

points situés près de ce chemin de fer—et éloignés de 50 à 450 milles à l'ouest de Québec, où ces colons ont créé une colonie florissante. Cependant, ces colons se trouvent maintenant dans une fâcheuse position. On les a informés que le Grand Trunk Pacific—(Transcontinental-national)—n'était pas prêt à se charger de l'exploitation de cette section du Transcontinental avant le printemps prochain, et que cette section serait fermée durant les mois de l'hiver. Ces colons ont été alarmés par cette nouvelle, et déjà plusieurs d'entre eux ont quitté cette région, vu qu'ils n'ont pas d'autres moyens de transport que le Transcontinental-national. Le président de la Chambre de commerce de Québec a ajouté que la suspension de l'exploitation de cette section du Transcontinental est très préjudiciable à la colonisation et au trafic de ce chemin. Suspendre cette exploitation, ou abandonner cette section, est d'autant plus étrange qu'elle avait déjà donné à la colonisation une impulsion encourageante, et qu'elle a coûté au gouvernement—de Cochrane à Hervey-Junction—de 30 à 40 millions de piastres.

Le président de la Chambre de commerce de Québec ajoute que Québec a un intérêt vital dans cette question par suite du grand nombre de nouveaux colons partis du district de Québec pour aller s'établir dans la région en question, et qui ont besoin de se tenir en relation avec la cité de Québec. Ces nouveaux colons, dit-il, peuvent fournir du fret au Transcontinental, tel que du bois de pulpe, des poteaux de télégraphe et autres produits, s'ils peuvent conserver leurs établissements.

L'honorable directeur général des Postes a répondu aux représentants de la Chambre de commerce de Québec que le Gouvernement ne pouvait acquiescer à leur demande et à celle des colons en question parce que l'exploitation du Transcontinental, dans cette région, coûte trop cher en hiver, et que cette exploitation, du reste, durant cette saison, n'était pas nécessaire. La Chambre de commerce de Québec a répliqué à cette objection comme suit :

La déclaration faite par l'honorable directeur général des Postes est contraire à l'opinion généralement exprimée dans cette province relativement à l'étendue et à la valeur de l'exploitation du bois de la vallée du Saint-Maurice, ainsi que des forces hydrauliques immenses de cette vallée; de ses établissements industriels; de la valeur de ses forêts et de ses terres propres à des établissements de colonisation; mais nous ne pouvons nous empêcher de croire que le ministre des Chemins de fer a dû être mal renseigné sur cette contrée.

L'hon. M. DAVID.

Une lettre de M. Authier, maire d'Amos et agent de colonisation pour le district de Québec, publiée dans les journaux, fait voir que l'honorable ministre des Chemins de fer a dû être mal conseillé, comme l'a présumé la Chambre de Québec, elle-même. Je vais citer cette lettre, et je veux attirer l'attention des honorables sénateurs sur les faits qu'elle mentionne—faits qui ne peuvent être niés et qui ont été admis dans plusieurs circonstances par des hommes publics.

Cette lettre est ainsi conçue :

Depuis le mois de novembre, la circulation des convois sur le Transcontinental, entre Hervey-Junction et Québec, ou Abbitibi, est tout à fait suspendue. Le pays se trouve par conséquent en présence de ce spectacle-ci : un chemin de fer qui lui a coûté plus de cent millions de piastres, est fermé aussitôt qu'il a été achevé, et ce qui a été fait avec ces millions est abandonné à la rouille.

Comment ce fait peut-il s'expliquer? La raison, nous a dit le ministre des Chemins de fer, c'est que l'exploitation de la section entière située entre Hervey-Junction et Cochrane se solderait par un déficit de \$40,000 ou \$50,000 par mois.

Un entrepreneur compétent m'a persuadé qu'il pourrait établir un service hebdomadaire sur cette section, durant six mois, moyennant \$100,000, soit un peu moins de \$20,000 par mois.

La construction du chemin de fer est terminée, et le Gouvernement possède, pour l'exploiter, tout l'équipement requis, et tiré de l'Inter-colonial.

Pourquoi, donc, le Gouvernement actuel ne se charge-t-il pas du transport des produits forestiers de l'Abbitibi jusqu'à Hervey-Junction, moyennant un taux suffisamment réduit pour faciliter l'écoulement des produits de cette région? Quel aurait été le résultat si le bois de commerce de l'Abbitibi avait été transporté jusqu'à Hervey-Junction, moyennant \$2.50 par corde ou par mille pieds?

Le résultat serait le transport de l'Abbitibi, avant le 1er juin prochain, de 30 à 40 mille cordes de bois de pulpe, ou deux millions de pieds de bois de commerce, et de milliers de passagers avec leurs approvisionnements et leurs bagages.

Ajoutez à cela le revenu de la contrée située entre Hervey-Junction, La-Tuque et Parent, où des compagnies puissantes emploient des milliers d'hommes dans leurs chantiers. En un mot, les recettes nettes, même basées sur des taux de transport extrêmement réduits, atteindraient \$200,000.

Au reste, la chose est très simple. Il y a dans l'Abbitibi 1,500 lots concédés à des colons. Ceux-ci désirent commencer les défrichements ou les augmenter. Ils auraient besoin pour eux seuls d'un service de wagons pour exporter leur bois. Disons que 30 cordes de bois seulement auraient pu être coupées sur chacun des lots que je viens de mentionner—et un colon coupe cette quantité dans un mois—et le résultat eût été de 45,000 cordes à expédier. Or, comme la présente année est excellente pour l'industrie de la pulpe, tout le bois de pulpe coupé eût été vendu.

Si le ministre des Chemins de fer avait acquiescé à notre demande, il y aura't eu, cet hi-