

Mais cette question a un autre côté. L'honorable député nous dit, si je l'ai bien compris, que ce chemin ne coûte que \$600,000 ; il peut me reprendre si je me trompe. Les prospectus lus par mon honorable ami, approuvés, ou, en tous cas, connus par l'honorable député, déclarent, sous son autorité, si j'ai bien suivi mon honorable ami, que le chemin a coûté £290,000 sterling, c'est-à-dire, \$1,400,000. Or, il n'y avait que \$600,000 ; ce serait d'un grand intérêt pour la chambre, et cela contribuerait beaucoup à disculper l'honorable député, s'il voulait nous dire d'où venaient les autres \$800,000. Par qui furent-ils fournis, d'où provenaient-ils ? La chose serait intéressante, et jetterait beaucoup de lumière sur l'administration de ce chemin qui, l'honorable député nous l'a dit, est l'embranchement le plus avantageux pour l'intercolonial et le mieux bâti du Nouveau-Brunswick. Jusqu'à ce que cette question soit élucidée, jusqu'à ce que la différence entre \$600,000 et \$1,400,000, soit expliquée, je dois dire que l'honorable député s'est mis dans une très mauvaise position vis-à-vis de la chambre, ou les porteurs de débetures, en Angleterre, par sa déclaration.

L'honorable député de Gloucester (M. Burns) pose une autre question, et c'est une question intéressante. Pourquoi, dit-il, le gouvernement a-t-il soumis ses résolutions de chemins de fer à la fin de la session ? Il y a plusieurs raisons. Une que je donnerai, c'est qu'il est infiniment plus facile d'expédier des affaires de ce genre, lorsqu'elles sont soumises à la fin de la session, qu'il ne le serait si elles venaient au commencement de la session, alors que l'on peut obtenir des informations, que l'on peut, au besoin, envoyer quelqu'un dans les endroits où les chemins sont projetés, alors, en un mot, que l'on peut obtenir les informations nécessaires pour nous guider dans cette question de subventions aux chemins de fer que l'on nous demande d'accorder. Le premier ministre, suivant l'argument de l'honorable député de Gloucester (M. Burns), a eu la bienveillance de nous dire que ce dernier avait subi des pertes. Si on nous avait fourni des estimations raisonnables sur le coût probable, estimations que nous avions le droit d'avoir, si nous avions eu les rapports des explorations, nous aurions été mieux renseignés sur cette entreprise, et en état de voir si, avec les subventions votées, quelqu'un était susceptible de subir des pertes.

Le premier ministre défend sa politique en disant qu'il est prêt à accorder \$3,200 par mille à tout chemin qui en fera la demande. L'honorable ministre ne saurait le faire. Il nous a dit, l'autre jour, qu'il avait reçu une centaine de demandes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit cela.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : 90 ou 100 demandes.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas dit que j'étais prêt à accorder des subventions à tout chemin qui les demanderait.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai retenu les paroles de l'honorable premier ministre. Peut-être ne voulait-il pas dire cela, mais quand les débats seront imprimés, il pourra voir que c'est ce qu'il a dit ; qu'il était prêt à accorder cette subvention à tout chemin, à condition que le peuple témoigne le désir d'y contribuer. Si l'honorable ministre veut modifier cette déclaration, j'accè-

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

terai certainement ses changements. Si l'honorable ministre avait adopté une politique quelque peu semblable à celle qui existe dans certaines parties des Etats-Unis, où tout homme peut construire un chemin de fer, en se conformant à certains règlements reconnus, dont un est la production d'estimations, et la preuve que les personnes à la tête de l'entreprise sont capables de construire le chemin, en était un autre, dans ces circonstances, je comprends qu'il y aurait quelque chose à dire en faveur de cette politique, c'est-à-dire, si nous étions, comme en Angleterre, un gouvernement législatif. Mais dans une confédération comme ici, composée de différentes provinces qui n'ont pas atteint le même point de développement, c'est une politique peu sage, et bien qu'elle ait eu quelques bons résultats dans quelques cas, dans la grande majorité des cas, elle fait tort au peuple canadien.

L'honorable ministre parle des demandes dont il est constamment assiégé. Je ne doute pas du nombre énorme de demandes qu'il doit avoir pour la construction de chemins de fer. Je ne nie pas cela du tout. Il n'est rien de plus désiré, dans la chambre et en dehors, qu'une charte à laquelle est attachée une subvention.

M. BLAKE : Ou une subvention à laquelle est attaché un chemin de fer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Comme vous voudrez. Il n'est rien dont plusieurs députés de cette chambre aient plus trafiqué que des chartes de chemins de fer, et la possibilité de trafiquer ainsi, de réaliser des gains malhonnêtes, d'emplir leurs poches aux dépens du public, a été considérablement augmentée par la politique inaugurée par l'honorable premier ministre.

L'honorable député de Gloucester (M. Burns) n'a rien nié, pas un des faits exposés par mon honorable ami. Il n'a pas nié l'obtention du crédit, il n'a pas nié que dans un de ces prospectus émis en Angleterre, on prétendait que ce chemin développerait un commerce de \$3,200 par mille, que l'on prétendait dans un autre que ce chemin rapporterait un bénéfice net de \$1,000 par mille ; il n'a pas nié le fait que le revenu total de ce chemin ne suffisait pas même à payer les dépenses courantes, ne laissant qu'un bénéfice de \$60,000 ou \$70,000 par année.

Il n'a nié aucun de ces faits. Il n'a nié aucun des faits exposés dans les journaux ; il n'a prêté aucune attention au langage de la presse sur son entreprise, et il ne dit pas si une partie importante des \$700,000 ou \$800,000 souscrits ont été payés. Sur tous ces points, l'honorable député laisse tout passé par défaut.

Une chose cependant reste claire : c'est que l'honorable député de Gloucester (M. Burns) était l'unique propriétaire de ce chemin, que ce chemin fut fortement subventionné par le gouvernement, que, chaque année, d'abord en 1883, puis en 1884, en 1886, en 1887 ou 1888, l'honorable député faisait la cour au gouvernement, suppliant, demandant de nouvelles faveurs. C'est une position tout à fait indigne d'un membre du parlement. Je dis que tout homme dans cette chambre, quel qu'il soit, ministre ou député, membre de l'opposition ou partisan du gouvernement, qui, étant intéressé dans une entreprise de chemin de fer, demande au gouvernement des sommes considérables pour cette entreprise dans laquelle il est personnellement intéressé, cet homme devient un