

canadien, quel qu'il soit. Je demande à nos collègues de l'ouest d'être canadiens avant tout. A cette période de notre histoire, il faut savoir ignorer ces distinctions entre l'est et l'ouest. Pour ma part, j'ignore qu'il existe des frontières entre la Nouvelle-Ecosse le Nouveau-Brunswick ou l'ouest. Je ne connais pas ces limites provinciales, si ce n'est quant à ce qui concerne l'administration de leurs faibles revenus et de leurs affaires publiques peu importantes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Les seules frontières que je reconnaisse à ce pays sont l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, le 49e parallèle et l'océan Arctique. Voilà les seules frontières qu'un Canadien doit connaître, et ce véritable citoyen doit toujours être prêt à tout faire pour assurer le développement du Canada tout entier. Il faut que nous comprenions que cette compagnie de chemin de fer exploite déjà un vaste réseau de voies ferrées au Canada. Si elle n'avait pas déjà un port à Portland, je prendrais une attitude différente ; mais elle possède à cet endroit une tête de ligne des mieux outillée ; et je suis bien convaincu qu'en nous proposant de venir à Moncton, le Grand Tronc cherche tout simplement à nous amadouer, et une fois qu'il aura obtenu sa charte et que sa voie sera construite jusqu'à Montréal, il nous tirera sa révérence à nous les gens des provinces maritimes, en nous disant : Messieurs, nous avons une tête de ligne à Portland et nous allons nous en servir. Je puis comprendre que les promoteurs de ce bill soient aveuglés par leur entourage, ou qu'un ou deux membres de cette Chambre le soient également par suite de leurs relations avec le Grand Tronc, mais je ne puis croire que les autres députés d'Ontario et de l'ouest se laissent guider par de semblables considérations. Il me semble que le seul désir de tout vrai Canadien dans cette Chambre devrait être d'obliger le Grand Tronc à se servir d'un port canadien. Il est aussi bon que le parlement apprenne immédiatement que le peuple de ce pays est bien décidé à empêcher que nos produits soient expédiés par un port étranger. Je veux bien voter n'importe quelle somme d'argent pour développer l'ouest ; mais je veux que les représentants de cette partie du pays s'aperçoivent que c'est une honte pour le Canada de voir ses produits de l'ouest expédiés par Portland. Que pensera-t-on du Canada en Europe, si nous nous servons d'un port étranger ? On dira que notre pays occupe une situation géographique défectueuse. Ce n'est ni plus ni moins qu'un scandale qui créera une bien mauvaise impression sur le compte de notre pays à l'étranger. Et tout cela, malgré que nous possédions les plus beaux ports de mer de l'univers, si l'on voulait seulement s'en servir.

L'autre jour, on a laissé entendre au comité des chemins de fer que le grand obstacle qui

empêchait les compagnies de chemins de fer d'utiliser les ports de Saint-Jean et d'Halifax, c'est qu'ils étaient de 150 ou 200 milles plus éloignés de l'ouest que Portland. Mais je suis en mesure de démontrer qu'une distance de 200 ou 300 milles sur un long parcours n'est pas une objection.

Il y a aux Etats-Unis des chemins de fer qui transportent des produits du pays sur une distance de 3,000 milles à aussi bon marché que d'autres chemins de fer sur une distance de 2,500 milles. Par conséquent, celui qui a prétendu qu'une distance additionnelle de 200 milles était ce qui détruirait toujours la valeur d'un port le mer des provinces maritimes comme entrepôt de ce pays, commettait une erreur matérielle et une faute au point de vue patriotique.

Je dis maintenant que le temps est arrivé pour cette Chambre d'avertir une dernière fois les intéressés de se préparer à quitter Portland. La circonstance n'est-elle pas bien choisie pour lui donner cet avis, aujourd'hui que la compagnie s'adresse au parlement pour lui demander de faire de son réseau, qui a été jusqu'ici une ligne locale d'Ontario un vaste chemin de fer de l'ouest canadien ? Elle nous demande l'autorisation d'étendre sa voie vers l'ouest, afin de pouvoir aller y chercher du grain qu'elle transportera ensuite à Portland.

Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique obtint sa première charte, ce sentiment de solidarité qui règne aujourd'hui dans ce pays n'existait pas ; les provinces n'étaient pas réunies par les liens fédératifs, il était bien difficile de prévoir que nous atteindrions notre développement actuel, et le Grand-Tronc-Pacifique obtint la permission d'établir sa tête de ligne à Portland. Mais tout cela est changé. Le Canada est devenu une grande nation, notre territoire s'étend d'un océan à l'autre, et il n'existe pas de raison qui puisse nous empêcher de dire à cette compagnie : Vous n'obtiendrez cette charte que si vous consentez à vous servir d'un port canadien.

Je suis en faveur de la motion de l'honorable député de Kings, N.-B., (M. Fowler), mais je dis qu'elle n'est pas suffisante. Je ne m'occupe pas du nombre d'articles que vous pouvez insérer dans le bill obligeant le Grand-Tronc-Pacifique à expédier ses marchandises par un port des provinces maritimes. A moins que les expéditeurs indiquent d'avance la route que devront suivre ses produits, ces articles ne seront d'aucune utilité, car la compagnie s'entendra avec l'expéditeur pour qu'il expédie tous ses produits par Portland. Il nous faut donc envisager cette question comme des avocats et comme des hommes, afin d'empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de s'éloigner d'un port canadien. Changeons les rôles. Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique vienne nous demander de faire de Seattle, dans l'état de Washington, sa tête de ligne sur le littoral du Pacifique. Je combattrais avec autant de vigueur pour les gens de l'ouest, qu'ils de-