

Gazette du Canada. Telles sont les raisons qui me portent à croire, en dépit des arguments soignés présentés par l'honorable député, que cette question n'affecte pas les droits civils, et qu'elle n'affecte que les banques et les opérations de banque et la banqueroute et qu'elle relève par conséquent de la juridiction du parlement.

L'amendement est perdu, sur division.

La motion est adoptée, et le bill lu une troisième fois, et adopté.

SUBSIDES—EMBRANCHEMENTS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. FOSTER: Je propose que la chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. MULLOCK: Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention de la chambre, pendant quelques instants, sur une question qui surgit, comme conséquence de quelques idées exprimées, ici, par quelques-uns des membres de cette chambre, durant les deux semaines dernières. Au cours de la discussion des affaires concernant le chemin de fer Intercolonial, l'honorable député d'Albert (M. Weldon) a proposé, comme moyen de régler la question relative aux divers embranchements du chemin de fer Intercolonial, que ces embranchements fussent réunis au chemin de fer Intercolonial, de manière à ne former qu'une seule ligne de chemin de fer. Au cours de cette discussion, l'honorable député exposa qu'il y avait seize ou dix-sept embranchements de chemins de fer, dans cette position, administrés par différentes compagnies, mais se reliant avec la ligne principale du chemin de fer Intercolonial. Au cours de cette discussion, il parut que, quelques semaines avant l'élection générale de 1887, sir Charles Tupper alors membre du gouvernement, avait laissé espérer aux populations des provinces maritimes, que le gouvernement accueillerait favorablement, une proposition dans ce sens. Sur ce point, l'honorable député d'Albert (M. Weldon) obtint l'appui de l'honorable député de Westmorland (M. Wood), et ainsi, il paraîtrait qu'il se fait actuellement un mouvement pour engager le gouvernement à adopter la politique en question, pour réunir tous les embranchements du chemin de fer Intercolonial et les réunir en un seul réseau, de manière qu'ils fassent partie du réseau général des chemins de fer du Canada. Il n'est que juste de dire que l'honorable député d'Albert (M. Weldon), en faisant cette proposition, a insisté pour que ces chemins fussent acquis à leur valeur réelle et pas plus. On peut se demander, toutefois, si, parmi ces chemins, il n'en est pas qui ne valent rien du tout. Je ne sache pas qu'il ait fait aucune exception, mais il a proposé que la réunion de ces embranchements se fit aux frais du pays.

Si le gouvernement doit entreprendre une pareille politique, je crois qu'il importe que la chambre et le pays soient édifiés, à l'avance, sur la valeur de quelques-uns de ces embranchements, afin de s'assurer s'il est de l'intérêt public d'adopter une telle politique. Partant de là, je prends la liberté d'attirer l'attention sur un de ces embranchements, connu sous le nom de chemin de fer de Caraquette. Ainsi que la chambre le sait, ce chemin de fer part de Bathurst, sur la Baie-des-Chaleurs et se rend à 67½ milles, dans une direction-est, sur la rive sud de cette baie, côtoyant la mer presque continuelle-

Sir JOHN THOMPSON.

ment, sur toute cette distance, et se rendant, à l'est, au havre de Shippegan.

Je constate que, en 1883, une demande fut adressée au parlement du Canada, pour obtenir une subvention en faveur de ce chemin. Dans cette circonstance, la proposition fut faite à la chambre, par sir Charles Tupper, qui ne donna à la chambre aucun renseignement, concernant les perspectives du chemin ou les ressources financières de la compagnie, mais qui déclara que le député représentant alors le comté de Gloucester (M. Burns), et qui le représente encore, donnerait à la chambre tous les renseignements de nature à l'engager à accorder une subvention au chemin. En conséquence, le 17 mai 1883, pour répondre à l'invitation du ministre des chemins de fer, l'honorable député fit valoir ses arguments en faveur d'une subvention pour ce chemin de fer et ses assertions sont consignées dans les *Débats* de 1883, à la page 1266. Après avoir cité Sandford Fleming, l'honorable député expose ses propres idées pour engager la chambre à voter la subvention demandée. Il dit :

En conséquence, je dis qu'à ce seul point de vue—

Je veux dire, de la voie la plus courte.—

les auteurs de ce projet seraient justifiables de demander à la chambre de venir en aide à la construction de ce chemin de fer qui, à l'avenir, dans tous les cas, contribuera grandement à la prospérité du pays en général. Mais, M. l'Orateur, le projet ne repose pas sur cette seule base ; il a un but d'une toute autre portée, il a pour but de développer le commerce et de le créer, non-seulement dans cette localité, mais dans toute l'étendue du Canada. La construction de ce chemin assure un trafic énorme à l'Intercolonial ; et comme tributaire du chemin de fer Intercolonial, il ne le cède en importance à aucun de ces embranchements.

Je recommande cet exposé à l'attention de l'honorable député d'Albert (M. Weldon). Ici, on déclare que le commerce du chemin projeté de Caraquette n'est surpassé par le commerce d'aucune autre de ces lignes d'embranchement qu'on nous demande d'acheter. Il importe de savoir que c'est là, un échantillon des seize ou dix-sept embranchements qu'on nous demande d'acheter. L'honorable député ajoute :

Et, parce que c'est un tributaire de l'Intercolonial, je prétends que mon honorable ami, de l'autre côté de la chambre ne saurait faire d'objection. Si je l'ai bien compris, il est en faveur de tout chemin qui apporte du trafic au chemin de fer intercolonial.

Pour donner à la chambre une idée de la somme du commerce qui se fait sur le parcours de ce chemin, et de la population qu'il desservira, je dirai que, depuis le point où l'on se propose d'opérer la jonction avec le chemin de fer Intercolonial jusqu'au terminus de Caraquette ou de Shippegan, une distance de 45 milles, il existe une population de 18,000 habitants. Tout le pays que doit traverser le chemin est habité. La valeur des produits de cette section du pays, durant l'année dernière, s'est élevée à quelque chose comme un \$1,000,000, partagés comme suit : bois de construction, \$300,000 ; poisson, y compris les conserves en boîtes, morue, saumon, hareng, maquereau et huitres, \$500,000 ; pierres meulières, \$50,000 ; produits de ferme, \$150,000. Il existe un grand nombre d'autres industries qui fourniraient un trafic considérable au chemin et qui toutes apporteraient leur tribut au chemin de fer Intercolonial. Ce chemin sera très avantageux pour l'Ouest, vu qu'il donnera à ces populations l'avantage de se procurer du poisson frais, ce qui leur manque aujourd'hui, et en même temps, cette partie du pays profitera tout autant que l'est du nouveau marché ouvert à ses produits.

Tel est l'exposé qui a été présenté à la chambre, en vue de l'engager à accorder des subventions à l'entreprise projetée, et la chambre, convaincue sans doute par ces arguments, a accordé les subventions demandées—d'abord, un subside de \$115,000 et peu de temps après, ce subside fut