

LE PROGRÈS DE L'ABITIBI

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE REGION, RECLAME DANS QUATRE RESOLUTIONS IMPORTANTES, LA CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS DE CHEMINS ESSENTIELS AUX INTERETS DES COLONS.

(De notre correspondant)

Amos, 17. — Préoccupée des intérêts essentiels des colons et du progrès de la région, la Chambre de Commerce de l'Abitibi a adopté à sa dernière réunion, quatre importantes résolutions.

Elle réclame en premier lieu la construction d'un embranchement du Transcontinental, d'Amos à Montréal, puis le prolongement de la voie du Pacifique, de Kippeway aux rapides des Quinze, et de là jusqu'au Transcontinental. Ces deux chemins de fer alimenteront ainsi de très fertiles régions de colonisation, en permettant des moyens de communications plus rapides aux colons, et en leur fournissant un débouché exceptionnel pour tous leurs produits.

Le gouvernement canadien avait promis cet embranchement dès 1911; mais la guerre en a retardé l'accomplissement, et le Pacifique Canadien détient de par sa charte le privilège d'exploiter à lui seul les régions argileuses du Temiskamingue; il a fait aussi des promesses aux intéressés, qu'il continue à priver de voies directes de communications.

La Chambre de Commerce réclame aussi une ligne de chemin de fer qui relierait la baie James et le grand lac Victoria au Transcontinental, et de là aux ports de Montréal, des Trois-Rivières et de Québec. A l'appui de ce projet, elle fait valoir les raisons suivantes:

"L'état financier du Canada exige le développement rapide, immédiat de toutes nos ressources naturelles connues, si nous voulons faire honneur sans trop de difficultés aux dettes et aux obligations créées par la guerre;

"Le territoire qui s'étend du lac Temiskamingue et du grand lac Victoria à la baie James est propre à la colonisation, comme l'ont prouvé les expériences multiples faites en ces dernières années, tant du côté d'Ontario que du côté de Québec.

"Le climat, même sur les bords de la baie James, permet la culture des céréales, ainsi que l'attestent les rapports météorologiques indiscutables et des expériences répétées à Moose Factory, à la baie Hannah et au poste de Rupert;

"Ce territoire, d'une superficie de plus de 20 millions d'acres dans le Québec seulement, est généralement bien boisé de l'épinette la plus recherchée pour la fabrication du papier, et qu'il y a sur les rivières Harricana, Bell, Rottaway, etc., des énergies hydrauliques permettant l'exploitation d'industries immenses;

"La baie James et la mer d'Hudson offrent des champs de pêche inépuisables; en outre, les îles et les côtes de ces mers contiennent d'énormes quantités de minéral y de fer, qui n'attendent que des voies de transport pour être expédiées à nos aciéries et autres industries métallurgiques, tandis que les bords de l'Harricana et de la Nottaway révèlent d'autres minéraux de valeur, comme le gypse, les argiles les plus précieuses pour l'industrie, le quartz aurifère, etc.

"Un seul chemin de fer bien localisé entre le Transcontinental et la baie James, avec quelques courts embranchements peu coûteux, suffiraient à développer tout cet immense territoire;

"Ce chemin de fer servirait aussi au transport du grain expédié de l'Ouest à Port-Nelson durant les mois que le détroit d'Hudson est fermé à la navigation, tandis que la baie James est encore ouverte;

"Un tel chemin de fer relie par le Transcontinental aux autres réseaux formerait une voie courte entre la baie James et les ports de Québec, Trois-Rivières et Montréal;

"Enfin la législature de la province de Québec a approuvé le principe d'un tel chemin de fer en offrant de généreux subsides pour sa construction, en 1913."

La Chambre s'est élevée, enfin, dans une quatrième résolution, contre les taux élevés de transport exigés par le Transcontinental. C'est un obstacle sérieux à l'écoulement des produits de l'industrie forestière et minière de la région.

En conséquence, elle exprime le vœu "que la Commission administrative des Chemins de fer nationaux du Canada étudie sans retard la question de la colonisation dans la zone argileuse traversée par le Transcontinental et qu'elle favorise cette colonisation en ordonnant une diminution de 50% dans les taux chargés actuellement par le transport du bois entre cette région et les ports de Québec, des Trois-Rivières et de Montréal et les autres points où il y a des manufactures de pulpe et de papier".