

vraiment honteux." Il n'y a que 288 milles de Sydney à Halifax, capitale provinciale, superbe ville d'ailleurs, mais l'absence d'un pont sur le détroit nuit au commerce. Le bac met maintenant 15 à 19 heures à parcourir ces 288 milles, à condition évidemment qu'il n'y ait pas de glace dans le détroit, que la marée ne soit pas bien haute ni que le vent soit bien fort. Imaginez-vous donc: 15 à 19 heures pour se rendre de Sydney à Halifax! C'est une indignité au point où le monde a évolué, rien moins qu'une indignité! Et un gaspillage de temps.

Si on jetait un pont sur le détroit, il suffirait de 7 à 9 heures, ou tout au plus 10 heures, pour effectuer le trajet entre ces deux villes. Ce pont, on pourrait le construire, et il faut qu'on le construise! Je ne recommande pas une chaussée.

Revenu à Toronto, je me suis abouché avec les ingénieurs les plus compétents que j'ai pu atteindre et leur ai demandé leur avis sur la possibilité de jeter un pont sur le détroit. La marée coule à environ cinq nœuds, le chenal a à peu près 200 pieds de profondeur et la distance entre les deux berges est d'un peu moins de cinq mille pieds. Aucun de ces facteurs bien qu'ils eussent tous leur importance, ne devrait faire obstacle à la construction d'un pont. J'ai demandé à un éminent ingénieur qui est à construire six ponts sur le Mississippi, à Saint-Louis, s'il existait en Ontario un pont du genre de celui qu'il conseillerait pour le détroit de Canso. Il m'a conduit près de St. Catherines, dans le comté de Lincoln, où l'on a jeté un pont sur ce qui porte le nom de Twelve-Mile Creek. Les empattements sont placés dans le lit même du cours d'eau, dont les eaux sont tumultueuses parce que la décharge de la centrale électrique De Cew, d'une puissance de 250,000 chevaux, se précipite contre les aboutements. Le pont est construit sur le modèle de certains ponts du National-Canadien, et je songe à celui de la rivière Kenojewis, dans la province de Québec, d'une profondeur de 200 pieds. C'est un pont de béton à triple remblai.

Je me suis enquis par téléphone, ce matin, auprès d'un ingénieur de Toronto de ce que coûterait un pont sur le détroit de Canso; il m'a dit que le coût varierait d'un minimum de 15 millions à un maximum de 20 millions de dollars. On nous a dit aux comités que le coût en serait d'au moins 50 millions de dollars. Je voudrais, monsieur l'Orateur, que nous consultations la même sorte d'ingénieurs que ceux du National-Canadien et de la ville de St-Louis. Nous devons consulter des ingénieurs de la même expérience que ces derniers pour jeter le pont sur le détroit de Canso.

[M. MacNicol.]

Il faudrait encore redresser la voie. J'ai bien examiné le problème. La voie zigzague ici et varie de niveau ailleurs. Si nous la redressions de Sydney à Moncton, en nivelions les rampes, et mettions une voie double, il faudrait moins de temps pour transporter la houille de Sydney à Toronto. La durée du trajet serait réduite d'au moins deux jours, et les frais de transport proportionnellement moins élevés. Nous désirons utiliser la houille de la Nouvelle-Ecosse.

Comment les Provinces maritimes peuvent-elles arriver, si elles ne parviennent pas à expédier leurs produits à des taux raisonnables? Jetez un pont sur le détroit de Canso, redressez les voies ferrées, mettez-les doubles, supprimez-en les courbes et les rampes, afin d'assurer un transport rapide, car dans les circonstances actuelles, la rapidité du transport contribuera plus que tout autre facteur à abaisser les frais et à augmenter l'efficacité économique du pays.

Je dois me hâter, car mon temps de parole s'épuise et je veux arriver jusqu'à cette magnifique perle du golfe, l'Île du Prince-Edouard. On a beaucoup parlé à la Chambre des difficultés du transport pour aller à l'Île du Prince-Edouard et en revenir, ces difficultés sont presque inimaginables. La population du centre du Canada n'a guère respecté les termes de la confédération en vue d'assurer à l'Île l'avantage de se développer. C'est un jardin parfait. Je me suis rendu en voiture jusqu'à Caribou et, à ma stupéfaction, j'ai dû reculer jusqu'à un petit bateau. Je me suis d'abord insurgé contre cette idée, mais j'ai ensuite pris le parti de reculer jusqu'au petit bateau et de traverser le détroit pour atteindre l'Île. Là encore, le quai est une quasi-monstruosité. Les quais de chaque côté, l'un à Caribou et l'autre à Wood-Island, sont tout bonnement affreux. Le pays devrait s'occuper de l'Île du Prince-Edouard et lui fournir les moyens de transport qui assurent son progrès, qui offrent à ses cultivateurs et à ses marchands des chances de succès. Cette province avait autrefois une population d'environ 125,000. Sauf erreur, elle s'établit maintenant à environ 90,000; toutefois, avec un peu d'encouragement elle s'accroîtrait et les affaires s'amélioreraient.

Dès qu'on accoste sur l'Île du Prince-Edouard, on y voit toute une série de cabanes qu'il faudrait faire disparaître. J'imagine qu'elles ont été laissées là par des entrepreneurs. Donnons une chance à cette île. Embellissons ses points d'accès. Puis, lorsqu'on se rend de Charlottetown à Borden, il faut contourner et surmonter toutes sortes d'obstacles. Je ne sais comment décrire la route, mais elle est trop longue de vingt milles. A Charlottetown, il faudrait construire un pont sur la rivière York, un petit pont de 2,275 pieds seulement.