

ville était le grand centre commercial du Nouveau-Brunswick; que Saint-Jean avait tous les avantages et remplissait toutes les conditions pour avoir le terminus, et qu'il fallait que Saint-Jean l'obtienne. Mais, après l'ouverture de la ligne courte, au lieu de permettre aux ports de Saint-Jean et de Saint-André de se disputer le trafic, le gouvernement propose de taxer le peuple pour un montant énorme afin de construire cet embranchement inutile. Les choses en sont venues à ce point, aujourd'hui, qu'un homme ne peut plus parler d'économie ou faire allusion au peuple qui paie des taxes dans cette confédération, sans être considéré comme un enfant ou comme un imbécile, et c'est ainsi que l'on est jugé si l'on veut s'intéresser au sort des hommes qui travaillent avec tout le fardeau de ces impôts qui pèsent sur leurs épaules.

Quelques DÉPUTÉS: Oh, oh.

M. GILLMOR: Oh, oui, cela vous choque de voir comment vous allez justifier cette mesure aux yeux de vos électeurs. Je suis étonné que l'on vote des millions de cette manière lorsque nos charges sont déjà si grandes. On ne devrait pas entreprendre la construction d'une voie qui n'est pas dans l'intérêt public. Nous construisons au delà de nos moyens. Je lisais l'autre jour l'histoire d'une compagnie insensée qui avait entrepris un hôtel gigantesque à Rockaway, une place d'été dans l'Etat de New-York. L'hôtel a coûté \$1,500,000; il contient 999 chambres à coucher; mais après avoir été inauguré et ouvert pendant six semaines, il a été fermé et n'a pas été rouvert depuis. Pendant huit ans cet hôtel eut un gardien, mais il n'y avait pas de clients pour l'encourager. Il y a peu de temps, on fit venir un enchanteur et on commença à vendre tout ce qui se trouvait dans l'hôtel. Il y avait 500 soupères, 2,000 plats pour le dîner et 2,000 ou 3,000 couteaux et fourchettes, un fourneau de cuisines de 20 pieds de long et plusieurs mille serviettes, et on vendit le tout pour peu de chose, ou pour presque rien, comme l'on vendrait aujourd'hui l'Intercolonial si toutefois vous pouviez lui trouver un acheteur.

M. MITCHELL: Ne dites pas cela de l'Intercolonial.

M. GILLMOR: J'ai prêté attention au discours de mon honorable ami sur ce sujet; c'est un des meilleurs discours qu'il ait jamais prononcé; mais il ne contestera pas ce fait qu'une personne exploitant l'Intercolonial et y perdant chaque année \$250,000, ne serait pas seulement contente de le vendre, mais paierait encore pour que l'on le lui prenne des mains.

MITCHELL: Je dirai à mon honorable ami que je pense que le chemin de fer Intercolonial peut être exploité de manière à payer au moins toutes ses dépenses, si ce n'est plus; mais s'il est exploité au point de vue d'intérêts politique en jeu cela est impossible.

M. GILLMOR: Je crois qu'on peut le faire payer beaucoup plus qu'il ne paie actuellement. Si le gouvernement veut me donner le contrat de la fourniture de l'huile, de même qualité et au même prix, je consens à lui payer \$2,000 pour le contrat. J'en connais assez long sur l'huile qu'on peut user pour faire cette offre. Le gouvernement est en train de morceler cette immense exploitation et d'en vendre les morceaux. Il y a des gens riches à New-York qui sont à la tête de la société; nous marchons aussi à la tête de la population, et nous votons l'emploi de millions de dollars chaque année, millions qui doivent sortir de la poche de ceux qui travaillent. L'argent ne sort pas de la poche de beaucoup d'entre nous, parce que nous ne sommes pas au nombre des travailleurs; il ne sortira pas de la poche de sir Charles Tupper, ou de sir Leonard Tilley, ou de sir John A. Macdonald, mais de celle des travailleurs de ce pays. Nos exportations de poisson, de bois, de produits agricoles sont toutes le fruit du travail des ouvriers que nous taxons au delà de ce qu'ils peuvent supporter, et je dis, en ma qualité de représentant du peuple, que nous avons le droit, lorsqu'on

