

même évaluation que ses voisins. En 1886, la ligne était encore en voie de construction et ces questions de terre n'avaient pas été toutes réglées, mais je crois pouvoir dire que sauf quelques rares exceptions sans importance, le droit de passage a été payé comptant, et cela, sans que nous fussions tenus de le faire. Je ne réclame aucun mérite pour moi-même; nous avons fait tout simplement ce qui était juste, et je crois que le peuple a reconnu la chose. Je veux que la chambre comprenne qu'en payant le droit de passage, quelle que soit la somme, la compagnie a agi très libéralement, dominant, en réalité, une gratuité aux propriétaires.

Maintenant M. l'Orateur, l'honorable député a parlé des déclarations faites par sir Charles Tupper, lors de la présentation des résolutions, relativement au droit de payer ces subventions, et il a aussi fait allusion au discours faits à Londres par le très honorable premier ministre et le ministre de la justice. Je n'entreprendrai pas avec mes faibles talents de défendre ces messieurs, mais je puis dire que si le haut commissaire était ici, il pourrait, j'en suis convaincu, réfuter dignement les paroles de l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake). Je suis sûr que le premier ministre est capable de défendre sa conduite et la politique du gouvernement, en votant des subvention à ces chemins de fer, et le ministre de la justice peut en faire autant.

Le très honorable premier ministre a dit que, animé du désir de remplir mon devoir envers mes électeurs, j'avais déployé toute l'énergie dont j'étais capable dans cette entreprise, et que j'avais de mon propre argent aider à la construction de ce chemin. Il a dit en cela la vérité. Je suis entré dans cette entreprise surtout avec l'intention de rendre service à mes électeurs, et quelque peu avec le désir d'améliorer ma position financière dans le comté, car mes intérêts étaient liés à ceux du comté, et *vice versa*.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne sais ce qui me reste à dire. J'ai essayé de faire un clair exposé des faits, et je crois que j'ai réussi. Laissez moi ajouter ceci: que, abstraction faite des commissions, l'intérêt abandonné durant trois années, les frais de l'émission des débentures, l'intérêt durant la construction, l'escompte sur les débentures du Nouveau-Brunswick—car la chambre doit se rappeler que ces \$3,000 ne furent pas payées comptant par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, mais par débentures de 4 pour cent—abstraction faite de l'escompte sur ces débentures qui, si je me rappelle bien, rapportèrent 93 ou 94 en moyenne, abstraction faite de tous ces items, dis-je, on constatera qu'il revenait à la compagnie, en dehors des ses actions, \$600,000 pour la construction du chemin. Cela équivaut à \$8,500, certainement pas \$9,000 par mille, et je demande à la chambre si c'est là un chiffre extravagant. Il ne serait pas à propos d'entrer dans les détails, ici, car je ne crois pas que cela soit utile à la chambre, mais si quelque honorable député désire des informations spéciales, je serai très heureux de les lui donner et je lui prouverai, au-dessus de tout doute, l'exactitude de mon assertion quant au montant payé pour la construction de la ligne.

Ainsi, M. l'Orateur, un chemin de fer de 70 miles de longueur a été construit avec \$8,500 ou tout au plus \$9,000 par mille. Il a été construit tout aussi bien, si non beaucoup mieux, que toute ligne locale dans le Nouveau-Brunswick, et en

M. BURNS.

faisant cette assertion je ne crains pas d'être contredit. Je dis que le chemin de fer de Caraquet, d'un bout à l'autre, est la meilleure ligne locale du Nouveau-Brunswick. Comme l'a dit l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) plusieurs gares ont été construites le long de la route, mais elles n'ont pas coûté \$350. Celui qui a fait cette assertion est d'une économie remarquable pour la vérité. Ces gares sont très bonnes et coûtent en moyenne \$1,200 chacune. Les ponts et édifices de toutes sortes sur cette ligne sont de très bonne construction. Le chemin est bien nivelé et bordé de fossés; il y a des clôtures servant de protection contre la neige; c'est un chemin qui, sous tous les rapports, ferait honneur à toute partie du Canada, et qui, je crois fait honneur aux constructeurs et à ceux qui y ont quelque intérêt. L'honorable député de Durham-ouest a dit qu'un embranchement d'un mille conduisant à la scierie de M. Burns, à Bathurst. Je vais donner des explications. La scierie de M. Burns, à Bathurst, se trouve être située à l'endroit où il faut une gare pour l'accommodation du village, et il fallait construire ce qui peut être appelé un embranchement, bien que ce ne soit en réalité qu'une continuation de la ligne principale jusqu'à cet endroit sans jeter un pont sur la rivière Nepesiguit. Cette partie de la ligne se raccorde à l'Intercolonial à la jonction, et comme question de faits, pour les affaires qui ne vont pas sur l'Intercolonial, c'est la tête de la ligne et ça ne peut être appelé embranchement; et par conséquent, je ne puis mériter l'insinuation d'avoir détourné la ligne de sa direction en construisant cette partie.

L'honorable député a attaqué le gouvernement sur sa politique générale des chemins de fer, et a signalé le fait que ces résolutions étaient soumises et adoptées à la hâte au dernier jour de la session. On m'informe que l'honorable député fit la même chose lorsqu'il était membre, et peut-être chef du gouvernement d'Ontario. On me dit qu'après avoir fréquemment dénoncé les subventions aux chemins de fer, le gouvernement dont il était membre soumit, alors, des résolutions dont on pressa l'adoption, tout autant que dans le cas des résolutions actuellement devant cette chambre. S'il en est ainsi, il sied mal à l'honorable député d'attaquer le gouvernement sur ce point. Pourquoi le gouvernement soumet-il ces résolutions à la fin de la session? C'est parce qu'il lui faut le temps de s'assurer des besoins du peuple avant de voter des subventions destinées à y répondre; c'est parce qu'il lui faut tout ce temps pour obtenir des députés les informations nécessaires pour baser leur action en cette matière de subventions.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai fini. Je crois avoir expliqué ma position au sujet de ce chemin de fer; je crois avoir prouvé à la chambre que je n'ai rien fait dont je doive rougir. Tout ce que j'ai dit au sujet de ce chemin de fer, je l'ai dit de bonne foi, sur des informations que je crois exactes, sans le moindre désir de tromper qui que ce soit; et si la construction de cette ligne a fait tort à quelqu'un, celui qui en a le plus souffert, c'est moi.

Sir JOHN A. MACDONALD: M. l'Orateur, je n'occuperai le temps de la chambre que très peu longtemps, parce que, d'abord, il est de la plus haute importance que nous expédions les affaires du parlement, à cette phase de la session, et en