

mes d'affaires de Halifax ne jaloussent aucunement Saint-Jean. Au contraire, il désirent sa prospérité. Tout en désirant tout naturellement voir Halifax devenir le port d'hiver, ils préféreraient de beaucoup que cet honneur échût à Saint-Jean plutôt qu'à un port américain, et je suis persuadé que c'est là le sentiment qui règne aussi à Saint-Jean vis-à-vis de Halifax. Les hommes d'affaires de ces deux villes sont prêts à appuyer tout projet qui fera de l'un ou l'autre de ces ports le port d'hiver du Canada, à l'exclusion d'un port étranger, et je ne crois pas que mon honorable ami d'Alberta ait exactement saisi le sens des remarques faites par l'honorable député d'Annapolis sur la question de la dépense. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques présentées par mon honorable ami d'Annapolis, et bien qu'il se soit servi du mot "dépenses", j'ai compris qu'il voulait dire que les populations des provinces maritimes—si le transcontinental doit coûter encore bien plus cher—désirent retirer leur part des avantages de ces dépenses sous forme de facilités de transport. Ce sont là les idées que mon honorable ami d'Annapolis a exprimées devant cette Chambre. La question se présente à nous de cette manière. Supposons que nous construisions ce transcontinental, et qu'on le fasse se détourner 200 milles de ce côté-ci d'Edmonton en se dirigeant vers Portland, aux Etats-Unis, ce qui priverait Edmonton et ses environs des avantages qu'ils retireraient sans cela de ce chemin de fer. Ne croyez-vous pas que mon honorable ami d'Alberta, privé ainsi de ses facilités de transport, n'aurait pas quelque chose à dire ? Les provinces maritimes ne peuvent pas, non plus, considérer la chose autrement. Si nous devons avoir une autre grande voie transcontinentale, il faut que ce chemin ait son port d'hiver en ce pays. Vous ne pouvez trouver ce port que dans les provinces maritimes, et ces provinces sont naturellement désireuses que le trafic de ce chemin ne se dirige pas vers un autre pays, mais qu'on le fasse plutôt converger vers un port ouvert des provinces maritimes. Je sais que l'honorable député d'Alberta s'est déclaré franchement ce soir en faveur de cette politique, et que sa seule objection avait trait au prolongement du chemin pour le faire arriver jusqu'à Saint-Jean. Je ne fais cette remarque qu'afin de lui donner tout le bénéfice de cette manière de voir, qui est partagée tout naturellement par bon nombre de personnes dans les provinces maritimes. Comme les promoteurs du projet ont consenti à accepter Moncton, et comme je ne crois pas qu'on éprouve la moindre difficulté à obtenir l'autorisation nécessaire pour prolonger la route de Chipman jusqu'à Saint-Jean, je crois que nous pourrions laisser les choses telles qu'elles sont, et réserver nos discussions pour plus tard, c'est-à-dire pour le cas où le gouvernement jugerait à propos de nous soumettre

M. BORDEN (Halifax).

une mesure et de demander à la Chambre d'y donner son assentiment.

M. HALE : Je désire venir rectifier ce qui a été dit, au comité des chemins de fer et dans cette Chambre, et qui est que les députés des provinces maritimes s'étaient réunis et avaient décidé de faire de Moncton le terminus de ce chemin. Cela n'est pas le cas, parce qu'il y a plusieurs représentants des provinces maritimes qui n'avaient jamais entendu parlé de la chose avant d'en avoir été informés par le comité des chemins de fer, et que par conséquent il n'était pas possible qu'ils eussent pu en arriver à cette décision. Laissez-moi venir ici faire remarquer qu'il n'y a pas d'autre route possible pour ce chemin, si ce n'est à partir de Québec en passant par Connors et la vallée de la rivière Saint-Jean jusqu'à Fredericton, puis de là à Chipman et Saint-Jean. Je crois que c'est là la route la plus désirable, et c'est la seule dont la construction ne prête à aucune difficulté. Quant à ce qui est du port de Saint-Jean, tous ceux qui savent à quoi s'en tenir là-dessus reconnaissent volontiers que ce port à des titres sérieux comme port d'hiver, et il n'y a que ceux qui ne connaissent pas Saint-Jean qui puissent nier que ce port peut parfaitement suffire à tout le trafic qui pourrait être apporté.

Sur l'article 13—émission d'obligations.

M. BORDEN (Halifax) : Au sujet de cet article, je ne veux ici que répéter les observations que j'ai déjà faites au sujet de l'article 4, traitant du capital-actions. Comme je me suis déjà expliqué là-dessus assez au long, je ne répéterai pas ce que j'ai dit, si ce n'est que je considère comme absolument excessif les capital-actions proposés. Il me semble que si le gouvernement assume la responsabilité de laisser passer ce bill tel qu'il est, on pourra difficilement admettre qu'il ait donné toute la considération voulue aux diverses objections qui ont déjà été soumises à l'attention de cette Chambre.

Sur l'article 15—pouvoir d'effectuer des changements dans le service des steamers.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a pour cela, n'est-ce pas, un article pouvant servir de modèle ? Est-ce là la clause dont on se sert habituellement ?

M. McCARTHY : C'est pour ainsi dire la même chose. Je ne pourrais pas dire, cependant, que ce soit exactement la même chose. On s'en est servi pour le Pacifique, pour le Winnipeg et Baie d'Hudson, pour le Pacifique et Baie d'Hudson et pour le Canada Atlantique.

Sur l'article 16.

La compagnie pourra acheter, prendre à loyer, posséder, utiliser et administrer, tant au Canada qu'en tous autres lieux qui seront jugés à propos pour les besoins de la compagnie, et