

On calcule que la section de Moncton à Winnipeg coûtera \$45,000,000, et que celle de Winnipeg au Pacifique coûtera \$55,000,000 pour les constructions, le matériel d'exploitation, etc. Comme on le voit, ce n'est pas une mince entreprise.

Ce projet soulève de grandes objections. On attaque surtout la construction par le gouvernement de la ligne de Moncton à Winnipeg. Les journaux de l'opposition semblent avoir pris surtout cette partie du plan ministériel pour l'objectif de leurs critiques. Ils prétendent que c'est faire inutilement un cadeau d'une cinquantaine de millions au Grand-Tronc-Pacifique, et que cette ligne nouvelle, parallèle à l'Intercolonial jusqu'à Québec, va déprécier davantage cette ligne qui est propriété publique. Les ministériels répondent que cette voie va ouvrir un pays nouveau et n'enlèvera pas de trafic à l'Intercolonial.

Le cabinet a réuni ses partisans en caucus pour leur soumettre son projet. On affirme que les opinions y ont été très partagées, et que l'assentiment n'est pas du tout unanime. Un grave incident vient de compliquer la situation. Le ministre des chemins de fer, M. Blair, est sorti du cabinet, parce qu'il ne veut pas accepter la responsabilité de la politique adoptée par ses collègues. Il prétend que la construction d'une ligne parallèle à l'Intercolonial va porter un coup fatal à cette dernière voie. M. Blair était l'un des membres les plus importants de l'administration et sa démission a causé une grande sensation dans le monde politique.

Le gouvernement s'est décidé à accorder des primes additionnelles sur le fer et l'acier fabriqués au Canada. Ces primes sont considérables, et il est à souhaiter qu'elles fassent triompher nos aciéries canadiennes de la crise qu'elles traversent en ce moment.

*Thomas Chapais.*

Québec, 20 juillet 1903.