maritimes veulent bien que l'Etat accorde son concours financier aux populations de l'ouest pour faciliter le transport de leurs grains mais ils tiennent à avoir leur quote-part des deniers publics ainsi dépensés. A leurs yeux, c'est donc tout simplement affaire de dépense et on relègue dans l'ombre la grande question de l'industrie des transports. En pareilles circonstances, il n'est pas étonnant que ces messieurs demandent que le terminus soit fixé à un port qui ne mérite pas le nom de port maritime, plutôt qu'à un port plus rapproché, et qui est vraiment digne de ce nom. Il est fâcheux qu'un groupe de députés ne puisse, en se liguant, dicter à la Chambre et au pays une ligne de conduite et une attitude à cet égard; je dis que c'est fâcheux, mais cela s'entend au point de vue de ces messieurs. A mon humble avis, toutefois, ce sont ceux qui, par leurs propres efforts, fourniront du trafic à ce chemin de fer, qui sont le plus intéressés à sa construction, à la longueur du parcours, au tracé de la voie et à son terminus; car, outre qu'ils paieront leur quote-part des frais de construction, ce sont eux qui alimenteront le trafic, dans l'avenir. Qu'il s'agisse de l'ouest ou de l'est, ceux qui fourniront plus tard du trafic à cette voie ferrée, ont bien leur mot à dire sur la longueur de son parcours, le coût des transports et le terminus de la voie. Ceux-là, les vrais intéressés, on ne les voit pas se réunir en conciliabules afin d'imposer à la Chambre et au pays une attitude quelconque. A leurs yeux, c'est là une question d'importance nationale, et ils espèrent qu'on leur rendra justice. Or, paraîtrait-il, les choses ne se passeraient pas ainsi, et il aurait été décidé qu'il faut allonger le parcours de ce chemin de fer de 185 à 190 milles peut-être; et cela, du consentement et de l'assentiment des représentants de provinces par où le chemin de fer ne passera pas. Voilà la proposition formulée ici même et soumise à la Chambre et au pays. Vraiment, les auteurs de cette proposition, doivent éprouver un bien légitime sentiment de vanité au sujet de leur attitude. Pour mon compte, je ne saurais l'appuyer, cette proposition; car je me croirais indigne du mandat que je détiens ici, si je le faisais. A celui de mes collègues qui a affirmé tantôt que le chemin de fer Intercolonial n'a fait que du tort aux provinces maritimes, j'ai une question à poser: si ce qu'il affirme est vrai, alors, au nom du ciel, qu'il me dise donc pourquoi il veut qu'on établisse un nouveau réseau de chemin de fer dans ces provinces. Pour le coup, mieux vaudrait enlever les rails de l'Intercolonial que de demander la construction d'un deuxième réseau de voie ferrée. Jamais encore je n'ai entendu tenir ici pareil langage au cours d'un débat sur une question d'importance nationale. Et ici, je dois, informer la Chambre qu'à Edmonton, qui est, pour ainsi dire le débarcadère des territoires du Nord-Ouest, on a utilisé pour l'aqueduc de la ville, les chaudières et les machines à vapeur

M. OLIVER.

sorties des usines de Robb, d'Amberst, en Nouvelle-Ecosse. Il y a tout un trafic à exploiter entre l'ouest et l'est, et il y va de l'intérêt des provinces maritimes de perfectionner et de faciliter autant que possible les transports; or, allonger ce chemin de fer même d'un seul mille serait tout aussi bien préjudiciable aux intérêts de ces provinces qu'à ceux des populations du Nord-Ouest et des autres provinces.

S'il a existé, par le passé, certains froissements, certaines rivalités entre Saint-Jean et Halifax, pour ma part je serais bien aise de les voir cesser. A mon avis, ces différends ont tourné tout à l'avantage de Portland, et si la proposition en question, formulée ici ostensiblement au nom des provinces maritimes, l'emportait, c'est encore le port de Portland qui en bénéficierait. Un de nos collègues nous a dit, au sujet de cette quasi-convention, qu'elle a été consentie, à titre de compromis, excusez le mot, entre Saint-Jean et Halifax. Un compromis, en vérité! Cela me rappelle le fameux compromis intervenu au sujet des couvertures de laine; alors que la bonne vieille femme a fini pas tout accaparer. Halifax et Saint-Jean en vertu de ce compromis, ont finalement décidé que le nouveau réseau sera établi à 100 milles de distance de Saint-Jean. L'exposé de faits qu nous a soumis le député de Westmoreland (M. Emmerson) m'a convaincu que la proportion tendant à faire passer la ligne projetée par Chipman, au Nouveau-Brunswick, n'est pas dénuée de valeur. De fait, ses données statistiques, si précises et son exposé de faits si clair, ne donne nulle prise au doute. La Chambre le comprend, peu importe comment ce chemin de fer atteindra Saint-Jean, cela n'affecte en rien mon argumentation. La question est de savoir comment y arriver par la route la plus courte possible. Quelle que soit le tracé établi pour atteindre Saint-Jean, il sera plus court que toute route donnant accès à tout autre port maritime du Canada. L'honorable député affirme que si on établit le tracé du chemin de fer de Chipman à Moncton, il ne sera qu'à cinquante milles de distance de Saint-Jean. Alors, s'il intervient un compromis, et si l'on tient à faire disparaître les causes du froissement qui a existé entre les différentes parties des provinces maritimes, ainsi que les différends qui a probablement surgi entre ces provinces et les autres provinces du Canada, je proposerais de stipuler ici que le Grand Tronc-Pacifique suivra ce tracé de Chipman à Saint-Jean, sur un léger parcours de cinquante milles.

Assurément, cet arrangement est préférable à celui qui consisterait à aller de Chipman à Moncton, d'où les marchandises auraient encore à être transportées 185 milles plus loin pour arriver à Halifax, ou revenir 95 milles en arrière pour arriver à Saint-Jean.

M. A. C. KEMP: Ce n'est pas tant le désir de discuter cette question qui me porte