

ans. Les minéraux de toutes sortes abondent dans ces localités, et si nos canaux ne peuvent suffire à ce trafic il prendra nécessairement une autre direction. (Écoutez !) On s'occupe, dans certaines régions, de la construction d'un nouveau canal de Toronto à la Baie Georgienne. L'exécution de ce projet serait fort à désirer mais je ne la crois pas praticable; en tous cas elle est beaucoup au-dessus de nos ressources actuelles. Je suis convaincu que le tracé d'un nouveau canal (si on veut l'entreprendre) allant à la Baie Georgienne, et devrait passer par l'Outaouais, car on ouvrirait ainsi un grand débouché au pays. Un large canal pouvant donner passage aux navires de guerre serait un admirable moyen de défense et un excellent débouché pour les produits de l'Ouest. Il ne faut pas y songer pour le moment, je le sais, mais je crois que nous devons insister, par tous les moyens, auprès du gouvernement pour qu'il mette en pratique la 69<sup>ème</sup> résolution; je n'en dirai pas davantage à ce sujet. (Écoutez !) L'importance de nos communications intérieures est, pour moi, si manifeste que je ne doute pas un instant que le gouvernement confédéré s'en occupera le plus tôt possible. La question du chemin de fer intercolonial se relie naturellement à ce que je viens de dire, et, après avoir étudié le rapport et les cartes dressées par le Major ROBINSON, je ne trouve aucune difficulté à en déterminer le coût comparatif. Le tracé le plus praticable est celui qu'a indiqué l'hon. membre pour Richelieu, au nord ou à l'est de la Baie des Chaleurs; par cette route, il y a 655 milles d'Halifax à Québec. Le chemin est construit d'Halifax à Truro, 55 milles, et de Québec à la Rivière-du-Loup, environ 140 milles. Il reste donc à construire environ 400 milles. Le Major ROBINSON évalue le coût de la construction à £7,000 par mille, ou environ £2,800,000 en tout. En tenant compte des nivellements à faire, des ponts à construire et des matériaux qu'on trouvera, d'après son rapport, sur le parcours du chemin, je crois que le chiffre qu'il indique est un peu trop élevé. La nature du terrain sur lequel passera ce chemin de fer assimile parfaitement cette construction à celle des chemins de fer du Canada. Cette région ressemble beaucoup à celle que traverse le Great-Western à l'ouest de Hamilton. A £7,000 par mille la construction du chemin ne coûterait environ que quinze millions de piastres. Sur ce montant, le Canada aurait à payer neuf millions de

piastres. Il est probable que le rapport des ingénieurs employés par le gouvernement à l'exploration démontrera qu'une grande partie du chemin peut être construite pour beaucoup moins de £7,000 par mille. Mais quel que soit le coût de cette construction, il est évident qu'il ne peut y avoir d'union des provinces sans ce chemin de fer. (Écoutez !) Il est évident aussi qu'une grande portion du pays est très-propre à la colonisation et ne demande que des moyens de communication avec les grands marchés. Le major ROBINSON affirme, dans son rapport, que le long de la frontière du Nouveau-Brunswick, il y a une étendue de terre qui, pour le bois et la qualité du sol, ne le cède à aucun des pays qu'il a explorés; j'ignorais ce fait avant d'avoir étudié son rapport. (Écoutez !) Je n'abuserai pas des moments de la chambre en lisant des passages de ce précieux rapport où est parfaitement indiqué le chiffre de la population que ces districts pourront faire vivre lorsqu'ils seront établis. Le rapport démontre aussi qu'une fois le chemin construit le pays se colonisera rapidement. Je ne crois pas, toutefois, que d'ici à longtemps le chemin puisse être une entreprise commerciale lucrative, je ne me fais pas d'allusions à cet égard et je ne désire abuser personne. C'est comme route militaire que ce chemin sera surtout important, personne ne saurait le nier. En 1862, lorsque je m'opposais à la construction de ce chemin, j'admettais du moins qu'à ce point de vue son utilité était incontestable. Les autorités militaires admettent sa haute importance comme moyen de protection en cas d'hostilités. Mais le motif déterminant de sa construction est qu'il est nécessaire à l'union des provinces et que, sans cette union, nous ne pouvons espérer de voir s'aplanir nos difficultés actuelles. Les deux projets se complètent l'un l'autre et les populations du Canada admettront, j'en suis sûr, la nécessité de cette entreprise. (Écoutez !) Je ne veux pas trop me lancer dans les chiffres, ni spéculer sur notre position financière dans la confédération; mais l'hon. membre pour Hochelaga a fait des assertions que je dois relever. Il a dit que le Bas-Canada était entré dans l'union sans dette, et se trouverait alors avec une dette de trente millions de piastres, tandis qu'on n'a dépensé que douze millions pour cette partie de la province. Or, monsieur l'ORATEUR, on a dépensé pour les canaux du Canada, \$20,813,304.03; pour les ponts et chemins du Haut-Canada,