

grâce, et mérite la sévère censure du pays, si le gouvernement persiste à la conclure.

M. GILLMOR : Je reconnais combien la chambre, à cette phase de la session, est peu disposée à prêter attention à de longs discours ; mais le fait qu'il y a seulement un petit nombre de députés présents ne modifie en rien la situation et ne modifie pas le vote pour ce qui regarde le nombre, parce que ce parlement a cessé d'être un corps délibérant. Il n'est personne qui s'attende à convaincre les députés qui siègent sur les bancs du gouvernement sur les grandes questions qui sont soumises à ce parlement. Je ne veux pas retenir la chambre bien longtemps, bien que j'aie le droit de m'étendre aussi longuement que je le désirerais sur cette question. Cette question est très importante, et de ce que des députés aient regagné leurs foyers, il ne s'ensuit pas que cette question ne doive pas être discutée à fond. Je suis surpris de voir que s'il y a une bonne raison à donner en faveur de cette allocation, cette bonne raison n'ait pas été donnée. Je connais l'habileté de mon honorable ami, le ministre des finances, et lorsqu'il a une bonne cause à plaider, il n'y a pas un homme capable de la plaider mieux que lui. Au nom de la ville qui l'a élu, au nom de ses électeurs, au nom de la position qu'il occupe dans le gouvernement, en présence du montant d'argent qui a été mis à sa disposition pour l'employer à la construction de cette ligne, si elle se faisait, je dis qu'il est requis de donner une raison en faveur de cette dépense. Au point de vue local, je subis l'influence des intérêts locaux comme tout autre. J'ai voté en faveur du subside de \$250,000—bien à contre-cœur, il est vrai ; mais je l'ai fait sous l'empire de considérations locales, et si aujourd'hui le gouvernement proposait la construction de cette ligne moyennant un subside annuel de \$63,000, je ne voterais pas contre le projet. Cependant, à cette époque j'avais une opinion bien différente sur l'abréviation du trajet qui résulterait de cet embranchement, attendu qu'à cette époque elle était estimée d'une manière très variée, la ligne devant être de 40, 50 et même 60 milles plus courte que la ligne existante. Ce sont ces estimations-là, qui, à l'époque, couraient en l'air.

L'honorable député d'York (M. Temple) m'a dit, et il l'a répété à la chambre, qu'il nous montrerait de combien la route se trouvait abrégée par la ligne proposée, comparée à la route existante de Harvey à Saint-Jean et de là à Moncton. Comment se fait-il qu'il n'ait pas fait cette démonstration à la chambre ? car les informations que nous avons manquent absolument de précision. La ligne projetée a été donnée par le premier ministre comme étant plus courte de 27 milles. Je ne veux pas exagérer ; mais je connais parfaitement le pays dont il est question, attendu qu'il y a plusieurs années, j'ai eu l'occasion de me rendre de Harvey à Fredericton par la malle royale, et je sais que vous ne pouvez par aucun côté arriver à Fredericton pour relier votre ligne au pont qui s'y trouve construit. Je sais que vous ne pouvez pas traverser la rivière Saint-Jean à moins de 10 ou 15 milles au-dessus de Fredericton, attendu que vous devrez faire une petite courbe et vous rendre à proximité de Long Spring, et de là à Fredericton, en suivant la rive de la rivière Saint-Jean. Si vous construisez cette ligne d'après les arpentages faits à Majorville, vous avez à parcourir cette distance jusqu'à Fredericton, attendu que vous avez les mêmes difficultés physiques à surmonter en arrière de la ville qu'en avant. J'ose prédire une chose, c'est que, lorsque l'on fera les arpentages de cette ligne, elle ne sera pas de 27 milles plus courte que la ligne existante, mais on a la chance qu'elle ne sera pas d'un mille plus courte que la ligne de Saint-Jean. Je sais qu'en consultant la carte la ligne paraît être beaucoup plus courte ; mais vous ne pouvez pas surmonter les difficultés physiques pour raccourcir la route. Cette ligne entraîne une dépense considérable, estimée de \$2,000,000 à \$4,000,000. Les informations sont trop vagues ; si le gouvernement les possède, il n'en a pas communiqué suffisam-

