

dernière route, le tantième maximum de brume, pour tout le voyage, est de 16 p. 100, et pour la route canadienne, il est de 11 p. 100. Durant les mois où il faut lutter contre les glaces, l'expérience prouve que les difficultés rencontrées à cet égard sur la route canadienne n'offrent rien de bien grave. Je ne m'étendrai pas davantage sur les principaux détails de ces deux routes.

J'apprends par la voie des journaux que certaines compagnies canadiennes de navigation et de chemins de fer désirent participer à la création d'un service transatlantique, et dans cette pensée elles ont entamé des pourparlers avec le Gouvernement. Dans un prochain avenir, sans doute, le Gouvernement devra mettre à l'étude cette importante question. Je n'ai pas demandé le dépôt des correspondances échangées entre ces compagnies et le département du Commerce; car le titulaire de ce département a bien voulu me donner à entendre que jusqu'aujourd'hui il ne s'est pas échangé de correspondance importante; aussi bien n'ai-je pas voulu donner un surcroît de besogne aux fonctionnaires du département en demandant à cette heure tardive, le dépôt des quelques documents qui peuvent se trouver dans les casiers du bureau.

J'ai aussi remarqué dans les journaux, très récemment, qu'un mémoire avait été présenté au gouvernement par le Board of Trade de Québec sur ce sujet, pour faire valoir, je présume, les prétentions de ce port.

Croyant que bientôt le Gouvernement sera appelé à prendre une détermination au sujet d'un service transatlantique rapide et à fixer le port où les ports d'arrivée et de départ, je désire présenter à la Chambre et par conséquent au Gouvernement mes vues sur les prétentions du port d'Halifax pour un service de ce genre. S'il est vrai que le port d'Halifax se trouve dans une circonscription que j'ai l'honneur de représenter, j'espère pourtant que la Chambre me croira quand je lui dirai que mon opinion n'est pas basée sur l'accident politique qui fait que je représente le comté d'Halifax, mais plutôt sur des motifs plus importants, à savoir que les qualités du port d'Halifax sont incomparables sur la côte de l'Atlantique, parce qu'il est ouvert toute l'année en vue d'un service maritime rapide.

Je ne me propose pas de dire quoi que se soit qui puisse nuire à des ports comme Saint-Jean et Québec, les deux seuls autres ports canadiens qui suivant moi pourraient convenir au service maritime dont je parle. Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Le choix d'un port devrait se faire en tenant compte de la convenance et en s'appuyant sur des motifs larges et nationaux: on ne devrait trouver dans aucune région du Canada d'autre désir que celui d'obtenir un port qui, à tous les points de vue rem-

plirait effectivement et entièrement les conditions requises pour un pareil service.

Permettez-moi de dire d'abord que pour beaucoup de raisons je crois qu'Halifax est le port convenable pour un service transatlantique rapide qui peut se faire toute l'année. C'est l'ambition légitime et naturelle de la population de la Nouvelle-Ecosse d'obtenir cet honneur et cette distinction, en premier lieu à cause des avantages indéniables du port d'Halifax et deuxièmement en raison du fait que les causes naturelles qui ont empêché dans le passé son développement industriel et commercial sont les motifs qui le désignent comme le port le plus convenable pour un service transatlantique rapide.

J'ai la conviction que toutes les autres parties du pays seront satisfaites de ce que le Canada en général puisse rendre, au moins sur une question particulière, à une des provinces de la confédération qui n'a pas profité du développement accordé à d'autres provinces, un service en choisissant Halifax comme le port national.

Il est peut-être intéressant que je mentionne le fait qu'Halifax a été choisi il y a très longtemps comme le port des services transatlantiques qui existaient alors. Ce fut à Halifax que Samuel Cunard qui fut plus tard le fondateur de la ligne Cunard qui fait maintenant le service entre les ports de la Grande-Bretagne et les Etats-Unis débuta dans ses entreprises de navigation. D'autres lignes importantes, mais de moindres proportions pour l'époque, choisirent Halifax comme leur port transatlantique. C'est donc le désir légitime des citoyens d'Halifax et de la population de la Nouvelle-Ecosse en général de viser au rétablissement de la suprématie maritime du port d'Halifax.

Je prétends que sur le continent Halifax est de beaucoup le port le plus convenable sur tous les points ou du moins sur un grand nombre de points, comme tête de ligne sur l'Atlantique du service le meilleur et le plus rapide pour la navigation transocéanique. C'est un port dont l'entrée est splendide et sûre avec des facilités illimitées d'ancrage, une profondeur suffisante et constante d'eau, avec un flux et un reflux négligeables, sans barre ou obstructions naturelles pour empêcher l'entrée ou la sortie du port à toute époque de l'année et à tout moment du jour et il est toujours libre de glace. En ce qui concerne les qualités naturelles du port je crois que je peux prétendre en toute sûreté qu'il est sans rival sur la côte de l'Atlantique en Amérique. Je crois aussi que je peux faire cette déclaration sans craindre d'être contredit.

Halifax est dans l'est le terminus naturel au Canada de trois grandes lignes transcontinentales de chemin de fer, particulièrement pour le genre d'opérations que l'on désire en vue d'un service transatlantique