

Sir CHARLES TUPPER : C'était pour établir une communication entre l'Intercolonial et une houillère de Spring-Hill, qui se trouve dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et aux meilleures conditions possibles pour l'usage de l'Intercolonial. C'était une sage et bonne politique, et si elle était bonne en ce cas-là, n'est-elle pas également bonne lorsque c'est mon honorable ami le ministre des chemins de fer qui subventionne la compagnie houillère de Joggins de la même façon en lui donnant \$3,200 par mille pour mettre cette compagnie en concurrence avec celle de Spring-Hill, et ne pas laisser l'Intercolonial dépendre uniquement de la houillère de Spring-Hill ?

L'honorable député verra qu'en subventionnant la compagnie de chemin de fer de Joggins de la même façon qu'il a subventionné la compagnie de Spring-Hill, le même intérêt public est en jeu et le même bien accompli pour le pays. Mais il s'est agit d'appliquer le crédit voté l'an dernier, la compagnie, composée de notables, dont plusieurs sont des partisans de l'honorable député de Saint-Jean, a représenté qu'il fallait une subvention additionnelle pour un mille et quart de chemin qu'il était nécessaire de construire afin de compléter la ligne ferrée. C'est là toute la politique. Je soutiens que c'est une saine politique. Je prétends que le gouvernement ne peut faire aucune dépense, pourvu qu'elle soit judicieusement faite, qui soit plus propre que ces subventions aux grandes entreprises de chemin de fer à développer le commerce du pays. Quand, pour l'application plus accusée de ce principe nous avons décidé d'accorder de l'argent au lieu de prêter des rails, nous avons résolu, pour pourvoir de rails ce chemin, de lui donner une subvention de \$3,200 par mille, nous nous sommes dit que chaque fois qu'une subvention de \$3,200 par mille engagerait le capital des sources particulières à se placer dans des entreprises destinées à parachever un chemin, nous avions par là même la meilleure preuve des avantages qu'en offrait la construction, et la preuve qu'il augmenterait le revenu dans une proportion plus forte que celle de la somme qu'il fallait pour l'intérêt sur la somme de \$3,200 par mille. C'est là le fondement du développement donné à cette politique. Je crois qu'on n'a jamais fait un emploi plus sage des deniers publics. L'honorable député semble croire que cela devrait plutôt être fait par les législatures provinciales. J'ai fait voir que telle n'était pas sa politique. Je lui accorde le mérite qui lui revient pour avoir adopté cette méthode ; mais je vais plus loin, et je dis que parmi les difficultés que la Confédération a à surmonter en ce moment, la principale se trouve dans la pénurie de ressources où se trouvent quelques-unes des législatures provinciales pour administrer les affaires locales, avec les subsides et les revenus locaux. Elles n'ont pas eu les moyens de subventionner les chemins de fer ; il leur a fallu consacrer à cette fin des sommes destinées, d'après le pacte fédéral, à d'autres fins, comme les chemins, les ponts, l'instruction publique et autres choses analogues. Cela les a jetés dans des difficultés et c'est pour cela qu'il nous a fallu subventionner les chemins provinciaux.

Nous avons un intérêt direct à subventionner les chemins provinciaux ; nous avons un intérêt direct dans chaque mille de chemin de fer que nous construisons, parce que cela développe les ressources du pays et augmente le revenu dont nous avons besoin. Mais si la construction d'un chemin faite grâce à l'aide d'une législature provinciale double le revenu de la province, il n'en revient pas un shelling au gouvernement local dont le trésor a été pressuré pour produire ce résultat. C'est là, je crois, toute la question en deux mots. Je ne vois pas comment on peut s'opposer à la chose. Je ne prétends pas dire qu'il ne peut pas s'être commis d'erreur dans l'application de cette politique et qu'elle n'aurait pas pu être appliquée d'une façon plus judicieuse, mais je dis que si on avait besoin de chaque schelling entrant dans la composition de cette subvention—et telle n'a pas été notre expérience, et je doute que l'on dépense

Sir CHARLES TUPPER

plus de \$1,700,000—cela favoriserait plus le progrès et la prospérité du pays que si on agissait comme on l'a dit. Tout en désapprouvant beaucoup des énoncés faits par l'honorable député de Wellington-Nord (M. McMullen), j'approuve une de ces prétentions, savoir : qu'on peut faire plus de dommage que de bien au pays en favorisant les compagnies de chemin de fer là où il n'y a pas assez de trafic pour les compagnies qui existent déjà. Les subventions sont avantageuses là où on aide à la construction d'embranchements ou de petits tronçons pour raccorder des voies ferrées en existence. Si l'on dépense cet argent à favoriser la concurrence, à construire des chemins dont on n'a pas besoin pour les affaires du pays, on commet une injustice envers le pays et les entreprises déjà en opération.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je dois féliciter l'honorable ministre sur la somme de confiance qu'il a et que ne possède aucun autre être humain. Il n'y a que l'honorable ministre pour entreprendre de justifier une politique, annoncée à grand fracas comme une nouveauté—et c'était certainement une nouveauté comportant une addition de plusieurs millions à la dette publique—en donnant pour raison que l'honorable député d'York (M. Macenzie) avait prêté un lot de vieux rails de fer usés, qu'il ne pouvait pas vendre, à deux ou trois petites lignes d'embranchement situées dans la Nouvelle-Ecosse, il y a treize ou quatorze ans. Je dois dire que si c'est là le précédent sur lequel l'honorable ministre fait reposer sa conduite, je ne connais pas de précédent plus absurde—que l'honorable député me pardonne l'expression—qui ait été offert comme justification d'une grande politique.

Sir CHARLES TUPPER : La chose a été dite au moment où cette politique même était proposée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La chose n'a pas été proposée par l'honorable député qui a prêté un lot de vieux rails de fer usés à des petites lignes se raccordant à l'Intercolonial. Il est absurde de proposer cela comme justification, et je refuse d'accepter le mérite qu'on accorde à l'honorable député et à moi au sujet de ce système de subvention. Il n'y a pas de rapport possible entre les deux cas ; et un homme de l'habileté du ministre des finances ne peut guère parvenir à se former de l'intelligence des députés qui siègent des deux côtés de la Chambre une opinion si peu haute qu'il puisse leur proposer cela comme justification. Si l'honorable ministre dit vrai quand il assure que son but est de développer le trafic, particulièrement par rapport à l'Intercolonial, j'espère qu'il sera plus heureux à l'avenir que par le passé, car s'il faut en juger d'après les rapports déposés sur le bureau l'autre jour, la situation de l'Intercolonial, après la concession de toutes ces subventions pour des chemins additionnels, rempire rapidement.

Sir CHARLES TUPPER : Le trafic ne diminue point.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les frais d'exploitation augmentent.

Sir CHARLES TUPPER : C'est là toute une autre question.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a un énorme déficit pour les dix premiers mois de l'année courante.

Sir CHARLES TUPPER : La chose est tout à fait exceptionnelle.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si l'on tient compte des sommes énormes imputées sur le capital, et si on ajoute les déficits, et, de plus, la quantité énorme de capital enfouie par l'honorable ministre dans ces diverses opérations, sur laquelle nous devons annuellement payer un gros intérêt, je dis que la position est loin d'être satisfaisante. Je n'ai encore rien dit de l'objection capitale que j'ai à faire à tout le projet ; la voici : vous allez très certainement vous trouver forcés de faire face aux réclamations des diverses