

nait en faveur du projet formulé dans ce discours. Il a décidé de s'assurer, d'abord, du coût de ce chemin de fer et dans ce but il a demandé le concours d'un ingénieur, M. Doucet, qui, ayant été employé par diverses compagnies, surtout par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, est parfaitement apte à dresser une estimation. Cet ingénieur estime que le chemin de fer coûtera \$83,000,000; mais l'honorable député nous a dit qu'il voterait, tout de même, en faveur du projet du gouvernement. Quelque député de la gauche lui a demandé s'il croyait le plan du chef de l'opposition trop dispendieux. Il a répondu dans la négative ajoutant que, quand bien même l'entreprise du gouvernement coûterait \$20,000,000 de plus, il donnerait encore son vote dans le même sens. Il n'a pas expliqué ce changement d'attitude. Il a ajouté qu'il était hostile à la construction de la voie ferrée de Moncton à Québec. M. l'Orateur, s'il y avait plusieurs députés ministériels de cette trempe d'esprit, de ce franc-parler, et qu'ils s'entendissent pour enlever ainsi chacun un tronçon du réseau, je ne doute point que la somme de \$13,000,000 suffirait pour la construction de ce qui resterait du chemin de fer. Il nous a dit que le chemin de fer coûterait \$83,000,000. Voilà qui me confirme dans la conviction que le plan du chef de l'opposition l'emporte sur celui du gouvernement; car, je le répète, ce dernier coûtera \$150,000,000; et ainsi, en adoptant le premier, il y a économie de \$67,000,000.

Je conseille à la Chambre d'adopter le contre-projet de l'opposition, quand bien même il coûterait cette somme, et d'appliquer les \$67,000,000 économisés aux travaux suivants; au lieu de construire un chemin de fer de Québec ou de Lévis à Moncton, consacrons \$20,000,000 au doublement de la voie de l'Intercolonial, de Moncton à Métapédia. De ce dernier endroit à la Rivière-du-Loup, on pourrait contenter d'une voie unique et construire une ligne directe entre ces deux points, ce qui abrégerait la distance de près de trente-six milles. Les marchandises encombrantes et le trafic direct pourraient suivre cette ligne directe, tandis que le trafic local pourrait suivre l'ancienne voie. Disons en passant, que le gouvernement pourrait consacrer quelques millions à l'achat du chemin de fer de la baie des Chaleurs, de Métapédia à Paspébiac. Cette ligne, d'un parcours de 80 à 100 milles, coûterait une couple de millions de dollars. Ensuite, moyennant \$4,000,000 on pourrait construire un chemin de fer de Paspébiac au Bassin de Gaspé, et l'on ferait ainsi deux heureux: le député de Bonaventure et le député de Gaspé. On ferait également le bonheur des habitants de la Baie des Chaleurs, qui sont privés de communications par voie ferrée et l'on développerait la colonisation de la fertile contrée entre Paspébiac et le Bassin de Gaspé. De la Rivière-du-Loup à la Chaudière qu'on utilise la voie double. De là, on peut utiliser le chemin de fer du comté de Drummond,

qui a été fort amélioré; et au lieu d'établir une voie double sur la partie du chemin de fer entre la jonction de la Chaudière à Saint-Lambert, qu'on achète le chemin de fer de la rive Sud, qui est aujourd'hui en faillite. Qu'on construise un tronçon de la Jonction de la Chaudière à Saint-François, sur une distance de 80 milles, et qu'on achète le chemin de fer en exploitation, qui dessert ce dernier point et Saint-Lambert. Le tout reviendrait à près de \$6,000,000. Le prix n'en serait pas supérieur à celui du doublement de la voie, et l'on ferait ainsi le bonheur des députés des comtés de Lévis, de Lotbinière, de Nicolet, d'Yamaska, de Richelieu, de Chambly-Verchères; puis tous les habitants de la contrée de Québec à Montréal béniraient le gouvernement. Le reste des millions économisés pourraient être consacrés, partie au prolongement du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean dans un but de colonisation et pour le développement de l'industrie de la pâte de bois, partie à la construction de chemins de fer de colonisation là où il en est besoin. De la sorte, on aurait suffisamment de terres de colonisation pour subvenir aux besoins des immigrants d'ici à cinquante ans.

Quelques-uns prétendent que le chemin de fer projeté entre Québec et Moncton abrégera la distance de 50 milles, d'autres, de 120 milles. Supposons que la distance soit abrégée de 120 milles. Si le gouvernement est sérieux quand il prétend qu'il va construire ce chemin de fer, je dois lui faire observer qu'il va non seulement porter un coup mortel à l'Intercolonial, mais faire perdre au pays des millions de dollars, et voici pourquoi.

Supposons que cette partie du réseau soit construite—car, depuis quelques semaines, tout le monde se livre à des suppositions—et disons qu'on adopte l'avis du député de Norfolk-nord que le gouvernement a chargé de donner la réplique à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair); je prétends que le Grand-Tronc-Pacifique accaparerait alors tout le trafic d'Halifax à Saint-Jean, et vice versa. Quelques-uns prétendent que cela ne ferait point de tort à l'Intercolonial, parce que ce dernier chemin de fer transporterait le trafic du Grand-Tronc-Pacifique, de Saint-Jean à Moncton, de Moncton à Saint-Jean, de Moncton à Halifax, et de ce dernier port à Moncton. Eh! bien, s'il faut en juger d'après la libéralité dont le gouvernement fait preuve à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique, on peut être convaincu que le gouvernement établira des prix de transport si peu élevés entre ces divers points que l'Intercolonial, au lieu de réaliser des bénéfices, sera en déficit. Pour ma part, je suis convaincu qu'il perdra la moitié de ses profits. Les recettes de l'Intercolonial sont de \$6,000,000 et ses dépenses atteignent à peu près le même chiffre. Si on lui enlevait la moitié de ses recettes, les dépenses n'accuseraient guère de diminution; par conséquent, il se trouve-