

paît à l'exécution d'aucun contrat ayant pour objet la construction de la ligne ou la location de ce qu'on appelle la troisième section; mais il devint tout simplement le locataire à perpétuité de cette ligne. Telle est l'état de la question. Le gouvernement a un contrat avec la compagnie Internationale de chemin de fer, qui, après que l'Atlantic and Western a reçu sa part entière de la subvention, reste aujourd'hui en force avec tous ses effets. C'est pourquoi le gouvernement n'a aucunement le droit de venir aujourd'hui nous dire que l'Atlantic & North Western n'est pas en mesure de la construire et que le chemin de fer canadien du Pacifique ne la construira pas, que le chemin de fer canadien du Pacifique n'est pas obligé de la construire. Il semble que le seul but du gouvernement, en intervenant et en dégageant le chemin de fer Atlantic & North-Western de son contrat, est tout simplement de racheter une déclaration faite par sir Charles Tupper à l'honorable député de Halifax à l'époque où il combattait la motion de mon honorable ami (M. Kirk), lorsqu'il déclarait que le chemin de fer du Pacifique canadien avait souscrit à cette combinaison. Le ministre des travaux publics a également fait une déclaration analogue, en 1885. Cependant, il semble que les choses n'ont pas dû se passer ainsi. Comme l'a fait ressortir l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), cela a pu être le résultat d'une erreur, parce que l'Atlantic & North-Western était considéré comme une sorte de complément du chemin de fer du Pacifique canadien. Quoi qu'il en soit, si une erreur a été commise, maintenant que l'on sait qu'un contrat de cette nature n'a pas été passé, je dis qu'il n'y a pas de raison pour que le gouvernement aille de l'avant et s'embarque dans une entreprise dont il ne connaît ni le coût, ni les avantages. Ils proposent de construire une ligne qui est entièrement inutile et qui devrait certainement être différée en ce moment où nous commençons à entrer dans la voie des économies. Comme je l'ai dit, les arpentages ne sont que préliminaires, et ne donnent pas une idée exacte de ce que cette ligne pourra coûter, ni des difficultés que les ingénieurs seront appelés à rencontrer. Toute personne lisant le rapport, verra qu'il y a de sérieuses difficultés à surmonter en partant de Harvey comme en partant de Salisbury.

Maintenant, je prends la ligne et les chiffres du rapport, et je pense qu'un examen attentif du rapport établira qu'on avait l'intention de traverser la rivière à un point plus en aval, où les pentes seraient plus faciles. Cet arpentage vous donne une longueur de 119 milles. Nous pouvons sûrement ajouter 10 pour 100 pour les modifications à faire au tracé pour éviter les difficultés, ce qui mettra la distance à 121 ou 122 milles. La distance par la ligne actuelle est de 141 milles. Cela fait une différence de 9 à 10 milles. Il ne s'est présenté personne pour dire que la différence sera plus considérable. Il est vrai que le ministre a dit qu'elle était de 27 milles; mais il n'a pas les plus élémentaires données sur lesquelles il puisse baser son assertion. La déclaration faite par M. Van Horne, et accuse une différence de 14 milles. Le chemin de fer canadien du Pacifique, cependant, avec l'intérêt offert par le gouvernement sur un capital équivalant à \$2,000,000, a refusé carrément de construire la ligne, et maintenant le gouvernement vient commencer les travaux avant qu'on ait quelque indication relative au coût, aux avantages que l'on pourra en retirer, sans avoir les renseignements nécessaires résultant des arpentages, en fait, avant que les arpentages n'aient été faits, et sans s'être assuré si les facilités que l'on a actuellement pour le transport du fret ne sont pas amplement suffisantes. Le gouvernement a conclu un arrangement par lequel il doit construire la ligne, quel qu'en soit le coût, cela importe peu, et la construire au goût du chemin de fer canadien du Pacifique, la ligne devant être dans des conditions égales à celle du chemin de fer Intercolonial entre Moncton et Truro, et soumise à l'approbation du chemin de fer canadien du Pacifique. S'il ne lui paraît pas satisfaisant, la question