nous demande de voter une somme quelconque, de savoir, avant de voter, si l'intérêt public réclame cette dépense. Il n'y a aucune raison en faveur de la dépense que l'on veut faire actuellement. Si la ligne projetée n'abrège la distance que de 10 ou 15 milles, ce ne sera que quelques minutes de gagnées, et quant aux conventions faites avec le chemin de fer canadien du Pacifique, je les considère comme étant des plus préjudiciables possibles pour le commerce de Saint-Jean et Saint-André, parce que je crois que Saint-André est destiné à devenir une place des plus importantes. Je ne crois pas qu'il y ait inconséquence dans ma conduite actuelle. Si je fais une promesse fâcheuse je suis toujours assez homme pour la tenir, et si j'ai donné un vote regrettable, je suis également assez homme pour le soutenir. Lorsque l'on inaugura la politique de subventions à accorder aux chemins de fer, j'estimais que c'était une des plus mauvaises voies que l'on pût suivre. J'y vis une arme que l'on emploierait avec toute sa force pour les besoins de la politique. Mais cette politique comporte sa propre punition. Le chemin de celui qui s'écarte de son devoir est hérissé d'épines, et jamais un crime n'a été commis qui n'ait pas été suivi de châtement. Cet argent sera gaspillé, si on le vote. La seule chose que nous aurions à faire serait de nous rendre compte d'abord s'il y a un moyen d'abrèger une assez longue distance, attendu que le seul argument que l'on puisse invoquer en faveur de cette dépense c'est l'économie de temps dans le trajet de Harvey à Moncton: et c'est là le point inconnu. En somme, nous avons en ce moment les mêmes informations que nous avions antérieurement au vote de ce subside. Nous ne connaissons pas l'état de la question, et j'espère que dans l'intérêt du peuple, qu'avant de concourir à cette dépense le gouvernement se donnera la satisfaction d'apprendre que la distance se trouvera suffisamment abrégée pour justifier la construction de cet embranchement. Il faut qu'elle soit beaucoup plus courte qu'elle n'est pour justifier cette dépense.

J'ai fait ressortir les facilités que possède actuellement Halifax. En ce qui regarde Frédéricton, pourquoi devrions-nous examiner la question à son point de vue, alors que Frédéricton est abondamment pourvu de chemins de fer à l'heure qu'il est? Il y a là le chemin de fer de Woodstock à Frédéricton qui sera prochainement achevé. Il y a du côté est la ligne de la Rivière-du-Loup à Frédéricton. Ce pont n'aurait jamais été construit si on avait pensé à la construction de l'embranchement projeté. En ce qui touche Moncton que quelques honorables députés mettent en avant, comment, Moncton a été bâtie aux frais des contribuables. C'est un grand centre de voies ferrées et quiconque a connu Moncton autrefois et le compare au Moncton d'aujourd'hui, peut dire les avantages que les chemins de fer lui ont donnés à foison. Je suis désolé d'avoir été si long dans mes remarques, mais je pensais que venant d'un comté de 27,000 âmes, qui n'a jamais reçu un centin du trésor de la confédération, et je doute qu'il en obtienne jamais un, je dis que voilà une occasion de remplir les promesses de sir Charles Tupper de faire quelque chose pour le développement de Saint-André. Il n'y a rien de certain dans cette affaire. On en a fait un "foot ball" pour servir les projets du gouvernement, et nous ne faisons que continuer les lamentables traditions inaugurées par le gouvernement.

La Chambre s'est divisée sur l'amendement (M. Weldon, Saint-Jean.)

Pour:  
Messieurs

Armstrong,  
Bain (Wentworth),  
Beauséjour,  
Brien,  
Campbell,  
Cartwright (Sir Rich.),  
Casey,  
Charlton,  
Colter,

Ellis,  
Fisher,  
Gillmor,  
Holton,  
Innes,  
Mackenzie,  
McMullen,  
Mills (Botwell),  
Mitchell,

Platt,  
Préfontaine,  
Ste. Marie,  
Scriver,  
Skinner,  
Somerville,  
Sutherland,  
Trow,  
Watson,