

Moncton suivant un embranchement passant par Shipman. Cette contrée a déjà été explorée, c'est un pays plat et favorable à l'établissement d'une voie ferrée. Un autre embranchement pourrait être dirigé sur la ville de Saint-Jean. Quant à la proposition du premier ministre de construire une voie ferrée traversant en droite ligne la province du Nouveau-Brunswick, je ne l'estime nullement pratique. Les frais seraient très considérables, et d'après ce que nous connaissons de cette partie du pays, je ne pense pas qu'elle puisse être établie à moins d'une forte dépense. Si vous suivez la vallée de la rivière Saint-Jean, vous avez une plate-forme naturelle et la route la plus directe vers le littoral maritime.

Ce sont là les opinions de membres conservateurs de la Chambre des communes exprimées au cours de ce débat: elles préconisent toutes fortement la construction d'une voie ferrée traversant la province du Nouveau-Brunswick.

J'ai ici le texte d'un vœu adopté par le "board of trade" de la ville de Truro, à la date du 14 février 1890, dans les termes suivants:

La chambre de commerce de Truro note avec intérêt le prolongement projeté du réseau du chemin de fer Grand-Tronc jusque dans les Provinces maritimes, où il se relirait avec l'Inter-colonial, à Moncton ou proximité, ce qui donnerait une nouvelle ligne concurrente sur l'Ouest en même temps qu'une ligne directe et toute en territoire anglais; et par le présent elle exprime le vœu que le Gouvernement fédéral favorise de toutes ses forces l'exécution de ladite entreprise; et, en outre

Il est arrêté que le texte de la présente résolution sera transmis à notre représentant à Ottawa pour être soumis au Gouvernement.

G. Clish, président.

G. A. Hall, secrétaire.

Je vais maintenant donner lecture du projet de résolution adopté par le "board of trade" de la ville d'Halifax, le 23 juillet 1903, dans les termes suivants:

Considérant que cette partie du projet de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique stipulant la construction d'une voie ferrée de Winnipeg à Moncton (N.-B.) a été l'objet de critiques, cette Chambre réaffirme dans les termes les plus nets sa déclaration antérieure (ci-annexée) qu'aucun projet officiel de transport transcontinental ne sera jugé satisfaisant ou équitable pour les diverses provinces du Dominion à moins d'assurer le transport des produits canadiens par les ports canadiens en hiver comme en été, et juge qu'il est impératif pour le Gouvernement d'exiger de strictes garanties de l'exécution de ce programme.

Nous prétendons, en outre, que la construction de la ligne à l'ouest de Québec, sans assurer son prolongement vers l'est en territoire canadien, serait manifestement injuste pour les Provinces maritimes.

Cette Chambre est, de plus, d'opinion que la construction de la ligne la plus directe en territoire canadien de Québec à Moncton (N.-B.), serait d'un immense avantage pour les Provinces maritimes, aussi bien que pour le reste du Canada, et assurerait au chemin une large part du trafic (marchandises et voyageurs) de plein

parcours qui à l'heure actuelle passe par les ports des Etats-Unis.

(Signé) James Hall,
Vice-président.
Charles M. Greed,
Secrétaire.

Il n'est pas étonnant que le très honorable premier ministre ait été à Halifax, en 1904, l'objet de la réception que l'on sait de la part des électeurs, considérant son attitude hésitante sur cette question du prolongement du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton. J'ai ici le texte de la résolution adoptée par le "board of trade" de la ville de Saint-Jean, le 13 mai 1903:

Arrêté, que la ville de Saint-Jean a appris avec regret que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique annonce son intention de construire sa ligne depuis le Pacifique jusqu'à la ville de Québec seulement et ne se propose pas de construire et de prolonger la dite ligne de manière à avoir en hiver un terminus sur le littoral maritime en territoire canadien. Ce qui signifie que la compagnie fera passer tout son trafic transatlantique en hiver par les ports des Etats-Unis. Et il est, en outre, arrêté qu'une ligne de conduite constituerait une grave injustice pour les Provinces maritimes, puisque ce serait appliquer les deniers et les ressources du Canada au développement d'une ville et d'un port en pays étranger.

Et il est, en outre, arrêté que notre ville respectueusement, sincèrement et très énergiquement insiste auprès des représentants au Parlement de la ville et du comté de Saint-Jean, de la province du Nouveau-Brunswick et des Provinces maritimes généralement, pour qu'ils fassent tout en leur pouvoir afin de sauvegarder les intérêts de leurs commettants et empêcher la consommation de cette injustice et le préjudice qui en résulterait pour eux.

Et il est, en outre, arrêté que les garanties nécessaires contre la perpétration de cette injustice soient inscrites dans la loi constitutive de la compagnie, si pareille loi est votée.

Enfin, il est arrêté, de plus, que cette ville prie les représentants de Québec, d'Ontario et des autres provinces et territoires plus à l'ouest de faire en sorte à l'égard de ces garanties que la voie ferrée que doit construire la compagnie passe d'un océan à l'autre en territoire canadien, hiver comme été et que des mesures soient prises pour assurer le transport exclusivement par des ports canadiens de toutes les marchandises à provenance ou à destination d'aucune partie du Canada.

J'ai donné lecture de ces expressions d'opinion afin de faire comprendre à quel point le ministère dont le leader actuel de l'opposition était le chef avait raison de poser en principe en 1903 et 1904 qu'aucun service transcontinental ne serait complet, s'il ne s'étendait d'un océan à l'autre. Au surplus, le projet a été unanimement approuvé par les électeurs de la province de la Nouvelle-Ecosse en 1904, très généralement approuvé par eux en 1908, de même que par les électeurs du Nouveau-Brunswick, en 1904 et 1908. En présence de ces faits, je pense que la question de l'opportunité de l'établissement de cette voie ferrée a été réglée