

des conditions auxquelles les pauvres colons de cette région sont soumis. Ils ne peuvent, eux-mêmes, obliger le ministre ou la commission des Chemins de fer de prendre l'initiative; mais le Sénat peut sur cette question exercer une forte influence et obtenir le remède requis. Notre devoir est d'aider ces pauvres colons.

L'autre point à examiner est celui-ci—et ce point intéresse particulièrement le Gouvernement. A partir d'Hervey-Junction, de fait, de Montréal à Hervey-Junction et de Québec à Hervey-Junction, sur le Canadian-Northern, je soutiens que cette dernière station est la plus profitable—abstraction faite des stations de Joliette ou de l'Assomption, ou de toutes les autres stations du même genre. Pendant que l'on procédait à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, les constructeurs, MM. Macdonald et O'Brien, faisaient circuler des convois à partir d'Hervey-Junction jusqu'à La-Tuque—soit une distance de 12 milles; puis jusqu'à Mosquito, soit une distance de 25 à 50 milles. Les constructeurs ont réalisé des profits en faisant circuler deux convois par jour. Le Canadian-Northern avait une ligne à partir d'Hervey-Junction et allant dans ladirection nord. Cette compagnie fut obligée d'étendre sa ligne à 10 ou 15 milles au delà et ensuite jusqu'à La-Tuque. Le Canadian-Northern a fait toute l'opposition possible au Grand-Tronc-Pacifique, et cela à ce point que ce dernier a eu de la peine à se procurer le bois de charpente et les rails dont il avait besoin. Bien que le Parlement ait voté, l'année dernière, 45 millions au Canadian-Northern et qu'il avancera à cette compagnie cette année-ci, un supplément de dix ou quinze millions de dollars, voilà ce que le Canadian-Northern a fait contre la construction de notre Transcontinental-national. MM. Macdonald et O'Brien ont eu toutes les peines du monde à faire transporter par le Canadian-Northern leurs approvisionnements; mais dès qu'ils ont pu le faire, ils ont établi sur leur propre ligne un service de convois, et aussitôt qu'un mille de chemin de fer était construit, les convois y circulaient. Ces deux entrepreneurs—Macdonald et O'Brien—ont donné au public dans cette région, sur un parcours, de plusieurs centaines de milles de voie ferrée, une plus grande satisfaction que tout ce qui a été fait par le Gouvernement du Canada, et je suis heureux de pouvoir ajouter qu'ils n'ont rien perdu en se conduisant comme ils l'ont fait, puisque leurs services leur ont valu un trafic rémunérateur.

Mais aujourd'hui, ce trafic est administré par le Gouvernement, et que voyons-nous, d'après l'honorable sénateur de Mille-

L'hon M. CLORAN.

Iles? Cette section de chemin du Transcontinental-national, si magnifiquement construite, est fermée et abandonnée à la rouille.

Le printemps dernier, j'ai vu, moi-même, que les dormants posés, il y a sept ans, étaient pourris. J'ai constaté que les rails étaient rouillés, et c'étaient de magnifiques rails de 82 ou 86 livres la verge. J'ai constaté, en outre, comme je l'ai déjà dit, que la station était couverte de toiles d'araignée; que toutes ses portes étaient tenues fermées à la clef, et que tous ses châssis étaient également fermés. Tel est l'état de choses qui existe sur cette section du Transcontinental-national, dans cette région que l'on veut coloniser; dans cette région traversée par une voie ferrée plus difficile à construire que ne l'a été tout autre chemin de fer du Canada; dans cette région encore inculte, mais dont le sol n'attend que la charrue et l'ensemencement pour donner des moissons. La colonisation, dans cette région, exige la plus grande énergie et les plus grands efforts des colons, tandis que le fermier de l'Ouest n'a pour ainsi dire qu'à jeter les yeux sur sa terre pour la faire produire. Les colons de la partie orientale du Canada, au contraire, sont obligés de s'imposer les plus rudes travaux avant d'obtenir de leurs terres des résultats satisfaisants. Et cependant, vous voyez comment ils sont traités par le gouvernement actuel sur la section du Transcontinental-national dont il est présentement question. L'honorable sénateur de Mille-Iles peut voir, lui-même, que je parle présentement avec la plus grande conviction et d'après la connaissance personnelle que j'ai des faits. J'ai peut-être attendu trop longtemps avant d'ouvrir la bouche sur ce sujet. Quant au remède désiré, je ne suppose pas que l'honorable ministre dirigeant puisse l'offrir; mais j'espère qu'il attirera sérieusement l'attention du Gouvernement sur ce sujet, et particulièrement celle du ministère des Chemins de fer. Je sais que notre ministre dirigeant à un devoir difficile à remplir ici. Il est obligé d'écouter toutes les histoires de celui-ci et de celui-là qui lui demandent des redressements; qui font appel à ses sympathies et à sa générosité. Je dis, ici, après mûre réflexion, qu'il est honteux et injuste d'imposer à notre ministre dirigeant l'obligation de répondre à toutes les demandes qui lui sont faites par les 87 sénateurs représentant, ici, les différentes parties du Canada. Je reconnais son habileté; je reconnais sa bonne volonté; mais ce n'est pas lui rendre justice, comme ce