

ministre et de celles d'un représentant intéressé—je crus que le chemin était à bon marché à ce prix, que le subside était très-léger pour ces grands avantages.

Une année s'écoula, et vint l'heureux temps pour ceux dont les subsides aux chemins de fer, dans la session de 1884, devaient faire le bonheur. Il arriva le 10 avril de la même année, alors que le même ministre fut appelé à régler la question de nouveaux subsides aux chemins de fer, et que dit-il alors ? Sir Charles Tupper dit ceci :

A la dernière session de cette chambre, nous avons subventionné une ligne de chemin de fer à partir de l'Intercolonial jusqu'à Caraquette, et on a trouvé, comme dans d'autres cas déjà mentionnés, que cette ligne était trop courte pour mettre les propriétaires en état de pouvoir conclure les arrangements financiers requis.

Trop courte ! J'avais toujours cru que pour une grande ligne directe de chemin de fer, plus la ligne est courte, plus le succès est probable ; mais il paraît que la ligne était trop courte :

Nous demandons maintenant à la chambre d'accorder une subvention déjà votée, lors de la dernière session, pour 24 milles additionnels de voie ferrée de Caraquette au havre de Shippégan, ce qui formera une voie de communication directe, de l'Intercolonial au havre de Shippégan, à laquelle le gouvernement fédéral et aussi mon honorable ami de la gauche ont attaché une grande importance.

De sorte que l'on a commencé par accorder un subside pour 36 milles, puis on a proposé, sous prétexte que le chemin était trop court, de le prolonger à 24 milles plus loin et d'obtenir ainsi l'autre inestimable privilège d'un accès au port de Shippégan :

Et je suis informé—

Dit l'honorable ministre qui, pour une fois, recevait des instructions—

—par mon honorable ami, le député de Gloucester (M. Burns) que l'allocation de ces \$3,200 par mille, sur ces 24 milles additionnels, lui permettra d'assurer la prompte construction de 40 milles de voie ferrée entre l'Intercolonial et Shippégan, et de créer ainsi l'une des plus importantes lignes d'alimentation de l'Intercolonial.

Il s'éleva une légère discussion cette fois-là. Le premier ministre discuta quelque peu, le même jour, la politique générale et l'opportunité de l'appliquer au cas qu'on discutait. Il dit :

La politique actuelle a déjà été expliquée par mon honorable collègue. Il y a de nombreuses étendues dans le pays qui seraient grandement aidées et développées par un secours raisonnable. Les gens disent :

Les gens, remarquez bien—

Les gens disent : Nous aimerions à avoir un chemin de fer, mais nous ne pouvons le construire ; nous n'avons pas assez de capital ; nous ne pouvons intéresser les capitalistes dans notre ligne ; nos municipalités ne sont pas assez riches pour commencer ces lignes et, par conséquent, nous devons le faire sans elles.

Si une étendue de pays est réellement favorable à la construction d'un chemin de fer, qui finira probablement par avoir un succès commercial, le gouvernement encouragera les gens en leur donnant \$3,200 par mille ; et si le projet est avantageux, les gens l'entreprendront. Ils s'adresseront aux municipalités disséminées le long de la ligne du chemin de fer, ils prépareront des listes d'actionnaires, et créeront ainsi des bases réelles qui leur permettront de commencer les travaux. Ainsi, sans imposer une charge de plus au trésor de la Confédération, vous aurez un grand nombre d'entreprises lancées qui seront réellement bonnes, ayant en elles-mêmes des mérites réels. Ainsi que le disait mon honorable ami, c'est un bon moyen de savoir si une entreprise de chemin de fer a quelque mérite réel. Le parlement garantit une subvention de \$3,200 par mille à une ligne quelconque. Si la ligne a quelque mérite réel, elle sera construite ; si elle n'en a pas, elle doit, pour être construite, s'adresser au trésor public et alors—

Que pensez-vous qu'il arrivera ?

“ Elle ne sera jamais construite. ”

Le chemin d'Oxford et Glasgow, la Great European and American Short Line et d'autres entreprises démontrent hautement l'exactitude de cette déclaration de l'honorable ministre. Des subsides ont été octroyés à ces lignes ; on leur a accordé de l'aide ; mais dès qu'on leur a appliqué le criterium de valeur réelle dont parlait le ministre, elles ne purent continuer. Le chemin, n'ayant pas de valeur réelle, n'a pas été établi, et afin d'être construit :

Il lui faut, s'il n'a pas de valeur, dépendre absolument du trésor public.

Il n'avait pas de valeur ; il dépendit du trésor public ; puis, je dois modifier la phrase consignée et au lieu de dire “ il ne sera jamais construit, ” dire “ il sera conséquemment construit. ” Voilà ce que nous enseigne l'histoire. Nous construisons ces chemins à même les deniers publics, aujourd'hui. Un peu plus tard, au cours du même débat, quand vint la discussion du crédit affecté au prolongement de la ligne de Caraquette à Shippégan, Nouveau-Brunswick—un subside n'excédant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en tout une somme de \$76,800—crédit qui était le deuxième versement, sir Charles Tupper dit :

Je propose d'amender cette résolution de manière à ce qu'elle se lise comme suit : “ A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer Caraquette au havre de Shippégan, ” ce qui forme une distance de soixante milles. Une compagnie s'est déjà organisée pour construire cette ligne, et cette subvention a pour but de lui permettre de construire la ligne sur toute la distance qui sépare le chemin de fer Intercolonial du port de Shippégan.

J'attire l'attention de la chambre sur cette déclaration, pour une raison que je ferai connaître dans un instant. Nous allons au port de Shippégan, nous avons la déclaration du ministre que 60 milles couvriront toute la distance comprise entre le chemin de fer Intercolonial et le port de Shippégan, et que le crédit proposé permettra à la compagnie de franchir toute cette distance ; et nous votâmes ce nouveau subside, un subside plus élevé. Ne doit-on pas supposer que nous sommes au bout ? Nous avions commencé avec un chemin de 36 milles qui devait nous donner tous ces avantages. Puis, le chemin était trop court pour être construit, et il nous fallut y ajouter 24 milles, et on nous dit que c'était tout.

Mais, en 1886, le premier ministre actuel, qui avait le contrôle de cette administration, eut l'occasion de ramener sur le tapis la question de la compagnie du chemin de fer de Caraquette, et comme on lui demandait des explications, il donna l'explication que je vais lire. Je félicite l'honorable ministre et le pays de ce qu'il y a eu une session, celle de 1885, à laquelle le chemin de fer de Caraquette n'a pas fait parler de lui. En 1883, il était sur le tapis ; en 1884, il l'était encore, en 1885, l'honorable député de Gloucester (M. Burns) a été muet, heureusement, pour nous occuper qu'il était, peut-être, à gruger ce qu'il avait obtenu ; mais en 1886, il revint traire la vache.

Le premier ministre dit cette année-là :

Ce chemin de fer devra partir de l'Intercolonial à Bathurst et se diriger vers le nord-ouest jusqu'à Shippégan. Soixante milles ont déjà été subventionnés,

Nous savions tout cela déjà, et nous croyions assurément en avoir fini.

—et le subside actuel est destiné à prolonger le chemin jusqu'à Shippégan,