

doute employer des moyens pour forcer jusqu'à un certain point nos chemins de fer à se diriger vers nos propres ports, mais il y a une limite à ces sortes de restrictions, et nous irions certainement trop loin si nous forcions le trafic à se détourner 200 milles en dehors de sa route sur un parcours total de 400 milles. Chacun sait que l'Intercolonial a à lutter contre de grands désavantages, parce qu'il ne se rend pas à Saint-Jean par la voie la plus courte. Allons-nous retomber dans l'erreur commise il y a 20 ans, alors que nous avons rendu inactif le port de Saint-Jean, qui est notre port océanique d'hiver et d'été le plus rapproché, en subventionnant une ligne de chemin de fer qui a dû, pour trouver son terminus, faire un détour de 200 milles ? Ceux qui soutiennent un tel avis ne peuvent le faire qu'en supposant que le Grand Tronc ne sera jamais prolongé entre Québec et Moncton. Je regretterais beaucoup d'appuyer une semblable proposition ; et c'est parce que cela m'est impossible que je prends la liberté de venir vous dire ici ce que j'en pense. J'envisage cela comme une grande question nationale. Bien que je n'appartienne pas aux provinces maritimes, j'ai tout autant à cœur de voir le commerce du Canada se diriger vers un port canadien qu'aucun représentant de comtés bordant le littoral de l'Atlantique. Mais si c'est là notre ambition, il faut prendre les moyens de le voir se réaliser, et lorsque nous accordons une charte et que nous subventionnons un chemin de fer, il faut nous y prendre de telle manière que nous aurons toutes les chances possibles de voir se réaliser l'objet que nous avons en vue.

M. LOGAN : Je m'aperçois que mon honorable ami d'Alberta n'est pas très familiarisé avec la géographie des provinces maritimes. Je conviens, avec l'honorable député de Colchester, que les représentants des provinces maritimes ne sauraient prétendre dicter à aucun chemin de fer, traversant le district d'Alberta, la route qu'il devra suivre, et que nous serions mal fondés à chercher ici à imposer nos opinions plutôt que celles de mon honorable ami. La première proposition du Grand Tronc était de construire une route à partir de Québec, puis ensuite de se servir de l'Intercolonial jusqu'à Halifax. J'ai pris la peine de m'assurer des distances entre certains points. Je vois que la différence des distances entre la jonction de Chaudière et Moncton par l'Intercolonial, et la route qu'on se propose de construire de la jonction de Chaudière à Moncton, est de 129 milles. Nous nous épargnons 129 milles en construisant le chemin de Chaudière à Moncton, par la voie la plus courte possible.

L'honorable M. TISDALE : Quelle est la plus longue distance, de Québec à Moncton ?

M. LOGAN : Trois cent soixante-huit milles par la route projetée de Chaudière à

Moncton, et 497 milles par l'Intercolonial. On voit donc là qu'on veut s'épargner 129 milles en construisant directement de Chaudière à Moncton, comparativement à l'Intercolonial. Ce que je désire faire remarquer à mon honorable ami d'Alberta, c'est que, en construisant le chemin de Chaudière à Moncton, ce chemin se trouvera à passer à ou près de Chipman, N.-B., et à partir de là il y a déjà un chemin de fer qui se raccorde à l'Intercolonial près de Saint-Jean ; de sorte que, en construisant cette ligne directe de Chaudière à Moncton, vous vous trouvez à passer à environ 50 milles de Saint-Jean. Par conséquent, nous nous trouvons donner ici satisfaction à mon honorable ami, qui a émis l'avis que nous devrions utiliser le port de Saint-Jean, car si le chemin projeté se rend jusqu'à Chipman ce chemin se trouvera pour ainsi dire construit jusqu'à Saint-Jean.

M. R. L. BORDEN : Je vois, par le tableau de la marche des tracés de l'Intercolonial, que la distance de Québec à Moncton est 488 milles.

M. LOGAN : Dans ce cas, le chef de l'opposition se trouve absolument confirmer ce que je viens de dire. Je répète qu'en construisant le chemin de Chaudière à Chipman, vous vous trouvez arriver à environ cinquante milles de la ville de Saint-Jean. Si vous prétendez que le port de Saint-Jean doit être utilisé pour le gros trafic, alors vous avez là votre route toute prête. Mais chacun admet que les passagers devront surtout être dirigés vers Halifax. Vous imaginez-vous, M. l'Orateur, que des passagers arrivant de Liverpool seraient bien désireux de passer devant Halifax, et de se rendre à 500 milles plus loin, atterrir à Saint-Jean, en passant à travers les marées de la baie de Fundy, quand ils pourraient débarquer à Halifax et de là poursuivre leur route vers l'ouest par chemin de fer ? Tout le monde admet que le port de Halifax est le port naturellement désigné pour les passagers. Eh bien, en construisant un chemin de Chipman à Moncton, soit un parcours de moins de 50 milles, vous vous trouvez avoir un chemin de fer de Chipman à Halifax. Ainsi, en construisant jusqu'à Chipman, vous vous trouvez à bifurquer à droite 50 milles pour arriver à Saint-Jean, et à gauche encore 50 milles pour arriver à Moncton, où vous vous raccordez avec l'Intercolonial pour continuer jusqu'à Halifax. Nous ne prétendons pas, bien entendu, que Moncton soit un port ; mais c'est un point quelconque d'où le trafic se dirigera vers Halifax, et il vous suffirait alors de vous éloigner un peu de Chipman pour transporter votre gros trafic jusqu'à Saint-Jean. Laissez-moi récapituler tout cela. En partant de Chaudière, vous vous dirigez vers un endroit appelé Chipman. En arrivant à Chipman, vous vous trouvez être à droite, à une distance d'environ 50 milles de Saint-Jean, et à gauche, à 50 milles de