M. MULOCK.

ment à la chambre pour justifier cette énorme dépense. Je comprends la position du gouvernement ; il était tenu à remplir sa promesse de construire cette ligne et j'ai voté, à contre-cœur, le subside de \$250,000. J'ai prêté attention aux discours de l'honorable député sénior de Halifax (M. Jones) et avec tout le respect que je lui dois, je pense qu'il aurait mieux fait de retenir sa langue que d'avoir fait le discours qu'il a prononcé. Il a déclaré qu'il importait peu que l'on gagne 10, 15, ou 20 milles, mais qu'il désirait voir construire la ligne. Pourquoi faire, si vous pouvez vous rendre à Halifax à distance égale, par les lignes déjà construites ? Pourquoi veut-il imposer à la confédération une dépense nouvelle de deux ou trois et même quatre millions de dollars, s'il peut actuellement se rendre à Halifax dans d'aussi bonnes conditions ? Pour une seule raison, qui est d'enlever tout le fret de Saint-Jean. L'honorable député peut justifier la position qu'il a prise vis-à-vis la population de Halifax ; mais il ne peut pas justifier devant moi et devant le peuple de la confédération, la nécessité de dépenser cet argent autrement que dans l'intérêt public.

Ensuite, il a été peu question, jusqu'à présent, du port de l'océan Atlantique le plus rapproché de Montréal ; ce port est celui de Saint-André. Le premier ministre a fait, l'an dernier, l'honneur de visiter mon comté où il vit l'un des havres les plus avantageux qu'il ait jamais vu, le port de Saint-André. Je ne sais pas ce qu'il a dit à propos de la ligne courte ; mais je sais ce qu'en ont dit sir Charles Tupper et sir Leonard Tilley. Les deux paissent actuellement dans les verts pâturages ; mais les deux ont eu, pendant de nombreuses années, leurs résidences d'été à Saint-André, et ils avaient l'habitude de dire au peuple que le port de Saint-André dépassait en avantages ceux de toutes les autres parties du Canada, et qu'il devrait éventuellement avoir le terminus. Ils ajoutaient : Comment se fait-il qu'à chaque élection, vous envoyiez au parlement un député pour faire de l'opposition au gouvernement qui cherche à vous donner cette ligne aboutissant au port de Saint-André ? Maintenant, je pense que le gouvernement aurait rempli ses obligations, s'il avait obligé ces compagnies à remplir les conditions de leur marché pour la construction de la ligne, mais à part cela, je ne pense pas qu'il y ait une nécessité quelconque de remplir les promesses faites à Halifax et aux autres ports des provinces maritimes. Cette ligne courte a été une source féconde en discussion depuis plusieurs années. Combien de ports océaniques ont eu la promesse du terminus de ce grand commerce de l'ouest, que cette ligne devait attirer ? Il y a les ports de Louisbourg et de Whitehaven dans le Cap-Breton. Le promoteur de cette entreprise, l'homme qui a causé tout cet ennui, le haut-commissaire actuel, a été d'un port à l'autre, et a fait entrevoir cette perspective à l'un et à l'autre de ces ports. A Louisbourg et à Whitehaven, avec un pied sur la mer et l'autre sur la terre ferme, il dit aux habitants que le grand commerce de la Chine et du Japon, les soies, le thé, le blé et l'orge de l'ouest, arriveraient directement à Louisbourg et à Whitehaven ; il revint ensuite à Halifax et annonça au public que c'était Halifax qui aurait ces avantages. Halifax a suffisamment déjà, sans cette ligne courte. Vous pouvez vous y rendre par le chemin de fer Intercolonial, ou bien encore par la ligne de la Rivière-du-Loup, ou si vous ne voulez pas de cette route, vous pouvez vous y rendre par Mattawamkeag. Mais, mon honorable ami, le député de Halifax, veut-il qu'on dépense deux ou trois millions à la construction d'un ouvrage inutile, et qu'on taxe le peuple de ce pays pour ce montant ? Il n'y a aucun argument en faveur de ce projet. Si l'on avait pu dire en sa faveur quelque chose de raisonnable et de convaincant, l'honorable ministre des finances l'eût dit, lui qui parle avec une logique serrée et qui produit la conviction, lorsque sa cause est bonne à défendre.

Ensuite, sir Charles Tupper a voulu tenir ses assemblées à Saint-Jean, et déclarer au peuple de Saint-Jean que leur