

canards. L'autre jour encore, un grand steamer s'y est échoué faute d'espace pour virer et mouiller. Les plus habiles navigateurs qui ont visité les ports de l'Amérique du Nord s'accordent à dire que le port d'Halifax n'est inférieur à nul autre au monde, si ce n'est toutefois à celui de Rio-de-Janeiro, dans l'Amérique du Sud et à celui de Sydney, dans la Nouvelle-Galles du Sud. Les navires venant de la mer s'y trouvent au bout d'une demi-heure dans un havre sûr et commode où, en temps ordinaire, le mouvement de la marée n'est que de quatre pieds et demi, et de six au printemps. Une fois le chargement opéré, les navires lèvent l'ancre et sont en pleine mer une demi-heure après. Les navires peuvent évoluer à l'aise dans tous les sens, tandis qu'à Saint-Jean, la marée est de trente pieds et que, à marée basse, il n'est pas prudent que les navires entrent dans le port. Mieux vaudrait ne jamais construire ce chemin de fer plutôt que d'en établir le terminus à cet endroit-là.

M. TUCKER : Les remarques que vient de faire mon honorable ami au sujet du port de Saint-Jean m'obligent à ajouter quelques mots. Ce qui a toujours caractérisé le port d'Halifax, c'est que les plus puissants vaisseaux de guerre ont pu y mouiller en tout temps ; or, certains de ces vaisseaux sont venus à Saint-Jean et s'y sont trouvés en parfaite sûreté. J'admets avec mon honorable ami qu'il faut entrer dans le port pour s'y trouver en sûreté, mais je le mets au défi de prouver que le port de Saint-Jean et cette baie de Fundy que l'on dit si terrible aient été le théâtre de grandes pertes de vie et de navires, bien que le tonnage des navires et le trafic qui y passent soient beaucoup plus considérables qu'à Halifax. Que voit-on sur le Saint-Laurent ? Les navires s'y échouent si fréquemment que les assureurs maritimes ont dû élever leurs taux dans des proportions notables. Il m'est arrivé de lire dans les journaux que pas moins de quatre navires se sont échoués dans une seule et même journée. Cela ne s'est jamais vu dans le port de Saint-Jean ; les navires y entrent et en sortent en toute facilité, et il n'y a rien qui les gêne. La marée y est forte mais pas plus qu'à Bristol.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Les navires sont obligés de mouiller en dehors du port pour y attendre la marée montante.

M. TUCKER : Non pas, ils peuvent y entrer en tout temps, et grâce au gouvernement, on fera disparaître la barre actuelle aussitôt que la drague destinée à faire ce travail sera construite. Le monde ne s'est pas fait en un seul jour.

Il y a six ans, il ne s'expédiait pas de grain du port de Saint-Jean ; mais les citoyens de cette ville, pleins de confiance dans l'avenir réservé à leur port, construisirent au coût de \$750,000 les quais actuels et mirent à la disposition de la Compagnie

du chemin de fer Canadien du Pacifique, une propriété évaluée à un million de dollars, pour qu'elle y fit ses installations. Au cours de ces six années passées, le progrès réalisé par Saint-Jean est tout simplement merveilleux. Pour un boisseau de blé expédié d'Halifax, il s'en expédie cent de Saint-Jean. Voilà la différence entre les deux ports, et pourtant le port d'Halifax a reçu une aide généreuse de l'Etat, sous le régime précédent. On y a construit à grands frais des élévateurs et des quais ; on y a relié le port à plusieurs lignes de chemins de fer ; bref, on a fait l'impossible en faveur de ce nourrisson de l'Etat ; mais le pays n'a nullement bénéficié de ces dépenses. Les marchands et les cultivateurs du pays n'expédient pas leurs denrées en Angleterre par le port d'Halifax, et je doute qu'ils le fassent à l'avenir.

M. WADE : Il est regrettable que l'honorable député, d'Alberta (M. Oliver) ait provoqué ce débat. La question est venue en discussion, l'autre jour, en séance du comité, où elle a été débattue à fond, et après avoir subi l'épreuve du vote, le bill fût renvoyé à la Chambre sous sa forme actuelle. On le sait, lorsque la Chambre fut saisie de cette mesure, la ville de Québec y était désignée comme terminus de l'est. Les députés des provinces maritimes d'une voix presque unanime, demandèrent que Moncton fût choisi comme terminus de l'est pour le moment à la suite du débat qui eut lieu en présence des initiateurs de la mesure et des autorités du Grand Tronc-Pacifique, ces messieurs parurent convaincus que Moncton est la localité la plus convenable comme terminus de l'est. Et de leur propre mouvement, ils modifièrent le projet de loi et le présentèrent à la Chambre sous cette forme. Après mûre délibération, le comité des chemins de fer se rangea à cet avis et rapport fut dressé et transmis à la Chambre dans ce sens. Il est fâcheux que le député d'Alberta vienne ce soir provoquer un débat d'où il ne saurait résulter de bien tout simplement dans le but de nous faire bénéficier de ses lumières sur ce qu'il croit le plus utile aux intérêts des provinces maritimes. A mon avis, les représentants de la Nouvelle-Ecosse et presque tous les députés du Nouveau-Brunswick sont bien plus aptes que lui à juger de ce qui convient le mieux aux intérêts de l'extrémité est du Canada. S'il nous arrivait de nous ingérer le moins dans les affaires de son territoire, il ne manquerait pas de nous prendre à partie, et alors c'est bien le moins que nous puissions lui demander de nous laisser gérer nos propres affaires. Au dire de l'honorable député, ce chemin de fer ne serait pas national, puisque Moncton n'est pas un port. Personne ne l'a jamais prétendu. L'honorable député cherche à rallumer la vieille querelle au sujet des mérites respectifs des ports d'Halifax et de Saint-Jean. On a débattu cette question à satiété et dans cette Chambre et dans tou-

M. ROSS (Victoria).