

canadiens que je choisis pour cette démonstration sont: Montréal, Winnipeg et Toronto. J'ajouterai que je puise la plus grande partie de mes renseignements dans une brochure publiée par le "Chronicle" d'Halifax il y a quelques années. Le seul changement que je me permette, c'est de prolonger de deux heures la durée du trajet par chemin de fer, entre Halifax et les trois villes canadiennes, pour être plus certain de mon fait. Voici le tableau en question:

Horaire comparé entre Liverpool et Winnipeg, via New-York et via Halifax:

	Jours. Heures.	
"Lusitania" de Rock Light, Liverpool à quai à New-York (3,100 milles)	5	14
De New-York à Winnipeg, via Chicago (1,813)	1	16
	7	6
De Liverpool à Halifax (2,450 milles) par la ligne rapide projetée	4	0
De Halifax à Winnipeg, via Grand-Tronc-Pacifique (1,990 milles)	2	0
	6	0

Un avantage d'un jour et six heures en faveur de la route d'Halifax.

Voici une autre comparaison entre Liverpool et Montréal via New-York et via Halifax:

De Liverpool à Montréal, via Halifax.

	Jours. Heures.	
De Liverpool à Halifax	4	0
D'Halifax à Montréal	0	18
	4	18

De Liverpool à Montréal, via New-York.

	Jours. Heures.	
De Liverpool à New-York	5	14
De New-York à Montréal	0	13
	6	3

Différence en faveur d'Halifax: 1 jour et 11 heures.

Comparaison entre Liverpool et Toronto, via Halifax et via New-York:

De Liverpool à Toronto, via Halifax.

	Jours. Heures.	
De Liverpool à Halifax	4	0
D'Halifax à Toronto	1	4
	5	4

De Liverpool à Toronto, via New-York.

	Jours. Heures.	
De Liverpool à New-York	5	14
De New-York à Toronto	0	12
	6	2

Différence en faveur d'Halifax, 1 jour.

Je dis donc qu'avec un service rapide sur l'Atlantique qui aurait son terminus à Halifax, les passagers et le courrier d'Europe arriveraient à destination au Canada, en moins de temps que par toute autre route. Pour cela, il faudrait naturellement améliorer les installations de tête de ligne à Halifax et permettre aux autres lignes trans-

M. MACLEAN (Halifax).

continentales d'arriver jusqu'au port, soit sur leur propre voie, ou sur la voie de l'Intercolonial.

Pour ma part, je n'ai jamais compris pourquoi on s'est opposé à ce que le Transcontinental national prolongeât sa voie jusqu'à Halifax, mais je ne veux pas provoquer de discussion sur ce point, à ce moment.

Comme le faisait remarquer ces jours derniers l'honorable député de Renfrew-sud, l'Intercolonial devrait commencer le plus tôt possible à doubler sa voie sur cette partie du chemin et à faire disparaître les rampes et les courbes les plus incommodes. Sur la voie de l'Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse, entre Amherst et Truro, on rencontre une rampe très difficile à l'endroit où la ligne franchit les montagnes Folly. La proposition a souvent été faite qu'au lieu de doubler la voie à cet endroit, il vaudrait mieux faire un détour et la faire passer au sud des montagnes Folly, ce qui ouvrirait un nouveau territoire et améliorerait la voie.

Un service transatlantique rapide, avec Halifax comme terminus, occasionnerait une dépense de plusieurs millions de dollars, pour les installations de tête de ligne, mais cette dépense assurerait le succès du service maritime et augmenterait considérablement le trafic de l'Intercolonial.

A cette phase avancée de la session, je n'entreprendrai pas d'expliquer en détail quelles seraient les améliorations à faire dans le port d'Halifax pour assurer le succès d'un service transatlantique rapide. Je comprends que c'est une question qui demande à être étudiée très sérieusement par le Gouvernement et par la Chambre. L'établissement d'un pareil service demande naturellement un certain temps et cela nous permettra de se rendre compte des travaux et des améliorations nécessaires sur nos voies ferrées, mais il n'y a pas de temps à perdre.

Je ne saurais insister trop fortement sur le choix d'Halifax comme terminus d'un service transatlantique rapide, quand ce service aura été décidé, comme j'espère qu'il le sera bientôt. J'insiste aussi pour que ce service se fasse toute l'année. L'établissement d'un service rapide servirait énormément à faire connaître le Canada. Il serait le plus rapide et, sous les autres rapports, il devrait être au moins l'égal des meilleurs. Nous aurions aussi un point d'arrivage canadien et les voyageurs et les immigrants visiteraient d'abord notre pays, avant de visiter un pays rival. Halifax serait nécessairement le port d'hiver et cela veut dire sept mois de l'année. Je considère que loin d'améliorer le service on le rendrait moins efficace, en changeant le terminus à chaque saison et il n'existe pas de raison plausible pour justifier cette division.