

nable député de Norfolk-nord (M. Charlton) eût répété cette accusation en mars dernier. J'ai combattu cette accusation dans mon comté, et je n'en ai pas beaucoup souffert ; mais après qu'elle eût été répétée ici, j'ai cru devoir, en justice pour cette chambre et pour moi-même, amener l'affaire sur le tapis et je l'ai fait dès que j'en ai eu l'occasion. Je retire maintenant ma motion, si la chambre veut bien me le permettre.

M. LAURIER : Avant que la motion soit retirée, je dois protester contre le langage dont s'est servi le premier ministre de ce pays. Non seulement l'honorable ministre n'avait aucun droit d'employer le langage dont il s'est servi à l'adresse de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), mais il n'avait aucun motif pour le faire. Quels sont les faits ? L'honorable député a formulé contre l'honorable député de Dundas (M. Hickey) une accusation que ce dernier nie maintenant, après quatre ans. Il se peut que cette accusation soit fautive ; je suis très heureux, pour ma part, d'accepter la dénégation de l'honorable député de Dundas, et de croire qu'elle est véridique, comme il l'affirme ; mais l'honorable député doit se rappeler que, si son assertion est exacte, il a été, singulièrement malheureux lorsqu'il a écrit la lettre que l'on a trouvée contre lui dans les archives, et que l'honorable député de Norfolk-nord a communiquée à la chambre. Il a été singulièrement malheureux, lorsqu'en faisant une demande pour son ami il s'est servi du mot "nous," faisant supposer par là qu'il faisait cette demande pour lui-même et non pour son ami. De pareilles choses peuvent arriver. L'honorable député a fait une déclaration solennelle, de bonne foi sans doute, et quand même cette déclaration solennelle aurait été faite sous une fautive impression, personne n'a le droit de le critiquer et de dire qu'il n'a pas agi de bonne foi. Je suis très heureux d'apprendre que l'honorable député agissait non pour lui-même, mais pour son ami. Cela peut-être vrai, mais je proteste contre tout langage insultant employé dans cette chambre à l'adresse de mes honorables amis de l'opposition.

L'amendement est retiré.

OCTROI AU CHEMIN DE FER D'ALBERT.

M. ELLIS : Je désire appeler l'attention de la chambre sur une question relative au chemin de fer d'Albert. En 1886, le gouvernement a proposé à cette chambre d'accorder \$15,000 à la compagnie du chemin de fer d'Albert, et en faisant cette motion, le premier ministre a dit :

Ce chemin a environ quarante milles de long et s'étend depuis la station du chemin de fer Intercolonial, à Salisbury, jusqu'à Hopewell. Il est construit depuis quelques années et les recettes couvraient les frais d'exploitation, mais de très fortes tempêtes d'une rigueur insupportable ont tellement endommagé les travaux, qu'il est impossible de tenir le chemin dans le même état—de fait la compagnie est incapable de le réparer, et si elle ne reçoit pas d'aide, il sera fermé au trafic. Il est très important pour cette région que le chemin continue d'être exploité, et pour cette fin, nous proposons de faire à la compagnie un prêt de \$15,000. Cette ligne est un tributaire important de l'Intercolonial, et sa fermeture dérangerait sérieusement les affaires de cette partie du pays. Le transport et le fret iront à l'Intercolonial par le chemin de fer d'Albert. L'Intercolonial percevra naturellement le prix du fret, et se paiera de temps à autre à même cet argent, et se remboursera, de ce prêt temporaire, que je crois très nécessaire.

L'honorable député de Durham-ouest (M. Blake), alors chef de l'opposition, fit ces remarques :

Le chemin de fer Intercolonial n'aura rien à voir au remboursement ; c'est un prêt à même le trésor. Si je comprends bien, le chemin de fer d'Albert est criblé d'obligations. Je crois que les obligations ont été placées sur le marché de Londres par un de ces arrangements au moyen desquels une certaine somme est déposée pour payer l'intérêt pendant un certain temps, de sorte qu'il n'est pas nécessaire que les profits du chemin dépassent la somme requise pour couvrir les frais d'exploitation pendant le temps. On dit que l'émission nominale d'obligations sur ce chemin est d'environ \$500,000. Il me paraît clair que dans les présentes circonstances, les recettes du chemin ne couvrent pas les frais d'exploitation et il faudra très prochainement que la compagnie paie l'intérêt sur ses obligations, dès que la période pour laquelle on a pourvu au paiement de l'intérêt sera expirée. Il me paraît parfaitement clair que cet argent ne nous sera jamais remboursé, et nous pourrions tout aussi bien proposer franchement d'en faire don à la compagnie que de proposer de le prêter de cette façon. L'honorable ministre vient de faire allusion à un mode de garantie basé sur le fret de la compagnie, mais je puis lui assurer que si la compagnie est forcée de céder le prix de son fret, elle ne pourra point tenir son chemin ouvert au trafic. Nous ne reverrons jamais un sou de cet argent.

La chambre vota l'argent. Quelques mois plus tard, en octobre 1886, je crois, d'après un acte enregistré au bureau d'enregistrement du comté d'Albert, un arrangement eut lieu entre le ministre des chemins de fer (alors M. Pope) et les officiers de la compagnie, par lequel il fut convenu que cette somme de \$15,000 serait avancée au chemin. A l'acte est annexé un mémoire des objets pour lesquels l'argent doit être dépensé. Je n'ai pas besoin de lire le mémoire, mais il suffira de dire que conformément à sa teneur, \$10,164 devaient être dépensés pour des travaux spécifiés, et \$4,836, pour payer les ouvriers qui avaient travaillé au chemin. Lorsque l'argent fut demandé à cette chambre, il ne fut pas question d'en affecter une partie au paiement de salaires ; mais dans le mémoire il est dit que \$4,836 seront affectées au paiement des salaires des ouvriers et que la balance sera dépensée pour les différents travaux énumérés. A cette époque, les obligations du chemin étaient entre les mains de capitalistes anglais, et cette hypothèque prenait rang après celle des porteurs d'obligations d'Angleterre. Je ne trouve pas à redire parce que \$4,836 de ce montant devaient être payés aux ouvriers qui avaient travaillé au chemin, mais je blâme le gouvernement de n'avoir pas veillé à l'exécution de la convention, car on m'assure, et je crois qu'on ne le contestera pas, que sur les \$4,836, les ouvriers n'en ont pas reçu plus de \$1,000, si, toutefois, ils ont reçu cette somme, en paiement de ce qui leur était dû alors. L'argent fut payé en cinq sommes différentes. Il appert d'une lettre de M. Bradley, secrétaire du ministère des chemins de fer, à l'honorable M. Jones, qui fut nommé fidéicommissaire et receveur de ce chemin en vertu d'un décret de la cour, que l'argent fut versé en cinq différentes sommes, comme je l'ai dit, savoir : le 27 octobre 1886, \$4,836 ; le 15 décembre, \$3,585 ; le 7 février 1887, \$422 ; le 7 mars, \$2,592 ; le 22 août, \$3,321, soit un total de \$13,778, qui paraît être la somme payée sur les \$15,000. Mais, d'après les comptes publics, la somme totale payée a été de \$14,725, le gouvernement ayant, paraît-il, ajouté au montant qu'il avait avancé, l'intérêt jusqu'à une certaine époque. Il appert des comptes de la compagnie que, bien que ces \$4,836 eussent été accordées pour payer les salaires des ouvriers, la somme de \$3,232 n'a pas été employée de cette façon, mais a été répartie entre les officiers de la compagnie. Quelques mois avant de recevoir cet argent, trois directeurs, demeurant à Saint-Jean, se sont partagé