

L'honorable député a parlé ce soir de la délégation venue ici peu de temps après, pour s'aboucher avec le gouvernement, cette délégation comprenant les maires de Fredericton, de Moncton et de Halifax ; et il a fait dans son discours de l'année dernière, une description pittoresque de leur voyage à la capitale : Voici ses paroles :

Les honorables députés qui m'écourent et les membres du cabinet savent que les premiers magistrats de Moncton, de Fredericton et de Halifax sont venus ici, dans la saison la plus rigoureuse de l'année, demander une audience au gouvernement et lui exposer l'importance que la population attache au parachèvement de cette ligne. Je suis heureux de dire que ces messieurs sont retournés la tête haute et le cœur joyeux, confiants dans l'assurance qui leur avait été donnée que le contrat serait exécuté. Pour ma part, je crois aux affirmations positives faites au parlement par les ministres d'alors, et c'est pour cela que j'ai cité les paroles de sir Charles Tupper et de sir Hector Langevin qui conduisaient les débats sur cette question.

Je n'ai aucun doute que mon honorable collègue se fiait aux déclarations du ministre des travaux publics et du ministre des chemins de fer. Il a dit : les maires de ces trois villes sont retournés la tête haute et le cœur joyeux, après l'assurance positive qui leur avait été donnée que le contrat serait exécuté, et le chemin construit jusqu'à Moncton.

Je demanderais à mon honorable collègue ce qu'il a pensé, lorsqu'il a constaté qu'il avait été trompé, comme je l'avais été moi-même, et comme la chambre l'avait été, ainsi que tout le parlement, par la déclaration du ministre des travaux publics et celle du ministre des chemins de fer d'alors. Je sais que l'honorable député s'est trouvé déçu, et si j'ai désapprouvé sa conduite, c'est parce qu'il ne s'est pas levé comme un membre indépendant de cette chambre, occupant la haute position dont il jouit dans le comté et la ville d'où il vient, et qu'il n'a pas dit au gouvernement : "Vous vous êtes engagé par la voix du principal membre du cabinet, à construire ce chemin ; votre ministre des chemins de fer a déclaré formellement que le contrat en vertu duquel il devait être construit avait été signé et je ne serai satisfait que le jour où ce chemin sera construit tel qu'on l'avait décidé en premier lieu." Au lieu d'agir de cette manière, ce qui lui aurait fait honneur, comme représentant indépendant de l'importante ville de Halifax, l'honorable député s'est efforcé de protéger le gouvernement et de faire retomber le blâme sur la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui n'était en aucune manière responsable de cet état de choses.

La politique suivie au sujet de ce chemin a été fautive depuis le premier jour. Ça été tout d'abord une erreur, selon moi, de construire la ligne, car je prétends qu'elle ne l'a pas été dans l'intérêt du pays. C'est un fait bien connu que la somme votée en premier lieu l'a été parce que des membres du gouvernement avaient des intérêts dans des chemins qui allaient être absorbés par la nouvelle ligne. On sait—et l'on n'a jamais nié la chose—que des membres du cabinet d'alors ont retiré des avantages financiers très considérables de ces fortes subventions.

Le gouvernement a donné environ \$6,000,000 pour construire un chemin rival de l'Intercolonial à travers un pays étranger, au lieu d'appliquer les ressources du pays à équiper et à développer davantage le chemin de fer Intercolonial. Ça été une erreur, et chaque jour le pays constate qu'il en résulte un tort réel pour cette grande entreprise publique.

Dans plusieurs occasions, je me suis plaint de l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. J'ai fait observer à l'ancien ministre des chemins de fer que nous devrions pouvoir venir de Halifax à Montréal en trente heures, au lieu de quarante que prenait alors ce trajet. Le ministre des chemins de fer d'alors nous a assuré, de la façon la plus positive, qu'il ne pouvait être nullement question d'abréger la durée de ce trajet, à cause de tous les arrêts qu'il fallait faire sur le parcours. Et que voit-on maintenant ? Dès qu'un chemin rival, construit à même l'argent du public, a été ouvert au trafic, le gouvernement s'est aperçu qu'il y avait moyen de faire le trajet de Halifax à Montréal, sur l'Intercolonial, en vingt-sept heures. Si l'on eût fait ce changement auparavant, jamais ce nouveau chemin n'eût existé. Ce n'est qu'à cause du temps considérable qu'il fallait pour venir de Halifax à Montréal que la partie du pays que j'habite, de même que celle-ci, je crois, a approuvé le crédit voté par le parlement pour la construction d'une ligne plus courte. On m'apprend que le service rapide qui se fait maintenant sur l'Intercolonial va entraîner chaque année une dépense très forte, que l'on aurait pu éviter si l'on avait établi en premier lieu le même service et que l'on n'eût pas construit une ligne rivale. Je crois de plus que, grâce à la présente convention faite avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour le partage du trafic d'entier parcours de même que pour le trafic du fret, les déficits de l'Intercolonial augmenteront d'année en année. Afin de grossir le déficit et de déprécier nos propres entreprises publiques, le gouvernement a donné \$6,000,000 pour la construction d'une ligne rivale à travers un pays étranger.

Pour revenir à la proposition première, je répète que je ne me serais pas opposé à l'étude de cette ligne, si le gouvernement avait proposé de voter une certaine somme d'argent dans le but de faire faire un tracé à la place de l'étude préliminaire faite avant cette époque. Si le gouvernement avait fait cette proposition, j'aurais dit : "Fort bien ! faisons faire le tracé et nous verrons quel en sera le résultat."

Il y avait beaucoup de divergence d'opinions au sujet de cette ligne, et diverses autorités affirmaient que la distance économisée par sa construction serait de quinze à trente milles. Il était important, je le répète, dans l'intérêt du pays, de s'assurer de combien le parcours serait réellement abrégé ; et, par conséquent, s'il ne s'agissait que du tracé, je ne le condamnerais pas. Mais, en ma qualité de représentant du peuple, je suis ici afin de défendre avant tous les privilèges du parlement. J'apprécie trop ma position de membre de cette chambre pour violer, un instant, les principes qui, de temps immémorial, ont été considérés comme sacrés dans toutes les assemblées représentatives, dans le but d'obtenir même un misérable avantage temporaire dans le collège électoral que je représente.

Si l'on attaque la conduite que j'entends tenir ici ce soir, je me représenterai devant mes commentants à Halifax et je leur expliquerai d'un bout à l'autre tout ce qui s'est passé ; et je ne crains pas, ici ou ailleurs, aux yeux de ceux qui mettent les principes au-dessus d'une question d'opportunité, de justifier la conduite que j'entends tenir en votant en faveur de l'amendement de mon honorable ami. C'est la conduite que tout député qui a à cœur la liberté du parlement devrait tenir. Cette question a pris de tels développements que nous aime-