

ports canadiens. Portland, dans le Maine, est à environ 160 milles de Saint-Jean et il y a cette distance en moins à parcourir. Mais il ne faut pas oublier que les fortes rampes sur le Grand-Tronc nuisent considérablement au trafic.

Quand l'ancien gouvernement fit un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction de cette voie, il n'a pas perdu de vue la nécessité d'encourager les ports canadiens. Pour être bien certain que tous les produits expédiés de l'Ouest à l'Est seraient dirigés vers un port canadien, il a fait insérer dans le marché le paragraphe suivant :

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi, tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Depuis l'an dernier, les citoyens de Saint-Jean savent à quoi s'en tenir sur ce discours du premier ministre. Quand le parti libéral perdit le pouvoir, il travaillait à construire un chemin de fer qui amènerait un énorme trafic dans les ports de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec. Si ce chemin de fer n'est pas construit dans les conditions stipulées dans le marché, les ports canadiens ne pourront jamais lutter contre les ports américains, car il n'est pas possible de mettre des convois aussi lourds sur une voie dont les rampes sont de 6 p. 100 plus raides que sur une voie dont les rampes ne dépassent pas 4 p. 100. Les citoyens de Saint-Jean et d'Halifax ont été grandement désappointés quand le Gouvernement actuel s'est chargé de la construction du chemin.

Il n'y a rien dans le rapport de MM. Guntelius et Staunton pour établir que les sommes dépensées n'ont pas été employées honnêtement. Plus d'un membre de la droite s'est déclaré mécontent du rapport, parce que les commissaires enquêteurs n'ont pas réussi à prouver au public qu'un seul dollar a été détourné de son emploi légitime. Pendant deux ans, ces commissaires se sont efforcés de découvrir des irrégularités et après toutes leurs recherches, ils en sont réduits à dire qu'il n'y a pas eu de détournement, mais seulement que les dépenses ont été trop élevées. Tout ce que je puis ajouter, c'est que nous aurons, dans le Transcontinental national, un des meilleurs chemins de fer du continent américain, un chemin de fer dont le Canada aura le droit d'être fier.

[M. Michaud.]

M. O. TURGEON (Gloucester) : Monsieur l'Orateur, depuis l'invention de la navigation à vapeur et des chemins de fer et surtout depuis leur introduction sur ce continent, les différentes provinces de l'Amérique Britannique ont eu la louable ambition de mettre à profit les ports de mer de l'Atlantique que la Providence a mis à notre disposition et qui attendaient le développement des vastes régions de l'Ouest et la mise en exploitation de nos inépuisables ressources agricoles, de nos forêts et de nos pêcheries. Pendant cette période d'attente, les Canadiens comprenaient de plus en plus la nécessité de réunir en un seul tout ces immenses territoires s'étendant d'un océan à l'autre; ils se rendaient compte que sans cette union, il n'y aurait jamais de nation canadienne. Sans les ports de l'Atlantique, les anciennes provinces du Canada n'auraient jamais pu prétendre devenir une nation, parce que, pendant cinq ou six mois de l'année, elles auraient été à la merci des douaniers américains. A ce moment, les Canadiens d'origine anglaise et d'origine française étaient tous animés du même désir et souhaitaient la réalisation d'un espoir longtemps caressé; ils voulaient faire un grand Canada et ils voulaient expédier les produits de leur pays par des ports canadiens.

Malheureusement, le traité d'Ashburton fut signé par les représentants de l'Angleterre et des États-Unis et le Canada se trouva avec les deux seuls ports de Saint-Jean et d'Halifax et le littoral avoisinant. Il nous restait la tâche d'outiller ces ports de mer, de manière à répondre aux besoins du pays. Le chemin de fer de l'Intercolonial fut construit et Halifax et Saint-Jean furent reliés à Québec et à Montréal. La population augmenta, le trafic devint plus considérable, le pays fit de rapides progrès et le peuple canadien voyant son avenir assuré, décida de diminuer, à tout prix, la distance entre les deux Océans, d'abaisser le coût du transport entre l'Est et l'Ouest, en mettant à contribution les progrès de la science et les procédés les plus modernes. Le Parlement décida qu'un chemin de fer de première classe devait être construit, quel qu'en fût le prix. On calculait qu'en réduisant les frais d'exploitation, on abaisserait d'un quart les taux de transport.

Je ne suis ni ingénieur ni expert en chemin de fer ni avocat, mais j'ai entendu les explications si claires et si logiques de l'ex-ministre des Chemins de fer et je n'hésite pas à dire qu'il a démontré clairement que le projet conçu par le parti libéral en 1903, lorsque la construction du Transcontinental