

Montréal à Richmond ne pourront faire autrement que d'admettre qu'une seconde ligne sur la rive sud du Saint-Laurent faciliterait de beaucoup le trafic entre les deux points que je viens de désigner, et donnerait à l'Intercolonial une augmentation bien appréciable dans ses revenus.

La politique du gouvernement, M. l'Orateur, a été dirigée, dans ces quelques dernières années surtout, dans le sens de la construction des chemins de fer. Il y en a aujourd'hui par tout le pays. Quelques-unes de ces lignes, moins utiles, sans aucun doute, que la ligne du "Great Eastern," ne visaient que des intérêts locaux sans aucune perspective quelconque de revenu pour le trésor public. La ligne du "Great Eastern" coûterait quelques mille piastres, il est vrai, en subsides fédéraux et locaux, mais elle aurait l'effet de rembourser en peu d'années au coffre public intérêts et capital par le surplus considérable de revenus qu'elle donnerait à l'Intercolonial.

Je me permettrai de citer ici un petit extrait d'un article du *Monde*, l'organe de l'honorable ministre des travaux publics, en date du 2 février dernier, à l'appui de l'opinion que je viens d'émettre :

Il y a une raison spéciale qui milite en faveur d'un aide libéral de la part du gouvernement fédéral en faveur de cette ligne, car elle est réellement la continuation du chemin de fer Intercolonial et en sera l'embranchement le plus important. L'augmentation du trafic qui en résulterait pour l'Intercolonial, compenserait amplement le gouvernement de tout subside qu'il pourrait accorder.

Mais il est une autre raison pour laquelle le gouvernement doit donner toute son attention à la construction de cette ligne, et c'est une raison de justice. Sur la rive sud du Saint-Laurent, de Montréal à Québec, sont les plus anciennes paroisses du Canada. Ces paroisses sont en général prospères, malgré les charges publiques énormes qui ont pesé sur leurs épaules, depuis vingt-cinq à trente ans, pour la construction de chemins de fer dans toutes les parties du Canada. Ces paroisses ont contribué pour leur part à la construction du Grand Tronc, du Pacifique, de l'Intercolonial qui ont coûté au pays millions sur millions sans compter une multitude d'autres lignes moins importantes. Si je mentionne ces faits ce n'est pas pour critiquer les actes ni la conduite du gouvernement. Je veux simplement lui rappeler,—et j'attire spécialement sur ce sujet l'attention de l'honorable ministre des travaux publics, le chef reconnu de son parti dans la province de Québec,—je veux rappeler au gouvernement que ces paroisses n'ont pas reçu leur part dans la distribution des deniers publics. Dans les comtés de Lotbinière, de Nicolet et de Yamaska les chemins de fer brillent par leur absence presque complète. Tout ce qui a été donné jusqu'ici dans les paroisses de ces comtés, à l'exception d'une couple de paroisses du comté que je représente et qui sont traversées par le Grand Tronc, se résume à peu près comme suit. Je cite le dernier rapport des chemins de fer :

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation était donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du Conseil du 9 du même mois; les travaux devront être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Et plus loin, sous le titre "Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel", voici ce que je lis :

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de \$69,922. Le chemin qui a 44.67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels \$1,500 ont été retenues.

Soit, en tout, près de \$90,000 dépensées sur le chemin jusqu'à cette date.

Il y a un autre montant de \$96,000 de voté, mais sur lequel une somme assez faible a été payée.

Cependant, M. l'Orateur, les demandes n'ont pas fait défaut. Je sais qu'un grand nombre de pétitions ont été envoyées au gouverneur-général. Les électeurs de ces diverses paroisses ont à diverses reprises et de plusieurs manières, manifesté leur vif désir d'avoir cette voie ferrée. L'honorable ministre des travaux publics en sait quelque chose. On sait que le six septembre dernier, on organisait à Nicolet un pique-nique politique en l'honneur des honorables ministres de la province de Québec. D'après le rapport du *Monde*, le plus grand enthousiasme n'a cessé de régner parmi les amis politiques des honorables ministres. Je n'ai pas eu le plaisir d'être présent à l'assemblée, mais je crois pouvoir dire qu'il devait y avoir un peu d'ombre au tableau riant que nous a fait le *Monde* et que au moins quelques électeurs ont dû se trouver légèrement désappointés en voyant que les honorables ministres n'ont fait aucune allusion quelconque à la construction du "Great Eastern." Je viens de dire que je n'étais pas présent, et je ne parle que par ce que j'ai lu dans le rapport du journal *Le Monde*, l'organe de l'honorable ministre des travaux publics.

Serait-ce par oubli que les honorables ministres n'ont fait aucune allusion au sujet le plus important qu'il y eût à traiter sous les circonstances? Ce ne peut être par oubli, si l'on tient compte du fait que le jour même l'honorable ministre des travaux publics a reçu de monseigneur l'évêque de Nicolet une lettre très-flatteuse, et qui lui laissait voir entre les lignes que la construction du "Great Eastern" n'était pas complètement étrangère à l'invitation qui lui était faite. Je me permettrai de citer les quelques mots suivants de cette lettre:—

\* \* \* \* \*

Notre ville ne peut offrir beaucoup d'attrait à un visiteur de votre distinction; elle ne fait que commencer à recevoir les caresses de la fortune. Il lui faudrait pouvoir escompter l'avenir pour rencontrer dignement les exigences de ce jour, car l'avenir est pour elle pleine de promesses: Un havre de refuge pour la petite navigation du Saint-Laurent et les besoins de notre commerce de bois; une voie ferrée vers les paroisses de l'intérieur et par dessus tout le reste cette importante entreprise du chemin de fer de la rive Sud qui en donnant un nouveau débouché à l'Intercolonial, placera Nicolet sur la grande chaîne reliant Halifax et Victoria et dont votre opportune venue apporte la pose de la première maille sur notre sol nicolétain.

Une aussi jolie lettre, il me semble, aurait mérité une allusion quelconque dans le discours du ministre des travaux publics.

M. l'Orateur, la construction de ce chemin sera passablement dispendieuse; si j'en crois certaines informations que j'ai reçues, elle serait de près de \$20,000 par mille. Il faut ajouter à cela le coût de trois ou quatre ponts très importants. L'un d'eux coûtera au-delà d'un quart de million de piastres. Le coût total du chemin ne devra pas être beaucoup moins que trois millions et demi à quatre millions de piastres.

Durant la dernière session une délégation s'est rendue auprès de l'honorable premier ministre, au sujet des ponts que je viens de mentionner. Je ne me rappelle pas de toutes les personnes qui composaient cette délégation, mais je crois que l'honorable député de Yamaska (M. Vanasse) en était. Nous avons été reçus cordialement par l'honorable ministre, mais jusqu'à présent, nous n'avons pas encore eu de réponse.

Pour cette immense construction qui contribuera si puissamment à la prospérité générale du Canada, tous les subsides payés jusqu'ici, si je suis bien informé, seraient de \$90,000 à \$100,000 du gouvernement du Canada, et \$145,000 environ du gouvernement actuel de la province de Québec. Cette somme n'est pas du tout en rapport avec l'importance de cette entreprise.

J'espère, en terminant, que l'honorable ministre des travaux publics, qui est plus spécialement chargé des intérêts de la province de Québec, prendra ce sujet sous sa sérieuse considération et que, avec l'aide des deux gouvernements les