

Chipman, sur la ligne que nous avons indiquée.

On a parlé de l'esprit national et de la construction d'un chemin de fer national. Ce sont là, sans doute, de patriotiques paroles, d'excellentes formules qu'il fait plaisir d'entendre. Mais la route nationale qu'il nous faut, c'est une route qui sera utile à tout le pays dans son ensemble. Si l'ouest veut un débouché pour ses produits, s'il veut l'établissement d'un chemin de fer sur un pied purement commercial, alors ne posons plus un seul rail à l'est de Winnipeg et dirigeons le trafic vers les Etats-Unis. Est-ce là ce que nous voulons ? Non, sans doute, et nous sommes prêts à faire tous les sacrifices, pour empêcher que la chose se réalise. Que les populations de l'ouest le comprennent bien, nous tenons à l'intégrité et à la stabilité de la confédération canadienne, et nous ne voulons pas que le pays se morcelle ou se fractionne plus tard, alors que de nouveaux intérêts ayant surgi, la situation économique se sera modifiée. Voilà pourquoi nous affirmons carrément que le terminus de ce chemin de fer sera à Moncton.

Je fais appel à la loyauté, à l'esprit de justice et d'équité de la Chambre, et je pose la question à mes collègues; est-ce que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard n'ont pas un peu voix au chapitre ici; et que la Chambre tienne compte de leurs droits ? Personne, à coup sûr, ne songe à léser les intérêts de Saint-Jean; car puisque ce chemin de fer, pour atteindre Saint-Jean, aura trente-sept milles de parcours de plus que s'il suivait la ligne directe, les citoyens de cette ville ne sont pas en lieu de se plaindre. Avant de terminer, je veux dire à la Chambre toute ma pensée à ce sujet.

A mon avis, le trafic transporté par cette route devra, dans le cours naturel des choses, graviter vers Saint-Jean tout comme les trains de voyageurs et les trains-poste devront se rendre à Halifax. Si jamais on établit une ligne canadienne de steamers de grande vitesse, Halifax devra être le point de départ. Une fois ce service établi, et en outre lorsque les ports de Québec et de Montréal auront l'outillage voulu pour le service du trafic, quand on aura approfondi et bien outillé le chenal navigable du Saint-Laurent, alors il y aura toutes les installations et tous les aménagements voulus pour le transport du trafic venant de l'ouest. Ce serait pure folie de notre part de croire qu'il serait possible de détourner tout le trafic du port de Portland. Si les représentants de la Compagnie du Grand Tronc venaient affirmer ici, ce soir, qu'ils veulent abandonner leur terminus à Portland, je n'y ajouterais pas foi, parce que ce terminus est indispensable à leur exploitation. Nous ne saurions ni les obliger à quitter Portland, ni leur demander de le faire, et je doute du reste, que l'ouest y gagnât, s'ils effectuaient ce changement. Puisque nous sommes en train de légiférer sur la construction de ce chemin

M. WADE.

de fer, il importe de stipuler que le transport des marchandises se fera dans la plus large mesure possible par des routes canadiennes pour l'expédition, par des ports canadiens. Gardons-nous bien d'entraver l'industrie des expéditeurs soit pour l'importation soit pour l'exportation. Aujourd'hui, nos expéditeurs se trouvent en situation désavantageuse. Je tiens à signaler ici l'anomalie qui existe au sujet du transport des marchandises des provinces maritimes à destination de l'ouest. Un gentleman me disait l'autre jour, qu'ayant à expédier une certaine catégorie de marchandises encombrantes d'Halifax à Toronto, il préférerait l'expédier d'Halifax à Liverpool et le réexpédier de là à Ontario, comme trafic de transit, et réaliser ainsi une économie. Voilà la situation qui nous est faite pour ces transports. Nous voulons tout simplement qu'on rende justice aux provinces maritimes. Je regrette qu'on ait soulevé cette question de rivalité entre les ports maritimes. C'est bien en pure perte, puisque les représentants de la compagnie intéressée se déclarent prêts à établir leur terminus à Moncton. Puisque cette disposition est consignée au projet de loi, il n'y a pas lieu de la remanier. Le député d'Alberta (M. Oliver) dit que placer le terminus à Halifax, c'est rallonger la route de 176 milles. Il n'est nullement question d'expédier les marchandises à Halifax. Si ce trafic se dirige vers Saint-Jean, tant mieux.

M. TUCKER : Pourquoi faire ce long circuit, lorsqu'il est possible d'atteindre l'objectif visé par une route bien plus courte, tout en concurrençant avec plus de succès les lignes économiques ?

M. WADE : L'honorable député me permettra de lui dire que nous ne visons nullement cela; nous ne voulons pas choisir la route la plus longue. Je lui ferai observer que le tracé que la compagnie sera forcée de suivre pour pénétrer du côté est du port de Saint-Jean sera de trente-sept milles plus long que celui de Chipman. Puisque Saint-Jean est en pareille posture, on n'a donc pas bonne grâce de soulever cette clameur dictée par l'esprit de clocher. Je regrette vivement qu'on ait soulevé ce débat. Je me flattais de l'espoir qu'on avait relégué pour jamais dans l'oubli cette querelle insensée, cette question de rivalité entre Halifax et Saint-Jean, querelle de vieille date, qui a paralysé les efforts tentés par les représentants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse dans l'intérêt de leurs provinces. J'adjure aujourd'hui mes collègues de mettre définitivement cette question au rancart. Puisque nous nous sommes rencontrés sur un terrain commun, marchons maintenant de l'avant et que de là le trafic se dirige où il pourra. S'il converge vers Saint-Jean, en passant par Chipman, c'est parfait; s'il se dirige vers Halifax, c'est encore mieux.

Il faut bien savoir se faire des concessions mutuelles en pareille matière. Quand on ne