

23 avril 1874

L'hon. M. DICKEY dit qu'à son avis, le commentaire sur la motion est limité. Il estime également que le sénateur qui a fait cette proposition n'a qu'une compréhension très étroite de la question. S'il le comprend bien, il affirme que tous les travaux publics doivent toujours être productifs, sans quoi le Sénat et le pays les rejettent. Si c'était exact, l'honorable sénateur se rendrait vite compte que certaines réalisations des travaux publics qui le touchent de plus près pourraient fort bien avoir le même sort et que l'on devrait sans doute fermer certains canaux de l'Ouest. Les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont été construits à des fins publiques très importantes. Il (M. Dickey) a consacré toute sa vie publique à protester continuellement contre le gouvernement qui construisait des chemins de fer, s'en rendait propriétaire ou prenait des initiatives à ce sujet. Cependant, par justice envers la province où il est né, il se doit de dire que si les gouvernements des deux cotés ont toujours aidé de façon consciencieuse les entreprises privées essayant de construire des chemins de fer, beaucoup de gens pensent que si le gouvernement n'avait pas adopté une politique de construction des chemins de fer, ceux-ci n'auraient pas vu le jour avant longtemps. Le sénateur qui propose cette motion aurait dû l'accompagner de faits et de chiffres. D'après les explications des commissaires du chemin de fer devant la Chambre des communes, le montant total des dépenses d'exploitation du chemin de fer Intercolonial se limite à la période allant de novembre 1872 à juin 1873 — soit huit mois. L'honorable sénateur, en se basant sur ces renseignements, a demandé au Sénat indirectement de décider que ces travaux publics n'étaient pas productifs, qu'ils ne devraient pas être assumés par l'État — il se base pour cela sur des chiffres qui ne portent que sur huit mois d'exploitation. Il ne sait sans doute pas que les circonstances de ces huit mois étaient tout à fait exceptionnelles, que la région a dû faire face à des tempêtes de neige tout à fait inhabituelles. Le résultat est que le train traversant la Nouvelle-Écosse a été constamment arrêté et que, de ce fait, il y a eu des dépenses énormes. Or, il est prouvé que ces conditions étaient exceptionnelles, car cette année ce n'est plus la même chose. Ne serait-il pas juste d'expliquer cette situation au Sénat lorsque l'on veut créer l'impression que ces ouvrages n'ont pas été productifs? Ne serait-il pas juste de dire qu'il n'y avait pas encore de jonction entre certaines parties de la ligne, qu'il n'y avait aucun pont sur la rivière Saint-Jean et que pour une grande partie, il fallait utiliser la route? Au contraire, il devrait attendre de voir les résultats avant de condamner ces ouvrages et de dire qu'ils ne sont pas productifs. Jusqu'à maintenant, la jonction des différentes parties n'était pas assurée pour permettre un trafic continu, et il n'est pas possible de porter un jugement sur ces ouvrages. Il faudrait attendre que la jonction soit faite entre ces différentes voies de communication, ce qui permettrait d'augmenter le commerce et le trafic local. En ce qui concerne les autres parties du chemin de fer Intercolonial, entre Amherst et Moncton ou Painsec, soit quelque 50 milles, il lui semble que les commissaires des chemins de fer auraient dû en toute justice dire au Sénat que la voie était ouverte depuis trois ou quatre ans, et qu'elle était

rentable, puisqu'elle acheminait un trafic assez important. Il est tout à fait prêt à ce que l'on fasse enquête sur cette question. Il considère d'un œil sympathique le point de vue exprimé sur le fonctionnement des chemins de fer à l'avenir. Ceux-ci ont d'ailleurs constitué un avantage immense pour les basses provinces et de la Puissance en général. Si le gouvernement voulait à tout prix s'en débarrasser, il n'aurait aucune difficulté à le faire et cela montrerait bien, d'ailleurs, leur valeur et leur productivité. Il espère que ces grandes lignes de communication ne seront pas mises de sitôt entre les mains de spéculateurs du secteur privé. Il espère que le gouvernement envisagera la question dans son ensemble et ne prendra pas de décision uniquement en fonction d'une année exceptionnelle au cours de laquelle on a connu de grandes tempêtes de neige et donc de grandes dépenses. Il espère aussi que le gouvernement se rappelle que le chemin de fer n'était pour ainsi dire pas encore en état de fonctionner et il espère que le gouvernement pensera à l'avenir des provinces que ce chemin de fer traverse, — et aux avantages qu'elles en tireront, de même, d'ailleurs, que la Puissance toute entière (*acclamations*).

L'hon. M. WILMOT rétorque qu'il a fait partie de la délégation qui s'est rendue en Angleterre au sujet du chemin de fer Intercolonial, et que le gouvernement britannique n'a pas pris de décision quant au tracé le long de la côte nord, comme on semble vouloir le faire croire ici. Toute la question a été entièrement discutée à l'époque.

L'hon. M. CAMPBELL s'inscrit en faux contre l'impression de l'honorable sénateur; il affirme qu'une dépêche du gouvernement britannique concernant le tracé le long de la côte a été lue au Sénat.

L'hon. M. MILLER explique, comptes publics en main, et se reportant au résumé sur lequel le parrain de la motion a basé ses calculs, qu'il ne comprend vraiment pas comment il a pu arriver à des résultats si extravagants et erronés. L'impression que les remarques de l'honorable sénateur veulent laisser aux sénateurs et au pays tout entier est que les chemins de fer de l'État en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick constituent un fardeau annuel pour la Puissance s'élevant à environ 900,000 piastres. Il estime, quant à lui (M. Miller), qu'il est de son devoir de ne pas permettre qu'une déclaration de la sorte soit faite publiquement sans qu'on tienne compte du résumé sur lequel l'honorable collègue (M. Alexander) a fondé ses affirmations, et des chiffres qu'il avait sous les yeux à ce moment-là. Or, s'il ne peut affirmer que cette déclaration a été intentionnellement fautive, il peut certainement dire qu'elle est tout à fait inexacte. Tous les honorables sénateurs des provinces maritimes savent qu'avant la Confédération, les chemins de fer de ces provinces, considérés au moment de l'Union par le gouvernement de la Puissance comme un avantage pour le pays, ces chemins de fer, donc, accusaient un léger profit, de un pour cent environ sur leurs dépenses d'exploitation. Il pense que les chemins de fer du Nouveau-Brunswick étaient encore plus profitables; comme il s'agissait de lignes principales, elles