

agir envers eux avec libéralité au lieu de les traiter d'une manière mesquine.

La proposition du gouvernement est parfaitement légitime et c'est l'intérêt du pays d'acquiescer le chemin et de le réparer. Tant qu'ont duré les négociations, le chemin a été négligé. D'un autre côté, le prix fixé est fort au-dessous du coût réel de la voie, tel qu'évalué par M. Shanly. On ne doit pas marchander ici. Nous désirons acquiescer dans l'intérêt public une propriété nécessaire à l'établissement d'une route continue de l'ouest à l'est, et si nous voulons rendre cette route parfaite, nous ne pouvons exiger que les porteurs de bons, ou autres intéressés réparent cette partie du chemin, ou la mettent en aussi bon état que celle qui se trouve à l'ouest et à l'est. Si nous louons la ligne nous ne pourrions pas contrôler les réparations. Ce projet est, à mon avis, de toute nécessité ; c'est une question d'affaires qui se recommande au jugement de tous ceux qui ont entendu ce qui a été dit en cette Chambre sur le sujet.

M. DOMVILLE : La responsabilité de ce projet retombe sur M. Schreiber et les autres ingénieurs qui ont conseillé cet achat. L'honorable ministre des travaux publics dit que MM. Schreiber et Shanly en sont responsables. Si le projet est bon il se recommandera de lui-même.

La manière peu encourageante avec laquelle l'on m'a accueilli l'autre soir, quand j'ai voulu défendre les droits du Nouveau-Brunswick, me donne, il me semble, le droit de demander, dans le cas où ce chemin serait acheté, que les provinces maritimes reçoivent quelque garantie que le service se fera mieux, et que les difficultés que j'ai mentionnées l'autre soir au sujet du fret disparaissent.

Si l'on encourt cette grande dépense, ce doit être pour le plus grand bénéfice du pays en général, et les représentants des provinces maritimes ont le droit de demander, de recevoir au moins quelques avantages correspondants.

Je ne dirai rien de l'achat du chemin, car je crois que le ministre des travaux publics a pris l'avis des ingénieurs ; et je serai heureux d'informer mes commettants que l'ancien et le nouveau ministre des travaux publics ont travaillé de concert à cette transaction et qu'en conséquence elle doit être avantageuse.

M. PLUMB.

M. ANGLIN : Pour que le pays achète ce chemin à un prix tellement au-dessus de sa valeur réelle et productive, il faut qu'il existe de bonnes raisons. Il est vrai que depuis quelques années il n'a pas été dans une condition bien favorable ; mais je suppose que la compagnie ne voulait pas ou ne pouvait pas dépenser une forte somme pour le tenir en bon état. Tant qu'il restera ainsi, le transport du fret et des voyageurs ne se fera jamais d'une manière satisfaisante.

L'autre raison donnée en faveur de cet achat à un prix aussi élevé, c'est qu'on permettra au Grand-Tronc de se relier aux autres lignes dans les régions de l'ouest, et c'est là une considération qui doit avoir beaucoup de poids auprès du gouvernement et du parlement. L'honorable ministre des travaux publics exprime néanmoins ici une opinion directement contraire à celle qu'il a fait valoir quand il s'est agit de décider si le chemin de fer du Pacifique devait être construit jusqu'à Burrard Inlet ou non. On s'est opposé fortement à la route de Bute Inlet parce qu'elle se serait reliée au réseau des chemins de fer des Etats-Unis. Pourtant, il est de plus haute importance que de ce côté-ci des Montagnes-Rocheuses, nos voies ferrées se relient avec le système de nos voisins aussi complètement qu'il se peut, de façon à pouvoir amener et transporter sur les chemins de fer canadien tout le trafic américain possible. Mais l'honorable ministre des travaux publics ne s'est pas aperçu de cette contradiction, ni de l'inconséquence de sa conduite. Maintenant puisqu'il attache tant d'importance à compléter le système des correspondances du Grand Tronc dans l'ouest avec le réseau américain, il sera guidé, je l'espère, par le même principe, dans le choix de la route dans le far-ouest, et il envisagera sous un jour favorable la question de savoir s'il est possible de relier nos chemins à ceux de l'Orégon.

Depuis longtemps, je crois, le Canada ayant construit le reste du chemin, devrait aussi posséder cette partie qui se trouve entre la Rivière-du-Loup et Québec, et la première idée de relier Halifax et Québec au moyen d'une grande voie ferrée devait être mise à exécution. J'y ai toujours attaché beaucoup d'importance, et cependant, j'avoue que si l'on met ce projet à exécution,