

Lorsque la ligne sera construite jusqu'à Mattawamkeag nous aurons un raccordement ; mais la ligne courte ne sera pas complète à moins de la rendre à Harvey, Frédérickton et Salisbury. A moins que cette section ne soit construite, cette ligne ne sera d'aucune utilité sur terre à la province de la Nouvelle-Ecosse ou à la ville de Halifax.

Ce langage a été employé en proposant un amendement qui se lit comme suit :

Que le rapport ne soit pas pris en considération, mais qu'il soit renvoyé au comité général pour insérer dans le bill un amendement pourvoyant à ce que les travaux sur les sections de la ligne entre Harvey, Frédérickton et Salisbury soient commencés et continués simultanément avec la partie de la ligne entière à l'ouest de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine.

Les députés de l'opposition, je crois, ont voté unanimement en faveur de cet amendement.

M. WELDON (Saint-Jean) : Je vous demande pardon. J'ai voté contre. Vous trouverez que, dans le *Hansard*, mon nom figure des deux côtés ; toutefois dans les journaux vous verrez mon nom figurer parmi ceux qui ont voté contre cette résolution.

M. WOOD (Westmoreland) : Je le trouve certainement parmi les "oui" dans cette occasion.

M. WELDON (Saint-Jean) : Et également parmi les "non". C'est une faute d'impression du compte rendu des Débats, où je figure au nombre des "oui" et des "non" en même temps, mais dans les journaux je figure avec les "non".

M. WOOD (Westmoreland) : Quoiqu'il en soit du cas de l'honorable député de Saint-Jean, je pense que c'est une réponse péremptoire à la remarque de l'honorable député junior de Saint-Jean qui dit que les députés de Québec et d'Ontario ne devraient pas appuyer aujourd'hui cette mesure, que de rappeler qu'à cette occasion ils ont appuyé une résolution aussi énergique dans ses termes que celle que j'ai lue. Et je suis aussi d'avis que les votes auraient été plus nombreux en faveur de cette résolution, n'eussent été les assurances formelles données à la Chambre par le gouvernement qu'il voulait tâcher de voir à ce que cette section de la ligne actuellement en discussion fût construite. Maintenant, monsieur l'Orateur, c'est pour moi une chose incompréhensible, de voir comment les honorables députés qui ont appuyé cette motion peuvent venir aujourd'hui demander l'abandon de cette section en se basant sur le fait que la distance gagnée est véritablement des plus infimes, et que la construction de la ligne entraînerait une dépense inutile. Les honorables députés ont également déclaré qu'ils eussent été satisfaits si la compagnie avait construit la ligne dans les conditions du contrat originaire. Eh bien ! je prétends que le fait que la compagnie a failli à l'exécution de son contrat, ne dégage pas le gouvernement, en aucune façon, pas plus que le parlement de la responsabilité assumée de terminer l'entreprise. Il est vrai que, s'il y avait une ligne ouverte et que le parlement lui eût accordé des subsides pour sa construction, et que si la compagnie qui avait entrepris de la construire venait à faillir à ses engagements, le parlement pourrait être déchargé. Mais ce serait là un cas tout différent. La construction de cette voie ferrée a été entreprise, non pas comme une ligne d'intérêt local, mais comme formant partie d'une grande artère nationale, et l'argent accordé n'était pas simplement destiné à l'aider dans la construction, mais d'assurer sa construction. En 1884, un subside de \$170,000 par année a été accordé pour 15 ans. En 1885, il a été démontré que cela était tout à fait insuffisant, et un subside de \$250,000 par année a été accordé pour 20 ans, ce qui en réalité, était le double du premier subside. Le principe d'après lequel s'est conduit le gouvernement et le parlement, c'est que cette ligne était une section de notre grande voie nationale, et que c'était le devoir du parlement de veiller à ce qu'elle fût construite et de voter tout l'argent nécessaire à sa construction. Maintenant l'honorable député senior de Saint-Jean a dit que la compagnie du che-

min de fer canadien du Pacifique ne considérait pas cet embranchement comme valant la peine d'être construit, et qu'elle n'était pas favorable à sa construction.

