

dit qu'à ce taux le chemin y perdrait—le coût reviendrait à \$1.04 centins, et avant qu'une cargaison de fleur pût être débarquée à Liverpool, les frais de son transport reviendraient à 8 ou 10 centins pour chaque minot de blé en sus de ce qui aurait été payé antérieurement. Ces calculs sont basés sur les renseignements que nous ont donné les hon. messieurs de l'autre côté de la chambre. "Oh! mais—nous disent-ils—le cultivateur profitera de son argent pendant l'hiver." Je ne vois pas que cela soit du tout un argument au point de vue commercial. Nous avons, il est vrai, l'avantage d'avoir l'argent pendant l'hiver, mais comment l'avons-nous? En en perdant une forte proportion. Pour ma part, je ne tiens pas du tout à recevoir seulement 8s. 9d. pour ce qui vaut \$1. Et je suis convaincu que lorsque nos cultivateurs comprendront la question, ils ne consentiront jamais à être taxés pour la construction d'un pareil chemin. Si l'on fixe à deux centins le coût du transport d'un tonneau sur une distance d'un mille, et à 831 milles la distance entre Halifax et Belleville, nous trouvons qu'un tonneau transporté sur cette distance coûtera \$16.62 centins. Et à ces taux, est-il un hon. monsieur qui a quelques connaissances commerciales, qui puisse croire pour un instant qu'on pourrait expédier par ce chemin des marchandises quelconques? En supposant que vous réduisiez ces taux de moitié, à un centin, un tonneau coûterait encore \$8.31 centins, ce qui rendrait impossible l'expédition de marchandises par ce chemin, en sorte qu'au point de vue commercial le chemin serait complètement inutile. Il est vrai qu'avec notre système actuel de banques, les banquiers s'efforcent de faire subir aux acheteurs de produits la nécessité d'expédier et de vendre immédiatement, et dans ce but elles leur font prendre de l'escompte à de courtes échéances; mais il est aussi vrai que grâce à cette pratique le cultivateur se trouve toujours à être le perdant. La raison de cette coutume est que les banques veulent que les rentrées se fassent plus vite. Mais je maintiens que les banques devraient prêter à échéances suffisamment longues pour permettre au producteur de vendre ses produits de façon à en obtenir en retour un prix suffisamment élevé pour rémunérer son travail. Mais ce n'est pas tout. Il semble que tout tend à faire affiner le fret vers les chemins de fer durant la saison de l'hiver, et c'est dans cette vue que les banques

prêtent leurs fonds à courte échéance, le cultivateur se trouvant être celui qui y perd le plus par la transaction. On dit aussi que le chemin de fer intercolonial est nécessaire au point de vue militaire. On dit qu'il est essentiel à la défense du pays, et pour le transport des troupes et des approvisionnements de guerre. Je pense, hon. messieurs, qu'il suffit de jeter un coup d'œil de l'autre côté des lignes et voir ce qui est arrivé durant la guerre dans l'Etat de la Virginie et les autres Etats, pour nous convaincre de suite que, pour effectuer le transport des troupes et approvisionnements de guerre d'un grand poids, comme de l'artillerie et des munitions, ces chemins ne sont que de très peu d'utilité. Vous verrez qu'ils ont été coupés dans presque toutes les directions, et que les facilités qu'on leur supposait pour les transports se sont trouvées réduites à si peu de chose qu'ils ont été considérés comme n'ayant à peu près aucune valeur au point de vue pratique. Et cela est arrivé dans un pays où l'on peut, en très peu de temps, reconstruire les parties de chemin qui ont été détruites. Mais qu'est-ce qui arriverait avec le chemin de fer intercolonial? L'on projette de faire passer cette voie ferrée le long de l'Etat du Maine, et l'ennemi pourrait distribuer des troupes à différents endroits de façon à ce que dans un cas de nécessité, elles pussent le couper en cent endroits, et empêcher ainsi le transport de troupes et de munitions durant l'hiver.

UN HON. MEMBRE—Ils ne pourraient pas y arriver de façon à le couper.

L'HON. M. FLINT — En voilà une curieuse idée: "Ils ne pourraient pas y arriver!" Je regarde les Américains comme une classe d'hommes capables d'arriver partout où ils veulent. Rien ne leur serait plus facile que de couper le chemin de fer intercolonial. Mais si c'était véritablement le cas que le pays qui sera traversé par le chemin de fer intercolonial est d'une nature telle que personne ne pourrait l'approcher, je dis que le plus tôt nous cesserons d'en dire davantage sur le sujet le mieux ce sera. (Ecoutez!) Car si le pays y est d'une nature telle qu'il sera impossible de le traverser, je ne puis voir les bienfaits que nous retirerions d'un pareil chemin. (Ecoutez!) Voilà ce que je pense du chemin de fer intercolonial. (Ecoutez! écoutez!) En premier lieu, je ne me sens pas disposé à payer la somme considérable qu'il coûtera, sans savoir auparavant quel en sera le chiffre.