

été amenée sur le tapis dans une autre occasion, non sur la proposition d'un simple candidat au mandat d'un comté, si important qu'il pût être, mais par le membre le plus important du cabinet après le premier ministre. C'est le 11 février 1887 que sir Charles Tupper télégraphia ce qui suit à l'honorable député actuel d'Albert (M. Weldon), alors candidat dans ce comté :

J'ai l'intention de proposer à mes collègues de réunir les embranchements de chemins de fer à la ligne principale, ce qui permettra de les administrer avec plus d'économie et de les rendre beaucoup plus utiles au pays.

Songez-y donc ! Le ministre qui avait depuis longtemps la direction du ministère des chemins de fer, et était alors, je crois, ministre des finances, et qui, par conséquent, avait une longue expérience des affaires des deux ministères qui le rendaient le plus particulièrement apte à régler une question de ce genre—son expérience des affaires du ministère des chemins de fer l'ayant mis au courant des besoins des chemins de fer du pays, et sa connaissance des affaires du ministère des finances lui ayant appris l'attention que réclamaient les finances du pays—ce ministre, avec toute cette expérience, et toute cette influence, était arrivé—un peu tard il est vrai, à un moment critique, dans un temps qui ne le rendait peut-être pas apte à examiner avec calme toutes les questions financières et économiques qui étaient en jeu à un moment où son jugement pouvait être obscurci, jusqu'à un certain point, par d'autres raisons politiques—ce ministre, dis-je, était arrivé à la conclusion que la réunion des embranchements de chemin de fer à la ligne principale de l'Intercolonial permettrait d'administrer toutes ces lignes avec plus d'économie et de les rendre plus utiles au pays ; et il était aussi arrivé à la conclusion que le devoir lui commandait de soumettre à ses collègues une proposition pour atteindre cette fin. Il obtint du peuple cette force qu'il désirait pour le cabinet—il n'est pas important d'examiner maintenant si ce fut par ce stratagème ou par d'autres semblables—mais il revint ici soutenu par mes honorables amis de la droite, dont plusieurs avaient sans doute reçu des télégrammes comme l'honorable député d'Albert (M. Weldon).

Je ne puis douter que sir Charles Tupper ait soumis cette proposition au gouvernement. Je ne puis douter que l'honorable député d'Albert l'ait sollicité d'insister auprès du gouvernement pour faire exécuter ce projet. Je ne puis douter que sir Charles Tupper ait fait tout en son pouvoir—et qui pouvait faire davantage?—pour faire remplir la promesse au moyen de laquelle on avait si bien réussi à s'emparer du comté d'Albert.

M. WELDON (Albert) : Il n'en a pas eu le temps.

M. BLAKE : Il n'en a pas eu le temps. Il remit son portefeuille et quitta le pays, et l'honorable député d'Albert (M. Weldon) nous dit qu'il a travaillé pendant quatre ans dans ce champ que Sir Charles Tupper avait abandonné.

M. WELDON (Albert) : Trois ans.

M. BLAKE : Pendant trois ans. Je conseille à l'honorable député d'Albert, qui saisit aujourd'hui pour la première fois le parlement de cette question, de continuer de travailler, avec l'assurance que ce n'est que vers l'époque ou quelque temps seulement avant l'époque des élections générales qu'il peut s'attendre à recueillir le fruit de ses travaux. Je ne crois pas qu'il se contente maintenant, et je ne m'attends point à ce que les électeurs du

M. BLAKE.

comté d'Albert se contentent de la prochaine fois d'un autre télégramme, mais il peut cette fois espérer d'obtenir un arrêté du conseil comportant que ces chemins de fer seront réunis plus tard si le résultat des prochaines élections est favorable au ministère.

M. WELDON (Albert) : L'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) est plus ancien que moi dans la politique ; il a beaucoup plus d'expérience, et il parle avec un ton sarcastique—je ne dis pas qu'il parle ainsi par raillerie—mais il parle de mes observations d'une manière qui paraît dénuée de cette loyauté, de cette douceur qui, selon moi, sied mieux à un homme public.

Je crois sincèrement à la sagesse du plan que j'ai exposé. Je crois que si ce gouvernement continue à exploiter le chemin de fer Intercolonial, il devra adopter cette politique, et cela, bientôt. Au commencement de la prochaine session, si j'en ai l'occasion, je ferai un exposé de la question beaucoup plus soigné que celui que j'ai fait ce soir, car, quoique j'eusse préparé certaines notes sur ce sujet, je les ai serrées il y a environ deux semaines. Mais je dirai que je n'ai jamais été plus sincère que je le suis ce soir en appelant l'attention du gouvernement sur cette question. Je crois que c'est une question de justice pour les provinces maritimes, et je parle en particulier des comtés éloignés du chemin de fer Intercolonial. On voit sur tout ce parcours de l'Intercolonial des villes et des villages se fonder rapidement mais on ne voit pas un développement correspondant dans les comtés un peu éloignés. La raison de cela c'est que les embranchements de chemins de fer ne font pas leur devoir comme nous l'espérons. Dans mon propre comté, la question provoque depuis plusieurs années un très vif intérêt, et si le chemin de fer Intercolonial ne fait pas son devoir, nous ferons tout en notre pouvoir pour engager le gouvernement à en abandonner le contrôle et à le donner ou le vendre à une compagnie qui l'exploitera d'après les principes commerciaux.

Suivant quelques-uns d'entre nous qui ont beaucoup étudié la position du chemin de fer Intercolonial, les déficits ne sont pas inévitables, et nous croyons que les déficits qu'il y a sont dus à ce que l'on ignore le trafic local, à une exagération de ce que l'on pourrait appeler, dans le sens large du mot, le but politique du chemin—non pas dans un mauvais sens, mais dans le sens large du mot, c'est-à-dire relier les provinces de l'est à l'extrême ouest et développer les contrées intermédiaires. Nous approuvons ce but, mais nous ne voulons pas que tout le poids de ce service pèse sur notre région. Nous savons parfaitement que lorsque le chemin de fer Intercolonial a été construit, ça été afin d'obtenir l'aide d'une subvention impériale garantissant le paiement de l'argent nécessaire à la construction du chemin, ainsi que pour servir les intérêts impériaux, et sans doute aussi pour plaire aux populations de la province de Québec et du nord du Nouveau-Brunswick que l'on n'a pas choisis la route naturelle et commerciale, route qui, à quelque distance de Halifax, traverserait l'isthme de Chignectou et ferait une ligne dans la direction du haut de la rivière Saint-Jean. Nous n'avons pas pris cette route, et, comme conséquence, nous avons éprouvé de grandes pertes dans l'exploitation du chemin. Ce chemin a été construit et, cette route a été choisie surtout en vue de la défense du pays, et vous devez payer votre part de son entretien, messieurs les représentants des pro-