

sympathique des électeurs du Manitoba, de la Saskatchewan, voire même de l'Alberta, au cours de la campagne électorale, promirent que le gouvernement de sir Wilfrid Laurier, s'il revenait au pouvoir, entreprendrait et mènerait à bonne fin la construction d'un chemin de fer depuis le Pas, atteint déjà par un prolongement de Mackenzie et Mann, à partir de leur ligne principale du Nord-Canadien jusqu'à la baie d'Hudson. Ce ministère fut renversé, mais avant d'abandonner les rênes du pouvoir, au mois d'août 1911, il signa un contrat avec J. D. McArthur pour la construction des premiers 185 milles depuis le Pas jusqu'à Thicket-Portage, et l'on dépensa sub-séquemment pour ces 185 milles \$2,300,000. Mais lors des élections de 1911, les représentants du parti libéral-conservateur avaient aussi promis aux électeurs de l'Ouest central que, s'ils étaient portés au pouvoir, ils donneraient leur appui sympathique et pratique à la construction de la même ligne, et il y eut, si je puis dire sans blesser personne, une sorte de concurrence entre les chefs des grands partis rivaux. La première partie des 185 milles ayant été en partie achevée, dans l'année durant laquelle les travaux ont été faits, le 12 septembre 1912, le gouvernement de sir Robert Borden pour témoigner sa sympathie aux aspirations des habitants de l'Ouest signa un contrat pour le prolongement de la ligne de Thicket-Portage à Split-Lake-Junction, distance de 68 milles, pour lesquels, d'après les rapports la somme de \$2,300,000 fut dépensée. Et pour faire suite à cela, dans le même mois de décembre 1912, le gouvernement de sir Robert Borden adjugea une autre entreprise pour la construction de la dernière section de Split-Lake-Junction à Port-Nelson, soit une distance de 171 milles; or, à venir jusqu'aujourd'hui, une somme de \$3,500,000 a été déboursée sur cette entreprise. Ni rails ni traverses n'ont jamais été posés sur la dernière section de 92 milles qui aboutit à Port-Nelson. Conséquemment, si les deux partis ont fait des efforts pour obtenir l'appui des électeurs de l'Ouest central en promettant la construction de cette voie ferrée; si les deux partis ont déboursé plusieurs millions des deniers publics pour remplir leurs promesses et si la marche qu'ils ont suivie est digne de louanges, les deux partis devraient bénéficier également des résultats acquis.

D'autre part, si le fait de commencer la construction de ce chemin de fer fut une entreprise prématurée; si le projet n'a pas réussi et qu'il n'ait guère de chances de réussite pour l'avenir, les deux partis doivent assumer leur part de responsabilité en toute cette affaire. Et en sus des débours que j'ai énu-

[M. Cahan.]

mérés, je constate que le pont construit sous le régime Laurier au Pas a coûté \$300,000. Les ponts construits au rapide Manitou ainsi qu'au rapide Kettle ont coûté une autre somme de \$460,000; les rails, attaches,—coeurs et aiguilles, \$2,500,000, soit une somme globale de 15 millions en chiffres ronds qui a été déboursée pour cette entreprise jusqu'aujourd'hui. De plus, nous avons déboursé en chiffres ronds une somme de \$6,500,000 pour les installations de tête de ligne à Port-Nelson. En ce qui regarde ces installations, il n'a pas été exécutés de travaux depuis 1917, ainsi que le ministre des Chemins de fer l'a déclaré; d'autre part, les travaux de construction de la voie ferrée furent abandonnés au 332e mille, dans le cours du mois d'octobre 1918.

En recherchant les raisons qui ont décidé le Gouvernement à discontinuer les travaux en 1917, j'ai examiné les documents officiels disponibles. Aux honorables membres qui n'ont pas pris la peine de parcourir ces dossiers, je puis dire que, s'ils veulent bien examiner les documents parlementaires nos 234 et 234A de 1924 qui furent déposés ici en réponse à un ordre de la Chambre adopté le 14 avril 1924, ils y trouveront une masse de renseignements très instructifs et qui leur seront très utiles afin d'en arriver à une conclusion pratique en ce qui regarde la mesure en délibération. A la page 16 de ce dossier, je relève un rapport, en date du 22 décembre 1917, de M. D. W. McLachlan, ingénieur chargé de la direction des travaux à Port-Nelson, un ingénieur des plus compétents, à mon sens,—du moins les gouvernants du jour ont fait son éloge à maintes reprises. Au risque de fatiguer l'attention de la Chambre, je citerai un extrait de ce rapport.

L'hon. M. DUNNING: A quel document mon honorable ami fait-il allusion, en ce moment?

M. CAHAN: Il s'agit d'un dossier déposé par un ordre de la Chambre du 14 avril 1924; je doute fort qu'un grand nombre d'honorables membres soient au fait de l'existence de ce dossier.

M. HANNESSON: N'est-ce pas le même rapport qui a été cité ici, hier?

M. CAHAN: Je ne saurais le dire; cependant, je vais le lire. Le rapport est adressé à W. A. Bowden, ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux, Ottawa (Ont.), et il est ainsi conçu:

Maintes fois au cours des quatre dernières années, je me suis senti disposé à condamner de façon absolue l'entreprise que l'on m'a confiée, mais tant que j'ai cru qu'il y avait espoir que le chemin de fer de la baie d'Hudson serait un jour d'un grand avantage au point de vue national.