

e jour où
bords de
locomotives
Pacifique.
adopter
du che-
autre que
et Kenné-

é absolue
du Grand
s'appuie
ique que
ours des
les plus
On espère
le Japon
otre che-
ese trafic
pays du
galement
des Etats-
avigation
e, parve-
e néces-
Lévis et
s courte
l'Atlanti-
oup-d'œil
nce pour
vons les

mille
le
.... 317
le
.... 256
—
s et
.... 61
p.
.... 605
bec 546
.... 581
par
.... 159
par
.... 135

oute de
s courte
ic et 43
l'Inter-

colonial. Québec est 150 milles plus rapproché de Bangor et Belfast par le Kennébec que par le Grand-Tronc.

« Lorsque les chemins de fer de Leeds et Farmington, Mechanics Falls et Canton, Bangor et Biscataquis se relieront au chemin de Lévis et Kennébec, le trajet entre Québec et l'Atlantique sera encore une centaine de milles au moins plus court que les distances que je viens de mentionner.

Plus loin, il ajoutait :

« Il est parfaitement connu de tous les membres de cette chambre que M. Vannier n'a choisi le district de Beauce pour l'établissement de sa colonie que parce qu'il espère bientôt voir le chemin de Kennébec un fait accompli. »

Rien de plus vrai ; M. Vannier a compté sur la construction de ce chemin pour tenter l'entreprise de Metgermette. Il n'y est pas allé au hasard et les yeux fermés. Toutes ces raisons invoquées par M. Laroche et qui sont de nature à déterminer la construction du chemin, dans un but de spéculation comme dans un but d'intérêt public, il les avait saisies à l'avance, les avait posées, et les ayant reconnues bonnes, il s'était dit « allons. »

C'est que M. Vannier ne s'abuse pas sur la position de sa colonie. S'il compte réaliser quelques bénéfices par l'exploitation des bois nous flottables, il sait d'un autre côté que le fort de son revenu proviendra de l'exportation des bois francs, et spécialement du merisier, de l'érable et du hêtre qui ne sauraient être livrés au fil de l'eau. Pour sortir ces produits de la forêt il faut un chemin de fer. Et si celui de Kennébec ne se poursuit pas, dans un avenir prochain, jusqu'à la frontière, M. Vannier ne tardera pas à s'aboucher avec la ligne du *Maine Central* qui n'attend qu'un signal de sa part pour s'avancer jusqu'à la rivière Saint-Jean. La conséquence en sera que tout le commerce d'ex-

portation et d'importation de la Colonie prendra son cours vers les Etats-Unis, qu'une ligne régulière de vapeurs français s'établira entre les ports de France et les ports américains, au lieu de prendre la direction de Québec. Plus tard, nous sentirons le besoin de reconquérir ces avantages perdus, et noner directement des relations avec la France, mais nous n'y arriverons qu'à force de sacrifices. Bien des années s'écouleront avant que le commerce de la colonie dirigé vers le sud ne remonte vers sa source pour prendre la direction de nos ports.

Je crois avec M. Laroche que le chemin de Kennébec est appelé à jouer un grand rôle dans l'ensemble du réseau de nos chemins de fer. Comme ligne de commerce international il sera préféré à tout autre, parce qu'il offre sur les chemins aboutissant à l'Océan un raccourci considérable. L'économie des distances produit l'économie de temps et dans un siècle où l'on vit si vite les minutes valent de l'or. La même raison qu'on invoque pour la construction du Pacifique Canadien, on peut l'invoquer pour la construction du Kennébec et je ne serais pas surpris de voir, à un jour donné, la grande voie interocéanique se compléter par le petit chemin de Kennébec.

Mais il ne s'agit pas encore ici de ces hautes destinées qui nous entraîneraient dans des considérations entièrement politiques, il ne s'agit que de parler du double but actuel de cette route : faciliter le commerce intérieur et hâter le progrès de la colonisation.

Qui ne connaît la vallée de la Beauce ? N'est-ce pas de là que nous vient la forte masse des produits alimentaires exposés en vente sur les marchés de Québec ? Y a-t-il dans toute la province un sol plus riche et plus productif ? Le fond de la vallée se compose entièrement de terrains d'alluvion qui se