

Avec mes connaissances restreintes de la pratique parlementaire, je ne sais pas si je n'ai pas le droit, ou si la chambre n'a pas le droit de demander à l'honorable député qu'il produise les lettres qu'il a lues, ou qu'il nomme son correspondant. Qu'il soit tenu de faire cela ou non, n'empêche que je puis, métaphoriquement, mettre le doigt sur l'auteur de la lettre que l'honorable député a lue devant cette chambre. J'ai entendu ces assertions, à maintes et maintes reprises. On s'en est servi contre moi, durant les dernières élections, et elles ont été entièrement réfutées.

Je mentionnerai une ou deux assertions relatives à la construction de la ligne. L'honorable député essaie de créer l'impression dans les esprits de ceux qui l'écourent, que, plus la ligne était longue, plus les actionnaires, parlant de moi, mettaient d'argent dans leurs poches. Tel est l'exposé sincère que l'honorable député a fait, et il prétend que si cette ligne a été allongée, un certain montant d'argent pour chaque mille additionnel est entré dans mes poches. Je dis que, plus la ligne était longue, plus il sortait d'argent de mes poches. Comme question de fait cette ligne n'a pas été allongée de plus que trois milles, je crois, et cela, dans le but de la poursuivre jusqu'à un moulin qui m'appartenait, et qui était un point important à atteindre pour un chemin de fer, vu que le commerce et le trafic que ce moulin pouvait fournir au chemin, deviendrait un item important dans les recettes du chemin.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BURNS : Quelques honorables députés disent "écoutez ! écoutez !" , mais je voudrais bien savoir pourquoi on construit un chemin de fer. Est-ce pour faire le trafic, ou simplement traverser un pays où il n'y a pas de trafic ? Le chemin a été construit jusqu'à ce moulin, et il a obtenu ce trafic, et cela est devenu financièrement important pour la ligne. Dans cela, il y avait deux considérations. La construction d'un pont sur la rivière Caraquette dans un endroit où elle est très large, et le fait de me rendre à ce moulin m'ont déterminé—j'en prends la responsabilité sur mes propres épaules—à construire la ligne par la route du moulin.

L'honorable député a essayé de faire croire qu'il existait d'autres considérations. D'abord, il dit qu'il y avait une appropriation pour 36 milles pour construire le chemin jusqu'à eau profonde. Il est vrai que la première appropriation était pour construire le chemin jusqu'au havre de Caraquette. En 1884, il y eut une autre appropriation pour 24 milles, afin de prolonger le chemin jusqu'au havre de Shippegan dans la basse Caraquette. Les honorables députés qui connaissent la géographie de cette partie du pays, savent, et ceux qui ne la connaissent pas peuvent voir, en consultant les cartes géographiques, que le havre de Shippegan est à l'extrémité est de Caraquette. En effet, Shippegan proprement dit est d'un côté et Caraquette proprement dit, de l'autre côté du havre de Shippegan. Cette appropriation pour vingt-six milles avait pour but de prolonger le chemin jusqu'au havre de Shippegan. Dans le but d'obtenir du trafic, on a jugé qu'il était désirable de le prolonger jusqu'au village de Shippegan, qui est de l'autre côté du havre, nécessitant un détour autour du fond du havre, et en conséquence, c'est pour cela que l'appropriation pour les dix milles de surplus a été votée. A cette date, on ne s'était pas assuré de la distance réelle. Après qu'elle eut été constatée, je demandai au

gouvernement d'approprier tout le montant de \$32,000, pour la partie construite, qui était d'environ six milles et demi ou sept milles et c'est ainsi que le bout extrême du chemin reçut environ \$32,000, pour environ sept milles de chemin de fer. Le subside de la province du Nouveau-Brunswick n'était que pour 60 milles du chemin, en sorte que pour le bout le plus éloigné, nous n'avions aucun subside du gouvernement provincial. Cette compagnie obtint sa charte en 1876. A cette date, je n'étais pas en relations d'affaires avec elle. Je crois qu'elle a été organisée, dans le but d'exécuter le projet recommandé par Sandford Fleming en rapport avec une ligne de steamers à Terre-neuve, un chemin de fer à travers l'Île, et une ligne de steamers rapides à travers l'Atlantique. Subséquentement, en 1878, je crois, la charte fut renouvelée. Un subside de \$5,000 par mille fut accordé par l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, mais en dépit de cela, bien que cette assemblée autorisât l'émission de bons jusqu'à concurrence de \$12,500 par mille il ne se trouva aucune compagnie qui consentit à tenter l'entreprise.

Qu'il me soit permis d'expliquer comment l'autorisation d'émettre des bons jusqu'à concurrence de \$12,500 par mille, fut donnée. L'idée répandue chez le peuple en ce qui concernait la longueur de la ligne, vu qu'il n'y avait pas eu d'exploration, était qu'elle devait être d'environ 40 milles. Après 1878, l'assemblée du Nouveau-Brunswick réduisit le subside de \$5,000 par mille à \$3,000, et ainsi la question resta en suspens, jusqu'en 1882. Cette année-là, une nouvelle compagnie fut organisée, et à la sollicitation de ceux qui étaient intéressés à la construction du chemin, je consentis à accepter la présidence. Ceux qui me connaissent, qui savent quelle est ma position dans mon comté, n'ont pas besoin qu'on leur dise que les chances de voir construire ce chemin, même au cas où je n'aurais pas été membre du parlement, étaient bien plus grandes—je ne dis pas cela par aucun esprit de vanité—étaient bien plus grandes entre mes mains qu'entre les mains de n'importe qui, dans le comté.

A l'époque de la réorganisation, je souscrivis pour \$10,000 de stock, montant que je savais pouvoir payer, et un montant aussi élevé que ce que je pouvais mettre dans une entreprise de ce genre. L'exploration du chemin fut faite, et pour payer les dépenses nécessitées par cette exploration, et pour que la compagnie commençât l'entreprise sur un bon pied, une demande de versement fut faite. Après cette demande de versement, l'un après l'autre—je tiens à ce que vous sachiez, M. l'Orateur, que je fais un exposé sincère des faits—l'un après l'autre, les actionnaires vinrent à moi et, soit par manque de moyens, soit par mauvaise volonté—ils refusèrent de payer leurs parts sur le stock. Pour moi, ayant commencé l'entreprise, et par respect pour ma position, au point de vue commercial, social et politique, je me suis dit : je mettrai l'épaulement à la roue, et je pousserai ferme, afin de faire réussir ce projet, si c'est possible. Avec ce but devant moi, et animé de cet esprit, je dis aux souscripteurs : Si vous ne pouvez pas payer et si vous ne voulez pas payer vos versements sur vos parts, transportez-les moi, et je paierai ces versements. C'est ce que j'ai fait, non pas dans l'espérance de faire de l'argent, par cette opération, mais uniquement par le désir de placer la compagnie sur une base d'affaires, afin qu'elle pût commencer ses travaux.