

seront pas surpris de sa conduite, car ils savent qu'il ne perd jamais l'occasion de vilipender et de calomnier ceux qui ne partagent pas ses opinions politiques, et de mettre en circulation toutes sortes d'histoires vraies ou fausses.

Je n'ai nullement l'intention de suivre mon honorable ami dans l'historique qu'il a fait du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, au sujet du prix qu'ont coûté dix milles et celui qu'ont coûté dix autres milles, car ce sont là des choses qui feront le sujet d'une enquête approfondie de la part de la commission royale, qui sera nommée d'ici à quelques jours par le lieutenant-gouverneur de la province.

Voilà pourquoi je ne me propose nullement, à ce moment critique—et je ne crois pas que la chose serait convenable—d'entamer une discussion à propos d'affaires de cette nature. Je me contenterai donc de mettre la Chambre au courant des déclarations qu'a faites M. Black, en sa qualité de président de l'assemblée législative. Quant à mon honorable ami d'York (M. McLeod), il fera lui-même les déclarations qu'il jugera nécessaires devant le Parlement.

Mon honorable ami s'est fort écarté de son sujet, et il a fait un historique tout à fait inexact du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Sous les circonstances, on voudra bien me pardonner, je l'espère, si je dis quelques mots relativement à la genèse de cette entreprise.

Depuis que je suis en âge de me souvenir jusqu'à ce jour, ce projet a été un sujet de discussion ardente dans la province du Nouveau-Brunswick. Au temps où l'on discutait la confédération des provinces de l'Amérique britannique du Nord, et qu'il devint du domaine du public que l'on construirait l'Intercolonial afin de relier ensemble la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et Québec, aussitôt que le pacte aurait été conclu, l'opinion générale au Nouveau-Brunswick—du moins dans cette magnifique partie de la province qui est arrosée par le fleuve Saint-Jean—fut que cette voie ferrée serait prolongée jusqu'à Québec, en suivant le cours du fleuve jusqu'à Grand-Falls et à Edmundston, et de là à travers la province de Québec jusqu'à la ville de ce nom. C'était là certainement la route la plus courte que l'on aurait pu choisir pour l'Intercolonial. En outre, en suivant ce tracé, la construction aurait coûté bien moins cher. Mais à tout événement, pour des raisons qu'il serait inutile pour moi de discuter en ce moment, et grâce probablement jusqu'à un

certain point à l'influence de nos amis de la Nouvelle-Ecosse et du bas du fleuve Saint-Laurent, et grâce aussi à l'influence du gouvernement britannique, qui tenait à ce que la voie ferrée ne fût pas trop à proximité de la frontière américaine, comme mesure de précaution en cas de guerre, le chemin de fer Intercolonial fut construit plus au nord, le long des rives de la baie de Miramichi et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la ville de Québec. La population de la vallée du fleuve Saint-Jean fut excessivement désappointée.

Pour l'information de ceux qui ne connaissent pas beaucoup ma province natale, je puis dire que la vallée du Saint-Jean est à peu près la plus ancienne partie du Nouveau-Brunswick. Plus que cela, il y a dans la région de magnifiques fermes. L'on a calculé,—et à mon sens ces calculs sont encore en deça de la vérité,—que la vallée du Saint-Jean seule peut contenir une population d'au moins 2 millions d'âmes, si l'on prend en considération la richesse du sol, ses ressources forestières ainsi que les autres richesses naturelles qu'elle tient à la disposition des colons. Quoi qu'ils fussent fort désappointés, les habitants de la vallée Saint-Jean se mirent à escompter la construction d'un transcontinental, et ils crurent qu'une voie ferrée de cette nature traverserait nécessairement leur région. Le Pacifique-Canadien fut construit. Il traversa l'Etat du Maine, pour venir aboutir à environ 14 milles de l'embouchure du fleuve Saint-Jean. Il est vrai, cependant, qu'en ces dernières années le Pacifique Canadien a acquis la haute main, au moyen d'un bail à longue échéance, de la voie ferrée qui est connue sous le nom de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et qui suit le parcours du fleuve Saint-Jean de Woodstock à Edmundston. Mais tout de même, cela laissait encore sans aucunes facilités de transport, par voie ferrée, une grande partie de la vallée du Saint-Jean, quand d'autres parties de la province qui n'existaient même pas au temps où la vallée était déjà en plein épanouissement étaient bien pourvues sous ce rapport.

La conséquence, c'est que la vallée du Saint-Jean commença à ressentir les effets d'un tel état de choses; la population commença à diminuer; les fermes perdirent de leur valeur, tout cela, parce que la population était éloignée des marchés, et privée en outre des communications par voie ferrée elle devait s'y rendre par les moyens primitifs que l'on employait à l'arrivée des premiers colons.