Il est vrai, l'attitude de cette compagnie a quelque peu changé relativement à cette section de la ligne ; mais il est facile d'en trouver la cause dans ce fait, que le coût de la ligne traversant l'état du Maine a dépassé vraiment de beaucoup son attente. Si je suis bien informé, cette section a coûté autant que l'on supposait devoir dépenser pour la construction de toute la ligne de Montréal à Moncton, et il ne faut pas s'étonner de ce que, dans ces conditions, la compagnie désire être relevée de son contrat. Cependant les honorables membres de la chambre voudront bien remarquer que l'opposition à la mesure proposée actuellement vient des députés représentant la ville et le comté de Saint-Jean. Cette opposition est basée uniquement sur des questions locales, intéressant un rayon déterminé. En 1884 et 1885, ils appuyaient la construction de cette ligne dans sa totalité ; mais aujourd'hui, depuis que la construction de cet embranchement qui relie directement à l'ouest cette partie de la province qu'ils représentent à la chambre, ils ont changé d'attitude et s'opposent aujourd'hui à la construction de la partie restante de cette ligne.

Je ne pense pas que l'opinion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), ou les arguments des orateurs qui sont guidés par de semblables motifs, pèsent d'un grand poids sur les membres indépendants de cette chambre. Bien que le crédit pour la construction de cette section de la ligne ne rencontrera pas l'appui unanime qu'il a reçu en 1884 et 1885, il a aujourd'hui les mêmes avantages qu'alors. Les conditions n'ont pas changé. On n'a jamais dit que la distance gagnée serait de plus de 26 ou 27 milles. J'estime que lorsque les arpentages pour la tracé de la ligne seront faits, d'après les informations les plus complètes que j'aie pu obtenir, on arrivera amplement à gagner cette distance, et j'ai toute raison de croire que la distance gagnée sera encore augmentée. J'appuie donc le projet pour son mérite intrinsèque, parce que je suis convaincu, d'accord en cela avec l'opinion d'un grand nombre d'hommes autorisés en ces matières, que cette section constitue une partie importante de notre grande artère nationale à travers le continent, et, en outre, il y a une considération qui prime les autres, il importe de conserver intacts l'honneur et la fidélité aux promesses du gouvernement et de ce parlement.

M. DAVIES (I.P.R.) : Il est évident, et je constate ce fait avec peine, que, pendant les dernières heures de la session qui touche à sa fin, ce projet important ne peut pas être l'objet d'un examen convenable. Je considère ce projet comme l'un des plus indéfendables qui ait été présenté à l'approbation de la chambre. L'honorable député qui vient de reprendre son siège, a reproché à l'opposition de mon honorable ami, le député de Saint-Jean, de s'être appuyé en grande partie sur des questions d'intérêt local. Je crois qu'on pourrait, d'après le même principe, lui objecter que l'appui donné à ce projet est basé purement et simplement sur des considérations locales. Mais indépendamment des considérations locales qui pourraient influencer les honorables députés qui représentent ici des intérêts placés en antagonisme, notamment ceux de Saint-Jean, Halifax et Annapolis, il y a un devoir à remplir par les députés de cette chambre, qui ne sont pas, par la nature même de la question, influencés par des considérations locales, c'est de décider de l'exécution de ce projet, non pas à un point de vue légal, mais au point de vue de l'intérêt national ; et lorsque nous demandons, nous qui n'avons pas d'intérêts locaux dans cette question, s'il y a des intérêts nationaux exigeant cette dépense de \$4,000,000 ou \$5,000,000 pour la construction d'une double ligne de chemin de fer, je crois qu'il ne peut y avoir qu'une seule réponse de la part de ceux qui ne sont pas tenus de répondre autrement que conformément au parti qu'ils appartient.