

plus près d'Halifax. Par la ligne No. 10, l'une des routes centrales de M. Fleming, il se serait trouvé de 64 milles plus rapproché des deux villes; par la ligne No. 8 du rapport de M. Fleming, il aurait été de 142 milles plus près de St. Jean, et de 21 milles plus près d'Halifax; par la ligne No. 6, de 106 milles plus près de St. Jean et de 12 milles plus éloigné d'Halifax.

Les avantages que l'on pouvait retirer du canal de la Baie Verte ne furent pas révoqués en doute lors de la Confédération. A peine une seule voix s'est-elle élevée contre lui et M. Young, à l'assemblée de la Chambre des Communes du Canada, en 1871, parla comme suit :—

“ Mais il ne peut y avoir aucun doute que le propulseur de l'intérieur peut descendre le St. Laurent et se rendre directement à Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse; et ce fait soulève d'autres considérations importantes. Parmi les canaux projetés, il y a celui de la Baie Verte, qui doit relier la Baie de Fundy, sur l'Atlantique, au détroit de Northumberland, dans le golfe, et le canal Murray, pour relier la Baie de Quinté à la Baie de Weller, sur le lac Ontario. Si la construction du canal de la Baie Verte est possible, cet ouvrage sera très important, et, par ses résultats, il prendra un caractère véritablement national à tous égards. La cité de St. Jean, dans le Nouveau-Brunswick, ainsi que toutes les autres localités situées sur la Baie de Fundy, seraient plus rapprochées de 430 milles de Montréal, Québec ou Toronto, pour les navires, qu'elles ne le sont à présent; et si ce canal était construit, les propulseurs de 900 tonneaux partant des lacs Supérieur, Michigan ou Ontario, pourraient se rendre directement à Halifax ou St. Jean avec les produits des Etats de l'Ouest ou du Canada.

“ Il serait difficile d'indiquer tous les avantages qui résulteraient pour l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, de la construction du canal de la Baie Verte. Si les propulseurs de 900 tonneaux pouvaient livrer les produits de l'Ouest ou du Canada à Halifax ou St. Jean, ces endroits deviendraient des dépôts à bon marché pour ces produits. Des chargements assortis de poisson, de cerceles, de douves à sucre, de bois de construction, etc., pourraient être pris à ces ports pour les Antilles et l'Amérique du Sud, et l'on pourrait en rapporter des cargaisons de sucre, de café, de peaux, de suif, etc., qui nous seraient ensuite renvoyés ici et aux Etats de l'Ouest par les propulseurs de l'intérieur, et ces produits pourraient ainsi être livrés à meilleur marché que par toute autre route possible.”

Je citerai aussi le rapport de M. Paterson, sur le commerce de Montréal, en 1869, qui s'exprime comme suit :

“ La valeur du canal projeté, en unissant plus intimement toutes les provinces, doit être évidente pour tous ceux qui ont examiné la position géographique du pays. Aujourd'hui, il n'existe pas ou presque pas de communauté

d'intérêt entre les parties des provinces situées sur la Baie de Fundy et celles qui sont situées sur le Golfe, quoiqu'elles ne soient séparées que par une étroite lisière de terre. Par l'absence de quelques milles de navigation de canal, le développement profitable des pêcheries du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse est sérieusement retardé,—le pêcheur du Cap Anne, dans le Massachusetts, se trouve plus rapproché des précieuses pêcheries du maquereau, dans le Golfe St. Laurent, que le pêcheur canadien qui demeure sur la Baie de Fundy. Au moyen du canal projeté, les eaux de la Baie et du Golfe seraient unies, et les pêcheries seraient mises à la portée des pêcheurs de toutes les provinces, qui pourraient facilement passer, pour ainsi dire d'une mer à l'autre selon que la saison de pêche l'exigerait.”

En 1870, MM. Allan, Gzowski, Calvin, Laidlaw, Garneau, Stairs et Jardine furent chargés par le gouvernement fédéral de faire une étude approfondie des améliorations qu'il y avait à faire dans notre système de canaux, et ils furent, entre autres choses, chargés de faire rapport “ sur la construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du Golfe St. Laurent à la Baie-Verte.”

Ces messieurs s'expriment comme suit dans leur rapport :

“ La construction du canal de la Baie-Verte, à travers l'isthme qui relie les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, se rattache intimement au développement du commerce intercolonial. Les avantages qui devront en résulter, non-seulement pour la Confédération comme ensemble, mais pour le commerce des provinces maritimes en particulier, sont si clairement démontrés par les chambres de commerce de toutes les grandes villes du Canada, et par des hommes intéressés au développement de nos intérêts commerciaux—non pas seulement les marchands de St. Jean et des autres endroits voisins de la localité du canal projeté, mais aussi les marchands d'Hamilton, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec—qu'il est superflu pour les commissaires de faire autre chose que mentionner brièvement quelques-uns des traits saillants de ce projet.

“ Un bateau à vapeur chargé de farine pour St. Jean, N.-B., descend aujourd'hui le Golfe jusqu'à Shédiac, d'où son chargement est transporté par chemin de fer à sa destination. La distance totale pareau, de Shédiac à la baie de Fundy, par le détroit de Canso et en faisant le tour de la côte de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la capitale commerciale du Nouveau-Brunswick, est d'environ 600 milles, et la conséquence est qu'il n'y a que peu ou point de communications directes entre les ports de la baie de Fundy et ceux du fleuve St. Laurent. S'il existait un canal à travers l'isthme, la distance de Shédiac à St. Jean ne serait pas de beaucoup plus de cent milles.

“ Ce fait suffit à démontrer l'insurmontable obstacle qui existe maintenant à l'établissement d'un commerce de quelque importance entre Montréal et les ports de la Baie de Fundy, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, et l'immense impulsion qui sera nécessairement donnée au commerce par l'ou-