

M. Pottinger, alors administrateur du chemin de fer intercolonial.

New-Glasgow (N.-E.), 14 juillet.

Le train spécial porteur du courrier du "Virginian" a quitté Sydney-nord à 10 heures 49 a.m., le 13, et est arrivé à Montréal, distance de 982 milles, y compris la traversée du détroit de Canso, à 8 heures 20 a.m., horaire de l'Est, le 14. Temps pris pour la course, 22 heures et 31 minutes, soit 43 milles 61 de l'heure.

(Signé): D. POTTINGER.

Dans la question posée par moi au département il y a quelques jours, je demandais quelle était la distance entre les divers ports de l'Atlantique et Liverpool, et le département n'a pas paru être en mesure de me fournir ces chiffres. Je vais les consigner ici, pour que le département puisse en tirer parti:

De Québec à Liverpool..	2,663
" Montréal à Liverpool..	2,773
" New-York à Liverpool..	3,105
" Boston à Liverpool..	2,807
" Portland, Me., à Liverpool..	2,789
" Saint-Jean (N.-B.) à Liverpool..	2,700
" Halifax à Liverpool..	2,450
" North-Sydney à Liverpool..	2,100

On voit que le port de Sydney-nord est dans une situation particulièrement favorisée en comparaison des autres. Je tiens à faire observer que dans cette circonstance à laquelle je fais allusion, l'honorable M. Fielding, l'honorable M. Borden, l'honorable Dr Sproule, l'honorable M. Hughes prirent tous la parole, et chacun est à même d'en prendre connaissance dans le compte rendu des débats du 18 juillet 1905. On constatera que chacun de ces messieurs a profité de la circonstance pour prôner l'utilisation de Sydney-nord comme point de partance. Maintenant, je n'ai plus qu'un mot à ajouter.

M. HUGHES (Victoria): C'est parfait.

M. McKENZIE: Le ministre de la Milice a tant d'affaires à régler avec ses propres amis à l'égard d'automobiles et de choses de cette sorte, qu'il n'a pas de temps à consacrer à l'examen d'autres questions. En dépit de ses protestations, je devrai, à mon regret, retenir la Chambre quelque temps encore.

M. HUGHES (Victoria): C'est parfait.

M. McKENZIE: Mon honorable ami (M. Hughes) trouverait à son avantage de me laisser tranquille quand je cherche à faire mon devoir en cette Chambre. Je n'ai plus qu'à citer une expression d'opinion, et elle est tirée d'un journal publié dans la ville d'Halifax, lequel, bien qu'il se soit toujours montré très favorable aux intérêts de cette ville, a trouvé moyen de dire un mot en faveur du débarquement des courriers à Sydney-nord. Cet extrait est du "Chronicle" de Halifax, en date du 15 juillet 1905; il est ainsi conçu:

M. McKENZIE.

Le transport rapide des courriers destinés au "Virginian" par chemin de fer de Sydney-nord à Montréal a amplement démontré la possibilité d'utiliser Sydney-nord comme point d'escale pour le débarquement des dépêches et des passagers venus par les paquebots à destination de Montréal. La traversée de l'océan, comme nous le disions hier, ne s'était pas faite dans des conditions favorables, mais cela n'a guère d'importance au point de vue de l'expérience qui a été faite.

Il s'agissait surtout de prouver que le trajet à partir de Sydney-nord est sensiblement plus court que celui par Rimouski, et à cet égard, l'expérience a donné les résultats des plus concluants. L'expérience fait voir que le courrier anglais débarqué à Sydney-Nord peut être livré à Montréal de douze à treize heures plus tôt que celui transporté par paquebot jusqu'à Rimouski et transmis de là par chemin de fer jusqu'à Montréal.

Le train spécial a fait le trajet de Sydney-nord à Montréal en 22 heures et 38 minutes, soit une vitesse moyenne de 44 milles de l'heure. Le courrier du "Virginian" fut livré à Montréal à 8 heures 30 a.m. hier, trois heures et demi avant que le paquebot à turbine, remontant à toute vitesse le fleuve Saint-Laurent, eut atteint Rimouski où le courrier est déposé d'ordinaire. Si l'on alloue deux heures pour le transbordement du courrier à cet endroit et huit heures pour le trajet par chemin de fer de Rimouski à Montréal, le courrier, expédié via Rimouski serait arrivé à Montréal à peu près quatorze heures plus tard que celui expédié via Sydney-nord.

Il est vrai que le "Virginian" dut faire un certain détour, qu'on peut estimer à 30 milles, en vue de s'orienter sur Sydney-nord, et si l'on alloue deux heures de retard en conséquence, il reste toujours une avance de 12 heures en faveur de l'autre trajet, avance qui, à notre époque d'opérations rapides, suffit pour justifier l'adoption de Sydney-nord comme point permanent d'escale.

Il ressort deux conclusions importantes de cette expérience, savoir que Sydney-nord comme point terminus du courrier assure une avance de douze heures sur Rimouski, et qu'un million de personnes dans les Provinces maritimes ont reçu leur courrier d'Angleterre une journée ou deux plus tôt que s'il avait passé par Rimouski. C'est là, en somme, le résultat le plus important à nos yeux. Les passagers à destination du Cap-Breton sont arrivés chez eux, le jeudi matin, et les passagers et les dépêches à destination d'Halifax ont atteint cette ville à une heure hier matin, tandis que s'il leur avait fallu passer par Rimouski, les passagers à destination d'Halifax n'y seraient pas arrivés avant ce matin, et ceux à destination de Sydney ne seraient pas arrivés chez eux avant minuit.

Nous soutenons donc que, même s'il n'en était pas résulté une avance dans la transmission du courrier à Montréal, le résultat de cette expérience nous donnerait encore raison. Les intérêts d'un million de personnes dans les provinces du littoral de l'Atlantique ne doivent pas être perdus de vue parce que les expéditeurs et armateurs de Montréal demandent que Rimouski reste le port terminus du courrier, et le plus tôt la population insistera pour qu'on lui fasse droit sur ce point, le plus tôt l'itinéraire le plus avantageux