

didat du parti libéral, et que la zizanie qui éclata à la suite de l'insuccès de l'un d'eux eut l'effet de réduire à néant la majorité de l'ancien ministre des Chemins de fer et d'assurer mon élection. Eh bien, monsieur l'Orateur, je suis bien prêt à reconnaître tout l'effet que ces circonstances ou d'autres d'une nature spéciale à ce moment ont pu avoir sur le résultat de l'élection; mais cela fait, je dois ajouter en toute sincérité que toutes ces circonstances réunies n'auraient pas produit l'effet que l'on sait dans la ville de Saint-Jean, n'avait été un fait qui touchait de plus près et intéressait plus vivement la population de cette ville. Pour moi, il n'est pas douteux, monsieur l'Orateur, que cette élection n'ait été le résultat du désappointement éprouvé par la ville de Saint-Jean à l'égard du projet adopté par le Gouvernement et plus particulièrement formulé dans le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Car en même temps qu'elle n'y voyait rien de particulièrement avantageux pour le pays en général, elle se rendait parfaitement compte qu'elle-même loin d'en bénéficier, allait en souffrir bel et bien. C'était l'opinion générale dans toute la ville de Saint-Jean. Dès le mois d'août dernier, les marchands de la ville s'assemblèrent et discutèrent la question. Ils étaient curieux de savoir quel en serait l'effet en ce qui les concernait; car c'est ici une immense entreprise pour le Canada, comme ce serait pour tout autre pays; et si le Canada doit dépenser de 139 à 149 millions (il est impossible de dire au juste de combien de millions l'exécution de cette entreprise va exiger la dépense), quelle proportion de cette somme va profiter aux provinces Maritimes? C'est ce que nous nous demandons à Saint-Jean: Quel avantage y trouverions-nous? Nous nous convainquimes que nous n'y trouverions aucun avantage.

Il n'est pas douteux, monsieur l'Orateur—j'aborde cet aspect de la question avec quelque hésitation, car d'aucuns penseront que je donne un peu d'importance à une circonscription,—mais il n'est pas douteux que, en ce qui regarde cette section de l'extrême est, la véritable solution au point de vue pratique et économique, ne soit de construire la voie ferrée à partir d'Edmunston, ou de quelque autre endroit assez rapproché d'Edmunston, et de suivre la vallée de la rivière Saint-Jean jusqu'au port de Saint-Jean. Ainsi vous auriez la voie la plus directe, et celle qui offre les meilleures perspectives d'opérations payantes une fois la ligne établie.

Vous remarquerez que M. Daniel était fortement en faveur de l'idée de construire le Transcontinental à partir de la ville d'Edmunston; mais naturellement il préférerait que le terminus du chemin de fer fût dans la ville de Saint-Jean plutôt que dans la ville de Moncton. M. Daniel dit ensuite:

Certaines des modifications effectuées par cette convention supplémentaire semblaient précisément avoir pour objet de faciliter au Grand-Tronc l'accomplissement de son dessein et de favoriser la sortie de ces marchandises du territoire canadien à l'avantage de Portland (Maine.) Sinon, pourquoi le Gouvernement inviterait-il le Parlement à libérer ce dépôt de 5 millions aussitôt la section de l'ouest complétée? Si le Gouvernement se propose de mener de front l'établissement de la section de l'est et l'établissement de la section de l'ouest, pourquoi nous demande-t-on d'insérer cette clause? Car s'il se propose effectivement d'exécuter les travaux de cette manière, la section de l'est se

trouvera parachevée aussi rapidement que celle de l'ouest, et il n'y a pas de raison que je sache de prier le Parlement de libérer ce dépôt aussitôt la section de l'est construite.

Puis M. Gourlay, député conservateur de Colchester, s'exprima ainsi:

Votre erreur consiste à n'avoir pas constitué une compagnie nouvelle. Si vous avez résolu de construire ce chemin de fer, que sa direction s'inspire d'un intérêt unique depuis le Pacifique jusqu'à Halifax, de sorte que, lorsque votre compagnie recevra une livre de marchandises dans la Colombie-Anglaise, elle soit tenue de la transporter à Halifax ou à Saint-Jean. Au lieu de cela, vous avez fusionné ce projet avec un chemin de fer qui a intérêt à transporter les marchandises à Portland.

J'ai dit que la section de Québec à Moncton devra être construite, et je tiens à bien faire comprendre ma pensée sur ce point. Je suis en faveur de l'établissement de cette section sans la moindre réserve. S'il se construit un seul mille de cette voie tortueuse et difforme, que ce soit sur la section de Moncton, car, même en admettant que la province de Québec doit être favorisée au détriment du reste du Dominion, que les Provinces maritimes aient au moins quelques miettes du festin.

Je n'hésite pas à dire au nom des Provinces maritimes que toute ligne ne dépassant pas Québec ne saurait être d'aucune utilité pour nous. Mais établissez votre tracé au sud de Québec, et alors vous avez une ligne droite qui traverse le continent et aboutit à Halifax, ou Country-Harbour, ou Saint-Jean, et une fois que les produits de l'extrême ouest auront pris cette route à destination de ces endroits, ils ne sauraient prendre la tangente dans la direction de Boston ou de Portland, mais prendront forcément l'Atlantique à partir de ports canadiens pour aboutir aux grands centres de commerce de l'Europe. Telle est mon ambition, et telle est aussi, je pense, l'ambition de nos adversaires, s'ils peuvent seulement s'élever au-dessus des mesquines considérations d'intérêt de parti, prendre une attitude virile et dire hautement le fond de leur pensée.

On cherche à nous donner le change encore une fois, mais nous savons maintenant qu'une ligne ayant son terminus à Québec ne sera jamais d'aucun avantage pour les provinces maritimes.

Je serais curieux de savoir si M. Gutelius et M. Lynch-Staunton ont lu le compte rendu du débat qui a eu lieu en cette Chambre sur le sujet de cette grande voie ferrée, avant de préparer ce rapport, où ils condamnent la ligne de conduite suivie par l'ancien ministre, se figurant, sans doute, qu'ils condamnent la manière de faire d'un parti seulement, alors que c'est la ligne de conduite approuvée dans le temps par l'un et l'autre parti qu'ils condamnent en réalité.

M. R. D. Wilmot, autre député de la province du Nouveau-Brunswick, parla en ces termes:

Lorsqu'il atteindra la province du Nouveau-Brunswick, comme je conjecture qu'il l'atteindra de quelque manière, j'estime que la route la plus facile comme la plus naturelle pour un chemin de fer sera de suivre la vallée de la Saint-Jean jusqu'à Fredericton, et de là se diriger sur