

will be forced on us of constructing another road in order to accomplish the purpose for which the present line has failed. It is now well known that, departing from Montreal, the route finished from Bangor to the boundary line of New Brunswick, and from thence along the line to the Western extension would be shorter by some 46 miles, than any other route which could be chosen. (Hear, hear). He desired, also, to point out to the people of Quebec, that if they desired to obtain any portion of the trade by the Intercolonial Railway, that could only be done by adopting the frontier line, for it would be much shorter to go by the road he had indicated, than to go round by the long North Shore route, to reach the port of St. John from Quebec. (Hear). Another consideration which had to be looked at was this:—If it is supposed that the Province of Ontario will ever contribute any portion of the trade to their Intercolonial Road, it could only be on the supposition that the people of that Province would find it the shortest possible road to the sea. It was not likely that any one from the West would think of travelling over an almost interminable road to Halifax, when they can reach New York in twenty-four hours from Lake Huron, and in fourteen hours from Niagara. From these points they have easy access to Boston or New York, and the only way in which any portion of that Ontario trade will ever be carried over the Intercolonial line is by supposing it to be the shortest route, and the European trade to some extent diverted to the ports of St. John and St. Stephen, both of which are open during the year. He would now call their attention to the probable traffic of the projected line, and in order to get an idea of this he would take the latest Custom-house returns. Following the coast along the route here it would be found that the receipts from the Customs Revenue were exceedingly trifling. A small statement of this which he had prepared showed that at Gaspé, in the Gulf, the revenue collected during last year for which any return was made amounted to \$9,891.92, while the cost of collection reached \$4,288.42, leaving a net revenue of \$5,603.50; and at the other Gulf ports the revenue returns, as compared with the cost of collection showed as follows:—New Carlisle, \$16,725.20 gross revenue; expenses of collection, \$3,546.28; net return, \$13,178.92; Rimouski gross revenue, \$3.39, expenses of collection, \$4.00; Amherst, \$1,700.54, expenses of collection \$1,419.96. This gave a net revenue altogether from these ports of \$19,063.00. When we proceed along the Gulf to New Brunswick we find that in the ports of Bathurst, Buctouche, Chatham,

partant de Montréal, passant par Bangor et allant jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick et plus loin à l'Ouest est de 46 milles plus court que tout autre trajet. (Bravos.) Il tient par ailleurs à signaler aux habitants de la province de Québec que seul le tracé qui longe la frontière, leur permettra de bénéficier du commerce réalisé grâce au Chemin de fer Intercolonial; en effet le parcours qu'il a proposé pour atteindre St. Jean à partir de Québec est bien plus court que celui longeant la côte Nord. (Bravos.) Il faut en outre tenir compte du facteur suivant: la province de l'Ontario ne se servira de la route Intercoloniale qu'à la condition que celle-ci s'avère la voie la plus directe pour rejoindre la mer. Il n'est guère vraisemblable que les habitants de l'Ouest empruntent une route aussi longue pour se rendre à Halifax, alors qu'ils peuvent se rendre à New York en 24 heures à partir du lac Huron et en 14 heures à partir de Niagara. Il leur est facile de se rendre soit à Boston soit à New York; donc la route Intercoloniale ne sera utilisée à des fins commerciales que si elle est la plus courte et qu'en outre une partie des marchandises à destination de l'Europe passent par les ports de Saint-Jean et de Saint-Stéphane, ouverts tous deux à la navigation durant l'année entière. Ensuite, il évoque le volume probable de la circulation sur cette voie, chiffre qu'il établit à partir des derniers relevés des droits de douane perçus. Or il s'avère que ces recettes ont été insignifiantes. Ainsi, les droits de douane perçus à Gaspé sur le Golfe au cours de l'année écoulée ne sont que de \$9,891.92, alors que les frais de perception ont atteint \$4,288.42, laissant un revenu net de \$5,603.50; les relevés des droits de douane perçus dans les autres ports du Golfe comparés aux frais de perception sont les suivants: Nouveau Carlisle \$16,725.20 de revenu brut; frais de perception \$3,546.28; revenu net \$13,178.92; Rimouski revenu brut \$3.39, frais de perception \$4.00; Amherst \$1,700.54 contre \$1,419.96 de frais de perception, ce qui donne un revenu net global pour l'ensemble de ces ports de \$19,063.00. Dans le Nouveau-Brunswick, les ports de Bathurst, Buctouche, Chatham, Caraquet, Dalhousie, North Brudon, Newcastle, Richibucto et Shippegan ont produit un revenu brut de \$135,596.85, contre \$72,818.19 de frais de perception, laissant un revenu net de \$62,778.66; l'ensemble des ports qui seraient éventuellement touchés par la construction de la route longeant la côte Nord fournirait un revenu global de \$81,841.66 contre \$4,578,073.31 provenant de la province de Québec et un montant global de \$842,684.39 obtenus dans la province