

passent des marchés pour le transport du grain, et les courtiers qui veulent l'expédier à Liverpool le feront transporter à Halifax, s'il y a dans ce port des facilités et des bateaux pour le transporter. Depuis quelques années les négociants n'ont pas expédié régulièrement par Halifax la marchandise destinée à l'exportation parce qu'il n'y avait pas assez d'espace. Tout indique qu'on obtiendra l'espace voulu et que l'élevateur recevra du grain.

Certes, mon honorable ami devrait favoriser le projet de procurer en hiver, dans nos ports des moyens d'expédier le grain au lieu de le faire passer par les ports des Etats-Unis. S'il est hostile à l'idée d'avoir sur notre territoire et dans nos ports des installations qui nous permettront d'exporter à l'étranger et d'importer du dehors, son attitude est fort singulière. S'il veut qu'en hiver les bateaux se rendent à Boston et dans d'autres ports américains au lieu de venir dans les ports du Canada, il n'agira pas autrement.

L'hon. sir Henry Drayton: Mon honorable ami a toujours l'avantage d'oublier tout ce qu'il lui plaît. A part Portland et les autres ports des Etats-Unis, il est un autre port d'hiver, celui de Saint-Jean. Il oublie aussi que d'ordinaire le grain est apporté par la ligne de chemin de fer qui exige le prix le moins élevé.

Je dirai à mon honorable collègue d'Halifax de même qu'au leader de l'opposition et à l'ex-ministre des Finances, que l'élevateur est absolument nécessaire et qu'on va le construire. J'espère le voir fonctionner, lorsque sera close la navigation sur le Saint-Laurent. On ne l'a pas encore commencé, parce que les plans dressés par les ingénieurs du chemin de fer National-Canadien et les techniciens consultés, ne convenaient pas aux besoins du port, non pas au point de vue de la capacité—car elle restera la même—mais relativement aux machines. On peut effectuer une réduction considérable et, dans l'intérêt de l'économie, le ministre du Commerce a ordonné de refaire les devis. La chose est entre les mains du département des chemins de fer. Lorsque le ministre aura examiné le rapport des ingénieurs, des soumissions seront demandées et on se mettra à construire.

Mon honorable collègue demandait des renseignements au sujet du quai de Dartmouth. Je puis l'informer qu'il est déjà en construction. Les travaux, qui ont été commencés il y a plus de deux mois et demi, occupent un grand nombre de gens qui chômaient. Le bois de pin, qui vient des états du sud, doit arriver demain ou après-demain. Aussitôt qu'il sera arrivé, on commencera la construction du quai proprement dit, qui doit servir à relier Dartmouth à la ligne du chemin de fer National-Canadien, jusqu'à la bifurcation de Windsor. Lorsque l'ouvrage sera terminé, j'espère que Dartmouth sera pour Halifax ce que Carleton est pour Saint-Jean. Je m'attends à ce que ma ville natale en bénéficie. Encore une citation et je passerai à un autre sujet. Voici ce que j'ai dit au cours du débat en question. Il était alors quatre heures du matin:

[M. Finn.]

Il me semble que l'honorable représentant d'York-Ouest (sir Henry Drayton) envisage avec une morne tristesse le développement de l'un des ports nationaux de l'Est, celui d'Halifax. Il n'entrevoit pas les choses sous un jour plus encourageant au temps où, en sa qualité de président de la commission des chemins de fer, il posait formellement en principe qu'il ne fallait pas, en fixant les taux du transport, faire entrer en ligne de compte les désavantages résultant de la situation géographique. La Nouvelle-Ecosse fait partie de la grande fédération des provinces canadiennes; les illustres chefs qui ne sont plus lui ont fait la promesse, ils ont promis aux habitants d'Halifax que si elle demeurait dans la Confédération, cette province et la ville d'Halifax deviendraient comme la porte du Dominion du côté de l'Atlantique. Et si mon honorable ami daignait porter son regard au-dessus de l'entrée de ce magnifique palais législatif érigé par les soins du gouvernement dont il faisait partie, il y pourrait lire cette inscription:

The wholesome sea is at her gates,
Her gates East and West.

La mer salubre est bien là, mais les portes brillent encore par leur absence. Prévoyant l'avenir, le sage et illustre chef libéral, feu sir Wilfrid Laurier, a établi le Transcontinental, faisant aboutir cette voie ferrée à Moncton, d'où le grain et les autres produits apportés de l'Ouest en hiver seraient ensuite acheminés vers Halifax et Saint-Jean. Lorsque l'on aura terminé la construction, depuis un endroit sis en deçà de Port-Arthur, sur le parcours du Nord-Canadien, jusqu'au Transcontinental, du tronçon aux rampes plus douces, il sera du devoir du réseau des chemins de fer nationaux, à l'avis de la population d'Halifax, de veiller à ce que le grain et les autres produits de l'Ouest soient acheminés vers Halifax et Saint-Jean en hiver et à ce qu'ils ne passent point par d'autres ports. S'il ne devait pas en être ainsi, il se pourrait que certaines des choses dont a parlé un membre de l'Assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, et dont il a été question dans les journaux des Provinces maritimes, devinssent autre chose qu'un rêve et qu'un simple sujet d'article.

Je regrette que l'état de ma santé m'interdise de traiter ce sujet aussi longuement que je le voudrais. Je dirai cependant qu'il y a des plus chers intérêts de la Nouvelle-Ecosse, de la ville d'Halifax notamment, qu'on en fasse l'objet d'une étude convenable. Il est d'importance vitale pour cette ville dont sir Charles Tupper a dit que la politique nationale en ferait la cité des mûres, si la province avait soin de ne point se séparer de la Confédération. A l'heure qu'il est, le Canada consacre des millions au développement du port de Portland; cela provient de ce que le gouvernement que dirigeait le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) a fait l'acquisition du Grand-Tronc et de ses installations de tête de ligne à Portland. Cet héritage est échu au gouvernement actuel qui l'a transmis à sir Henry Thornton et à ses collègues du conseil d'administration des chemins de fer nationaux. C'était un bien lourd héritage. Sir Henry Thornton est disposé, je le crois, à user de justice envers les Provinces maritimes, et mon très honorable ami n'est pas sans savoir qu'il a conseillé d'ériger à Halifax un élévateur dont la contenance serait de 750,000, sinon d'un million de boisseaux. Il se propose, usant en ceci de son droit, de faire passer par Halifax la partie du grain et des autres produits de l'Ouest qui, en hiver, peut et devrait être acheminée vers ce port. Il n'en coûtera pas plus alors pour transporter les produits à Halifax que pour les rendre à Saint-Jean, à Portland ou à New-York.

Le tarif est d'un cent de moins pour Montréal et lorsque l'écart dont parle mon honorable ami (M. Maclean) aura disparu en ce qui concerne le parcours entre Saint-Jean et Halifax, ces ports, ainsi que New-York et Portland, seront sur le même pied. Il n'y a pas de raison pour laquelle Halifax ne serait pas l'un de nos ports nationaux pour l'exportation des produits de l'Ouest et du centre du pays en Angleterre et dans les ports de la