

BILLS—Suite.

BILL RELATIF A L'ACQUISITION DE LIGNES DE CHEMIN DE FER ENTRE LA VILLE DE QUEBEC ET NAIRN-FALLS ET ENTRE L'YSTER ET SAINT-JEAN-DES-CHAILLONS—Suite.

Hon. F. Oliver—Suite.

de l'Ouest prennent un autre chemin—4198.

Sir Rodolphe Forget—Le Québec-Montmorency-Charlevoix couvre une distance de 30 milles, compte 22 stations—4201; terminus à Québec a une valeur de près de \$2,000,000—4201; une partie double, ce qui porte sa longueur à 43 milles—4201; chemin de fer de Saguenay a été autorisé en 1915—4202; travaux de construction furent commencés en 1911, arrêtés en 1912—4202; 87 p. 100 de la voie qui est achevée—4202; population dans cette région soupire depuis cent cinquante ans après des communications par voie ferrée—4202; ces gens-là ont acquitté de lourdes taxes afin de contribuer à la construction de chemin de fer dans l'Ouest—4202; ils ne le regrettent pas, mais nous croyons qu'ils ont droit d'avoir des moyens de transport—4202; pendant six mois chaque année, population est complètement isolée de la civilisation—4202; sitôt le Québec-Saguenay achevé, l'Etat retirera au moins 5 p. 100 sur son placement—4202; rapports au sujet du port d'hiver de la baie Sainte-Catherine—4202; à marée basse, il y a à la baie Sainte-Catherine 71 pieds d'eau—4203; chenal de la rive nord est toujours libre de glace—4203; on trouvera peut-être que la ligne a coûté cher, mais tout l'argent qui était censé y être consacré y a été consacré—4203; la compagnie n'a connu ni intermédiaires ni sous-traitants—4203; la construction de la ligne a été adjugée à deux entrepreneurs—4203; le Québec-Saguenay n'a absolument rien payé à des promoteurs, pas un directeur n'a reçu, directement ou indirectement, un seul sou sur jetons de présence, ni à titre de cadeau, de salaire ou même de remboursement de dépenses—4203; je ne suis intéressé ni dans le Québec-Saguenay, ni dans le Lotbinière-Mégantic, ni dans le Charlevoix-Montmorency—4203; tous les citoyens de Québec, y compris la chambre de commerce et le conseil municipal, demandent cette ligne et considèrent qu'ils ont droit de l'avoir—4203; ces chemins de fer ont coûté \$8,921,476, dont \$2,992,209 pour le Québec-Montmorency et Charlevoix, et \$349,208 pour le Lotbinière-Mégantic—4204; ce dernier a été acheté des députés de Richmond et Wolfe (M. Tobin), de Sherbrooke (M. McCrea)—4204; et on nous avait donné l'assurance que les profits réalisés n'étaient jamais inférieurs à 5 et 6 p. 100—4204; si les profits actuels ne sont pas aussi considérables, c'est dû à ce que le Grand-Tronc est incapable de fournir un nombre de wagons suffisant à la ligne de Lotbinière-Mégantic—4204; c'est le seul embranchement de l'Intercolonial dans la province de Québec qui n'ait pas été acheté par l'Etat—4204; quant au chemin de fer de Québec au Saguenay, on

BILLS—Suite.

BILL RELATIF A L'ACQUISITION DE LIGNES DE CHEMIN DE FER ENTRE LA VILLE DE QUEBEC ET NAIRN-FALLS ET ENTRE L'YSTER ET SAINT-JEAN-DES-CHAILLONS—Suite.

Sir Rodolphe Forget—Suite.

admettra que l'industrie ne peut pas facilement faire de progrès dans une région privée de toute communication avec l'extérieur, pendant six mois de l'année—4204; fabrique de pulpe et de papier de Mount-Murray—4204; compagnie de la baie Saint-Paul—4204; mine de fer dans le comté de Charlevoix—4204; installations terminales que le Transcontinental devrait avoir dans la ville de Québec—4205; sans elles, l'exploitation du chemin de fer est impossible, et l'on peut en dire autant des voies ferrées de Québec à Montmorency et à Charlevoix et de Québec au Saguenay—4205.

Hon. R. Lemieux—Chemin de fer Québec-Saguenay a été construit avec des fonds fournis par des Français—4205; on s'est procuré plus de \$4,000,000 sur la place de Paris—4205; je ne crois pas que des Canadiens aient placé des fonds dans la section de Saint-Joachim à Nairn-Falls—4205; ceux dont les économies ont servi à construire cette ligne, ont certainement droit à un remboursement, si l'Etat doit s'emparer de cette voie ferrée—4205; je ne m'oppose pas à ce que l'Etat prenne possession du tronçon entre Saint-Joachim et la Malbaie—4205; Gouvernement ne devrait pas faire l'acquisition de la ligne de Québec à Lotbinière et à Mégantic—4205; historique de ce chemin de fer—4205; vu la dureté des temps et étant donné que le fardeau des impôts sera, cette année, d'une lourdeur exceptionnelle, je ne vois aucune raison de mettre sur le dos du pays un chemin de fer destiné à faire partie du réseau du Transcontinental qui, de l'aveu du ministre des Chemins de fer et du ministre des Finances, embarrasse déjà le Gouvernement—4205; l'autre partie du projet—4206; chemin de fer allant de Québec à Saint-Joachim—4206; l'exploitation en est réellement rémunératrice—4206; c'est le prolongement du réseau de tramways de la ville de Québec—4206; il paie ses frais, et je considère que si on le détachait de l'autre bout de voie ferrée qui a été ajouté, il ne serait pas besoin d'en faire l'acquisition—4206; le Gouvernement n'a donc aucune raison d'acheter la section du chemin de fer comprise entre Québec et Lotbinière—4206; comme il est tenu de veiller au bien-être de la population de la rive nord du Saint-Laurent je dis qu'il devrait aider à l'achèvement de la ligne depuis Saint-Joachim jusqu'à Nairn-Falls—4206; à cela je ne saurais véritablement m'opposer, puisqu'il s'agit d'un territoire depuis longtemps colonisé et habité par une population ayant réellement besoin de moyens quelconques de transport—4206; lettre de M. J. G. Scott, président de la chambre de commerce de Québec—4206; j'ai écrit à M. Scott que je ne m'opposerais certainement pas à ce que le Gouvernement aidât à l'achèvement des chemins de fer entre