

Il se peut aussi que l'on réussisse à construire un chemin de premier ordre dans la vallée de la rivière Saint-Jean. Dans ce cas, le port de Saint-Jean serait la tête de ligne naturelle du chemin. Toute cette partie du projet du gouvernement semble avoir été faite dans un but politique et n'annonce rien qui vaille. Nos soupçons sont encore augmentés par le peu d'empressement que le gouvernement apporte à accepter la situation ; il évite de favoriser plus Saint-Jean qu'Halifax, et il insiste pour prolonger le chemin de fer, à travers des obstacles naturels très considérables, jusque sur un terrain neutre qui est Moncton. Le devoir qu'il nous importe d'accomplir pour le moment, c'est d'augmenter les débouchés de l'ouest. C'est vers ce but que nous devons concentrer toute notre énergie pour le moment. Le prolongement de Québec, Edmondston, Frédéricton et Moncton ne peut guère coûter moins que douze ou quatorze millions de dollars. Actuellement, nous pouvons employer cet argent plus avantageusement.

Il ajoute encore :

En abandonnant ou tout au moins en retardant la construction de ce prolongement du Nouveau-Brunswick, nous pouvons réaliser une économie de près de douze millions de dollars. Il serait à l'avantage du pays d'employer ces douze ou quatorze millions et même dix de plus pour le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest. Une pareille conduite serait de nature à aider considérablement le projet du gouvernement. Le pays peut faire cette dépense additionnelle de dix ou douze millions. Cette dépense pourrait avoir pour résultat de transformer un placement douteux de soixante-dix millions en un placement avantageux de quatre-vingt-dix millions de dollars.

Ce directeur du News entretient donc des doutes sur le succès de cette entreprise qui devra coûter \$70,000,000, et il suggère de renoncer à la section est du chemin. Il aurait pu aller encore plus loin, comme je vais le démontrer. Au cours de ses remarques, l'ex-ministre de Chemins de fer et Canaux nous a dit que l'Intercolonial pouvait transporter des marchandises de Montréal à Saint-Jean dans des convois plus lourdement chargés et dans un plus court espace de temps que l'on pouvait le faire en suivant la route du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers le Maine. Voici ses paroles :

Voici ce qui a eu lieu. L'an dernier, une occasion s'est présentée d'établir une comparaison entre l'Intercolonial et le Canadien du Pacifique, à la suite de l'embargo mis sur les bestiaux par les Etats-Unis. Le Canadien du Pacifique qui traverse le territoire américain ne pouvait plus transporter d'animaux et les expéditeurs de l'ouest s'adressèrent à l'Intercolonial, et quel résultat avons-nous obtenu ? Entre Saint-Jean et Montréal, par voie de l'Intercolonial, il a 259 milles de plus que par voie du Canadien du Pacifique, et cependant grâce à l'excellente condition de notre chemin, à ses pentes douces, nos locomotives remorquaient deux fois plus de wagons que le Canadien du Pacifique sur un même convoi, et en moins de temps, bien que la route du Canadien du Pacifique soit de 259 milles plus courte.

Cela démontre clairement que nous avons raison de prétendre que l'Intercolonial peut résister à la concurrence de tout chemin de fer qu'on pourrait construire dans le Nouveau-Brunswick, à l'exception d'une ligne qui partirait de la Rivière-du-Loup et se rendrait direc-

tement à Saint-Jean, par la vallée du fleuve Saint-Jean, car cette ligne aurait un niveau beaucoup plus égal que celui du Canadien du Pacifique.

Si c'est là ce que peut faire l'Intercolonial, je me demande pourquoi on construit cet embranchement. Nous ne pouvons guère nous attendre à ce que sa construction ait pour résultat de nous faire obtenir des taux moins élevés ; la preuve tend même à démontrer que nous ne pouvons obtenir un aussi bon chemin. Il est vrai qu'il sera de quelques milles plus court, mais s'il existe une autre raison que celle-là pour justifier sa construction, qu'on nous la fasse connaître. Si ce chemin doit être construit pour les fins de la colonisation, ou dans un but commercial local, qu'on nous le dise. Mais comme partie d'un chemin de fer transcontinental, il est bien évident que nous n'en avons pas besoin. Le directeur du "News" conseille au premier ministre de renoncer à la construction de cette partie du chemin. Il est bien évident qu'il ne se laisse pas influencer par la question du privilège du transit, ou par celle d'avoir un chemin de fer transcontinental entièrement situé sur le territoire canadien. Il est prêt à laisser de côté l'aspect décoratif du projet, pour s'en tenir à ce qui est réellement nécessaire dans l'intérêt du pays.

Je m'oppose à ce projet parce que ce chemin de Québec à Winnipeg est inutile pour le moment et qu'il n'a pas été demandé par le public canadien. La plupart de ceux qui ont défendu cette partie de l'entreprise, ont prétendu que cette partie du chemin serait utile à la colonisation. Je dis sans crainte que même en supposant que ce chemin serait construit à l'heure actuelle et que des convois chargés d'immigrants y circuleraient chaque jour, pas un seul de ces immigrants n'abandonnerait le convoi pour s'établir dans cette partie du pays située à l'est de la région des prairies, et c'est là ce qui aura lieu d'ici à plusieurs années à venir. D'ici à 20 ans nous devons nous attendre à ce que le courant de l'immigration se dirige vers l'ouest, et tant que cette période ne sera pas révolue, ce chemin ne sera pas requis pour les besoins de la colonisation. Il peut y avoir du bois de construction dans cette région. Et je n'entreprendrai pas de discuter la valeur du sol. Il doit s'y trouver des terres fertiles comme des terres improductives, et je suis même sous l'impression que ce sont les terres de cette dernière catégorie qui l'emportent. Si le bois à pâte s'y rencontre en quantité considérable, cela aura une grande valeur, et si, comme le prétend le député de Renfrew (M. Mackie), on y trouve beaucoup de pin, je comprends que les marchands de bois de ce pays tiennent à ce que ce chemin soit construit, car cela leur permettrait de développer leur industrie et d'augmenter leurs propriétés. Mais je voudrais demander au premier ministre d'aller plus loin que le lui propose le directeur du "News." Je voudrais lui conseiller de renoncer à cette partie du projet de Mon-