

Le Gouvernement canadien a déjà conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un traité par lequel il permet à cette dernière de faire circuler ses trains depuis Moncton jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Saint-Jean n'est pas mentionné au contrat, mais c'est tout comme. Le Pacifique-Canadien aboutit à Saint-Jean et qu'il soit ou ne soit pas en concurrence avec l'Intercolonial, il atteint également Halifax par la voie du Dominion-Atlantique. Il faudra conclure quelque arrangement durable pour permettre au Pacifique-Canadien de prolonger sa voie jusqu'à Halifax. Il y a lieu de croire qu'avant longtemps un autre transcontinental, le Nord-Canadien, dont la ligne est déjà construite jusqu'à Québec et qui a construit un certain nombre d'embranchements à l'est de cette ville, se prolongera jusqu'à Halifax et Saint-Jean.

Ce sont là de vastes problèmes dont la solution n'est pas facile. Je considère que le Gouvernement devrait se hâter de prendre des dispositions à l'égard des installations de tête de ligne à Saint-Jean et à Halifax et de faire poser une double voie entre ces deux villes. C'est déjà chose faite entre Moncton et la jonction de Pain-Sec.

M. EMMERSON: De même que de Windsor-Junction à Halifax.

M. GRAHAM: Ces deux petits bouts du chemin sont munis d'une double voie, et avant longtemps le volume du trafic exigera qu'il en soit fait autant sur le reste de cette partie de la ligne. N'y eût-il que le seul contrat qui nous lie au Grand-Tronc-Pacifique, que cela suffirait à me donner lieu de penser que si nos ports de l'Est étaient convenablement aménagés, le trafic serait assez volumineux pour motiver la pose d'une double voie; mais nous avons passé avec le Pacifique-Canadien un contrat qui permet à cette compagnie de faire circuler ses convois entre Saint-Jean et Halifax sans être obligée de les rompre.

Inutile de prétendre qu'il pourrait, à cet égard, se produire quelque mouvement rétrograde; le volume du trafic s'accroîtra nécessairement. Nous nous accordons parfaitement, mon honorable ami de Westmoreland et moi, à reconnaître combien il fut difficile d'en venir à une entente avec le Pacifique-Canadien relativement à la circulation des convois de cette compagnie sur la ligne de l'Intercolonial. Toutefois, les difficultés ne sortaient pas du domaine des affaires. Se plaçant au point de vue pratique des affaires, le Pacifique-Canadien voulait avoir le droit de faire circuler ses trains, de se servir de son propre personnel et de percevoir ses propres tarifs entre Saint-Jean et Halifax. Le Gouvernement a toujours considéré que permettre au Pacifique-Canadien ou à tout autre chemin de fer autre que l'Intercolonial de percevoir des tarifs pour le service de gare à gare entre Saint-Jean et Halifax, et de les encaisser,

ce serait affaiblir d'autant la recette de l'Intercolonial; il ne faut pas oublier, en effet, que c'est dans cette partie du territoire que le chemin de fer de l'Etat perçoit le plus clair de sa recette.

Je considère que le Gouvernement ne saurait se tromper en faisant doubler la voie de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax—j'y songeais moi-même, à tort ou à raison, au moment où je dus malheureusement renoncer à la direction du ministère. Quoi qu'il arrive, le trafic exigera cette amélioration; quelques conventions que nous ayons faites avec le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique ou le Nord-Canadien, cette amélioration ne saurait y contrevenir. Un beau jour, quand la construction du Grand-Tronc-Pacifique sera terminée et que le réseau du Nord-Canadien se prolongera jusque dans les Provinces maritimes, nous constaterons peut-être que notre voie ferrée entre Saint-Jean et Halifax ne répond pas aux exigences du trafic. C'est là un problème dont le Canada ne saurait différer bien longtemps la solution.

J'approuve sans réserve ce que l'on accomplit à Halifax. Le port d'Halifax est un des meilleurs du monde entier. Celui de Saint-Jean grandit; le Pacifique-Canadien y a sa tête de ligne, et c'est là et de là, je crois, qu'il transportera les marchandises, tandis que le centre de son trafic-voyageurs sera Halifax.

Cette idée peut sourire à quelques députés, mais vu la quantité de marchandises que recevront le Grand-Tronc-Pacifique, le Canadian-Northern et l'Intercolonial, nous devons agrandir nos installations de tête de ligne et nos docks d'Halifax. Cependant, il est d'abord nécessaire d'augmenter les moyens de se rendre à Halifax et d'en partir. J'insisterai auprès du Gouvernement sur l'importance d'agir sans retard, vu que la question n'exige pas beaucoup d'examen, et de doubler le plus tôt possible la voie entre Saint-Jean et Halifax, soit sur le parcours actuel, soit en suivant une courte route à partir de la bifurcation de Pain-Sec dans la direction de l'est, route qui a déjà fait l'objet d'études préliminaires.

M. MACDONALD: Je désire m'unir au ci-devant ministre des Chemins de fer pour insister auprès du ministre actuel sur l'importance de relier au plus tôt la province de la Nouvelle-Ecosse au nouveau réseau transcontinental. La dernière fois que les crédits destinés aux chemins de fer, ont été soumis à la Chambre, j'ai signalé la situation anormale dans laquelle cette province se trouve à présent, vu que, bien qu'elle supporte sa quote-part des dépenses passées et présentes pour la construction des voies transcontinentales canadiennes, à l'exception de l'île du Prince-Edouard qui est isolée parce qu'elle est une île, la Nouvelle-Ecosse est la seule province qui

M. GRAHAM.