

l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), ni celle de l'honorable député de Cumberland (M. Logan), relativement à la distance entre les points mentionnés ou relativement à la meilleure route à choisir entre La Chaudière et la mer. Nous ne possédons pas à cet égard de données suffisantes pour nous autoriser à décider la question ; les ingénieurs n'ont pas fait l'examen topographique du pays, personne ne peut donc dire quels détours on pourrait être obligé de faire pour établir le terminus à Moncton ; et ce comité serait mal avisé, en l'absence de données certaines, de prendre une décision à cet égard, en se basant sur ces allégations, bien qu'elles aient été faites de bonne foi, et qu'elles méritent toute confiance de notre part. Le comité manquerait de sagesse en fixant une solution définitive sans attendre de plus complets renseignements. Je ne suis donc pas disposé à engager une contestation sur cette question ; mais je désire, au contraire, la laisser en l'état.

J'affirme que, quand viendra le moment de décider cette question, nul gouvernement, quelle que soit sa force, ne pourrait imposer au pays une solution qui ne serait pas strictement dans les intérêts bien compris du Canada. Cette question sera décidée après qu'une étude complète du terrain aura été faite par les ingénieurs. S'il devenait nécessaire, dans l'intérêt général du Canada, de créer une ligne concurrente au réseau de l'Intercolonial, nécessité dont l'évidence ne m'apparaît pas encore pour le moment, le gouvernement n'y consentira, je l'espère, qu'après s'être muni de tous les renseignements les plus sûrs et les plus complets pour faire le choix de la route à adopter.

Tout en refusant de m'engager dans cette discussion, je dois protester contre les assertions formulées par mes honorables amis relativement aux mérites du havre de Saint-Jean, comme un des ports nationaux du Canada. On a contesté la capacité de son havre et mis en doute la suffisance de ses aménagements. J'affirme que mes honorables amis n'ont aucune justification pour avoir ainsi parlé, et je regrette qu'ils aient pris prétexte de ce débat pour se livrer à ces critiques. Mon honorable ami le député de Cumberland a parlé des vagues traîtresses de la baie de Fundy. Je désirerais savoir sur quelles données se base mon honorable ami pour affirmer cela. Qu'il consulte les rapports de la marine, des rapports dignes de confiance, et qu'il examine la nature des pertes éprouvées dans ce bras de mer ; il verra que nulle baie sur toute la côte orientale de l'Amérique du Nord n'a vu moins de naufrages et d'accidents dans ses eaux et offre plus de sécurité à la navigation que la baie de Fundy. Je n'ai pas l'intention de contester les qualités du port d'Halifax. Je crois que je n'aurais pas raison de le faire, et je ne le ferais pas non plus, quand même les conditions de ce

port me justifieraient d'en parler, car je considère que ces questions sont déplacées et qu'il ne convient pas de les traiter de cette manière en séance du comité.

Un autre honorable député a affirmé que le port était trop étroit et qu'on ne pouvait y faire la manutention du trafic avec aise. Quiconque connaît quelque chose du port de Saint-Jean n'oserait pas affirmer pareille chose. Il est bien vrai qu'il s'est produit un encombrement du trafic à ce port. Mais pourquoi ? Parce qu'on a dû compter exclusivement sur l'aide matérielle de la ville de Saint-Jean pour y perfectionner les installations. Mais il y a amplement d'espace pour y ajouter de nouveaux aménagements. Le trafic du port peut augmenter indéfiniment ; mais la ville ne pourra pas indéfiniment faire les frais de l'amélioration des aménagements ; et c'est pour cette raison, c'est-à-dire, parce que la ville ne peut pas faire davantage, que l'encombrement se produit dans le trafic d'expédition.

J'ignore où mon honorable ami a puisé ses renseignements au sujet des distances. Il affirme qu'il y a une différence de trois cents milles entre l'Europe et Halifax et entre l'Europe et Saint-Jean respectivement. Cette assertion m'a fort étonné. En droite ligne, par la baie de Fundy, la distance entre ces deux villes est tout au plus de cent vingt à cent trente milles. Nous n'avons pas l'idée de faire passer les steamers pardessus les montagnes ; mais mon honorable ami oublie qu'on ne sera pas obligé, dans l'intérêt du commerce canadien, de faire longer les côtes de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Halifax aux navires chargés à Saint-Jean de marchandises pour l'Europe. Les navires sortiraient de la baie par la route la plus directe, raccourcissant ainsi de moitié la distance à parcourir dont parle mon honorable ami. Mais, il n'y a pas le moindre doute que le havre de Saint-Jean est accessible en toutes saisons, n'est jamais obstrué par les glaces, ce qui en fait un port entièrement sûr, et qui peut être développé pour répondre aux besoins grandissants du trafic pendant longtemps encore ; et quand viendra le temps de régler cette question, on n'aura pas besoin pour le faire de recourir aux arguments employés ici ce soir.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Bien que, dans mon opinion, ce débat soit prématuré, je me vois dans l'obligation d'y prendre part, parce qu'on a jugé à propos de discuter les avantages respectifs des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Il sera temps, lorsque le gouvernement aura octroyé cette chartre et décidé d'aider à la construction de ce chemin de fer, de déterminer le parcours qu'il devra suivre. Pas un esprit sérieux n'oserait comparer Halifax à Saint-Jean. Qu'on dépense des millions dans ce dernier port si l'on veut, ce ne sera jamais, comparé à celui d'Halifax, qu'une misérable mare aux