

L'honorable M. REID: Très bien, un échantillon. Et quelle est la véritable situation. Le Pacifique-Canadien a une ligne directe de Saint-Jérôme à Montréal. Le National-Canadien a aussi sa ligne entre ces deux points, mais elle est plus longue de plusieurs milles, parce qu'à Terrebonne la ligne fait un détour. Cependant, les voyageurs pressés prennent le train de la ligne nationale à Saint-Jérôme, changent au Pacifique-Canadien à Terrebonne et arrivent à Montréal aussi tôt. Et on nous demande de voter \$357,000 pour construire 12 milles de voie reliant Saint-Jérôme au Transcontinental. Comment peut-on approuver une telle dépense? Le leader du Gouvernement admettra que le Ministre des Finances a déclaré que l'exercice courant se solderait par un déficit de \$70,000,000 à \$80,000,000.

On prétend que d'autres lignes mentionnées dans le bill sont de nécessité urgente, et sir Henry Thornton et ses collègues ont approuvé leur construction. Mais je crois que le leader du Gouvernement en sait plus long à ce sujet que sir Henry Thornton. Il y a vingt-cinq ou trente ans, lorsque je siégeais aux Communes, on proposa la construction d'un chemin de fer d'environ 67 milles dans le comté représenté à la Chambre par M. Sinclair, aujourd'hui membre de la Commission. Cela était antérieur à 1896, avant le régime de sir Wilfrid Laurier. Les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer firent une enquête et décidèrent contre la construction de cette ligne, qui aurait coûté \$8,000,000 au lieu de \$3,500,000. Cela était avant la guerre, alors que la construction des chemins de fer ne coûtait qu'un tiers de ce qu'elle coûte aujourd'hui. Cette ligne devait être construite quand sir Wilfrid Laurier prit les rênes du pouvoir. M. Sinclair plaida en vain pendant 16 ans. On fit sur ce projet une masse de rapports, dont pas un cependant ne fut assez favorable pour justifier l'entreprise, bien que nous ayions tout l'argent nécessaire. Je reçus une députation demandant la construction de cette ligne alors que j'étais ministre des Chemins de fer. Mais les fonctionnaires de l'Intercolonial ne voulurent jamais admettre qu'il fut justifiable de dépenser une si forte somme pour cette ligne particulière.

Nous avons donc ici 67 milles d'une voie ferrée qui aurait coûté \$7,000,000 ou \$8,000,000 avant la guerre. Ce n'est là qu'un exemple, et je ne dis pas que cela s'applique à toutes ces lignes. On a déjà dépensé certaines sommes sur quelques-unes de ces lignes dans le Nord-Ouest, même quand j'étais ministre des Chemins de fer.

Vous me permettez de vous dire ce que signifie la construction de ces voies ferrées. Les premières lignes du Canadien-Nord, dans la Saskatchewan et l'Alberta, furent des chemins de colonisation construits par sections de 10 ou 20 ou 30 milles, précédant la population et prolongées au fur et à mesure des besoins. Ces prolongements amenaient le trafic qui assurait un revenu au chemin.

Jamais je ne refuserais de prolonger nos voies ferrées dans les régions colonisées. Je crois que le revenu du trafic justifierait leur construction. Presque toutes les lignes de la Saskatchewan rapportent des profits en raison du grain qu'elles transportent.

Les lignes projetées par ce bill ne seront probablement pas construites cette année. Sous l'ancien régime elles seraient à demi complétées aujourd'hui—et voici pourquoi. Un sixième du montant requis aurait été voté par le Parlement avant le 31 mars et disponible pour commencer la construction au printemps, afin que le chemin soit prêt pour le transport de la récolte. Quand même le bill serait adopté, la moisson serait terminée avant que les premiers rails soient posés.

Nos amis de l'Alberta et de la Saskatchewan craignent peut-être de retarder la construction de nos chemins de fer en rejetant le bill. Mais le leader du Gouvernement nous a dit que la dépense de ce crédit est répartie sur les trois années suivantes—total de \$28,000,000 d'après ses prévisions. Personne qui aurait mes renseignements ne voudrait consentir à l'adoption du bill, car il comprendrait que l'entreprise est impossible dans les conditions financières actuelles. La part de l'Alberta et de la Saskatchewan est de \$11,000,000 environ, répartie sur une période de trois ans. La dépense au cours des prochains douze mois serait donc de \$3,500,000. Si le Gouvernement pense que ces lignes sont nécessaires, pourquoi n'y appliquerait-il pas \$3,000,000 du crédit de \$73,000,000 voté pour les chemins de fer, évitant ainsi tout délai? De fait, la construction aurait dû être commencée dès que le sixième des crédits budgétaires a été voté. Dans certains cas où les ponts ont été construits et les rampes faites, le rejet du bill ne causera aucun embarras sérieux.

Rien ne serait plus néfaste que de permettre à l'administration de nos chemins de fer de construire des voies ferrées sans le consentement du Parlement, qui n'aurait pas les détails voulus.

Quel sera le total quand la Chambre des Communes aura voté les crédits supplémentaires? Nous avons déjà, pour l'exercice courant, \$427,551,235.71, dont \$73,000,000 sont ap-