

l'on en croit le prospectus de ses promoteurs, il abrégèrait la distance par eau et par chemin de fer entre New-York et Liverpool ou les ports asiatiques d'environ 1400 milles. Mais ce chiffre est certainement exagéré.

Les capitalistes à la tête de l'entreprise ont l'intention de desservir tout le trafic de nos territoires de l'ouest, au moyen d'une ligne d'embranchement qui reliera le Fort Garry avant un an, et ils prétendent rendre inutile la construction de notre Chemin du Pacifique. Mais les arguments qu'ils font valoir à cet égard n'ont pas la moindre valeur.

La ligne principale de leur chemin ne se rapproche jamais plus de 150 milles de la route canadienne, et elle en sera en moyenne éloignée de 400 milles. Elle ne peut donc contribuer en rien au développement de nos régions qui se trouvent plus dans l'intérieur que la province de Manitoba. Prétendre le contraire, ce serait vouloir affirmer par exemple que les provinces d'Ontario et de Québec n'ont pas besoin de chemins de fer et que le réseau de voies ferrées de l'état voisin de New-York ou du Vermont doit suffire au progrès du pays.

La construction d'un second Chemin du Pacifique au sud de notre route, au lieu de nous détourner de l'exécution de notre grand projet national, doit au contraire nous engager à le mener à bonne fin le plus tôt possible. Car, notre chemin est à la fois une nécessité politique et commerciale. Et si les deux routes américaines fondent tant d'espairs sur le commerce asiatique, comment n'aurions-pas de fortes espérances d'en obtenir une large part, lorsque nous savons que notre chemin lui offre d'emblée la voie la plus prompte et la plus économique ?

Pour établir la supériorité de la ligne canadienne à ce point de vue important, il suffit de comparer son trajet à travers le continent avec celui des deux lignes américaines. Nous ne sommes pas encore en mesure de donner des chiffres d'une précision rigoureuse sur la longueur du parcours de notre Pacifique, mais ils sont d'une exactitude suffisamment approximative pour l'objet que nous avons en vue.

	Milles
De San Francisco à New-York par les chemins de fer Union Pacific, Michigan Central et New-York Central.....	3,363
De New-Westminster (Colombie Brit) à Montréal par le Pacifique Canadien et la ligne à Montréal via Ottawa.....	2,730
Différence en faveur de la route canadienne.....	633

De San Francisco à New-York par l'Union Pacific, le Michigan et le New-York Central.....	3,363
--	-------