

lochère et Baby, soit une distance d'à peu près 75 milles.

Il est facile de comprendre les avantages considérables qu'un tel chemin de fer offrirait à cette partie du Témiscamingue qui est déjà en culture. Cependant, il ne faut pas oublier qu'il ouvrirait en même temps à la colonisation, sur son parcours, un nouveau territoire de 4 à 5 fois aussi vaste que celui qui est présentement habité. Ce n'est pas tout. Au point terminal, à ce Lac des Quinze dont je viens de parler, une navigation facile relie le Témiscamingue à l'Abitibi et pourrait faciliter le peuplement des cantons Latulippe, Brodeur, Devlin, Delbreuil, Beauneville et Villars.

C'est donc toute une province que nous pourrions coloniser le jour où ce chemin de fer pénétrera dans cette région. Or, je le répète, ce chemin de fer qui amènerait à Montréal et dans tout Québec le trafic de cet immense grenier, nous le construirons nous-mêmes si nous ne pouvons pas nous entendre avec une compagnie qui se chargera de le construire sans plus de retard.

## VOIRIE

Et, puisque j'en suis à parler de voies de communication, permettez-moi de vous rappeler que nous avons déboursé, pour l'amélioration de notre voirie, la somme de 20 millions que le peuple nous avait autorisés à dépenser lors des élections de 1912. Avec ces 20 millions, nous avons construit, sans compter ce que les municipalités ont fait pour leur part, les routes Edouard VII, Montréal-Québec, Lévis-Jackman, Sherbrooke-Derby-Line, Chambly et Valcartier, et sont actuellement en construction les routes Trois-Rivières-Grand'Mère, Sherbrooke-Beauceville, Sherbrooke-Beauce-Jonction via Thetford, Papineauville-Chêneville, Chicoutimi-Roberval, Montréal-Pointe-Fortune-Lafawa. Il y a encore une trentaine de routes projetées—il serait trop long de vous les énumérer—et dont la construction s'impose pour le développement de la province.