

pourra se prononcer aujourd'hui sur cette question. Tout de même, je profite de l'occasion pour faire observer qu'il ne reste plus que 160 milles de chemin de fer à construire pour relier le chemin de fer Intercolonial avec les autres chemins de fer de l'ouest. Nous avons dépensé au delà de \$100,000,000 pour l'Intercolonial et le chemin du Pacifique. Il ne resterait qu'environ \$3,000,000 ou \$4,000,000 à dépenser pour relier ensemble ces deux lignes qui sont des plus importantes du pays.

Je crois de plus qu'il serait facile de prouver à la Chambre que cette addition à la dette publique, loin d'être une charge au pays, lui serait d'un grand avantage, vu que la ligne projetée payerait ses dépenses. C'est un fait connu que la ligne du Pacifique de Montréal à Québec au nord du Saint-Laurent est une des plus payantes de toutes les lignes du Pacifique. Les paroisses du sud sont aussi riches et plus riches peut-être que celles du nord du Saint-Laurent, et je n'ai aucun doute que, d'ici à quelques années, le commerce local seul serait suffisant pour payer non seulement l'intérêt de l'argent, mais encore des dividendes considérables. La construction de cette ligne aurait en outre l'avantage d'augmenter le commerce de l'Intercolonial. Le transport des marchandises rencontre quelquefois des difficultés et des retards entre Montréal et Lévis, parce que le Grand-Tronc ne peut suffire au trafic entre ces deux points. Un autre désavantage que je signale en passant c'est que, jusqu'à présent le transport du fret est absolument contrôlé par le Grand-Tronc. Il s'en suit que l'Intercolonial ne retire pas les bénéfices qu'il retirerait s'il y avait une autre ligne directe de Lévis à Montréal.

Je dis donc que si le gouvernement consentait à construire une ligne entre Lévis et Montréal, il en résulterait un bénéfice considérable pour l'Intercolonial qui lui permettrait de diminuer considérablement ses déficits annuels.

Dans cette assemblée tenue à Nicolet, et dont j'ai parlé il y a un instant, il y a eu d'autres propositions de faites, lesquelles n'ont pas été écrites, mais simplement émises par les orateurs présents. On a proposé que si le gouvernement ne voulait pas se charger de la construction de cette ligne entre Lévis et Montréal, il y aurait un autre moyen de lui venir en aide: ce serait d'aider à la construction des ponts du chemin. Je sais que ce n'est pas l'habitude du gouvernement d'accorder des octrois pour cette fin, bien que la chose ne soit pas sans précédents. Mais je regrette de dire qu'une demande a été faite à cet effet, par la compagnie du Great Eastern et qu'elle a été refusée. J'espère encore que le gouvernement reviendra sur sa décision, et que si toutefois il ne se décide pas à construire le chemin de Lévis à Montréal, il aidera au moins à la construction des ponts sur cette ligne qui est une des plus importantes du pays.

M. GUAY : C'est avec le plus grand plaisir que j'appuie la motion qui vient d'être présentée par mon honorable ami de Lotbinière (M. Rinfret). Je n'hésite pas à dire que je suis l'écho des citoyens de la rive sud du Saint-Laurent depuis Lévis jusqu'à Montréal, en disant qu'ils seraient des plus heureux si le gouvernement voulait se charger de la construction du chemin de fer *Grand Oriental*, afin de faire une communication directe de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

M. RINFRET.

L'été dernier, une assemblée fut convoquée à Nicolet par les membres de la Chambre de Commerce française de Montréal et les principaux citoyens intéressés dans ce projet. Le but de cette réunion était de passer les résolutions qui viennent d'être lues à la Chambre par l'honorable député de Lotbinière (M. Rinfret). J'avais été invité à cette réunion et j'avais promis d'y être présent, mais malheureusement des circonstances fâcheuses—une maladie dans ma famille—m'ont empêché de m'y rendre. Je saisis cependant la présente occasion pour déclarer devant la Chambre, que je concours pleinement dans les résolutions qui ont été adoptées par la Chambre de Commerce de Montréal en convention à Nicolet. Et j'ose espérer que le gouvernement trouvera moyen, durant cette session, de mettre dans les estimations budgétaires une somme d'argent suffisante afin d'assurer la construction de ce chemin, ou tout au moins de donner une somme suffisante pour aider à la construction des ponts. En effet, si je suis bien informé, je crois que c'est à peu près la seule chose qui retarde aujourd'hui la construction de cette immense voie ferrée. On m'informe qu'il y a des ponts qui coûteront des sommes très considérables—quelque chose comme trois quarts de million de piastres.

En terminant, j'ose espérer que l'honorable ministre des travaux publics, qui s'est montré déjà si favorable à cette entreprise, lui continuera son patronage et assurera par son influence, durant la présente session, la construction de cette immense voie ferrée.

Motion adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Copie de toutes pétitions, rapports d'ingénieurs et correspondances concernant le dragage de la barre à l'embouchure de la rivière Thames, dans le comté de Kent, Ontario.—(M. Campbell.)

Etat indiquant la date de création de la commission du canal de la vallée de la Trent, l'époque et le lieu de sa première séance, le nombre réel de jours qu'elle a consommés à ses travaux et le nombre de jours et de séances employés à recueillir des témoignages, et les endroits où, jusqu'à présent, la commission a tenu ses séances.—(M. Barron.)

Copie des règlements de quarantaine de la Grosse Ile, et de tous arrêtés du conseil et instructions données aux officiers de santé à cette station.—(M. Landerkin.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 5.45 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 30 janvier 1890.

La séance est ouverte à trois heures.

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 32) constituant la grande loge orangiste de l'Amérique Britannique.—(M. Wallace.)

AGENCE TÉLÉGRAPHIQUE REUTER.

M. LANDERKIN : Le gouvernement a-t-il dépensé des deniers pour des télégrammes expédiés du Canada, en 1889, par l'agence Reuter ? Si oui, combien, et sous quel titre ces dépenses sont-elles inscrites dans le rapport de l'auditeur général ?