

Elle a demandé à ce gouvernement de l'aide additionnelle. Après avoir mûrement considéré la question, nous nous sommes crus autorisés à demander au parlement d'affecter \$3,200 par mille à la construction de 36 milles de cette voie ferrée, la plus courte distance entre l'Intercolonial et la mer ouverte à la navigation.

La ligne passe dans une région intéressante, susceptible de grands développements ; aussi croyons-nous que tout comme celle de la baie des Chaleurs dont j'ai déjà parlé, elle fournira aux pêcheurs de cette partie du Nouveau-Brunswick beaucoup plus d'avantages qu'ils n'en ont à présent et augmentera la valeur de leurs prises, parce que les pêcheurs seront ainsi en état d'expédier promptement à très bas prix du poisson frais en chemin de fer aux parties occidentales du Canada et sur les marchés des États-Unis.

Cette ligne développera aussi tellement cette partie du pays et augmentera tellement les recettes de l'Intercolonial en augmentant le trafic, qu'elle compensera amplement la subvention que nous invitons la chambre à donner.

Je n'ai pas le moindre doute que s'il est requis plus d'informations au sujet de l'une ou de l'autre de ces lignes, mes honorables amis qui représentent la ligne dans Québec et mon honorable ami le député de Gloucester, au sujet de celle de Caraquette, seront en état de convaincre la chambre que c'est une application sage et judicieuse des fonds publics envisagée au point de vue des résultats commerciaux qui découleront du pays et de l'augmentation du trafic sur l'Intercolonial, qui a coûté si cher au pays et qui devrait être rendu aussi utile que possible, en encourageant la construction de lignes tributaires destinées à lui apporter du trafic.

On voit donc qu'après une déclaration générale, à l'eau de rose et non détaillée, comme étaient, nous le savons, la plupart des déclarations de ce ministre, après avoir tracé les grandes lignes du débat qui devait suivre, l'honorable ministre en appelait au député de Gloucester et lui confiait par avance le soin de la déclaration qui devait être faite. L'honorable député commence, comme l'a dit mon honorable ami, le député d'York-nord (M. Mulock) par lire un rapport d'une date antérieure de M. Sandford Fleming, dans lequel celui-ci détaillait les gloires et les avantages du port de Shippégan, et le résultat probable basé sur les distances et sur divers calculs qui, après tout, ont très peu de chose à faire assurément avec les questions complexes qu'embrassait le succès d'un terminus océanique et d'une ligne de communication mixte par terre et par eau. Lisant avec beaucoup d'attention quelques-uns de ces calculs, l'honorable député fit remarquer qu'après tout, c'était là la route la plus courte vers l'Europe, que le commerce et le trafic océanique de ce pays devaient couler à l'avenir à travers le grand port entrepôt de Shippégan.

Et ce ne sont pas les déclarations ministérielles qui nous manquaient pour nous justifier de donner cette importance au port de Shippégan, car je me rappelle que lorsque le ministre des chemins de fer d'alors, dans ses discours annuels au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, entamait la question des raccourcissements transcontinentaux, et lorsque, pour éviter une rivalité excessive, il faisait sonner haut dans cette chambre les noms d'une demi-douzaine ou plus de ports différents sur l'Atlantique qui devaient être des ports têtes de ligne, le nom de Shippégan était compris dans cette longue liste.

L'honorable député de Gloucester, résumant les résultats qui découleraient de son projet de ce côté, disait :

Quoi qu'il en soit, le chemin de fer sera plus tard d'un avantage incalculable pour toute la Confédération.

Telle fut la déclaration générale de l'honorable député, et je dois admettre que cette fois-là—et c'est lui faire beaucoup d'honneur—il renchérit sur le ministre des chemins de fer qui avait parlé

M. BLAKE

avant lui, le plus grand maître que j'aie connu dans l'art de manier les figures de rhétorique. L'honorable député parla ensuite de ce qui, après tout, est censé être davantage à la portée d'un député ordinaire comme moi. Il dit :

Mais ce n'est pas seulement pour cette raison, M. l'Orateur, que ce chemin est mis au nombre des lignes subventionnées ; c'est pour la raison plus importante encore qu'il va contribuer à développer un commerce immense, non seulement dans une localité particulière, mais aussi dans toute la Confédération. Par la construction de ce chemin, un trafic énorme—

C'était un trafic immense il y a un instant ; il est maintenant énorme—

un trafic énorme va être donné au chemin de fer Intercolonial ; comme fournisseur de l'Intercolonial, son importance ne le cède à celle d'aucun autre chemin et, à ce titre, je prétends qu'il ne peut être combattu par l'honorable ami qui, si j'ai bien compris, s'est déclaré favorable à tout chemin dont s'alimenterait l'Intercolonial.

Pour donner une idée du commerce qui se fait sur ce chemin et de la population qu'il intéresse, je dois dire à la chambre qu'entre le point où il est question de le raccorder à l'Intercolonial et le terminus de Caraquette ou Shippégan, distance de 45 milles, il y a une population de 18,000 âmes. Tout le pays, d'une extrémité du chemin à l'autre, est établi.

La valeur des produits de cette section du pays s'est élevée, l'année dernière, à \$1,000,000, divisé comme suit : Bois de service, \$300,000—

Qui était le commerçant de bois ?

—poisson, y compris les conserves, morue, saumon, hareng et truite, \$500,000 ; pierre à meule, \$50,000 ; produits agricoles \$150,000. Nombre d'autres industries contribueraient encore à donner au chemin un trafic considérable qui se rendrait à l'Intercolonial. Pour l'ouest, ce chemin sera d'un grand avantage, car il donnera à ces populations la chance qu'elles n'ont pas aujourd'hui, d'avoir du poisson à l'état frais et un marché plus grand pour leurs produits.

Faut-il s'étonner qu'à la suite de ces déclarations, la gauche fut muette ? Naturellement, comme il était ainsi auparavant, comme il est ainsi chaque fois depuis, comme il est ainsi aujourd'hui—non pas aujourd'hui,—demain ou plus tard, pour me servir de l'expression favorite de l'honorable premier ministre—trois semaines après que la session était virtuellement terminée, nous n'étions pas en mesure d'examiner comme il fallait les déclarations à l'eau de rose qu'on venait de faire relativement aux subventions proposées au chemin de fer. Nous ne pouvions alors vérifier ces chiffres, réduire ces tropes à leur valeur précise, disséquer ces figures de rhétorique et ce style imagé sous lesquels nous avaient enterrés le ministre des chemins de fer et l'honorable député de Gloucester. De sorte que l'on vote le subside accordé pour ces 36 milles qu'on disait être nécessaires pour atteindre le littoral par la route la plus courte ; et pour assurer la réalisation de ces grands avantages, un crédit de \$115,200 fut voté.

La manière dont s'y prennent les hommes politiques pour en arriver là, n'est pas de commencer par alarmer les gens. Ils demandent peu ; c'est un premier pas ; ils ne mettent pas le gros bout du coin dans la bûche et le marteau sur le bout aminci, mais ils mettent ce dernier bout, donnant un léger coup de marteau, et quand la bûche est bien ouverte, ils enfoncent un autre coin un peu plus loin. Et voilà comment, en ce qui concerne cette entreprise, nous fîmes séduits par cette déclaration qu'une somme de \$115,200 nous donnerait tous ces grands avantages dont j'ai parlé ; et, pour ma part, j'avoue franchement que, les croyant sur parole—bien plus, tenant compte de la juste marge qu'il faut accorder en appréciant les déclarations d'un