

tes les provinces de l'est, au point que nous en avons des oreilles rebattues. Si les provinces inférieures sont demeurées stationnaires, si tous les projets tentés en leur faveur ont abouti à l'insuccès, c'est que cette discussion, sans cesse renaissante est toujours venue paralyser les efforts de ceux qui ont voulu travailler à leur progrès.

Quand nous eûmes décidé en séance du comité, que Moncton est l'objectif auquel il faut viser, nous crûmes que cette querelle était définitivement assoupie; mais voilà que l'honorable député revient à la charge et remet l'affaire en discussion. Les députés des provinces maritimes ont pris une attitude parfaitement loyale: ils admettent d'abord qu'il faut développer l'ouest et que le gouvernement a le devoir d'améliorer les transports et de faciliter l'écoulement des produits de ces contrées. Voilà le langage que nous tenons à nos concitoyens de l'ouest: "Nous ne voulons pas vous forcer à expédier vos produits à un port quelconque des provinces maritimes; nous ne songeons nullement à réglementer vos tarifs, ou à vous demander une fraction de sou de plus pour le transport de vos marchandises que vous n'en paieriez par une autre voie; non, vous serez parfaitement libres de choisir, pour l'expédition de vos produits, la route la plus courte et la plus économique". Mais nous sommes parfaitement en lieu d'ajouter ceci: si le gouvernement veut développer, à grands frais, les territoires de l'ouest, nous, citoyens des provinces maritimes, nous avons droit de demander notre quote-part des deniers publics et de veiller à ce que nos intérêts soient sauvegardés avec un soin aussi jaloux que ceux de l'ouest. Mais s'écrie-t-on, c'est au bénéfice des provinces maritimes que l'Intercolonial a été construit! Je l'avoue, voilà une affirmation qu'il nous est bien difficile de digérer, à nous citoyens de la Nouvelle-Ecosse. Ce n'est pas à notre bénéfice qu'on a construit l'Intercolonial, et nous n'en avons retiré aucun avantage. Ce n'est nullement notre intérêt qu'on avait en vue, en établissant ce chemin de fer. On a établi le tracé de cette voie ferrée sur la côte nord du Nouveau-Brunswick. Pourquoi? D'aucuns prétendent que c'est là un tracé stratégique, et d'autres qu'on a visé par là à donner de la valeur aux propriétés de certains individus. Quoi qu'il en soit, cela n'a rien changé aux résultats qui en ont découlé pour nous. Nous n'avons nullement bénéficié de l'établissement de cette voie ferrée; au contraire, elle nous fait beaucoup de mal et a entravé notre progrès. Pourquoi? La raison en est bien simple: c'est que grâce à cette voie ferrée, les marchands et les fabricants de Montréal, de Toronto et d'autres centres des vieilles provinces sont venus inonder notre province de leurs produits, concurrencer nos fabricants et forcer presque tous nos marchands de gros à abandonner leur commerce. Ces messieurs ont utilisé l'Intercolonial; ce sont eux qui ont bénéficié des tarifs,

et non pas nous, habitants des provinces maritimes, puisque nous n'avons pas de produits à expédier, qui puissent s'écouler dans les anciennes provinces. Et quant aux cultivateurs de la Nouvelle-Ecosse en particulier, j'ajouterais que c'est encore à leur détriment que les produits d'Ontario et de l'ouest viennent faire concurrence aux denrées des premiers. Il est vrai que nous bénéficions du tarif peu élevé appliqué aux houilles; mais jusqu'à quel point de l'ouest ce produit s'expédie-t-il? Nous ne pénétrons pas plus loin que Montréal, et il nous serait facile de l'expédier par voie fluviale quand bien même l'Intercolonial n'existerait pas. Cette ligne de chemin de fer a été préjudiciable à nos intérêts, et ce n'est qu'au bout d'un quart de siècle qu'il nous a été possible de nous faire à la situation créée par l'établissement de l'Intercolonial.

A l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, on nous promit d'établir une ligne courte de chemin de fer qui traverserait le Nouveau-Brunswick et atteindrait Salisbury, près de Moncton. Cette promesse ne s'est pas réalisée, et l'on construisit, avec le concours financier du gouvernement, un chemin de fer qui dessert Saint-Jean, en passant par l'état du Maine, de sorte que dans cette direction, la province se trouve privée de tout raccordement. Enfin, voilà qu'il est question d'un nouveau projet de chemin de fer transcontinental; et puisqu'il s'agit de le construire avec le concours financier de l'état, nous faisons valoir nos droits et c'est bien à tort qu'on prétend que l'établissement de l'Intercolonial milite contre nos prétentions. Nous voulons qu'on construise une ligne courte de Moncton à la Chaudière, et nous y avons droit. Pour notre propre compte, nous avons donné notre assentiment à ce projet. Rendus à Moncton, nous nous trouvons sur l'Intercolonial et cela nous donne une ligne en droiture jusqu'à Halifax. Il est regrettable qu'on ait voulu déprécier les grands ports de Saint-Jean et d'Halifax; eux qui se permettent ce langage sont mal inspirés, car il vaut bien mieux vanter son pays que le décrier.

Mon honorable collègue, le député de Saint-Jean, a fait valoir les titres de ce port et j'abonde entièrement dans son sens. Il affirme que l'expédition du grain pourrait s'y faire sur une vaste échelle. J'en conviens et j'ajouterais que, depuis quelques semaines, Saint-Jean promet de devenir une grande réserve, car le gibier y abonde et on voit même errer l'orignal. Cela soit dit, sans blesser les justes susceptibilités de mon collègue, ni déprécier le port de Saint-Jean. Je conviens que l'expédition du trafic pourrait s'y développer grandement. Toutefois, on ne pourrait faire les installations du nouveau chemin de fer du côté ouest du port de Saint-Jean, puisque tout le terrain utilisable est occupé par le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est donc sur le côté est qu'il faudra établir les installations du nouveau chemin de fer, et il faudra qu'il passe par