

duits destinés à l'exportation pourraient être expédiés via Portland. Il est regrettable qu'un homme si versé dans les affaires ait oublié entièrement l'existence de la partie est du Canada. Le fait est que plusieurs hommes de l'Ontario et de l'Ouest ne songent jamais aux intérêts de l'Est, et je regrette d'avoir à le constater. Que l'honorable sénateur de Simcoe (l'honorable M. Bennett) me permette de lui dire que l'une des plus puissantes corporations du monde entier—la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique—a prolongé son réseau de Montréal à la cité de Saint-Jean, (N.-B.), et construit sa tête de ligne de l'Est à cet endroit. Mais pourquoi? Cette corporation a-t-elle cru que Portland était un port plus avantageux que Saint-Jean, ou que Boston offrait plus d'avantage?—Non! Cette compagnie prolongea sa voie ferrée jusqu'à Saint-Jean; son terminus oriental est maintenant situé à ce port, et les marchandises qui lui sont confiées ne sont pas transportées à Portland, ou à Boston, ou à New-York, ou à Buffalo.

Je n'ai pas besoin de m'arrêter plus longtemps sur le conseil donné par l'honorable sénateur de Simcoe. J'ai voulu seulement lui rappeler le moyen de transport offert par le chemin de fer Canadien du Pacifique, l'un des meilleurs réseaux de voies ferrées, qui existent dans le monde entier.

Je ferai aussi remarquer à mon honorable ami qu'il n'y a pas que ce réseau qui relie le port de Montréal à Saint-Jean; il y a de plus deux chemins de fer construits parallèlement au fleuve Saint-Laurent, savoir: le "Transcontinental national" et l'Intercolonial". Tous deux atteignent Moncton. De là, ces deux voies ferrées se prolongent jusqu'à Saint-Jean et Halifax; puis jusqu'à Sydney et Louisbourg. J'ai d'abord mentionné le port de Saint-Jean et l'avantage qu'il a d'être devenu terminus oriental du chemin de fer Canadien du Pacifique; mais quant aux ports de Halifax, de Sydney, de Sydney-Nord et de Louisbourg, ce sont aussi des ports de première classe. Peu de ports aussi avantageux que le sont ces havres pourraient être trouvés dans toute autre partie du monde. Qu'il me soit permis de dire à l'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick qui siège vis-à-vis de moi, que nous, citoyens d'Halifax, sommes fiers de ce que le terminus oriental du chemin de fer Canadien du Pacifique soit situé à Saint-Jean, parce que nous savons que l'Ouest fournit assez de trafic au chemin de fer Canadien du Pacifique pour le port de Saint-Jean et d'Halifax, ainsi que pour les ports de Sydney et de Louisbourg, et nous avons d'au-

L'hon. M. CROSBY.

tres ports que nous pourrions outiller pour recevoir toute surabondance de trafic, comme cette surabondance se produira avant longtemps.

Dans le port de Halifax, nous avons le plus beau quai de terminus qui existe dans le monde. Ce quai a 1,000 pieds de long. Il est assez large pour recevoir 10,000 soldats, et cela si aisément qu'aucune gêne n'entrave la circulation. D'honorables sénateurs peuvent nous parler de Portland, de Boston et d'autres ports de ce genre, ou du port de Montréal—comme seul terminus. Peut-on imaginer rien de plus déraisonnable?

L'honorable M. BOYER: ou de plus anti-patriotique?

L'honorable M. CROSBY: Non; je ne puis aller aussi loin, parce que je ne puis appliquer ce qualificatif à un citoyen de l'Ontario. Je suis sûr que mon honorable ami (l'hon. sénateur de Simcoe), lorsqu'il a voulu nous renseigner, n'avait d'autre intention que de conseiller au Gouvernement de tenir le port de Montréal ouvert à la navigation jusqu'au 1er janvier, et je ne trouve pas à redire à cela. S'il avait également conseillé de tenir le port de Québec ouvert jusqu'au 1er janvier, ou durant toute l'année, j'aurais pu, en ma qualité de citoyen des Provinces maritimes, et connaissant quelque peu le commerce maritime, j'aurais pu, dis-je, lui trouver une excuse; mais comme l'honorable sénateur ne nous parle que de l'opportunité de tenir le port de Montréal ouvert jusqu'au 1er janvier, je crains de ne pouvoir trouver rien qui le justifie.

J'ai, moi-même, conçu un projet que j'espère pouvoir exposer quelque'un de ces jours. Il consiste à faire de la vallée du Saint-Laurent un champ propre à la culture des bananes et des oranges. J'espère pouvoir prouver qu'un avenir peu éloigné nous fera voir la réalisation de cette amélioration.

Quoiqu'il en soit, messieurs les sénateurs, je n'ai pu laisser passer silencieusement les conseils donnés par l'honorable sénateur de Simcoe sans les relever et les commenter. Comme je l'ai dit, nous avons des chemins de fer construits avec l'argent du peuple canadien. Quant au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal—prolongement que nous devons à mes honorables amis de la gauche, quand ils étaient au pouvoir, nous payons pour ce prolongement un loyer de \$140,000 par année à partir de la jonction de Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal, ainsi que pour l'aménagement de cette jonction. Je ne trouve pas à redire à ce pro-