

car ses pêcheurs fréquentent les bancs de Miscou, de fait la majeure partie des opérations de pêche se fait dans la baie ou au large de Miscou. Une communication par chemin de fer devrait presque doubler la valeur du commerce de poisson du comté de Gloucester, car les pêcheurs pourraient alors expédier dans l'ouest leur poisson gelé ou salé.

Ici au lac Supérieur on se sert de remorqueurs à vapeur pour la pêche ; il en est parti un ces jours derniers ; on pourrait faire la même chose à Shippegan.

Pour conclure, j'affirme très positivement que l'on ne saurait trouver dans le Nouveau-Brunswick de terrain plus convenable à la construction d'un chemin de fer, que le pays situé entre l'Intercolonial et Caraquet ou Shippegan, et qu'un chemin sur la rive de Québec serait d'un coût très dispendieux. Je me ferai un plaisir de vous donner toute information que vous pourrez désirer.

Sincèrement à vous,

EDWARD JACK.

A. K. F. BURNS, écr., Ottawa.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 27 mars, 1883.

MONSIEUR,—La lettre de M. K. F. Burns, du 3 du mois courant, transmise par l'honorable sir Leonard Tilley à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, et portant au dossier le n° 30869, demandant une subvention pour son chemin de fer à partir d'un point convenable sur le chemin de fer Intercolonial, d'une longueur d'environ quarante-cinq milles, m'ayant été remise pour examen, j'ai l'honneur de faire rapport que cette ligne est une de celles qui de temps à autre ont reçu beaucoup d'attention.

Il a été fait une exploration de cette ligne en 1874 par le gouvernement de la Puissance, mais je n'en trouve aucune trace dans le département. Sa longueur était, je crois, de quarante à cinquante milles, et les travaux étaient considérés comme devant être faciles. D'après la description faite par M. Burns du pays, de ses ressources et du trafic qui serait développé au moyen de ce chemin, il semblerait que l'entreprise, bien introduite dans le monde financier, devrait réussir par son propre mérite, sans le secours du gouvernement.

Bien entendu, M. Burns, pour réussir, devrait établir sans l'ombre d'un doute que le trafic sur lequel il compte, irait au chemin de fer. Ce chemin, je crois, serait un embranchement très avantageux pour le chemin de fer Intercolonial.

Je renvoie le document n° 30869 avec le présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

Mémoire.

OTTAWA, 14 mai 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'à la date du 3 mars dernier, il a été demandé, de la part d'une compagnie formée dans le but de la construire, qu'une subvention soit accordée pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer, celle de Caraquet, devant partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à Bathurst, et se rendre au Havre de Shippegan, Nouveau-Brunswick, la longueur de la dite ligne étant d'environ quarante-cinq milles.

Il est représenté que la route que l'on se propose de lui faire suivre longerait le rivage de la baie des Chaleurs, et traverserait une contrée bien peuplée et offrant plusieurs centres de commerce importants ;

Que l'industrie des pêcheries dans ce district est d'une importance exceptionnelle, comprenant toutes celles de la baie des Chaleurs et des eaux adjacentes, que la morue, le maquereau, le hareng, le saumon et les huîtres sont les principales espèces de