

Hâvre de Saint-André, sur la Baie de Fundy, une route par laquelle se fera le transport de tout le commerce du Saint-Laurent, en une seule journée, jusqu'aux eaux de l'Atlantique. Ainsi, le bois, les provisions, les cendres et autres exportations des provinces pourront être transportés à l'Atlantique, non seulement avec plus de rapidité, de régularité et de sécurité que par le Saint-Laurent, mais avec le grand avantage additionnel d'une navigation ouverte en toutes saisons de l'année ; le havre Saint-André étant d'une grande capacité, profond, et jamais fermé durant la saison d'hiver \* \* \*

Une autre grande ligne de chemin de fer pourrait être construite depuis Halifax, à travers la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick et alors jusqu'aux Etats-Unis, joignant les chemins de fer qui surgissent rapidement dans cette contrée et qui bientôt se prolongeront depuis New-York jusqu'à Boston et à travers les Etats de la Nouvelle-Angleterre."

Il appuya son plan par un argument basé sur l'attitude impériale. Il s'exprima comme suit : " Naturellement, si les difficultés et dépenses qu'exigeront la construction de ces travaux, dans nos colonies de l'Amérique du Nord, étaient décuples, une nécessité impérieuse existerait pour leur adoption, si c'était le désir du gouvernement de ce pays (Grande-Bretagne) afin de maintenir une égalité d'avantages commerciaux avec nos voisins. Les splendides résultats provenant du système de chemin de fer sont bien connus dans ce pays où la navigation sur des grandes rivières est sur le point de faire place à des vastes réseaux de chemins de fer de plus de centaines de milles. En fait, dans nulle autre contrée, les résultats du système de chemins de fer, seront plus considérables qu'aux Etats-Unis, où il neutralise leur seul désavantage—distance intérieure de la mer—et il effectuera le travail de plusieurs siècles en joignant, consolidant et donnant de la force à ce territoire géant, situé en-dessous de tous les climats et s'étendant sur plus d'un quart du globe.

" Si nous voulons nous contenter de ces avantages, dans nos provinces du nord de l'Amérique, ce n'est seulement que par des travaux semblables que nous pourrions amener à l'Atlantique les exportations agricoles des colonies et s'assurer le flot de l'émigration qui, autrement, avec les facilités de transport intérieur, sera rapidement dirigé vers les régions occidentales des Etats-Unis."

M. Sandford Fleming, dans son histoire de l'Intercolonial dit, avec raison : " L'esprit, qu'en ces jours (63 ans passés) pouvait juger ce que feraient les chemins de fer et prédire ce qui a pris un demi-siècle à s'accomplir, n'était pas un esprit ordinaire."

Le nom de Fairbairn devrait être à jamais gravé dans la mémoire du peuple canadien.

Dans son idée, nous avons la semence qui, tombant dans les esprits du peuple du Canada y prit profonde racine et grandissant à mesure que les années s'avançaient, a produit les résultats que nous constatons aujourd'hui.

331. Trois ans après, la population de Saint-André convoqua une assemblée publique et les premières questions soumises furent de suivre l'idée émise par M. Fairbairn. Une association fut formée, des explorations eurent lieu et des rapports soumis. En décembre 1835, une députation fut envoyée à Québec dans le but de mettre la question devant le gouvernement de la