

ville qu'il représente et ne nous avait parlé de la foi qu'il repose en elle. D'après les théologiens, la foi est "la substance des choses espérées et la preuve de celles qui ne se voient point." J'aime mieux, dans les affaires matérielles, m'en rapporter à ce que je vois qu'à ce que je crois.

Je n'ai nul désir d'ériger la ville d'Halifax en rivale de Saint-Jean. Chaque fois que, dans le passé, il s'est fait quelque chose à Saint-Jean, on a toujours supposé que les citoyens d'Halifax en étaient jaloux. Loin d'envisager la question au point de vue des seuls intérêts de la division que je représente, j'insisterai sur le devoir qui incombe au comité de choisir un point de distribution qui réponde aux besoins généraux, et nombre de députés ont déjà désigné Moncton comme devant être ce point d'où les lignes se répandraient dans toutes les directions. De Moncton il sera facile d'atteindre Saint-Jean, Pictou, Halifax, Sydney, Country Harbour ou tout autre endroit.

Tout ce que demandent les citoyens de la Nouvelle-Ecosse, c'est qu'ils soient admis à profiter des avantages qui doivent résulter de l'établissement d'une voie de transport, quel qu'en puisse être le tracé; nous ne demandons pour nous la création d'aucun monopole, nous ne demandons pour notre port nul privilège qui pourrait susciter de l'envie; nous demandons que chacun ait la part de notre commerce que la nature lui a assignée. Mais qu'on me permette de faire observer qu'on ne saurait établir de tête de ligne à Saint-Jean. On transporte les marchandises au bord de la mer pour les expédier en Europe; si on les embarque à Saint-Jean, il faut les faire passer la baie de Fundy dont les 300 milles de navigation sont très difficiles en hiver, de sorte que si le parcours par chemin de fer est plus long par voie d'Halifax, il y a néanmoins ample compensation. Saint-Jean est de 300 milles plus éloigné de l'Europe que ne l'est Halifax; on aurait donc, l'aller et le retour compris, 600 milles de navigation très difficile durant l'hiver, qui est la saison pendant laquelle les marchandises seraient expédiées de ce port, si toutefois ce chemin de fer les transporte jamais. D'après la connaissance que j'ai de la question, je puis dire qu'il vaudrait mieux payer le coût du transport des marchandises de Moncton à Halifax et vice versa que de faire ces 600 milles de navigation dangereuse pour les grands navires. Je crois qu'en définitive il en coûterait moins cher d'expédier les marchandises d'Halifax que de Saint-Jean, bien que le tracé du chemin de fer dût être un peu plus court si on le faisait aboutir à ce dernier port.

M. EMMERSON : Après les chiffres que j'ai cités tout à l'heure, il serait inutile, je crois, que j'y ajoute quelques détails explicatifs. Ces renseignements m'ont été donnés au ministère du Chemins de fer. La Chaudière est à 162 milles d'Edmundston, comté

M. ROCHE (Halifax).

de Madawaska, N.-B. D'Edmundston à Plaster-Rock, sur la rivière Tobique, il y a 48 milles de distance, en passant par Saint-Léonard. Entre Plaster-Rock et Boiestown on compte 55 milles; et de ce dernier endroit à Moncton la distance, par voie de Berry's-Mills, est de 75 milles. Cela fait au total 340 milles, dont 276 sont en pays encore inexploré. Les ingénieurs ont l'habitude d'ajouter 10 pour 100 pour les courbes. Par conséquent, le grand total serait donc de 340 plus 28, ou 368 milles. La route du pont de Nashwaak passe plus près de Frédéricton que la route de Boiestown. La distance entre La Chaudière et Saint-Jean, N.-B., via Frédéricton, par la rive gauche du fleuve (Saint-Jean), se décompose comme suit : De la Chaudière à Edmundston, 162 milles; d'Edmundston à Frédéricton, 170 milles, ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique; et de Frédéricton à Saint-Jean, 66 milles, par la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Les travaux d'établissement en vue de réduire les pentes, allongent probablement la route de quelques milles. La longueur totale de la dernière route est de 398 milles, contre 437 milles par le réseau de l'Intercolonial entre Chipman et Norton, et ensuite par le réseau du chemin de fer Canadien du Pacifique pour atteindre Saint-Jean du côté de l'est.

M. BARKER : Quelle est la distance entre La Chaudière et Saint-Jean, N.-B., par voie de Woodstock et d'Harvey?

M. EMMERSON : Je l'ai estimée en prenant pour point de repère la bifurcation de Frédéricton; cette distance est de 398 milles.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas voulu, et je ne désire pas intervenir dans une discussion sur les titres respectifs de Halifax, de Saint-Jean et de Moncton. Je crois que ces réclamations sont d'un caractère trop exclusif et d'un intérêt trop local pour engager le comité à s'en occuper, et nous ne grandirions pas la considération publique pour les membres de la Chambre en nous livrant à cette discussion ce soir, à cause des circonstances dans lesquelles elle est faite. Lorsque ce bill fut discuté au comité de chemins de fer, je n'ai pas voulu contredire les députés, dont le plus grand nombre appartenait à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, qui ont insisté pour que le terminus de ce nouveau réseau fut établi à Moncton, et je vais vous dire pourquoi. Et tout d'abord, ce n'est pas parce que j'aurais pu croire que la question n'en valait pas la peine; ce n'est pas parce que j'aurais manqué de voir que le règlement de cette difficulté intéressait le Canada tout entier au point de vue national; mais c'est parce que j'estimais que ce n'était ni le moment ni le lieu pour décider cette question. Et j'ajoute que présentement ce n'est non plus ni l'heure ni l'endroit pour trancher un différend de cette nature. Le comité ne peut accepter ni l'allégation de