

à adresser la parole, comme de relever une ou deux observations qui ne devraient pas, je crois, rester sans réponse. L'honorable député a déclaré que l'Intercolonial n'avait été d'aucune utilité aux populations des provinces maritimes, et que même il aurait été préférable que ce chemin n'eût jamais été construit. Il a déclaré qu'après la construction de l'Intercolonial les manufacturiers et les marchands de l'ouest se rendirent dans les provinces maritimes, et que les marchands et fabricants de ces provinces maritimes durent alors céder le pas aux gens de l'ouest. Avant la construction de l'Intercolonial, autant que je puis savoir, les provinces maritimes importaient surtout des Etats-Unis les produits manufacturés qu'elles ne fabriquaient pas elles-mêmes, et les produits manufacturés d'Ontario et de Québec se trouvaient ainsi à remplacer ceux des Etats-Unis. Si l'honorable député veut bien donner à tout cela un moment d'attention, il s'apercevra qu'il ne se montre guère flatteur pour les fabricants et marchands des provinces maritimes, qui, autant que je puis voir, sont des hommes bien entendus en affaires, et pouvant parfaitement lutter, à armes égales, contre les industriels et marchands d'Ontario et de Québec. Quand l'honorable député vient nous dire que l'Ouest envoie tous ses produits dans les provinces maritimes, et que celles-ci n'envoient rien dans l'est, il se trompe du tout au tout. Les produits de Sydney, de New-Glasgow, de Yarmouth, de Saint-Jean, de Moncton, de Halifax, de Amherst, et autres centres des provinces maritimes, sont envoyés des provinces de Québec, d'Ontario et du Nord-Ouest, et même quelques-unes des plus belles industries du Canada se trouvent dans les provinces maritimes. Je ne désire ici que relever les observations faites par l'honorable député. Je crois que la construction de l'Intercolonial s'imposait à la Confédération comme une nécessité, et je suis certain que ce chemin de fer a fonctionné pour le plus grand avantage des populations de l'est et de l'ouest. Nous devons aussi entièrement admettre qu'un commerce interprovincial est bien préférable à un commerce entre ce pays et les Etats-Unis.

M. EMMERSON : Je ne veux que dissiper un malentendu provenant d'une remarque que j'ai faite au sujet du port de Saint-Jean. Je ne veux pas qu'on croie que j'aie le moins du monde cherché à déprécier les avantages de ce port. Ce que je voulais dire—et il est possible que je ne me sois pas exprimé là-dessus aussi clairement que je l'aurais voulu—c'est que le Pacifique possède des privilèges exclusifs—je me sers à dessein de ce mot, et dans son sens le plus large—sur le côté ouest de ce port, et que le Grand Tronc-Pacifique se verrait dans la nécessité d'établir son terminus sur le côté est. Il serait donc bien plus avantageux au Grand Tronc de faire un détour de 37 milles par voie de Chipman, afin d'arriver à ce termi-

nus, plutôt que de descendre la vallée de la rivière Saint-Jean, parallèlement au Pacifique, et n'aboutir qu'à l'ouest du port. Saint-Jean possède un port superbe et pouvant se développer à l'extrême, et je dois certainement protester contre les remarques soulevées au sujet des avantages et désavantages respectifs d'Halifax et de Saint-Jean. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Annapolis, l'Intercolonial a été jusqu'à un certain point désavantageux à la province de la Nouvelle-Ecosse, mais je ne crois pas qu'il ait voulu alors parler de toutes les provinces maritimes, car il a déclaré que c'est le nord du Nouveau-Brunswick qui avait le plus contribué, par son influence à faire adopter le parcours du chemin. Dans une occasion précédente, j'ai déjà parlé des grands avantages que nous avons retirés de la construction de l'Intercolonial, sous le rapport d'une union plus intime des provinces maritimes avec le reste du Canada. Je ne reviendrai plus là-dessus. Je dirai seulement, en terminant, qu'il me semble que cette route, avec ses 37 milles jusqu'à Moncton, et en dehors des avantages que Saint-Jean pourra en retirer, sera aussi pour le plus grand intérêt, non seulement des provinces maritimes, mais du Canada tout entier.

M. BORDEN (Halifax) : Je dois regretter, ainsi que l'a fait observer mon honorable ami, qu'on cherche à établir des comparaisons désavantageuses entre Halifax et Saint-Jean. Pour ce qui est de ce dernier port, j'y ai moi-même pu voir, en décembre dernier, cinq steamers océaniques prenant leur chargement en même temps. Cela seul devrait suffire pour dissiper l'idée qu'on pourrait avoir que Saint-Jean ne peut pas devenir le port d'hiver, ni même l'un des ports d'hiver du Canada. Cependant, d'un autre côté, je ne veux pas, non plus, qu'il soit dit que j'approuve ceux qui semblent penser qu'Halifax n'a aucun titre à devenir le port d'hiver, ou l'un des ports d'hiver de ce pays. Plusieurs honorables députés ont déjà exposé suffisamment quels étaient les avantages présentés par Halifax, et il m'est inutile de revenir là-dessus. Je me contenterai de dire que je ne connais aucun port, de ce côté-ci de l'Atlantique, qui lui soit supérieur, et il n'y en a même pas qui puissent l'égaliser. En outre, je puis annoncer à mon honorable ami d'Alberta que le port d'Halifax, il y a dix ou douze ans, a déjà reçu plus de trafic venant d'Ontario et de l'ouest qu'il ne pouvait fournir de navires pour suffire à ce trafic.

M. OLIVER : Je n'ai rien dit de défavorable à Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais que l'honorable gentleman a l'esprit trop large pour agir de la sorte, mais je n'en persiste pas moins à croire que plusieurs députés ont peut-être laissé un peu trop percer de jalousie, ce soir, au sujet de ces deux ports. Laissez-moi venir vous assurer que les hom-