

autorisée depuis longtemps, et au fond il ne coûtera pas un sou à la ville, car cette dépense est accompagnée d'abondantes compensations. Notre confrère est trop juste, nous en sommes sur, pour permettre qu'on se serve de ses colonnes pour travestir les faits et nuire au progrès d'une ville étrangère.

x

L'espace considérable que nous consacrons à la description du pays traversé par le nouveau chemin de fer Lotbinière & Mégantic nous force à remettre à huitaine plusieurs autres sujets d'un haut intérêt.

Nous avons traduit avec soin, pour l'information de nos lecteurs, la lettre de l'hon. P. Garneau au premier ministre, qui est certainement une pièce importante du dossier de la "ligne rapide". Elle a malheureusement trop d'étendue pour le présent numéro.

Nous avons aussi recueilli des statistiques sur les importations et exportations de Québec pendant l'année courante, qui ne manqueront pas de réjouir le cœur de tous les hommes d'affaires du district. Ces chiffres, forcément remis au prochain numéro, démontreront que le port de Québec prend peu à peu sa part du commerce de distribution du Dominion.

Les affaires extérieures de Québec ont soudainement grossi de \$1,822,000 cette année, ce qui est énorme sur un total ordinaire de 8 à 9 millions.

Nous reprendrons aussi au prochain numéro notre série d'études sur le pont.

LE PONT

Voici, en peu de mots, ce qui s'est fait à ce sujet depuis notre dernier bulletin.

La Compagnie du Pont s'est rendue auprès du gouvernement provincial et a demandé un subside de \$1,000,000 ou une garantie d'intérêts sur \$1,500,000. La réponse de M. Flynn a été très encourageante. Le premier ministre, qui est en même temps ministre des Travaux Publics, avait pris les devants et chargé un de ses ingénieurs, M. Gauvin, de préparer un rapport sur la question. Tout fait prévoir que de ce côté la Compagnie recevra un appui substantiel.

À l'Hôtel-de-Ville, le comité a recommandé un subside de \$500,000, et le Conseil, lorsque le rapport est venu devant lui, a renvoyé la question à plus tard.

On attend la reconstitution de la Compagnie. Ce travail se fait sans bruit. Dès qu'on se sera entendu sur les détails, la conférence des deux comités de cinq nommés par la Compagnie et le Conseil de la Chambre de commerce aura lieu, et nous prévoyons que l'affaire marchera rondement.

UN NOUVEAU CHEMIN DE FER

Toujours en avant pour les choses utiles, la *Semaine Commerciale* se proposait depuis longtemps d'aller voir de ses yeux le pays traversé par le Lotbinière & Mégantic. Aussi, à peine ce chemin de fer avait-il atteint son terminus au fleuve St-Laurent, je bouclais mon sac de voyage et en route pour St-Jean Deschaillons, via Lévis et Lyster.

Cette course a été toute une révélation pour moi, et elle le sera sans doute pour bon nombre de mes lecteurs.

LE "LOTBINIÈRE & MÉGANTIC"

Voilà une entreprise qui a été conçue et menée à bonne fin très rapidement, mais sans bruit.

La Compagnie du chemin de fer Lotbinière & Mégantic a été incorporée en 1889.

L'idée était de fournir un débouché aux paroisses intérieures du beau comté de Lotbinière, qui se trouvaient jusque-là isolées, en même temps qu'un écoulement aux produits forestiers de la région. La Compagnie a rondement poussé l'entreprise, et aujourd'hui le chemin de fer est un fait accompli.

De Lyster Station où il fait raccorder avec le Grand-Tronc, il gagne le Nord, effleurant la paroisse de Lourdes, coupant une pointe de la seigneurie de Lotbinière, traversant ensuite les "limites" de King Bros, d'où il émerge en pleine campagne à Ste Philomène de Lotbinière, pour atteindre le fleuve à St-Jean Deschaillons.

Le bureau de direction de la Compagnie est actuellement composé de MM. James King, président; directeurs: E. A. King, W. S. Thomas, Charles King. M. Rémi Quirouet agit comme secrétaire.

LA FAMILLE KING

Les bois que traverse le chemin de fer sont la propriété de la "King Bros Co Ltd." Ils possèdent des "limites" ou concessions forestières d'une grande étendue, ayant récemment ajouté à leur première concession, mesurant environ 18 milles par 6 milles, une autre supérieure d'environ 3 milles carrés connue sous le nom du "Terrain du clergé". Ils ont acheté la seigneurie de St-Jean Deschaillons de feu Mme de St Ours. Puisque nous sommes en pays féodal, nous pouvons dire qu'on ne peut plus plus éléments suzerains. Le nom de King est parole de Roy à plusieurs lieues à la ronde, et tout le monde le respecte. Les frères King sont les seigneurs démocratiques, hommes d'affaires avant tout, traitant leurs subalternes avec bonté, *suaviter in modo, fortiter in re*. Si tous les capitalistes étaient de leur trempe, on entendrait beaucoup moins de murmures s'élever contre leur cupidité, et la

campagne gigantesque entreprise par Bryan aurait moins de chances de succès.

La branche féminine de la famille King est catholique, aussi a-t-elle banc à l'église de Ste Anastasio de Nelson, à la construction de laquelle elle a généreusement contribué. On nous rapporte à ce sujet un incident assez piquant. La famille King possédait près de cette église un lot de cimetière dont la moitié était enclavée dans les limites du terrain consacré. Mais il a fallu agrandir le cimetière depuis cette époque, et ce lot de famille, moitié protestant, moitié catholique, se trouve juste au centre de la nouvelle enceinte.

Ce n'est là, au reste, qu'un trait du bon voisinage qui règne dans ces populations mixtes des townships de l'Est. Les hasards de la fortune y ont semé des groupes irlandais, écossais, français qui font bon ménage. De cette promiscuité naît l'émulation, condition essentielle du progrès.

GRANDS CHANTIERS

Sur les 30 milles de voie ferrée qui séparent Lyster du fleuve St-Laurent, la majeure partie traverse un fourré assez épais, avant d'atteindre les landes agricoles de St-Edouard, Ste-Philomène et St-Jean Deschaillons.

On est ici en pleine exploitation forestière, et le voyageur peut commodément suivre, des carreaux du wagon en marche, les diverses opérations d'un de nos célèbres chantiers de bois. A quelques milles de Lyster, au centre de la forêt, on a baptisé d'après le nom de MM. King un des points stratégiques de l'exploitation. Kingsburg est déjà le rudiment d'un futur "settlement." Une scierie, quelques maisons très bien tenues pour le logement du personnel, mettent la vie dans cette solitude. Non loin de là, à Brousseau's Mills, MM. King ont un autre moulin. Le service de ces deux scieries emploie 70 hommes, auxquels il faut ajouter 400 hommes pour les travaux des chantiers et le chemin de fer. Ces deux moulins débitent une moyenne de 80,000 pieds de planche par jour. On tire des bois environnants une grande variété d'essences, dont les principales sont l'épinette, la pruche, le merisier, le frêne; viennent ensuite le pin, le bois blanc qui est très abondant, le cèdre qui sert à faire des dormants de chemin de fer, des poteaux de télégraphe, des piquets de clôture. La Compagnie a fourni l'an dernier d'importantes consignations de "ties" au Boston & Maine.

C'est aussi le pays de l'écorce de pruche. Il s'en tire beaucoup de la région de Lourdes, village de Mégantic qui se trouve à trois milles du chemin de fer. L'hiver dernier, les expéditions de ce seul