

bourg le terminus du chemin qui est maintenant situé à New-Glasgow, vu que ce port est fermé durant trois ou quatre mois de l'hiver.

J'attirerai aussi votre attention sur le rapport du comité, dont l'honorable ministre des Finances était président. Il est dit, dans le troisième alinéa de ce rapport :—

Que si on choisissait quelque endroit convenable sur le territoire canadien et si on employait des navires spécialement construits pour cette fin, il serait tout à fait possible d'abréger de deux ou trois jours le trajet dans chaque direction, entre Londres et New-York, et même plus dans le trajet entre Londres et d'autres endroits dans l'intérieur du Canada et des États-Unis.

Quant au meilleur point de départ en Canada, le comité n'est pas encore en position de faire rapport avec autorité. Il peut dire, cependant, que (mettant de côté pour le moment la route à travers Terre-Neuve) ce point devra être en définitive entre Louisbourg d'un côté et quelque autre port sur le chemin de fer Inter-colonial, entre Shippégan ou Chatham.

Le comité, sans désirer, pour le moment, exprimer une opinion définitive sur l'une ou l'autre de ces routes, observe à ce sujet que si ces deux localités ont l'avantage d'être plus rapprochées de l'Europe de plusieurs centaines de milles que tout autre endroit, le port de Shippégan ne peut être employé que durant six ou sept mois de l'année, de même que le choix de Louisbourg entraînera la construction de 150 ou 160 milles de chemin de fer pour relier cet endroit au réseau de voies ferrées actuel, et serait encore plus éloigné des principales villes du Canada et de l'Ouest de plusieurs centaines de milles, même en tenant compte du fait que Louisbourg est par mer de 60 à 100 milles plus rapproché de l'Europe.

Je pense que ces extraits font voir à cette Chambre que notre réseau de chemins de fer n'a pas son terminus là où il devrait être, et qu'il est nécessaire de le continuer à travers la section de la Nouvelle-Ecosse qui est située le plus à l'est. On peut parcourir facilement 30 milles par heure en chemin de fer, mais pas plus de 12 ou 14 milles sur mer. On rendrait donc les communications entre le Canada et la mère-patrie beaucoup plus rapides, si l'on prolongeait le chemin de fer à l'est aussi loin que possible. Le trajet entre New-York et Londres se fait aujourd'hui, en moyenne, en 10 ou 20 jours. Le parcours entre New-York et Louisbourg est de 1,111 milles, et on pourrait la franchir en 37 heures à 30 milles par heure. Si l'on ajoute la distance entre Louisbourg et Liverpool, qui est de 2,255 milles, que l'on peut franchir au taux de 14 milles par heure, on obtient un total de 161 heures. Le trajet

additionnel entre Liverpool et Londres prend cinq heures, soit en tout 203 heures depuis Louisbourg, ce qui fait une économie de temps sur la route de New-York de 2 jours et 9 heures ; la durée de la traversée serait ainsi de 8 jours et 11 heures. La distance de Montréal à Louisbourg est de 950 milles ; de Louisbourg à Liverpool, de 2,255, soit en tout 3,205. On pourrait parcourir 950 milles à 30 milles par heure dans 31 heures, ce qui, ajouté à la durée de la traversée par bateau entre Louisbourg et Liverpool, permettrait aux voyageurs de se rendre à Londres en 8 jours seulement, tandis que par la route actuelle, le trajet se fait en dix jours et demi.

On peut examiner la question à un autre point de vue. Il n'y a pas de doute que les malles des États-Unis seront expédiées par cette route, ce qui facilitera considérablement le maintien de la ligne. Il faut aussi tenir compte du fait que Terre-Neuve formera partie de la Confédération avant longtemps, et que l'une des conditions de son entrée dans l'union sera que le chemin de fer soit prolongé jusqu'à Louisbourg.

La population du Cap-Breton ne s'objecte nullement à payer sa part d'impôts ou à la construction de canaux dispendieux dans d'autres parties du pays ; mais elle croit avoir droit à quelque considération, et est d'avis, lorsqu'on dépense cinq millions pour creuser des canaux dans Ontario, qu'on devrait tenter un effort pour la mettre en communication par chemins de fer avec le reste du Canada.

Il a été prouvé d'une manière péremptoire que, pour des considérations de politique nationale, on devrait prolonger notre réseau de chemins de fer à l'est aussi bien qu'à l'ouest. Je suis persuadé que cette demande ne sera pas faite en vain à la Chambre, et que nos intérêts recevront la considération voulue.

Le meilleur endroit pour le terminus du chemin de fer, serait près du havre de Louisbourg, assurément l'un des meilleurs ports dans le monde, et où on pourrait se procurer le charbon à meilleur marché que dans aucun autre port du pays, ce qui est un avantage important.

La plupart des personnes préfèrent