

fois, on le dirait doué du don d'ubiquité. Il surveille le terrassement, la confection des traverses, la pose des lisses ; il dirige en même temps trois ou quatre chantiers, de perçages, de bois carré, de bois de corde, fait les affaires de Banque à Québec et trouve encore moyen de se mêler activement à la politique. L'année dernière, à peu près à cette date, il prononçait en chambre un discours plein de logique et de calculs savants sur l'importance du chemin de Lévis et Kennebec. L'extrait suivant en donne une faible idée :

« On doit considérer, disait-il, l'importance du chemin de Lévis et Kennebec au triple point de vue de l'intérêt général de la Puissance, des intérêts locaux de Québec et Lévis et de la colonisation de ce que j'appelle la province de la Baie.

« Personne ne peut contester la nécessité du chemin de Lévis et Kennebec pour la Puissance. Le grand projet d'un chemin de fer transcontinental est depuis quelques années soumis à la sérieuse attention du pays. Il a reçu la sanction du parlement fédéral et de l'opinion publique. La réalisation de l'entreprise n'est plus qu'une question de temps. Le chemin de fer du Pacifique que le gouvernement central doit construire ne dépasse point le lac Nipissing. Les honorables ministres ont compris, comme cette chambre et toute la population de cette province, qu'il nous faut de toute nécessité relier Montréal et Québec au chemin du Pacifique. Tout le monde approuve la politique libérale du gouvernement envers le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de Colonisation du Nord. Mais lorsque vous aurez prolongé le chemin du Pacifique jusqu'à Québec, la tâche sera-t-elle complète ? L'entreprise sera-t-elle finie ? Assurément non. Il reste à faire le dernier chaînon de la grande route à travers le continent. Il faut atteindre l'Atlantique. Le chemin du Paci-

fique ne sera complet que le jour où l'écho répètera sur les bords de l'Atlantique le sifflet de la locomotive laissant les côtes du Pacifique. Quelle route devrez-vous adopter pour cette dernière partie du chemin du Pacifique ? Nulle autre que celle du chemin de Lévis et Kennebec.

« Pour prouver la nécessité absolue du chemin du Pacifique et du Grand Tronc de la rive Nord on s'appuie sur la grande loi économique que le commerce se sert toujours des voies de communication les plus courtes et les plus faciles. On espère avec raison que la Chine et le Japon s'empresseront d'adopter notre chemin de fer pour l'immense trafic qu'ils font avec tous les pays du monde. Nous comptons également sur le commerce de l'Ouest des Etats-Unis. En hiver lorsque la navigation sera suspendue, le commerce, parvenu à Québec, devra de toute nécessité se servir du chemin de Lévis et Kennebec, la voie la plus courte pour atteindre les ports de l'Atlantique. Il suffit de jeter un coup-d'œil sur la carte de la Puissance pour s'en convaincre. Nous trouvons les distances suivantes :

	mille
De Québec à Portland par le G. T.....	317
De Québec à Portland par le Lévis et Kennebec.....	256
Distance moyenne par Lévis et Kennebec.....	61
De Québec à St. Jean N. B. p. G. T.....	605
De Québec à Lévis et Kennebec	546
"    Intercolonial.....	581
Moins par le Kennebec que par G. T.....	159
Moins par le Kennebec que par l'Intercolonial.....	135

« De Québec à Halifax la route de Kennebec est 159 milles plus courte que celle par le Grand-Tronc et 43 milles plus courte que par l'Inter-

col  
rap  
le  
Le  
Fa  
qu  
et  
ai  
qu  
me  
les  
M.  
Be  
col  
tôt  
fait  
H  
con  
cho  
Me  
has  
ces  
che  
mir  
dan  
dan  
ava  
sées  
il s'  
C  
pas  
S'il  
néf  
mo  
côt  
vie  
fra  
de  
rai  
Po  
il f  
lui  
dan  
fro  
à s  
Cen  
sa  
riv  
en