

Moncton. D'autre part, M. Hays, le distingué directeur du Grand Tronc, a exposé dans son rapport au comité des chemins de fer qu'il s'engageait à alimenter cinq ou six ports avec le commerce de l'ouest. Alors, pourquoi se borner au seul port de Saint-Jean ? Je n'ai rien à dire contre les avantages que peut présenter le port de Saint-Jean, et ce port se trouve avoir en ce moment le terminus du chemin de fer du Pacifique. Mais je dois déclarer qu'il n'y a pas, de par tout le monde, un meilleur port que celui de Halifax. Il n'y a là ni hautes marées, ni courants, ni glace, et c'est, je le répète, l'une des plus superbes nappes d'eau qu'on puisse trouver dans le monde entier. Eh bien, en vous rendant à Chipman, vous pouvez utiliser les deux ports ; et s'il est bien vrai, comme l'a dit M. Hayes, que le Grand Tronc puisse suffire à alimenter cinq ou six ports, alors vous vous trouvez avoir cet avantage de pouvoir vous diriger à votre gré vers Saint-Jean ou Halifax, sans compter que mon honorable ami de Guysborough (M. Fraser) me rappelle qu'il y a en outre cet autre superbe port de Country Harbour. Je désire aussi vous faire remarquer que quand vous arrivez de l'ouest, vous vous trouvez être, à Halifax, 300 milles plus près de Liverpool qu'à Saint-Jean. En arrivant à Halifax, c'est la vaste mer qui s'étend devant vous, au lieu qu'à Saint-Jean, c'est la baie de Fundy, avec ses marées souvent si fantaisiques et irrégulières. Par conséquent, il me semble qu'en insistant pour que ce terminus soit à Moncton, vous vous trouvez être libre de pouvoir vous diriger à votre gré vers Saint-Jean ou Halifax, et aussi Country Harbour.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la distance de Chaudière à Moncton par la voie la plus courte ?

M. HUGHES (Victoria) : Il y a 129 milles de moins à parcourir.

M. TUCKER : Je désirerais dire quelques mots sur cette question. Il m'a toujours semblé que nous ne pouvions agir que sagement en cherchant à aider les cultivateurs de l'ouest à se défaire du surplus de leur grain. Pour arriver à cela, il est nécessaire, si nous voulons lutter avec les lignes américaines, que nous ayons des tarifs aussi bas que ceux des Etats-Unis.

J'ai foi en la construction d'une ligne qui, partant à 100 milles à l'est du lac Nipissingué, se rendrait à Québec en ligne droite. Assurément, cette ligne-ci va traverser un bon territoire, un territoire qui sera bientôt colonisé et qui, je l'espère, ne tardera pas à devenir une source de profits pour le chemin de fer. L'important pour la population des provinces maritimes, c'est le choix de la route à suivre entre Québec et le bord de la mer. Personnellement, je suis favorable au port de Saint-Jean ; j'y suis favorable parce que je sais qu'il offre des avantages que nul autre ne possède. Je ne prétends pas que

M. LOGAN.

notre port soit plus beau qu'un autre, mais je suis d'opinion que, sous le rapport de l'expédition, il offre des avantages de tout premier ordre. La supériorité de notre port, en ce qui concerne l'exportation des bestiaux, a été établie par des esprits désintéressés ; car les officiers que le gouvernement britannique a envoyés ici ont reconnu que, sous ce rapport, le port de Saint-Jean est, de tous les ports de la côte de l'Atlantique, y compris ceux des Etats-Unis, celui qui offre les plus grands avantages. M'est avis que l'opinion de ces esprits désintéressés doit être l'expression assez fidèle de la vérité. Il me semble que les négociants canadiens ont tout intérêt à ce que la tête de ligne soit à Saint-Jean. Je ne m'oppose pas à ce qu'on fasse un détour pour atteindre Moncton ; mais personne ne réussira à convaincre la députation qu'il sera avantageux, après avoir atteint Moncton, de franchir inutilement une distance de 189 milles. On nous a bien dit qu'il y a 50 milles de Chipman à Saint-Jean et que de Chipman à Moncton la distance est la même, mais on verra que de Chipman à Saint-Jean la distance est moins longue que pour se rendre à Moncton. A tout événement, les marchandises qui arrivent à Saint-Jean peuvent s'embarquer sans retard, tandis qu'il faudra transporter 189 milles plus loin celles qui seront exportées par voie de Moncton. Il ne faut pas perdre de vue, non plus, que le bas prix de revient du transport de ces marchandises en Angleterre est le principal élément de la concurrence que nous entendons faire aux lignes américaines. De Saint-Jean et d'Halifax à Liverpool, le prix du fret est à peu près le même. Si l'un des deux ports peut offrir quelque avantage sous ce rapport, c'est celui de Saint-Jean. Les armateurs dont les navires font voile de Saint-Jean sont en toute saison certains d'avoir une forte cargaison, indépendamment du grain qu'ils peuvent avoir à transporter. C'est pourquoi je ne veux pas qu'on construise une ligne que nous n'exploiterons que six mois de l'année et qui, le reste du temps, profitera aux Américains. Prenons tous les avantages qui peuvent se concilier avec les intérêts de notre commerce.

M. OLIVER : Mes notions de géographie ne sont peut-être pas aussi exactes que celles de certains de mes censeurs, mais je ne crois pas que ceux-ci aient réussi à prouver que je me suis trompé. Je ferai remarquer que les chiffres que j'ai cités établissent que, de Québec à Halifax, le parcours de l'Intercolonial est de 129 milles plus long que celui de la ligne dont on demande la construction au Nouveau-Brunswick. Par conséquent, les gens qui se rendent à Halifax par l'Intercolonial sont obligés de faire 129 milles de plus qu'ils n'auraient à parcourir si l'on adoptait le tracé de la route passant par Moncton. Mais, si je ne me trompe, dans le cas même où l'on se rangerait à l'avis de l'honorable député de Cum-