

remis, parce qu'à mesure qu'ils seront usés, ils seront mis de côté.

M. WORKMAN—Ce serait faire une très mauvaise transaction si le gouvernement vendait ces rails maintenant. Comme le marché est encombré, le prix des rails de fer n'est que la moitié de ce qu'il était il y a trois ans. S'il les prête maintenant et les vend dans quatre ans d'ici, le prix qu'il pourra en obtenir alors sera beaucoup plus élevé que ce qu'il en pourrait avoir actuellement.

Hon. M. HOLTON—La question est de savoir s'il convient d'aider aux chemins de fer locaux qui se relient à ceux du gouvernement et leur servent de voie d'alimentation, et si l'on ne doit pas aider à ces lignes de la manière la moins dispendieuse et la plus convenable. Je suis prêt à défendre mon vote pour ces raisons.

M. MILLS—Je ne vois pas que les observations du très honorable député de Kingston aient beaucoup de force. Tous les chemins de fer de ce pays peuvent être regardés comme étant plus ou moins des corporations publiques. Il leur est accordé des pouvoirs qui ne sont donnés à aucune autre compagnie. Ils sont autorisés à prendre les propriétés des particuliers de la même manière que l'Etat. Ce que propose le premier ministre dans le cas actuel est de prendre des rails de fer et de les prêter à des corporations dont l'existence n'est justifiée que par des motifs d'utilité publique. Ces rails ne coûteront rien au public, puisque le gouvernement devra en recevoir de la même qualité en retour, et le pays se trouvera à y gagner.

M. WALLACE—Si ces rails sont bons à quelque chose, ils peuvent être employés où ils sont, et le pays en profiterait pendant quelques années. Cette résolution a pour but de subventionner des chemins de fer locaux. Dans l'Ontario, les chemins de fer sont construits par des compagnies particulières, qui sont aidées par les municipalités et la législature locale. On devrait adopter le même principe dans les provinces inférieures.

M. PLUMB—Il ne peut y avoir aucune objection à donner de l'aide aux lignes qui doivent alimenter les chemins de fer du gouvernement; mais avant de leur accorder cette aide, quelle

qu'elle soit, on devrait nous dire quelles seront les compagnies qui la recevront, ainsi que la quantité de rails qu'on leur prêtera. Je n'ai aucun doute qu'une proposition de ce genre serait bien reçue, si elle était convenablement faite au Parlement, mais c'est trop exiger de la Chambre que de lui demander de voter ces subsides les yeux fermés.

Hon. M. ROBITAILLE—Je désirerais aussi savoir quels sont les chemins qui seront subventionnés.

Hon. M. MACKENZIE—Je vais donner les noms de tous les chemins de fer qui peuvent être regardés comme lignes d'alimentation. Il y a l'embranchement qu'il sera peut-être nécessaire de construire pour atteindre l'eau profonde à Dalhousie, longue de six à sept milles; le chemin qui part de Chatham, traverse l'Intercolonial et s'avance ensuite vers Frédéricton; le chemin qui part du havre de Richibouctou et aboutit à la ligne principale; le chemin qui part de la ligne principale et traverse les comtés de Queen et York jusqu'à Frédéricton; le chemin de St. Martin à Upham, et le chemin de Parsborough à Pugwash. Ce sont là tous les chemins que je connaisse qui se relient à l'Intercolonial en le traversant.

Hon. M. ROBITAILLE—Il y a le chemin de la Baie des Chaleurs, qui est destiné un alimentateur de l'Intercolonial, et qui devra ouvrir tout le district de Gaspé, dont la population est de 36,000 âmes et le commerce immense. L'honorable monsieur paraît ignorer l'existence de ce chemin. Je désire le lui faire connaître, afin qu'il puisse prêter quelques-uns de ces rails à la compagnie.

M. ROCHESTER—Je suis d'avis que la manière dont le premier ministre se propose d'employer ces rails est bonne. Lorsqu'ils sont usés jusqu'à un certain point, il faut les enlever, et s'ils sont posés sur les lignes d'alimentation, le gouvernement en retirera encore un bénéfice indirect. On ne peut guère espérer qu'ils seront enlevés de cette section du pays et prêtés aux chemins de fer d'Ontario.

M. WHI'E (Hastings)—Je pense qu'il vaudrait mieux les vendre aux compagnies comme vieux fer.

La Chambre se divise alors sur l'a-