

Caraquet, Dalhousie, New Bandon, New-castle, Richibucto and Shippegan the gross revenue was \$135,596.85, and the expense of collection \$72,818.19, so that the net revenue they yielded was \$62,778.66; and the total revenue derivable from every port which could possibly be affected by the North Shore route would be \$81,841.66 against a revenue from the Province of Quebec of \$4,578,073.31, and against a total from New Brunswick of \$842,684.39. Deducting Custom's receipts at Montreal from the total for the Province it leaves \$568,397.75, while the revenue of the four ports as we stated amounted to \$28,321.05. Again, if we take the receipts of Customs at Saint John from the total for New Brunswick it leaves but \$173,528.31 from which if we deduct the \$75,596.85 gross revenue at the Province ports mentioned, we have a balance of \$97,931.46. From this statement it is apparent that the total revenue by this North Shore route yields less than one-eleventh of the entire Customs' revenue of New Brunswick, while the ports in Quebec mentioned yield as nearly as may be the one hundred and sixty-second portion of the revenue derived from Quebec. (Hear, hear.) We are told, as one of the commercial reasons for adopting this route, that it touched the sea at the Bay of Chaleurs and other points where troops could be landed from vessels, but what are the facts? At the time when the question was first discussed the valley of Saint John was comparatively unsettled, except at the lower end. The ports now yielding so large a revenue on the Atlantic and Bay of Fundy coast yielded comparatively little, and it was supposed that the other district would command a large traffic. At Miramichi River the place was considered of so much consequence that they established an Emigration Agency there, but it was found that only twenty-two emigrants ever came there. With the very indifferent result characterizing their progress, so far, it would, he believed, be found impossible to galvanize into life such places as Miramichi and the Bay of Chaleurs. It was quite unnecessary for them to enter into details to show that the commercial interests of the Intercolonial Railway on this route were altogether visionary. He hoped that the section of the country would be settled, and become strong, powerful and prosperous; but the House was not now discussing the best means of settling the country bordering on the Bay of Chaleurs and the lowest part of the Miramichi River. They were discussing the best route for a great highway to connect the Provinces, and he desired next to address

[Mr. Mackenzie—M. Mackenzie.]

du Nouveau-Brunswick. Si l'on défalque les recettes douanières de Montréal du total de la province, on obtient \$568,397.75 contre \$28,321.05 pour les quatre ports. En outre si l'on défalque les recettes douanières de Saint-Jean du montant global perçu par le Nouveau-Brunswick, on obtient \$173,528.31; si de plus l'on en soustrait les \$75,596.85 de revenu brut perçu dans les ports de la province, on obtient un solde de \$97,931.46. Ces chiffres prouvent clairement que le revenu global fourni par ce parcours représente moins d'un onzième du montant global des recettes douanières de la province du Nouveau-Brunswick, cependant que les revenus perçus dans les ports de la province de Québec dont il a été question ne représentent guère que la cent soixante deuxième partie des recettes globales de cette province. (Bravos.) On nous dit qu'une des raisons qui militent en faveur de ce tracé c'est qu'il passe par la Baie des Chaleurs et d'autres endroits sur la côte où des troupes pourraient éventuellement être débarquées. Mais qu'en est-il en réalité? Au moment où cette question fut mise sur le tapis pour la première fois, la vallée de la Saint-Jean était relativement peu peuplée, sauf dans sa partie inférieure. Les ports situés sur l'Atlantique et dans la Baie de Fundy qui à l'heure actuelle fournissent des recettes importantes, ne produisaient que relativement peu à l'époque et l'on prévoyait qu'un trafic important passerait par l'autre district. Ainsi un bureau d'immigration avait été ouvert dans la localité située sur la rivière Miramichi en raison de l'importance qu'on lui attribuait; or vingt-deux immigrants seulement y sont venus. Étant donné les résultats peu encourageants enregistrés jusqu'à présent, le député ne pense pas que des endroits tels que Miramichi ou la Baie des Chaleurs soient promis à un grand avenir. Inutile d'entrer dans les détails pour prouver que si ce parcours est adopté l'intérêt commercial du Chemin de fer Intercolonial restera chimérique. Le député espère que cette partie du pays sera colonisée et deviendra puissante et prospère; mais la question actuellement devant la Chambre n'est pas de savoir comment coloniser au mieux la région située entre la Baie des Chaleurs et le cours inférieur du Miramichi. Il s'agit plutôt de déterminer le meilleur tracé à adopter pour le chemin de fer destiné à relier entre elles les différentes provinces. Même si la route qui suit la frontière est la façon la plus rapide de se rendre à Halifax ainsi qu'à la mer par les ports de Saint-Jean et de Saint-Stéphane, certains diront qu'elle traverse une région du pays jalonnée d'obstacles naturels. Ayant étudié cet aspect de la