

originaire de garantir \$63,000, que ceux qui construisent la ligne, en soient les propriétaires et qu'ils soient sur un pied d'égalité avec nous ; mais ne laissez pas envelopper Saint-Jean et le Nouveau-Brunswick dans les filets d'un contrat donné à perpétuité à une compagnie pour détourner le commerce de cette partie de la confédération, et dans le but de ruiner la vitalité des habitants du Nouveau-Brunswick et du comté que représente le ministre des finances. Je voudrais bien savoir comment le ministre des finances défendra devant ses électeurs la conduite du gouvernement ouvrant une ligne de chemin de fer dans une région du pays absolument impropre à la colonisation, et l'établissant dans des conditions telles qu'elle détournera le trafic de la partie la plus fertile de la province.

M. FOSTER : Venez l'été prochain, et vous verrez la chose.

M. WELDON (Saint-Jean) : Je pense que le ministre des finances recevra de la part de ses électeurs un accueil digne de l'occasion.

M. FOSTER : Comme toujours.

M. WELDON (Saint-Jean) : Je pense que vous trouverez que les habitants de Saint-Jean, comme aussi vos propres électeurs, ne remercieront pas le ministre des finances de ruiner le légitime trafic qui devrait se faire dans la partie la plus fertile de cette province. Nous avons été trompés à Saint-Jean à maintes reprises. Nous avons été amenés à entrer dans la Confédération sous l'impression séduisante que nous deviendrions le Liverpool de l'Amérique ; mais aujourd'hui notre peuple a des motifs de regretter amèrement d'avoir eu foi dans ces promesses. En ce qui concerne l'Intercolonial, ainsi que je l'ai dit auparavant, mon honorable ami, le député de Northumberland (M. Mitchell), a eu assez d'influence dans le cabinet pour faire passer la ligne tout le long de la rive nord, non pas pour les facilités commerciales de la ligne, cela est inadmissible, mais pour l'avantage de ses électeurs à lui. Je ne le blâme pas pour cela ; je l'estime plutôt pour l'énergie qu'il a mise au service de cette entreprise ; mais je blâme les hommes qui avaient en mains les intérêts de Saint-Jean, et qui froidement assistèrent à ce dévouement et laissèrent sacrifier ces intérêts. La ligne dont nous discutons actuellement le projet est un autre coup porté à la ville de Saint-Jean, et c'est le pire de tous. Si le gouvernement avait construit cette ligne conformément aux premiers arrangements, nous serions disposés à l'appuyer ; mais nous ne pouvons pas nous associer au projet dans les conditions actuelles qui, au point de vue commercial, nous sont des plus préjudiciables. Nous avons eu souvent à souffrir dans le Nouveau-Brunswick. La main de la providence s'est appesantie plusieurs fois sur Saint-Jean ; le feu à différentes reprises a dévasté notre ville. Le dernier feu que nous avons eu, proportionnellement à l'étendue de la ville, a été l'une des plus grandes conflagrations qui se soient jamais produites en Amérique. Nous avons survécu à toutes ces catastrophes, parce que notre peuple est énergique et qu'il a le bon vouloir de travailler et de prospérer. Donnez-nous une chance égale avec cette ligne de chemin de fer et nous sommes prêts à lutter en amis ou en ennemis avec Halifax ou tout autre port ; mais enchaînez-nous, et la concurrence nous devient impossible, et je pense que notre population le ressentira. On éprouve depuis longtemps le sentiment d'un malaise qui a son origine dans la façon dont nous sommes traités dans la Confédération, et je pense que cette combinaison de chemin de fer va augmenter ce malaise, et augmenter le désir d'obtenir l'annexion à un autre pays. Je suis d'avis que la position prise dans cette affaire par le gouvernement augmentera ce sentiment de malaise, qui règne dans les provinces maritimes, et avant qu'il soit longtemps vous entendrez un cri en faveur de la révocation de l'union, ou

M. WELDON (Saint-Jean) :

l'expression du désir de chercher un refuge dans un pays voisin. Je propose en amendement :—

