

de Québec, M. Marchand. Nous faisons, tous deux, une expédition de pêche, et quand nous débarquâmes au lac McKinak, à 12 milles d'Hervey-Junction, il nous fallut voyager dans des chemins impraticables à travers les montagnes; les gravir ou les descendre des plus péniblement. Je me disais alors en moi-même: "Grâce à Dieu, cette contrée est inaccessible à la civilisation, et l'on ne songera jamais à y construire un chemin de fer." Ma prophétie s'est réalisée jusqu'à l'arrivée au pouvoir de sir Wilfrid Laurier; mais ce dernier proposa la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et qu'est-ce que fit ensuite le courageux ingénieur Hervey? Il se mit à l'œuvre à travers l'unique passe qu'il pût trouver de Montréal au Labrador pour ouvrir un passage à des convois de chemin de fer. Il n'y a aucun doute que cette section du Transcontinental-national à partir de Laroque jusqu'à Hervey-Junction—soit un parcours de 55 milles—est une des mieux construites qui existe sur cet hémisphère; mais, d'un autre côté, c'est une des sections de chemin de fer qui aient coûté le plus cher. Il a fallu faire sauter des flancs entiers de montagnes ayant un volume de millions et de millions de tonnes de pierre et de terre. Il y a sur cette section des ponts construits sur chevalets. Ces ponts d'une étendue étonnante, traversent le lac. Le lestage du chemin de fer est des plus parfaits. Les dormants sont de première qualité; les rails du calibre le plus lourd, et si, comme nous l'a dit, aujourd'hui, l'honorable sénateur de Mille-Iles (l'honorable M. David), tout cela est abandonné à la rouille, je dis que c'est un crime contre le trésor public; c'est un outrage commis au détriment des colons auxquels cette section de chemin de fer est nécessaire. Cette conclusion est-elle juste? Cette question ne m'excite aucunement; mais je vois encore ce chemin tel qu'il me parut être alors. Puis, en revenant d'Hervey-Junction jusqu'à La-Tuque—distance de 55 milles—le chemin de fer Transcontinental-national est construit sur un parcours de 250 milles jusqu'à Cochrane—ou l'Abbitibi, comme le Sénat l'appelle, et c'est un des plus beaux chemins de fer du monde. Il y a là de magnifiques réservoirs d'eau ayant une fondation de granit. Cette eau provient de lacs dont le niveau est à cent et deux cents pieds plus élevé que celui de ces réservoirs. Ces réservoirs sont remplis automatiquement par la gravitation sans l'assistance d'une force à vapeur, et forment un perpétuel approvisionnement d'eau. C'est une chose qu'admire le visiteur qui parcourt des mille et mille milles pour voir de ma-

L'hon. M. CLORAN.

gnifiques napes d'eau; mais quelle doit être sa surprise si ces nappes d'eau ou réservoirs ne sont pas utilisés?

Il a fallu déboursier de l'argent pour poser des tuyaux jusqu'au sommet des montagnes, et cela sur une étendue d'un mille et demi à deux ou trois milles pour obtenir ainsi des lacs un approvisionnement d'eau permanent le long de la voie ferrée en question. Vous ne pourriez, sans doute, vous empêcher d'admirer ces réservoirs si vous les voyiez; mais, d'un autre côté, quel chagrin vous éprouveriez en constatant qu'ils ne sont pas utilisés; qu'ils sont devenus inutiles! On a construit là des stations pouvant être avantageusement comparées aux stations de première classe construites en Angleterre, ou en France, et ce n'est pas peu dire. Elles sont toutes construites sur le roc, en bois dur et bien peinturées. Elles ont une magnifique plate-forme, de belles salles à bagages, d'excellents appartements pour les agents de station; mais elles se trouvent toutes fermées à la clef, et leurs châssis commencent à se couvrir de toiles d'araignée. C'est ce que j'ai vu dans le cours des trois dernières années. Et savez-vous pourquoi cet état de choses existe? C'est parce qu'il y a un différend sur le prix à payer entre l'entrepreneur qui a construit ces stations et le Gouvernement—et cet entrepreneur a, sans doute, fait son travail splendidement; mais en attendant que cette dispute soit réglée, les passagers sont obligés de se tenir sur les plates-formes, sans être abrités contre la pluie, la tempête, la neige, ou la chaleur. Ils sont obligés de se tenir sur la voie ferrée, et cet état de choses dure, à ma connaissance personnelle, depuis trois ans. Le pays est obligé de souffrir cet état de choses, et particulièrement la province de Québec où réside l'honorable sénateur de Mille-Iles, ainsi que moi-même; mais ni l'un, ni l'autre n'est disposé à souffrir cet état de choses sans faire entendre une plainte. Diriez-vous que les représentations de l'honorable sénateur de Mille-Iles ne sont pas bien fondées? La plainte qu'il fait entendre aurait dû être portée avant aujourd'hui. J'ai vu à Hervey-Junction des passagers au nombre de deux ou trois cents et composés d'hommes, de femmes et d'enfants. Plusieurs des femmes portaient dans leurs bras des bébés, et cela non dans une seule occasion; mais ce fait se répétait tous les jours. Ces personnes, parties de Cochrane et de La-Tuque, atten-