

sa décision, nous pourrions construire ce chemin de fer dans l'espace d'une année.

Personne aujourd'hui ne semble renseigné sur le tracé que le Gouvernement adoptera. Si le Gouvernement construit le chemin, du pont de Québec à travers les comtés de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, l'Islet et Temiscouata, en adoptant le tracé proposé par le député de Bellechasse (M. Talbot), c'est-à-dire en suivant le parcours de la rivière Abenakis, le comté de Dorchester n'en bénéficiera nullement et les comtés de l'Est n'en retireront que fort peu d'avantages, parce que ce chemin de fer serait une ligne parallèle de l'Intercolonial et passerait à une distance moyenne de 10 à 15 milles de cette voie ferrée. Mais en adoptant le tracé que je propose, sur le parcours de la rivière Etchemin, le chemin de fer traverserait tous ces comtés, à l'extrémité sud, à une distance probable de trente milles de l'Intercolonial. Les Alléganys partent du golfe du Mexique et s'étendent jusqu'au bassin de Gaspé, traversant tous ces comtés vers le centre, à mi-chemin à peu près entre les fleuves Saint-Jean et Saint-Laurent. Si l'on adopte le tracé projeté dans ce bill, c'est-à-dire sur le parcours de la rivière Abenakis, le chemin de fer passerait du côté nord des Alléganys, dans les comtés de Bellechasse, de Montmagny et de l'Islet. Ainsi il y aurait deux chemins de fer du côté nord des montagnes, tandis que le côté sud ne serait doté d'aucune ligne de voie ferrée. Mais qu'on adopte le tracé que j'ai proposé et les comtés situés du côté sud et ceux situés du côté nord, seront dotés respectivement d'une voie ferrée. On le sait, les cours d'eau ont leur source dans les Alléganys et se déversent dans le fleuve Saint-Jean. Comment les habitants établis sur le parcours de ces rivières pourraient-ils opérer le flottage de leur bois jusqu'au chemin de fer, si ce chemin de fer n'est pas construit du côté sud ? Leur seul espoir de salut serait d'effectuer le flottage de leur bois jusqu'au fleuve Saint-Jean et de le vendre au premier acheteur venu, même à sacrifice. Mais en adoptant le tracé que je propose, le chemin de fer traverserait ces cours d'eau, environ à mi-chemin et desservirait tous ces comtés. C'est au Gouvernement qu'incombe le devoir de prendre une décision à cet égard. La compagnie du Québec-Central ne m'a pas chargé de saisir la Chambre de cette question. Je le fais de ma propre initiative. Le Gouvernement n'est nullement tenu d'apporter une réponse à ma question; mais s'il peut éclairer sur ces points la compagnie du Québec-Central, tout le monde en bénéficiera.

Sir WILFRID LAURIER : Comme l'honorable député (M. Morin) le sait, cette motion tend tout simplement à faire revivre un crédit tombé en annulation. Il connaît familièrement la localité qui s'étend de la bifurcation de Scott au pont de Québec et de Saint-François à Saint-George. Il s'intéres-

M. MORIN.

se à la question de savoir si, oui ou non, le Transcontinental doit atteindre un certain point en suivant le parcours de la rivière Etchemin ou celui de la rivière Abenakis. Il affirme que dès que cette décision sera connue, la compagnie du Québec-Central sera en mesure de construire une nouvelle voie ferrée. Je dois déclarer que le Gouvernement n'est pas en situation d'éclairer la Chambre sur ce point, en ce moment. L'affaire est entre les mains de la commission du Transcontinental qui n'a pas encore présenté de rapport à cet égard.

M. W. F. MACLEAN : Le premier ministre n'essayera-t-il pas d'obtenir ce renseignement, au bénéfice de l'honorable député (M. Morin), à aussi brève échéance que possible ?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, c'est notre désir.

A la compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Occidental, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite dans la direction d'Alberta, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 34 de 1904 article 2, item 11, ne dépassant pas 50 milles en longueur.

M. HERRON : S'agit-il d'un renouvellement de subvention ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HERRON : Je tiendrais à savoir du ministre si d'autres compagnies ont demandé quelques subventions pour d'autres chemins de fer traversant virtuellement le territoire couvert par la charte en question.

M. EMMERSON : Je ne saurais dire, sans consulter mes notes, si d'autres compagnies ont demandé des subventions; cela s'entend des compagnies qui desservent la contrée en question.

M. HERRON : Si je ne me trompe, une certaine compagnie a demandé l'octroi d'une subvention destinée à la construction d'un chemin de fer de Macleod vers quelque point situé sur la ligne frontière, à trente milles de distance de cette ligne, mais dont le terminus au sud sera virtuellement le même. Cette compagnie, paraît-il, aurait demandé une subvention, mais on n'a pas accédé à sa demande.

M. EMMERSON : J'ai peine à croire qu'une compagnie quelconque ait éprouvé un refus. Toutes ces demandes de subventions sont réservées et demeurent sur le bureau, en attendant que le Gouvernement décide s'il proposera au Parlement de voter l'ouverture de nouveaux crédits affectés à des subventions supplémentaires. A la dernière session, nous n'avons pas voté de subventions aux chemins de fer, et cette session-ci, nous n'avons pas l'intention de proposer à la Chambre l'ouverture de nouveaux crédits dans ce but. En attendant que le