

pleine de promesses pour l'avenir. Le Canada a justement besoin que des régions de cette nature soient ouvertes à la colonisation afin de procurer à la population le travail nécessaire; or, la région de la rivière de la Paix renferme de vastes étendues de terres agricoles dont la fertilité est établie sans contestation possible. Cependant, ces fertiles régions sont privées de tous moyens de transport. On rencontre dans le même territoire des étendues forestières considérables ainsi que des chutes d'eau très puissantes dont l'aménagement permettrait d'électrifier le chemin de fer à partir de la région de la rivière de la Paix jusqu'à la côte du Pacifique. Voilà qui est de nature à faire impression sur la Chambre après les débats qui ont eu lieu au cours de la présente session, en ce qui regarde le développement de l'énergie électrique. En outre, il y a plusieurs gisements de minerais qu'on pourrait mettre en exploitation s'il y avait un chemin de fer. Il est incontestable que la région d'Omineca est riche en minerais et qu'on pourrait en retirer non seulement de l'or et de l'argent, mais aussi du zinc, du plomb et du cuivre. Cela donne une idée des avantages de cette ligne.

Pourquoi les gens de cette région cherchent-ils un débouché du côté du Pacifique, plutôt que du côté de l'est? Songez qu'un chemin de fer de 800 milles de longueur leur donnerait un débouché ouvert toute l'année sur le Pacifique, tandis que dans la direction de l'est, il leur faudrait couvrir trois fois cette distance pour atteindre Montréal, qui n'est ouvert que pendant six ou sept mois de l'année. Le rapport que j'ai en main semble indiquer que l'établissement d'une ligne jusqu'au Pacifique ne diminuerait pas les frais de transport. Pouvez-vous imaginer que les habitants de la région de la rivière de la Paix puissent partager une idée de la sorte, quand ils n'ont que 800 milles à parcourir pour atteindre le Pacifique où ils trouveront un port ouvert toute l'année, tandis qu'ils sont à 3,000 milles de l'Atlantique? Vous ne pouvez pas faire croire à ces gens-là que leur débouché naturel n'est pas le littoral du Pacifique.

Voyons un peu le rapport des ingénieurs qui exclue toute possibilité de trafic autre que celui provenant de l'agriculture. Je suis sûr qu'après m'avoir entendu décrire les avantages de la région, mes honorables collègues ne partageront pas cette opinion. Les ingénieurs ont fait un examen général de la question, mais d'après moi, ils ne l'ont pas étudiée assez à fond. Je pense bien qu'ils étaient sincères en présentant ce rapport, mais en tout cas, comme l'a fait observer le ministre de l'Intérieur, il n'y a pas de doute que la question de la ligne d'Obed ne satisfasse pas les besoins de la ré-

[M. Fraser.]

gion de la rivière de la Paix. C'est un expédient temporaire de la pire espèce dont on ne devrait même pas faire cas. Les premiers ministres de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta ont comparu devant le comité et ont condamné cette ligne. Il me semble que cela devrait suffire pour l'ignorer complètement.

Qu'on me permette de dépeindre la situation relativement au débouché de la région de la rivière de la Paix. Pour moi, le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) a raison de dire qu'il n'y a pas d'autre tracé à considérer que celui de la rivière même, qui, depuis un temps immémorial, est la voie naturelle pour pénétrer dans cette région. C'est par là qu'on a passé pour aller coloniser la Colombie-Anglaise, et c'est la voie qu'on suit encore aujourd'hui. C'est la ligne de partage des eaux la plus basse du continent américain; elle a 2,350 pieds d'altitude. Toutes les autres lignes projetées auraient à monter à près de 3,750 pieds. Or, c'est une chose à considérer, car la rampe est un facteur important dans la construction d'une voie ferrée. Je répète encore une fois que, vu la topographie de cette région, tout indique que les principales voies de communication tendent vers Prince-George. Là vous avez actuellement la ligne du chemin de fer national qui va de Red Pass à Prince-Rupert. Or, le sous-ministre des Chemins de fer d'Alberta a fait une déclaration très significative, l'autre jour, lorsqu'il a dit que, si l'on ne fournissait pas au chemin de fer national le trafic de la région de la rivière de la Paix, ce n'était pas la peine de continuer d'exploiter l'embranchement du chemin de fer national de Red Pass Junction à Prince-Rupert. Cette ligne représente un placement de fonds publics de 70 à 80 millions et son déficit s'élève à près de 2 millions par an. Pour effacer ce déficit, il faut donner au chemin de fer le trafic de la région de la rivière de la Paix. Le chemin de fer est tributaire de cette région, et, comme l'a dit le sous-ministre, c'est le seul moyen de le faire rapporter.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député voudra bien spécifier que cette déclaration a été faite par le sous-ministre des Chemins de fer de la province d'Alberta et non par le sous-ministre du département fédéral.

M. FRASER: Je croyais l'avoir dit. Prince-George est le centre de toute la région, et si vous faites passer ce chemin de fer par le défilé de la rivière de la Paix, non seulement vous pourrez expédier le grain à Prince-Rupert, mais vous aurez comme alternative la route de Vancouver, et si ni l'une ni l'autre ne vous plaisent, vous aurez une troisième solution, qui sera d'établir une nouvelle ligne le long du Fraser, de Prince-George à Vancou-