

vinces maritimes en demanderait l'exécution.

Mais l'idée de construire un chemin de fer à travers le centre du Nouveau-Brunswick remonte à une date beaucoup plus ancienne que le projet d'établissement du Transcontinental national conçu par le ministère précédent. Dès 1887, à ma connaissance personnelle, sir Charles Tupper, qui à ce moment faisait activement la lutte pour le triomphe du parti conservateur dans l'arène fédérale, annonça publiquement dans la ville d'Halifax que son dernier acte avant de quitter l'Angleterre avait été de conférer avec son ami lord Revelstoke, lequel s'était engagé à trouver preneur pour les obligations émises en vue de la construction d'un chemin de fer reliant Harvey à Salisbury à travers la province du Nouveau-Brunswick. Sir Charles Tupper était toujours prêt à appuyer sa déclaration de l'inévitable télégramme, et à peine avait-il prononcé les paroles, qu'un messenger du bureau télégraphique se précipitait sur l'estrade et lui remettait une dépêche, dont il donnait lecture au milieu des applaudissements du parti tory, confirmant sa déclaration que lord Revelstoke s'était engagé de trouver les fonds pour la construction d'un chemin de fer passant en plein cœur de la province du Nouveau-Brunswick. Encore en 1891, le parti conservateur réitérait sa promesse de construire un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick, et l'inexécution par ce parti de la promesse faite par sir Charles Tupper en 1887 fut son plus gros embarras au cours de cette campagne. Il ne se trouva jamais un moment où les leaders du parti conservateur ne fussent pas disposés à engager leur parole et leur honneur pour garantir l'établissement d'une voie ferrée à travers le Nouveau-Brunswick, mais ils oublièrent de remplir cette promesse une fois l'élection terminée. La différence sous ce rapport entre le parti conservateur et le parti libéral, c'est que tandis que le parti conservateur promit de construire un chemin de fer et négligea de remplir sa promesse, le parti libéral, après avoir promis, tint sa parole, construisit le chemin de fer.

J'ai ici le compte-rendu de discours prononcés par d'autres membres du parti conservateur en 1904, au cours de la délibération en cette Chambre du projet de modification du traité intervenu entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Le premier ministre actuel (M. Borden) s'exprima alors en ces termes :

Le Gouvernement a eu l'obligeance et la générosité de consentir à se charger de la plus grande part de la responsabilité imposée par la construction d'à peu près 2,000 milles de voie ferrée à travers les territoires du Nord-Ouest, et il a refusé au cours de la session dernière d'insérer la moindre stipulation interdisant au Grand-Tronc-Pacifique de transporter à Portland les marchandises et voyageurs utilisant ce chemin de fer. Nous proposâmes des projets d'amendement dans ce sens, nos adversaires n'en voulurent pas, et lorsque le traité revint sur le tapis, ils jugèrent à propos cette fois encore de n'y pas insérer une seule syllabe qui eût pu obliger la compagnie du Grand-Tronc à transporter ces marchandises vers des ports canadiens plutôt que vers Portland. Effectivement, je crois savoir que ceux qui s'intéressent à la prospérité de Portland ne s'inquiètent guère de ce qui se prépare. Ils ont eu jusqu'ici le bénéfice de la manutention du trafic du Grand-Tronc et ils s'attendent bien que cela va se continuer comme par le passé. Ils ont la sincère et sublime confiance que l'établissement du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à travers les territoires du Nord-Ouest du Canada ne nuira nullement aux intérêts de Portland, mais que tout trafic recueilli dans cette région ira grossir les opérations de Portland, et que les ports d'Halifax et de Saint-Jean seront rélégués dans la position qu'ils ont occupée jusqu'ici.

Observez que le très honorable gentleman ne croyait nullement à la bonne foi du Gouvernement lorsqu'il proposait de construire un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick; il voulait donner l'impression que son manque de sincérité à cet égard aurait pour résultat d'assurer à Portland la manutention de notre trafic. Il ajouta ceci :

Pourquoi les déclarations du très honorable premier ministre manquent-elles aujourd'hui de la vigueur qui les caractérisait l'an dernier? Il n'a peut-être pas oublié comme on nous pressait l'an dernier, comme à entendre nos adversaires, tout délai pourrait être fatal; et cependant, le Gouvernement n'a encore pris aucune mesure en vue de l'exploration de cette division de l'Est. Si les circonstances étaient critiques l'an dernier, si tout retard pouvait être fatal, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il rien fait durant ces six ou sept mois, pourquoi n'a-t-il pas fait commencer l'étude topographique de la région que doit traverser cette section de l'Est? Dans certaines parties du pays où on n'approuve pas l'établissement de ce tronçon de l'Est, on s'est dit tout bas que c'était peut-être qu'on ne se proposait pas de l'établir.

Dans cette circonstance, le très honorable premier ministre ne se borna pas à exprimer de très graves doutes; il avait de sérieuses raisons de craindre, dit-il, que le premier ministre d'alors ne se proposât pas sincèrement et du fond du cœur de construire ce tronçon, que maintenant MM. Gutelius et Lynch-Staunton font tous leurs efforts pour condamner.

M. J. Daniel, député de Saint-Jean (N.-B.), s'exprima ainsi :

Depuis cette élection, mes adversaires ont cherché par tous les moyens à en expliquer le résultat; j'en ai entendu parler comme d'un accident. J'ai aussi entendu dire qu'il se trouvait deux messieurs désirant tous deux être le can-