

tion d'une ligne de Montréal par voie de Mattawamkeag, comme étant la ligne la plus courte pour se rendre à Moncton, et maintenant il dit que nous nous contredisons nous-mêmes en nous opposant à la proposition actuelle. Quelle est la proposition présentée à cette époque ? Elle porte la date du 13 mars 1884 :

Nous, soussignés, membres du parlement du Canada, représentant les provinces maritimes, désirons faire connaître au gouvernement qu'il est excessivement désirable qu'il prenne des mesures immédiates en vue de favoriser l'extension ou la connection du chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à ou avec les ports ci-dessous des provinces maritimes, tels que Saint-André, Saint-Jean, Halifax et Louisbourg, par la ligne la plus courte possible ; et ayant toute raison de croire qu'une allocation de \$300,000 par année pendant 20 ans, accordée à une compagnie quelconque qui aurait donné au gouvernement des preuves satisfaisantes de la possibilité pour elle de construire rapidement la ligne toute entière, amènera la construction immédiate de cette ligne importante, demandons que le gouvernement soit invité à inscrire ce subside dans les estimations budgétaires.

Vous voyez par là, que la requête faite à cette époque n'avait pas pour objet d'obtenir une ligne de Montréal *via* Harvey pour s'arrêter à Moncton, mais une ligne courte en suivant le tracé le plus avantageux se dirigeant vers les ports de Saint-André, Saint-Jean, Halifax et Louisbourg. A cette époque Louisbourg a été mis en avant, non seulement par le ministre des chemins de fer d'alors, notre haut commissaire actuel, mais je trouve qu'à cette époque le premier ministre disait :

Mon honorable ami en proposant la résolution, a déclaré que nous avions en vue Louisbourg qui est appelé un jour ou l'autre à devenir le grand port Atlantique du Canada, que c'est le port le plus rapproché de l'Europe, et que les personnes qui ont étudié la question en attendant de grands avantages, par exemple, certaines personnes comme le président du chemin de fer Canadien du Pacifique, M. Stephen, qui est vraiment très enthousiaste en faveur de ce point, estiment qu'éventuellement ce sera le point de départ des steamers de premier ordre transportant des passagers des états baignés par l'Atlantique, comme aussi, emmenant en Europe des passagers du Canada.

Voilà la déclaration qui a été faite, et c'est dans ce but et avec l'intention de rendre justice à toutes les parties que ce memorandum a été envoyé en faveur de la ligne toute entière et non pas comme l'a avoué le député junior d'Halifax (M. Kenny) pour une ligne n'allant que jusqu'à Moncton. Sur cette déclaration la subvention fut accordée cette année-là. Sir Charles Tupper proposa la résolution suivante :—

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Montréal avec les ports de Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, un subside ne dépassant pas \$170,000 par année, pendant 15 ans, ou une garantie de pareille somme pour la même période comme intérêt à payer sur les bons de la compagnie entreprenant l'ouvrage.

Voilà la résolution passée en 1884, et la chambre voudra bien remarquer que cela est simplement pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et de Halifax. A cette occasion, on produisit le rapport de l'ingénieur en chef, et j'en parle maintenant parce que lorsque j'arriverai subséquemment à traiter la question du coût, cela sera très important. Sir Charles Tupper dit que l'ingénieur en chef avait fait le rapport suivant :

Pour la construction de la section de l'ouest, il soit accordé \$140,000 par année, pendant 15 années, à titre de garantie, ou bien une somme égale à titre d'intérêt sur les bons de la compagnie entreprenant l'ouvrage, pendant quinze années, pour la construction de la ligne la plus courte et la meilleure qu'il soit possible de trouver de Montréal à Saint-Jean et Halifax, en concordance avec la résolution de l'année dernière, allouant de l'aide au chemin de fer Intercolonial.

Telle était l'idée de l'ingénieur en chef à cette époque, qu'un subside de \$140,000 serait amplement suffisant. La motion de sir Charles Tupper accordait \$170,000, pendant 15 ans, pour la ligne courte seulement jusqu'à Saint-Jean et Halifax. L'année suivante, il paraît que cela n'était pas suffisant, et alors, pour la première fois, les députés de Halifax firent valoir la prétention que la ligne courte devait traverser le pays, et, tandis qu'ils cherchaient à obtenir la subvention, ces députés insistèrent pour que la ligne fût construite de Harvey à Moncton. Après une longue discussion, on conclut cet arrangement, et il fut accordé un subside de

M. WELDON (Saint-Jean).

150,000, ce qui faisait, ainsi que les honorables députés pourront le voir, une somme additionnelle de \$80,000 ajoutée au montant accordé en 1884. A cette époque il fut convenu que la ligne partirait de Harvey *via* Fredericton et Salisbury et qu'elle serait construite par la compagnie.

