

primé ainsi dans le rapport qu'il a fait au Board of Trade d'Halifax:

Par sa situation géographique, son eau profonde, son absence de fortes marées et de glaces, le port d'Halifax est capable d'être développé de façon à procurer un ancrage sûr et des facilités de quais pour les plus grands navires de passagers et de chargements. Les chenaux d'approche ont la profondeur plus que nécessaire et il n'y en a pas de meilleurs. La partie supérieure ou bassin de Bedford, offre les mêmes avantages naturels que la partie la plus basse et le commerce qui s'y ferait dans des bassins appropriés, prendrait d'immenses proportions, égales selon moi à celles de nos plus grands ports.

Comme la marée n'atteint que quatre ou cinq pieds dans le port d'Halifax et que le courant y est très modéré l'entrée aux docks se ferait très facilement. Nous constatons que le problème que les villes d'Halifax et de Dartmouth ont à résoudre ne consiste pas tant à construire un port qu'à développer celui qui est tout prêt.

En 1907, lord Strathcona disait dans une entrevue:

Mon opinion est qu'il serait inutile d'envisager une autre place qu'Halifax pour en faire un port utilisable toute l'année sur l'Atlantique.

C'est une opinion très importante en vérité que je suis heureux de communiquer à la Chambre venant d'un personnage dont les intérêts au Canada sont, comme ceux de M. Reford, concentrés en majeure partie à Montréal ou qui du moins n'a pas grand intérêt dans le port d'Halifax, sauf les intérêts communs qu'y possède tout Canadien. Je désire lire ensuite une opinion exprimée en 1896 par sir Sanford Fleming au sujet d'Halifax comme port de commerce et les raisons qu'il a exposées alors ont aujourd'hui la même valeur qu'au moment où il les a données.

Voici le passage du travail de sir Sanford Fleming que je désire citer:

De nombreux avantages découleraient du choix d'Halifax, (N.-E.), comme terminus canadien d'une ligne de paquebots qui arriveraient et partirait à des intervalles réguliers, durant toute l'année, été comme hiver. Halifax est relié directement aux centres houillers de la Nouvelle-Ecosse. Les gouvernements anglais et canadien ont demandé des soumissions pour une ligne de paquebots de première classe, du modèle du "Teutonic", pour un service hebdomadaire, entre Liverpool et Halifax, en hiver, et Liverpool et Québec, en été.

Je soumets respectueusement que dans mon humble opinion le changement forcé du terminus tous les six mois, présente des inconvénients et qu'il serait plus avantageux, sous beaucoup de rapports de donner à Halifax un service bi-mensuel durant toute l'année et un service hebdomadaire de paquebots rapides à Québec, durant l'été.

Cet arrangement procurerait à Québec les mêmes facilités pour le service des passagers et des dépêches que le plan que l'on propose actuellement, c'est-à-dire, qu'il donnerait un

service hebdomadaire durant la saison de navigation sur le Saint-Laurent et l'on ferait ainsi disparaître l'inconvénient d'interrompre toute communication directe entre Halifax et l'Angleterre, durant la moitié de l'année. Dans l'ensemble, le nombre de voyages à Halifax, durant l'année, serait le même, mais le service serait réparti sur douze mois de l'année au lieu de six mois.... Je suis convaincu que si ce service était bien établi, le trafic augmenterait tellement qu'il faudrait bientôt y mettre un plus grand nombre de navires et que dans quelques années il faudrait établir un service hebdomadaire entre l'Angleterre et un port de l'Atlantique, en plus du service hebdomadaire donné à Québec durant la saison d'été.

M. LANCASTER: Quelle est la date de ce travail?

M. MACLEAN (Halifax): La citation que je viens de donner est extraite d'un travail de sir Sanford Fleming, lu à l'Institut colonial de Londres, en 1896. On voit par là que sir Sanford Fleming n'approuvait pas l'idée d'un port d'hiver et d'un port d'été, pour un service de paquebots rapides.

Maintenant, je vais donner des tableaux comparatifs indiquant la possibilité d'économiser du temps dans le trajet entre l'Angleterre et le Canada, par voie d'Halifax, par opposition à la route de New-York. Dans le tableau que je donnerai, je suppose que nous aurons des paquebots d'une vitesse de 25 nœuds, pouvant donner un service de 24 nœuds. Je suppose, de plus, que les convois feront le trajet entre Halifax et Montréal, par l'Intercolonial, en dix-huit heures, ce que je crois très possible, si les arrêts sont limités aux centres importants. Bientôt, quand le Transcontinental sera en exploitation dans le Nouveau-Brunswick, on pourra raccourcir encore le trajet, car la nouvelle ligne aura certains avantages sur l'Intercolonial, sous le rapport des rampes et des courbes, ce qui est une garantie de sécurité et de rapidité.

M. McCURDY: Est-il vrai qu'il y a sur le Transcontinental, entre Moncton et Lévis, plusieurs rampes qui nécessitent l'emploi d'une locomotive de renfort?

M. MACLEAN (Halifax): Je suis tellement certain de ce que j'avance que je pourrais m'exempter de répondre à mon honorable ami. On me dit, cependant, qu'il y a une de ces rampes sur le Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick. Elle n'est pas très raide et ne nuirait en rien à un convoi rapide de voyageurs. Si cette rampe présente des inconvénients, c'est plutôt pour le trafic des marchandises et, naturellement il y aura toujours une locomotive de renfort à cet endroit.

Comme je viens de le dire, je donnerai un tableau comparatif du trajet entre Liverpool et trois centres canadiens, via New-York, puis via Halifax; les trois centres