sera décidée par un ingénieur compétent nommé par le juge ou chef de la cour suprême du Canada. De plus, le gouvernement a entrepris de fournir un pont sur la rivière Saint-Jean et de le louer à la compagnie à un prix nominal. Le gouvernement s'est engagé dans cette entreprise sans avoir obtenu la moindre information. Le chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu des facilités et des avantages qui lui permettent de faire la concurrence au chemin de fer Intercolonial; le gouvernement est à la merci du chemin de fer canadien du Pacifique dans cette affaire; il accorde à cette compagnie des avantages et des facilités sur le chemin de fer Intercolonial, qui sont refusés à d'autres compagnies, et qui auront pour effet de permettre à la compagnie d'employer cette ligne au détriment de la ville de Saint-Jean, où le gouvernement est tout aussi obligé d'amener la ligne courte qu'à Halifax et tout autre port de la Nouvelle-Ecosse. Il est établi qu'une compagnie est prête à construire la ligne, que la Frédéricion et St. Mary's Bridge Co. est prête à la construire pour \$2,000,000. Mais qui est-ce qui compose cette compagnie, et quel est le montant d'actions souscrit? Il est établi qu'elle a dépensé \$375,000 à la construction du pont de Frédéricion; et pour rencontrer ce montant elle a reçu en don \$30,000; le gouvernement a avancé \$295,000, ce qui fait \$300,000: restent \$45,000; et la rumeur prétend que ce montant n'a pas été payé. Il a été déclaré qu'il y a une autre compagnie prête à construire la ligne. Il est exact qu'une compagnie a été constituée, il y a quelques jours, par le gouvernement provincial, pour construire une ligne de chemin de fer de Harvey à Moncton. Il se peut que ce soit la ligne indiquée. Les membres de cette compagnie, toutefois, sont des étrangers à ce pays, et nous n'avons aucune indication sur leur situation financière. Je proteste contre le gouvernement s'il s'engage dans une entreprise, sans que ce soit avec une compagnie responsable, pouvant donner des garanties suffisantes qu'elle achèvera l'entreprise. Ici nous nous trouvons sans arpentages, sans renseignements sur lesquels nous pouvons estimer le coût de la ligne. Il est vrai, nous avons une lettre écrite le 8 avril, par M. Collingwood Schreiber. Elle se lit ainsi:

J'ai l'honneur de faire rapport qu'après un examen attentif des plans de l'arpentage préliminaire fait sur la ligne projetée de chemin de fer entre Harvey et Salisbury, et d'après la connaissance générale du pays traversé, et après avoir longuement étudié la question, j'estime le coût approximatif de la construction d'une voie ferrée (égale en tous points à la section du chemin de fer du Nouveau-Brunswick entre Harvey et Saint-Jean, et en utilisant le pont de la "Fredericton and St. Mary's Bridge Company" sur la rivière Saint-Jean) à \$16,000 par mille.

Mais cela n'est pas le genre de voie que l'on est convenu de construire. Le type de la voie, tel qu'il a été convenu, est celui de l'Intercolonial, entre Truro et Moncton, et non pas une section du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. On ne peut pas se fier beaucoup, les honorables députés le savent bien, aux estimations relatives aux chemins de fer. L'embranchement de Saint-Charles, qui n'a qu'une longueur de 14 milles, a été estimé comme devant coûter \$350,000; cependant, il a coûté \$1,300,000. L'embranchement de Pictou, qui a 30 milles de long, a été estimé à \$300,000, et aujourd'hui le coût dépasse déjà \$500,000; et s'il y a déjà tant de difficultés d'obtenir des estimations exactes pour une ligne courte, combien plus grande sera la difficulté d'en obtenir pour une ligne de 120 milles de long. Le coût de cette ligne, je n'en doute pas un instant, sera de \$3,000,000 à \$4,000,000. Il est vrai, nous avons la déclaration de l'honorable député de York (M. Temple) à savoir qu'il se chargerait de l'entreprise moyennant \$2,000,000. Il n'y a pas de doute qu'il le fasse, avec la perspective d'obtenir un demi-million pour le pont, et il entreprendrait une ligne aboutissant à Cariboo Plain, à la tête du grand lac, pour \$2,000,000 au moins. Si le gouvernement construit cette ligne, il devrait avoir des garanties suffisantes fournies par des compagnies responsables, ou des autorités responsables, que cette ligne ne coûtera pas plus de \$2,000,000. Si cela n'est pas fait, que le gouvernement adopte le plan