

qu'il fallait attribuer la conversion de l'écrasante majorité obtenue par l'ex-ministre des Chemins de fer en une majorité conservatrice à la zizanie créée par deux messieurs qui se disputaient la candidature ministérielle. Je veux bien que cette circonstance, ajoutée à toute autre cause particulière, ait quelque peu influé sur le résultat de l'élection ; mais je prétends—et je crois ne pas me tromper—que la réunion de toutes ces causes n'aurait pu produire un tel effet si les citoyens de Saint-Jean n'avaient d'autres motifs plus sérieux de manifester leur mécontentement. Il n'y a pas de doute, à mes yeux, que le résultat de l'élection doit s'attribuer à la déception que, par le projet du Grand-Tronc-Pacifique, la politique du gouvernement a causée aux citoyens de Saint-Jean. En effet, s'ils ne croient guère que ce chemin de fer soit de nature à favoriser le pays en général, ils ont, d'autre part, l'intime conviction qu'il menace la prospérité de leur ville. En août dernier, les négociants de Saint-Jean se réunirent pour étudier la question.

Ils (les marchands de Saint-Jean) voulaient savoir quel effet cette politique aurait sur eux, parce que c'est une immense entreprise pour le Canada, de même qu'elle le serait pour tout autre pays ; s'il doit se dépenser dans ce pays de \$139,000,000 à \$140,000,000—it est impossible de dire combien de millions seront dépensés avant que ce projet ne soit mené à bonne fin—si tout cet argent doit se dépenser dans le Canada tout entier, quelle sera la part des provinces maritimes ? C'est ce que nous disions à Saint-Jean—quelle sera notre part ? Nous avons trouvé que nous n'y avions aucune part. Et alors les membres de la Chambre de commerce de Saint-Jean se réunirent pour discuter le projet. Mon honorable ami le présent ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Emmerson) a dit dans un discours prononcé dans la ville de Saint-Jean pendant la dernière élection, que les résolutions votées par la Chambre de commerce de Saint-Jean, avaient été adoptées purement pour des fins politiques. En faisant cette déclaration, il a prouvé, comme dans une ou deux autres occasions au cours de la même campagne, qu'il connaissait très peu les sentiments de la population de Saint-Jean. Je peux dire que toutes les résolutions adoptées par la Chambre de commerce au sujet du projet du Grand-Tronc-Pacifique ont été proposées par des personnes dont les sympathies sont fortement acquises au présent gouvernement du Canada. Chacune d'elles a été présentée par quelqu'un qu'il pourrait appeler un bon grit, et appuyée par un homme que nous pourrions appeler un bon conservateur ; de sorte qu'au point de vue des partis politiques, il n'y a jamais eu rien de semblable. La première résolution a été proposée par M. D. J. McLaughlin, un monsieur qui, toute sa vie a été un fervent adepte du parti libéral. Elle se lit comme suit :

Considérant qu'il est d'une importance vitale pour le développement du commerce maritime du Canada d'expédier ses articles d'exportation par la voie de ports du Canada, et

Considérant, qu'aux termes du contrat du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique actuellement à l'étude devant le parlement du Canada, les transports, lorsque la route sera désignée pourront être expédiés par la voie des ports étrangers, et

Considérant qu'il y a lieu de craindre qu'une très forte proportion des transports de l'ouest par le chemin de fer projeté n'uisse être dirigée vers ces ports étrangers contrairement à la politique énoncée par le gouvernement du Canada, que les produits du Canada devraient être exportés par les ports canadiens seulement, tant en été qu'en hiver.

Il soit donc résolu que dans l'opinion de la Chambre de commerce de Saint-Jean, le contrat devrait être modifié de manière à ce qu'il soit formellement stipulé que tout le trafic né sur la ligne du chemin de fer projeté ou sur ses embranchements et passant par le chemin de fer pour l'exploitation soit dirigé sur les ports canadiens.

Qu'il soit résolu de plus que des copies de ces résolutions soient transmises aux sénateurs et aux députés de la Chambre des communes pour la province du Nouveau-Brunswick.

En proposant cette résolution, M. McLaughlin entre autres choses a dit :

La question a une importance vitale pour le Canada, en ce qu'elle concerne la prospérité future du pays et à son avis le Canada ferait bien de suivre la politique des Etats-Unis, car si ce chemin se construisait aux Etats-Unis, il n'est nullement douteux que le gouvernement des Etats-Unis insisterait que tout le trafic fût dirigé sur les ports des Etats-Unis. Il désirait dire qu'il n'y a rien dans la résolution qui puisse porter ombrage au gouvernement ou à la compagnie du chemin de fer. L'avantage serait égal pour Halifax, et par conséquent les deux villes n'ont nullement lieu de se jalousser.

Un autre gentleman qui a été très intimement lié au parti maintenant au pouvoir dans la Confédération, et qui a pris un grand intérêt à cette affaire, M. James H. Robertson, a parlé comme suit :

J'espère qu'en proposant ces résolutions on mettra de côté toute idée de politique de parti. On les envisagea, entièrement au point de vue national, et nous étudierons ce qui est bien plus important pour le peuple de ce pays que toute présente politique de parti, je veux dire le grand avenir du Canada, et comment le gouvernement du pays en construisant un chemin de fer qui ne sera pas entièrement sous sa dépendance peut mettre en péril les intérêts du Canada.

La résolution présentée par M. Robertson se lisait comme suit :

En vue de la présente proposition d'un Grand Tronc de chemin de fer transcontinental, et croyant que les meilleurs intérêts du Canada seraient sauvegardés par la construction d'un chemin de fer transcontinental possédé et administré par le gouvernement ; et croyant aussi qu'une subvention en argent et en terres à une corporation peut avoir pour résultat de faire passer les terres à des mains étrangères ; et croyant de plus qu'il vaut mieux que le gouvernement du Canada conserve les terres pour les colons à un prix raisonnable ; la Chambre de