

trionaux de Québec et d'Ontario, un chemin de fer servant à la fois de route directe pour les transports et de chemin de colonisation. Il y a tout lieu de croire que ce chemin de fer ne saurait répondre à ce double besoin; tandis qu'en prolongeant l'Intercolonial, déjà si utile aux populations des provinces maritimes, jusqu'aux bords de la baie Georgienne et au besoin, encore plus loin vers l'ouest et même jusqu'à l'océan Pacifique, nous relierions en un faisceau toutes les parties du pays par un réseau d'Etat sur lequel le peuple canadien aura la haute main.

Enfin, M. l'Orateur, me fondant sur les raisons que j'ai mainte et mainte fois répétées et qui sont exposées avec tant de concision dans la lettre de M. Meighen, je prétends que le prolongement de l'Intercolonial, même jusqu'à la baie Georgienne, ferait affluer une partie considérable des transports de l'ouest, non seulement vers les ports de Montréal et de Québec, mais encore vers ceux de Saint-Jean et d'Halifax. Je regrette d'avoir tant prolongé ces observations et je les termine, en proposant l'amendement, dont le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a déjà donné avis. J'ai l'honneur de proposer, avec l'appui du Dr Sproule :

Que tous les mots après "que" soient rayés et remplacés par les suivants :—

1. Il n'est pas expédient de ratifier la convention contenue dans l'annexe du projet de loi dont la Chambre est saisie, intitulé : Loi concernant la construction d'un chemin de fer national transcontinental.

2. Que le gouvernement n'a pas communiqué à la Chambre de renseignements de nature à autoriser le parlement à lier le pays à la convention dans son ensemble et surtout à cette partie de la convention qui pourvoit à la construction de près de dix-neuf cents milles de chemin de fer formant la section orientale du chemin de fer désigné dans cette convention.

3. Que le gouvernement, en exposant sa politique dans le discours du trône, à l'ouverture de la présente session, s'est engagé, directement et spécifiquement, à nommer sur le champ une commission d'hommes d'expérience, chargés de préparer un rapport sur l'ensemble de la question des transports et des installations de tête de ligne.

4. Que pour donner suite à cette promesse, le gouvernement, le dix-neuvième jour de mai 1903, par un arrêté du conseil relatif à l'industrie des transports au Canada a fait connaître de nouveau sa politique dans les termes suivants :—

"Les questions à étudier et à élucider sont complexes et difficiles, comprenant, entre autres, le transport des produits de l'ouest, du lieu de production aux marchés de l'univers.

Cela comprend l'étude de leur transport,— du lieu de production aux ports maritimes canadiens ;

du lieu de production aux ports occidentaux du lac Supérieur ;

des ports occidentaux du lac Supérieur aux ports de mer canadiens ;

des ports de mer canadiens en Europe ;

du lieu de production aux ports canadiens sur le Pacifique.

Comme ce sujet intéresse les produits des

provinces de l'est du Canada, il comprend leur transport,—

aux ports de mer ;

des ports de mer en Europe ;

Il est évident qu'avant qu'une solution satisfaisante puisse être donnée à toutes ces questions, il est indispensable qu'une enquête complète et approfondie se fasse touchant,—

les conditions de l'expédition primitive et la possibilité d'améliorer les conditions se rattachant à telle expédition ;

les besoins de l'entreposage aux ports des lacs, des rivières et de l'océan ;

les facilités offertes par les havres des lacs, des rivières et des ports de l'Atlantique et du Pacifique ;

les conditions relatives à la navigation sur la route du Saint-Laurent et généralement tout ce qui intéresse l'utilisation plus économique et plus satisfaisante des voies de transports canadiennes, terrestres ou fluviales.

En procédant à cette enquête, on ne devrait pas s'en tenir aux routes et moyens de transport utilisés à l'heure qu'il est, mais au besoin, il faudrait faire faire de nouvelles explorations de façon à s'assurer s'il ne serait pas possible d'ouvrir des voies de communication plus économiques et plus satisfaisantes pour effectuer les transports par terre ou par eau.

Il faudrait faire enquête sur les forces qui mettent obstacle aux transports par des voies toutes canadiennes savoir,—

la concurrence des voies ferrées des Etats-Unis ;

la concurrence de la marine marchande des Etats-Unis fréquentant les ports du lac Supérieur ;

la tendance des produits canadiens à chercher un débouché vers l'est, par les ports de Boston, Portland et autres ports des Etats-Unis, et il faudrait établir une enquête et un rapport soigneux sur les meilleurs moyens et les méthodes les plus économiques employés par nos concurrents.

Dans ces circonstances, il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens tendant à appliquer les mesures propres à assurer au Canada la haute-main sur le transport de ses propres produits, et l'on croit que le mode le plus efficace de faire cette enquête et d'obtenir les renseignements requis, est la création d'une commission composée d'experts compétents et expérimentés.

5. Qu'une telle enquête ou étude n'a pas été faite ou tenue et que les renseignements requis mentionnés dans l'arrêté du conseil précité, n'ont pas été obtenus ou déposés devant cette Chambre.

6. Que cette Chambre est d'avis que le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer l'île du Prince-Edouard ne devraient pas cesser d'être la propriété de l'Etat et exploités par le gouvernement canadien.

7. Qu'il importe de développer et d'améliorer le réseau des voies ferrées dans la province de Québec, et dans les provinces maritimes, et de plus de le prolonger de Montréal vers l'ouest, jusqu'à tel point ou points qui lui permettent de transporter vers la partie orientale du Canada et vers nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique, le volume rapidement croissant des produits de notre grand pays de l'ouest.

8. Que,—

(a) En développant et en prolongeant le réseau des chemins de fer de l'Etat soit par la construction de nouvelles lignes ou parties de