

promoteurs une chance raisonnable d'aider au pays tout en y trouvant pour eux-mêmes des bénéfices suffisants.

Si j'ai bien compris la politique du gouvernement à l'égard de cette entreprise, tel qu'elle a été exposée par le premier ministre avant que ce bill fut soumis, c'est d'avoir un chemin de fer transcontinental, un chemin de fer destiné à relier les deux océans. Pour en arriver à ce résultat, on s'attendait à ce que le pays, par l'entremise de son parlement, serait disposé à faire des sacrifices en argent très considérables, du moment que ce chemin de fer serait construit exclusivement sur le territoire canadien. Je suis bien convaincu que le parlement comprend toute l'importance qu'il y a de posséder un chemin de fer transcontinental sur le territoire canadien, s'étendant d'un océan à l'autre, et dont la tête de ligne sur le versant du Pacifique sera ouverte à la navigation durant les douze mois de l'année.

Si la réalisation d'un tel projet est à désirer, et tout le monde l'admettra, il est aussi à désirer que l'on choisisse le tracé le plus court entre un port océanique ouvert à la navigation durant toute l'année sur l'Atlantique, et un port de même nature sur le littoral du Pacifique. Cette condition est autant dans l'intérêt du public voyageur que des propriétaires du chemin de fer. Chaque mille de chemin que l'on aurait pu éviter, représente une augmentation additionnelle dans le coût de la construction et de l'exploitation. Or, il faut que quelqu'un paie pour cela. Il se peut que la compagnie soit disposée à allonger inutilement sa ligne en ayant l'espérance que le pays paiera pour les frais qu'entraînera la construction et l'exploitation de cette longueur de voie inutile. Et la compagnie a parfaitement raison de croire que c'est le pays, c'est-à-dire le trésor national ou le producteur qui se servira de ce chemin de fer pour transporter ses produits au marché, qui finiront par être obligés de payer ces frais additionnels. S'il en est ainsi, le devoir du parlement est d'indiquer la route la plus directe, ainsi que les endroits qui conviennent le mieux pour y établir des têtes de lignes.

Je ne puis approuver cet article qui stipule que le terminus de ce grand chemin de fer transcontinental à l'est sera un endroit où il n'existe pas de port de mer ; où il est impossible d'en construire un, et qui nécessitera la construction de 100 milles de chemin de fer pour atteindre un port d'hiver, augmentant par le fait même les frais de traction et de transport. Après les nombreuses décisions qui ont été rendues aujourd'hui, j'ignore si je pourrais soumettre une motion. Dans tous les cas, je me contenterai de proposer au comité de substituer les mots "Saint-Jean" au mot "Moncton", afin que le parlement soit en mesure de désigner comment la tête de ligne de ce chemin de fer transcontinental à l'est, le meilleur port de mer que nous possédions

M. OLIVER.

sur le littoral de l'Atlantique, en tenant compte de la distance ainsi que des autres questions. Puisque le parlement est disposé à accorder de l'aide à un chemin de fer transcontinental dont le but principal est de fournir à notre pays les moyens d'expédier ses produits durant toute l'année, comment peut-il se justifier d'en agir ainsi, quand il permet que la tête de ligne de ce chemin se trouve à un endroit où il n'existe pas de port océanique, qui est situé à 100 milles du port de mer le plus rapproché, et qui augmentera la distance à parcourir d'environ 200 milles.

M. GOURLEY : Je désire proposer un amendement à cet article 12.

M. McCARTHY : Je m'y oppose.

M. GOURLEY : Dans ce cas, je donne avis que lorsque ce bill sera soumis à la Chambre en troisième délibération, je demanderai qu'il soit reconsidéré afin d'y faire l'amendement suivant :

Pourvu que si la compagnie reçoit du gouvernement du Canada quelque aide soit sous forme de subventions, deniers, octrois de terres, garantie, prêts ou de toute autre manière, les travaux de construction, sur la division de Québec, soient commencés en même temps que sur les sections des forêts et des prairies et qu'ils soient aussi complétés et mis en opération en même temps, et avant que la compagnie n'exerce aucuns des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 33 du présent acte au sujet des pouvoirs "de circulation sur d'autres chemins de fer."

Je prie le promoteur de ce bill de croire que le seul désir des provinces maritimes, c'est d'être certain que ce chemin de fer du Grand Tronc, qui a déjà reçu du Canada des subventions énormes, ait à l'est une tête de ligne située en territoire canadien, et pour ma part, je suis disposé à lui accorder davantage, du moment qu'il deviendra une voie de transport nationale dans toute l'acception du mot. Je crois devoir demander au député d'Alberta (M. Oliver) de laisser aux représentants des provinces maritimes le soin de décider la question du terminus de l'est.

Je serais bien disposé à accepter sa décision quant à ce qui concerne la tête de ligne dans l'Alberta, mais il devrait nous rendre le change, et accepter le choix que nous pourrions faire d'un port de mer dans l'est. Nous ne voulons pas que le chemin de fer se termine à Moncton, car il n'y a pas là un port de mer suffisant, mais nous tenons à ce qu'il intervienne une entente quant au choix d'un endroit dans les provinces maritimes, et une fois que le Grand Tronc sera rendu à Moncton, nous déciderons quel est le meilleur port de mer de "Country Harbour," Saint-Jean ou Halifax. - Je ne pousse pas l'esprit de clocher jusqu'au point d'être lié à aucun de ces ports. Tout ce que je veux, c'est que les produits de ce grand pays soient expédiés sur les marchés de l'univers par un port