

voie de Montréal, 100 milles de plus que le Grand-Tronc; le Grand-Tronc-Pacifique, par voie de Winnipeg, Cochrane et Montréal, à Portland, et 15 milles de plus que le Grand-Tronc par Montréal à New-York. S'il est vrai qu'il y a certains désavantages pour la route de Portland, le Transcontinental est encore à une distance qui lui permet de rivaliser; sur une longueur de 1,800 milles, une distance de 100 milles n'est pas tant après tout. Si à part les distances à parcourir vous prenez en considération que sur chacun des 1,825 milles du Transcontinental, un chargement peut être transporté au minimum absolu du coût et que c'est la seule route conduisant à tous ces ports, je crois que vous admettez, en ce qui concerne la concurrence, que nous avons créé un chemin de fer qui peut rivaliser avec succès contre tous les autres pour le transport du grain jusqu'à Saint-Jean contre toutes les lignes américaines, y compris la ligne de Portland.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, quand la Chambre a suspendu sa séance, à six heures, j'étais à traiter des distances sur la section Est du Transcontinental, depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, et à comparer ces distances avec celles de Winnipeg aux ports américains par la voie du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien. Cette comparaison établit clairement que la distance à Saint-Jean est quelque peu plus grande que la distance à Portland, Boston et New-York. Cependant, c'est un fait reconnu que ce n'est pas une légère différence dans les distances qui influence la direction du transport des marchandises, comme on peut facilement le constater dans le cas du Pacifique-Canadien qui transporte le grain de Fort-William à Saint-Jean, quoique cette route soit de 140 milles plus longue que celle de Fort-William à Boston, en passant par Montréal. Cela démontre que les chemins de fer ne dépendent pas absolument des distances réelles. Cependant, si nous laissons cela de côté, il est évident que la distance à Saint-Jean est plus grande que la distance aux ports américains de New-York, Portland et Boston. Si par un moyen quelconque il était possible d'amener les ports de Boston, New-York et Portland sous la juridiction du Canada, ou de les faire passer au Canada, pour un prix raisonnable, c'est ce que nous ferions. Une autre chose que nous pourrions faire serait de laisser les choses dans leur état actuel, laisser nos

ports des Provinces maritimes sans concurrence entre chemins de fer, de laisser ces provinces sans communication avec les provinces des prairies, traitant ces ports et ces provinces comme s'ils ne faisaient pas partie de notre vie économique et n'avaient aucun intérêt dans le Dominion; les laisser pratiquement comme ils ont été depuis qu'ils font partie de la Confédération, pour ainsi dire sur la voie d'évitement. Nous pouvons supposer que c'est une des choses que nous pourrions faire. Vu l'impossibilité de convertir les ports américains en ports canadiens, nous ne partageons pas l'opinion de nos amis de l'autre côté de la Chambre, opinion définie par leur déclaration sur la première présentation du projet, et maintenant avec presque autant de vigueur au cours des débats de ces derniers jours quand ils appuient la déclaration précise de leurs commissaires que la section du Transcontinental à l'est de Québec n'aurait jamais dû être construite, que sa construction a été un gaspillage, et nous endossons et justifions la conduite de l'ancien Gouvernement qui a employé les ressources de ce pays à la construction d'une ligne de chemin de fer de Winnipeg à Saint-Jean, en passant par Québec, la ligne la plus courte possible entre ces deux points et ayant tous les avantages possibles dans les pentes, les courbes et toutes les améliorations du monde des chemins de fer modernes. Pour faire cela, il faut de l'argent; il faut beaucoup d'argent, mais j'affirme que le Canada en tire un grand avantage en établissant d'une manière pratique et profitable des communications par chemin de fer entre les ports d'hiver et les Provinces maritimes d'une part et les provinces des prairies et la côte du Pacifique d'autre part. Pour ce qui est du montant dépensé, peu importe qu'il soit gros ou petit; si le Canada doit devenir un grand pays, il faut que toutes les parties puissent communiquer les unes avec les autres, de sorte que chaque province puisse établir son commerce avec les autres provinces. En leur procurant le transport par chemins de fer, comme la chose leur est donnée par la construction du Transcontinental, les industries des Provinces maritimes ont accès aux marchés des prairies aussi bien que les producteurs des provinces des prairies ont accès aux marchés du monde entier par les ports des Provinces maritimes et pour la première fois dans l'histoire du Dominion, ces provinces ont part ou vont avoir part à la vie commerciale du pays.

S'il est reconnu, comme la chose l'est, que nous avons créé une voie complète avec nos ports d'hiver, qui puisse rivaliser avec