, afin d'englober presque tous les comtés de la province ; mais comme on ne pouvait pas construire la cinquième partie de ces chemins, elle était passablement en sûreté au sujet de ce projet.

L'honorable premier ministre a essayé de justifier la politique qu'il a inaugurée en subventionnant les chemins de fer. J'approuve l'octroi de subventions à des chemins de fer à même les deniers publics, lorsqu'ils ne peuvent pas être construits autrement, mais je n'approuve pas la manière dont le gouvernement a voté les deniers publics. Lorsqu'en 1880, le trésor de ce pays a été mis à contribution pour les améliorations locales des provinces, sous l'influence dominatrice de sir Charles Tupper, je dis