

de l'article dans sa teneur actuelle. Il est possible qu'il veuille y ajouter quelque chose; mais enfin, son argumentation vient à l'appui de l'article, dans cette mesure-là même.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je n'ai pas dit que l'honorable député (M. Gourley) eut violé le règlement, je me suis contenté d'engager le comité à s'en tenir autant que possible à la discussion de l'article.

M. GOURLEY : Je ne cherche pas à démontrer que l'Intercolonial fonctionne au détriment scit de la Nouvelle-Ecosse, soit d'Ontario; seulement, je tiens à faire bien comprendre aux députés d'Ontario qu'aux yeux des populations de la Nouvelle-Ecosse, ce chemin de fer est une nécessité nationale qui tourne au bénéfice d'Ontario, dans une plus large mesure qu'en faveur de notre province. Je me fais fort de prouver que c'est Ontario qui bénéficie du capital engagé dans cette entreprise, infiniment plus que ne le fait notre province. Notre population n'est pas industrielle; nous achetons vos produits et nous n'avons rien à vous vendre en retour, rien, dis-je, sauf les houilles. Il me répugne, je l'avoue, d'entrer sur ce terrain; car, dans notre œuvre législative, il faut viser au bien général du Canada, plutôt qu'à celui d'une province quelconque. La construction du chemin de fer Intercolonial a été une nécessité politique, tout comme celle du chemin de fer Canadian du Pacifique a été une nécessité nationale, et heureusement ces deux entreprises aboutiront dans un avenir rapproché, à un véritable succès commercial. Si le grand réseau de voie ferrée projeté doit se prolonger jusqu'aux provinces maritimes, je veux qu'on entoure cette mesure législative des sauvegardes voulues pour que le terminus soit dans l'une de ces provinces et non pas à Portland. Ce débat est le plus important qui ait encore surgi depuis que je siège dans cette enceinte, car il indique que notre vie nationale tend à élargir ses horizons. Tant que nos marchandises destinées à l'exportation se dirigeront vers un port étranger, il sera impossible de créer ici un fort sentiment national. Ce débat est bien préférable à toutes les discussions qui surgissent ici sur des questions d'ordre secondaire, dont la solution dans un sens ou dans un autre importe fort peu. C'est un débat vraiment national, qui tend à développer au sein de nos populations l'idée nationale et à les accoutumer à envisager le Canada comme un grand tout. Si le débat tend à développer ce sentiment, il aura largement contribué à avancer les intérêts du pays.

M. PRINGLE : Cet article a été discuté pendant plusieurs jours en séance du comité, et un jour les députés des provinces maritimes, d'un commun accord, décidèrent qu'ils seraient parfaitement heureux si le terminus du chemin était fixé à Moncton. Bien que cette discussion puisse avoir un

certain intérêt, je ne sache point qu'elle soit d'aucune utilité au pays.

Nous avons entendu, ce soir, le député de Victoria (l'honorable M. Ross), ex-membre d'un cabinet libéral, nous dire que le port de Saint-Jean est une mare; que nul homme d'entendement ne voudrait en faire le terminus du nouveau chemin, et que si Saint-Jean devenait le terminus, mieux vaudrait renoncer à la construction de cette voie ferrée. Il est préjudiciable aux intérêts du pays qu'un homme occupant une aussi haute place que le député de Victoria vienne déclarer en plein parlement qu'un de nos principaux ports maritimes est une mare.

M. HUGHES (Victoria) : De quel député de Victoria s'agit-il ?

M. PRINGLE : De Victoria, N.-E. D'autre part, quelques députés prétendent que le port d'Halifax n'est pas le terminus convenable. Le droit que l'article 12 de ce bill confère à la compagnie est tout simplement celui de construire une certaine ligne de chemin de fer. Il n'y a rien qui l'oblige à construire une section de cette voie ferrée en particulier, et la chose est entièrement facultative. Nous tenons à connaître l'attitude que le gouvernement entend prendre au sujet de ce chemin de fer, et nous avons droit qu'on nous éclaire à cet égard. A mainte reprise, en séance du comité, on a demandé que le gouvernement fit connaître sa politique au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, afin que nous fussions en mesure de discuter cette proposition de loi en connaissance de cause. Il est possible que le gouvernement refuse de prêter son concours financier à la construction de ce chemin de fer; et en pareilles circonstances, nous tenons des initiateurs mêmes du projet de loi qu'ils ne construiraient pas un seul mille de chemin. Il est possible que le gouvernement se propose d'accorder une subvention à la partie du chemin de fer partant de Québec et gagnant l'ouest ou à la section de Moncton vers l'ouest. Quelle que soit la décision que prenne le gouvernement, tant qu'il ne l'aura pas fait connaître à la Chambre, c'est peine perdue que de discuter cette proposition. Quand nous saurons à quoi nous en tenir, sur les intentions du cabinet, nous serons en mesure de discuter la question avec connaissance de cause.

M. OLIVER : Si j'étais d'avis que ce débat est oiseux, je montrerais la force de mes convictions en m'abstenant d'y prendre part. Ce n'est pas, toutefois, mon avis; et de fait, on a formulé, au cours de cette discussion, des propositions si remarquables qu'il me semble utile de les étudier quelque peu. Si j'envisageais la question au même point de vue que le député d'Annapolis (M. Wade) je n'aurais pas soulevé ce débat ici ce soir; mais je l'envisage à un tout autre point de vue, et j'espère que la Chambre et le pays ne se rangeront pas à son avis. S'il faut ajouter foi aux paroles de mon honorable collègue, les députés des provinces