

M. SAM. HUGHES : On a chassé un grand nombre d'Indiens de cet endroit, je crois.

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore ce détail. Tout ce que je sais, c'est que la compagnie fait preuve de beaucoup d'activité et qu'elle développe rapidement cette région, en construisant partout des usines et divers ateliers, et qu'elle a l'intention de construire une voie ferrée. Quand commencera-t-elle ce travail, je ne saurais le dire.

M. SAM. HUGHES : Ce chemin de fer lui servira à transporter son bois non équarri?

Sir WILFRID LAURIER : Oui et à d'autres fins.

Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers le baie de James, au lieu des subventions accordées par les item 11 et 52 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. EMMERSON : Il s'agit d'un prolongement du chemin de fer Québec-lac-Saint-Jean.

M. SPROULE : Travaille-t-on à la construction de cette ligne ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. En 1903, nous avons accordé des subventions pour la construction de 60 milles ; en 1904, la compagnie obtenait une autre subvention pour 40 milles. Ces subventions n'ont pas été payées, mais on a découvert de larges gisements d'amiante dans cette région et si ce minéral a la valeur qu'on lui prête, il est certain que ce chemin de fer sera construit immédiatement. Autrement je ne puis dire si ce travail se fera bientôt. Cette région se développe considérablement à l'heure qu'il est.

A la compagnie du chemin de fer central de Québec pour le prolongement de sa voie ferrée entre Saint-François et Saint-George, ne dépassant pas 9 milles ; et pour une ligne ferrée de Scott-Jonction au pont de Québec, ne dépassant pas 22 milles ; au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 46.

Sir WILFRID LAURIER : Actuellement, la chemin de fer Québec-Central part de Lévis et suit la vallée jusqu'à la Chaudière, sur la rive sud et de là jusqu'à Saint-Joseph. A cet endroit, il traverse la rivière et se rend à Sherbrooke ; mais à Saint-Joseph la ligne s'étend jusqu'à Saint-François ; elle n'a que 9 ou 10 milles, et il est question de la prolonger jusqu'à Saint-George, à travers un pays riche. L'autre subvention est affectée à l'extension de la voie ferrée de sa bifurcation actuelle jusqu'au pont de Québec, et je suis en lieu de croire que ces travaux s'exécuteront au cours de l'été.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. MORIN : Avant la suspension de la séance, le débat roulait sur l'octroi d'une subvention affectée à la construction d'un chemin de fer dans le comté de Beauce. Dès le début même de ma carrière parlementaire, il y a dix ans, j'ai activement coopéré avec la compagnie du chemin de fer Québec-Central, avec les fonctionnaires de l'Etat et les représentants du comté de Beauce, dans le but de faire construire ce chemin de fer. Les comtés de Beauce et de Dorchester bénéficieraient grandement de la construction de ce chemin de fer. Voici toutefois un fait sur lequel j'appelle tout particulièrement l'attention du Gouvernement. L'année dernière, le gérant du Québec-Central, M. Frank Grundy, a été retraité, vu son âge avancé, et on lui a donné pour successeur M. Walsh. M. Walsh s'est rendu en Angleterre et la compagnie l'a nommé gérant du chemin de fer. A son retour d'Angleterre, j'ai eu une conversation avec lui à l'égard de la partie du chemin qui s'étend de Saint-François à Saint-George. Il m'apprit que, durant son séjour en Angleterre, on a effectué les arrangements financiers voulus pour la construction d'un chemin de fer de la bifurcation de Scott au pont de Québec, et de Saint-François à Saint-George. Il a été aussi décidé de construire un chemin de fer de Saint-George à un endroit portant le nom de Cabaneau, sur le fleuve Saint-Jean. Il ajoute que les capitalistes consentent à construire ce chemin de fer et que les capitaux nécessaires sont à la disposition de la compagnie. La plupart des députés, probablement, ne se rendent pas bien compte de la situation des affaires dans cette partie du pays. Saint-George, dans le comté de Beauce, est arrosé par une rivière portant le nom de Chaudière, qui vient se jeter dans un autre cours d'eau appelé la rivière Famine, laquelle a sa source dans le comté de Bellechasse et traverse les comtés de Dorchester et de Beauce. M. Walsh déclare que la compagnie serait bien aise de construire le chemin de fer de Saint-George à Cabaneau, se raccordant avec sa ligne de Témiscouata et du Québec-Central. "Eh bien, dis-je, pourquoi ne construisez-vous donc pas ce chemin de fer ?" "Mais, fit-il, que pouvons-nous faire ? Nous serions bien aise de construire ce chemin de fer de Saint-George à Cabaneau, mais nous ignorons si le Gouvernement—c'est-à-dire la commission du Transcontinental—construira la Grand-Tronc-Pacifique du pont de Québec au lac Pohenegamook. Il serait inutile de construire deux lignes parallèles. Nous ne saurions dire si le Gouvernement construira ce chemin de fer ; et s'il le construit, quelle route il choisira ; s'il suivra le parcours de la rivière Abenakis ou celui de la rivière Etchemin. Nous avons demandé au Gouvernement de nous renseigner sur le tracé qu'il entend suivre, mais nous n'avons pas obtenu de réponse. Si le Gouvernement nous faisait connaître