

maintenir et faire fonctionner le chemin de fer, nous verrons que le peuple des deux Canadas sera appelé à contribuer pour \$14,200,000 par année, au lieu de \$10,000,000 comme aujourd'hui. Et je demanderai aux hon. membres de cette chambre si le pays est en état de supporter cette nouvelle charge ? (Écoutez ! écoutez !) En vérité, si je m'arrête à la question de la dépense, je ne sais vraiment pas si je ne serais pas en faveur de retourner au système primitif pour l'administration des affaires du pays,—de préférence au système proposé,—c'est-à-dire à l'administration par le gouverneur en conseil. Car il n'y a pas le moindre doute que notre dépense annuelle sous la confédération s'élèvera au moins de plusieurs millions de plus qu'aujourd'hui, plus le coût de maintenir et d'entretenir le chemin de fer intercolonial—entreprise qui ne sera jamais productive.

L'HON. M. FERRIER — On prédisait, lorsqu'il fut question de construire l'embranchement de la Rivière du Loup que cette ligne ne serait pas productive, mais le fait est que, durant les deux dernières années, il a non-seulement payé ses dépenses, mais de plus il a donné des profits.

L'HON. M. SIMPSON — Je ne devrais pas contredire l'hon. membre, parce qu'il est mieux renseigné que moi et que le plus grand nombre sur les affaires du Grand Tronc; mais mon respectable ami, M. FERRIER, qui fut le fermier de cet embranchement pendant deux ou trois ans, m'a dit que tout en recevant un subside de \$18,000 par année pour faire marcher le chemin, avec le plein usage de quatre locomotives, et un roulant convenable et suffisant, il se serait ruiné s'il avait persisté à garder la ligne, même avec ces conditions avantageuses en apparence.

L'HON. M. FERRIER — Je ne devrais peut-être pas ajouter à ce que je viens de dire, car l'hon. monsieur ne voudrait pas me croire; (l'hon. M. SIMPSON : écoutez ! écoutez !) mais je puis dire qu'une prime fut offerte pour la location de la ligne; la compagnie résolut néanmoins de l'administrer elle-même.

L'HON. M. SIMPSON — Mais le véritable point est de savoir quel a été le coût original de sa construction, l'intérêt sur cette somme et le coût de son entretien. Prenez ces montants en considération, et vous verrez qu'il faudrait une rente passablement élevée pour les couvrir—beaucoup plus considérable, je pense, que n'aimerait à offrir aucune

personne responsable pour la location de la ligne. Quant au chemin de fer intercolonial, le gouvernement ne nous a encore donné aucun renseignement sur la route qu'il devra suivre, ou sur la longueur et le coût de la ligne; mais, d'après des calculs que j'ai pu me procurer, on peut considérer comme à peu près correct l'estimé ci-dessous :

	Construit.	A construire.
De Halifax à Truro.....	65 milles.	
De Truro à Shediac.....		90 milles.
De Shediac à St. Jean...	108 "	
De St. Jean à St. André (sous contrat).....		75 "
De St. André à Woodstock	50 "	
De Woodstock à la Rivière du Loup.....		160 "
	223 milles.	225 milles.

La longueur totale du chemin, à partir de la Rivière du Loup, est de 548 milles; ajoutez la distance de la Rivière du Loup à Québec, 120 milles; de Québec à Montréal, 190 milles; de Montréal à Toronto, environ 380 milles, et vous avez un total de 1,168 milles, distance qu'on propose gravement de faire franchir pendant l'hiver à notre farine et autres produits lourds. (Écoutez !) Comme on l'a déjà dit, le transport d'un baril de farine de Toronto à Halifax égalerait presque la valeur de la marchandise elle-même. (Un hon. membre : Il n'en resterait plus que les cerceles.—On rit.) On a prétendu que sous la confédération le commerce entre le Canada et les provinces d'en-bas prendrait un développement considérable. Mais quel serait donc ce commerce ? Qu'avons-nous à leur envoyer, en dehors de nos farines et de nos grains ? Les farines, comme je l'ai démontré, ne sauraient être expédiées chez eux, et quant aux grains ils n'en ont pas besoin. Les principaux articles d'exportation des provinces maritimes sont le poisson, le bois de service et les vaisseaux. Nous pouvons leur acheter une certaine quantité de poisson, mais nos forêts nous fournissent tout le bois dont nous pouvons avoir besoin, et les chantiers de construction de Québec nous donnent des navires capables d'être comparés aux plus beaux échantillons de n'importe quel pays. Les véritables marchés pour les provinces maritimes pour l'exportation de ces produits sont New-York et Boston. De petits navires (de 30 à 50 tonneaux) chargés de poisson voyagent entre ces provinces et les ports en question, où ils vendent leurs cargaisons, achètent en retour de la farine de maïs, de la fleur de farine, du lard, de la