Je dois dire en passant, qu'après que cet arrangement eut été conclu et le subside proposé, un M. Sullivan, ingénieur, entreprit de tracer une ligne plus praticable et plus courte, et l'autre point qu'il fit valoir, c'est que cette route, au lieu de traverser l'Etat du Maine, ne sortirait pas du territoire canadien. Le 20 juin, 1885, à Halifax, il y eut une grande assemblée à laquelle le député junior d'Halifax (M. Kenny) était présent, et des télégrammes furent envoyés à la chambre enjoignant aux représentants d'alors de Halifax d'abandonner ce plan. Je cite ce fait parce que l'honorable député d'Halifax va jusqu'à dire que nous sommes liés par les termes de cet arrangement. Lorsque les habitants d'Halifax découvrirent qu'il y avait une ligne plus courte qui les amènerait à 70 milles de Saint-Jean, ils se montrèrent disposés aussitôt à rejeter cet arrangement et donnèrent instruction à leurs représentants d'abandonner le plan de cette ligne. Je dois dire en toute justice pour ces députés qu'il n'appuyèrent pas cette combinaison, mais s'en tinrent à l'engagement auquel ils avaient souscrit. C'est ainsi que je dis relativement à cette affaire : laissez construire cette ligne suivant cette autre combinaison, nous nous trouverons alors sur un pied d'égalité, et alors il appartiendra à l'énergie et à l'esprit d'entreprise du peuple de Saint-Jean de tirer avantage des facilités qui lui seront ainsi offertes. Mais si j'insiste sur ce point, c'est que dans les conditions actuelles, nous nous trouvons placés dans une situation désavantageuse, le gouvernement ayant décidé de commencer les travaux et placé cette ligne entre Halifax et Moncton de façon à créer une concurrence peu loyale entre les deux lignes. Tel est l'historique de la question jusqu'en 1885, où nous constatons l'existence d'un contrat passé le 14 décembre entre la compagnie Internationale de chemin de fer et Sa Majesté, pour la construction de cette ligne. Je dois dire qu'à cette époque le député actuel de Guysborough (M. Kirk) proposa de commencer les travaux simultanément aux deux bouts.

L'honorable M. Barpee, du Nouveau-Brunswick ; M. Roy, M. Vail et M. Forbes, représentants de la Nouvelle-Ecosse, votèrent en faveur de la motion. Mais la motion fut perdue, et le gouvernement refusa de se prêter à une entreprise de cette nature. Je dois mentionner qu'en août 1885, des ingénieurs ont été chargés de faire ce qu'on appelle un arpentage préliminaire de la ligne entre Harvey et Moncton. Le rapport de ces ingénieurs, qui est daté du 15 janvier, 1886, est conservé dans les cartons du ministre des chemins de fer. Le gouvernement fédéral conclut ensuite un arrangement par lequel, en vertu d'un ordre en conseil daté du 14 juin 1886, le subside fut partagé : il accorda \$71,100 à la première section, \$115,500 à la seconde section et \$83,400 à la section entre Harvey et Moncton. A l'époque de ce partage, le gouvernement estimait que ce montant était amplement suffisant pour décider une compagnie à entreprendre la construction de la ligne. Ce montant, comme je l'ai dit, a été alloué en toute connaissance de cause ; le gouvernement avait longuement étudié cette question d'un subside, et il le croyait suffisant. Lorsque nous comparons le subside de 1884 au subside accordé en 1885, nous trouvons que le dernier subside dépassait de \$18,000 le premier. La ligne fut alors construite, l'Atlantic & North Western prit le contrat et termina la première et la seconde section jusqu'à Mattawamkeag. Ensuite une convention fut faite par laquelle la ligne Internationale a été transférée à l'Atlantic & North Western, et le chemin de fer canadien du Pacifique le loua à perpétuité, conformément à l'arrangement conclu en décembre 1886, entre le gouvernement du Canada, l'Atlantic & North Western et le chemin de fer canadien du Pacifique. D'après cet arrangement, le chemin de fer canadien du Pacifique ne partici-