Que la dite résolution ne soit pas adoptée maintenant, mais qu'il soit résolu que la chambre ne prenne aucune mesure en vue d'autoriser la construction par le gouvernement du Canada d'une autre ligne de chemin de fer entre Harvey et Salisbury ou Moncton jusqu'à ce qu'un arpentage convenable de la ligne projetée, et des estimations sur lesquelles on puisse se fonder relativement à son coût probable n'aient été soumis au parlement, et avant que le temps n'ait permis de juger que la ligne de chemin de fer existant entre les points nommés n'est pas suffisante pour répondre aux demandes des voyageurs et aux nécessités du transport du fret.

M. ELLIS : Je ne me propose pas de dire plus d'un mot, et c'est ceci : c'est que les députés de la province d'Ontario et des autres provinces qui sont partisans du gouvernement n'ont pas dû examiner sérieusement cette question, sans quoi ils n'appuieraient jamais une semblable proposition. On a fait ressortir tous les éléments de la cause, et tous les inconvénients qui résulteront dans l'avenir pour les intérêts primordiaux qui sont engagés dans cette question. En tant qu'ils affectent les provinces maritimes, ces inconvénients ont un caractère si profondément sérieux que tout homme ayant dans son âme et conscience, ayant à cœur et présent à l'esprit le souci de l'avenir de ce pays hésiterait avant de voter la construction d'une autre ligne de chemin de fer parallèle au chemin de fer Intercolonial dans la province du Nouveau-Brunswick.

Toute la dépense entraînée par cette entreprise est une extravagance ; les circonstances sont mauvaises, et il est tellement évident que c'est là un acte de mauvaise administration qu'un homme qui a à cœur de remplir son devoir ne voudrait voter en faveur de ce projet, après l'avoir loyalement examiné.

M. WOOD (Westmoreland) : Je veux répondre un mot seulement à l'honorable député qui vient d'adresser la parole à la chambre. Il a dit que les députés d'Ontario et de Québec, s'ils comprenaient bien le sens de cette proposition, ne pourraient pas voter en sa faveur. Il me semble, cependant, que les honorables députés qui jusqu'à ce moment ont combattu le projet n'ont pas donné de raison suffisante de leur changement d'attitude actuel au sujet de la construction de cette ligne qu'ils préconisaient en 1884 et 1885. Ces honorables députés, il me semble, doivent avoir oublié les circonstances dans lesquelles le gouvernement et le parlement ont été amenés au début à proposer la construction de cette ligne. Lorsqu'elle a été soumise pour la première fois à la chambre, comme le constatait l'honorable député senior de Saint-Jean (M. Weldon), on se proposait de construire la ligne la plus courte et la plus praticable entre la ville de Montréal et les ports de mer des provinces maritimes, et une discussion s'étant élevée pendant la session de 1884 sur la direction que devrait suivre la ligne, un amendement fut présenté et adopté pour que la question fût soumise à la décision d'ingénieurs compétents. Pendant la saison suivante, un certain nombre d'arpentages ont été faits, et, au cours de la session de 1885, lorsque ces arpentages furent soumis au parlement, le gouvernement décida que la ligne que l'on se propose de construire actuellement était la ligne qui répondait le mieux aux conditions de la résolution passée en 1884, et qui, d'après toutes les circonstances, était la meilleure et la plus courte des lignes praticables. Le ministre des travaux publics, lorsqu'il soumit cette mesure à la chambre, donna en détail les résultats des arpentages. Il s'étendit longuement sur le sujet pour montrer que cette ligne était la plus courte, et qu'en prenant en considération les courbes et les pentes, c'était la meilleure ligne que l'on pût adopter ; mais la seule crainte qu'exprimaient les honorables députés de l'opposition, ce n'était pas que cette section ne fût pas construite, mais c'était qu'après l'achèvement de la ligne jusqu'à Mattawamkeag, cette ligne pût être abandonnée. L'honorable député de Guysboro (M. Kirk) en parlant sur cette question, employait ce langage serré :