

Un nouvel espoir s'empara des habitants de la vallée du Saint-Jean, monsieur l'Orateur, lorsqu'ils entendirent parler du projet de construire le Transcontinental, cette route qui devait relier l'Atlantique au Pacifique, en traversant exclusivement le territoire canadien. Ils espérèrent avec confiance qu'enfin le moment était arrivé où on allait leur fournir, à eux aussi, ces facilités de transport qu'on leur refusait depuis si longtemps, quoiqu'ils eussent payé leur quote-part du coût de la construction de voies ferrées qui desservaient les autres parties du pays. Vous le savez, monsieur l'Orateur, le Transcontinental national n'a pas traversé la vallée du Saint-Jean. Cet aspect de la question a été discuté dans le temps. On le fit passer pour ainsi dire par une région inculte de Grand-Sault à Moncton, tandis que s'il eût suivi la vallée du Saint-Jean, il aurait traversé une contrée assez peuplée, qui lui aurait fourni, dès le début, un excellent trafic local, et la distance pour atteindre les ports océaniques se serait trouvée raccourcie. Pour me servir du langage qu'a employé, l'autre jour, mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), en faisant passer le Transcontinental ailleurs que par la vallée du Saint-Jean, on n'a pas seulement commis une injustice à l'endroit de la population, mais on s'est pour ainsi dire rendu coupable d'un crime. Ce chemin de fer étant terminé sans que la vallée n'eût aucune communication par voie ferrée, la population de cette région commença pour ainsi dire à se décourager.

A dater de mon entrée à l'assemblée législative en 1889 et quatre ans auparavant, et jusqu'au moment où je devins premier ministre de la province, le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean a été le jouet des politiciens. Tout le monde en parlait, mais personne ne prenait les mesures voulues pour le construire. A la veille de chaque élection, on nous disait ce que feraient certains politiciens, s'ils montaient au pouvoir. Mais une fois arrivés au pouvoir, on ne prenait pas de mesures efficaces. Au cours de la session de 1909, une nombreuse délégation vint de chaque partie de la vallée du Saint-Jean à Fredericton—délégation aussi nombreuse que celle que nous avons vue ici même l'autre après-midi— et elle demanda qu'on prît les mesures pour fournir aux populations les communications par voie ferrée dont on jouissait dans les autres parties du pays. A tort ou à raison, je compris que l'heure de la temporisation et des tergiversations était passée et je fis une dé-

[M. Hazen.]

claration nette et catégorique aux messieurs assemblés en cette circonstance. Je fis observer que le gouvernement, dont M. Pugsley était le chef, avait négocié avec Mackenzie et Mann, mais que ces négociations avaient abouti à l'avortement. L'offre comportait une garantie d'obligations de \$15,000 par mille. Mais ni Mackenzie ni Mann, ni personne autre ne songerait à construire pareil chemin de fer pour une garantie de ce genre. Je dis à la délégation que j'étais prêt à faire adopter une loi autorisant une garantie des obligations de la compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer dans la vallée du Saint-Jean, jusqu'à concurrence de \$25,000 le mille, pourvu que le Gouvernement fédéral, une fois la ligne terminée, s'engageât à se charger de l'exploitation et de l'entretien de cette voie, à titre de tronçon de l'Intercolonial, 40 p. 100 des recettes devant revenir à la province et 60 p. 100 au Gouvernement fédéral. Cet arrangement épargnerait à la province le paiement de l'intérêt sur la garantie de \$25,000 le mille. Bien que je ne nourrisse nullement l'espoir que, pendant les premières années de l'exploitation, ce revenu de 40 p. 100 fut suffisant pour payer tous les frais de l'intérêt sur la garantie, je compris que lorsque la ligne aurait été en exploitation pendant quelques années et que son trafic se serait accru, la province s'épargnerait des frais inutiles, tandis que les populations bénéficieraient de ces voies de communication par rail, et nous aurions l'absolue certitude que le chemin de fer serait exploité, puisque le Gouvernement fédéral se chargerait de l'exploitation du chemin de fer à titre de tronçon de l'Intercolonial.

M. EMMERSON: Entre quels points ce chemin de fer circulerait-il?

M. HAZEN: Il s'agit du chemin de fer entre Grand-Falls et la ville de Saint-Jean. Une des propositions formulées par l'honorable député qui me succéda à titre de premier ministre, portait que le chemin de fer serait construit de Centreville à Woodstock, à titre de tronçon de l'Intercolonial. On n'a pas donné suite à cette proposition. La délégation se réunit à Fredericton et nomma un comité qui se rendit à Ottawa et eut une entrevue avec le Gouvernement auquel elle soumit la proposition en question. La députation conféra avec mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), mon honorable ami et collègue de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) et autres membres du Gouvernement et revinrent chez eux, nourrissant l'espoir qu'on ferait quelque chose en ce sens. Les choses en demeuré-