

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Judi, 13 mars 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITE DES PENSIONS.

L'hon. M. ROWELL: Avec votre consentement, monsieur l'Orateur, je proposerai que les noms de MM. Bonnell, Brien, Fontaine, Lang, McGibbon (Muskoka) et Savard soient ajoutés à la liste du comité spécial des pensions, du règlement des pensions et de tout ce qui s'y rapporte.

IMPRIMERIE NATIONALE

M. CASGRAIN: Monsieur l'Orateur, m'est-il permis de demander de nouveau quand nous recevrons les exemplaires imprimés des Débats de la Chambre?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Actuellement les exemplaires fournis aux députés sont tirés au miméographe parce que le Gouvernement n'a pas pu faire imprimer le hansard. Dès qu'il y aura un changement qui lui permettra de le faire imprimer, le hansard sera distribué.

M. CASGRAIN: Quand est-ce, croyez-vous?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne saurais le dire.

LES DESORDRES DU CAMP DE KINMEL.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le Gouvernement a-t-il reçu d'autres renseignements concernant le soulèvement à Kinmel Park, dans le pays de Galles?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Il n'y a pas d'autre rapport officiel.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les fils télégraphiques doivent être rompus.

SUITE DE LA DISCUSSION DU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion du discours du trône et du projet d'adresse à S. Exc. le Gouverneur général.

M. McQUARRIE (continuant): Lorsque la Chambre a suspendu sa séance, hier soir, je disais que l'avenir réservé aux chemins de fer nationaux du Canada se montrait sous un jour des plus favorables, si l'on administrait ces voies ferrées tel qu'on devrait le faire. La voie ferrée transcontinentale qui traverse l'Ouest, l'ancien chemin

[M. McQuarrie.]

de fer du Nord-Canadien, a une importance considérable, et deviendra, je crois, une partie importante de notre actif national. Quand il s'agit de chemin de fer, la partie de l'entreprise qui rapporte le plus de bénéfices doit être le transport des marchandises et, à cet égard, la voie ferrée dont les pentes sont les plus douces possède un grand avantage. Le chemin de fer transcontinental du Nord-Canadien possède, si je ne me trompe, des pentes plus douces que tout autre chemin de fer en Amérique. La comparaison suivante entre ce chemin de fer et celui du Pacifique-Canadien, illustre parfaitement cet état de choses: le pouvoir de traction sur le chemin de fer Pacifique-Canadien est représenté par la traction de seize wagons seulement, de Vancouver à Calgary, dans la zone des montagnes, tandis que le Nord-Canadien peut remorquer, en se servant d'une seule locomotive, cinquante wagons remplis à leur pleine capacité, de Vancouver à Québec. Quand le grain de l'Alberta et de la Saskatchewan afflue vers l'Ouest, cela représente un facteur important dans le succès du Nord-Canadien. Une partie très considérable du grain de ces provinces doit nécessairement prendre la route du Pacifique.

En étudiant ce qui a trait au transport du grain ou de tout autre produit relativement à cette question, soit qu'on se serve de la route fluviale ou de chemin de fer, on doit tenir compte d'un fait important: la nécessité d'obtenir le transport le moins long par voie ferrée au port maritime qui offre le plus d'avantages à cet égard. On atteindra cette fin en utilisant la route du fleuve Fraser. Nous nous attendons à voir, un jour, des élévateurs à grain s'élever sur les rives de ce fleuve. Nous avons des milles et des milles d'emplacements qui conviennent admirablement à la construction d'élévateurs, à partir de Port-Coquitlam jusqu'au golfe, et lorsque le ministère des Travaux publics aura terminé le chenal du Fraser, ce fleuve sera assez profond pour permettre aux gros navires marchands de faire escale à aucun de ces endroits.

Nous avons quatre chemins de fer importants qui atteignent, aujourd'hui, New-Westminster: le Nord-Canadien, le Pacifique-Canadien, le Grand-Nord et le Nord-Pacifique. Déjà le Pacifique-Canadien a laissé entendre que, les temps devenant plus propices, il construira des élévateurs à Port-Coquitlam, et qu'il utilisera la route du Fraser de façon à diminuer de 20 milles le transport par sa voie ferrée. Il a acquis un terrain à Port-Coquitlam et l'espace ne lui manquera pas pour faire circuler ses wagons sans qu'il y ait congestion de tra-