

Au sujet de la contre-proposition que j'ai présentée à la Chambre, je dois dire, en premier lieu, qu'elle ne vise nullement à une mesure quelconque d'extension de chemin de fer, tant que nous n'aurons pas obtenu toutes les lumières voulues sur tous les points essentiels. J'ai posé comme condition préliminaire de ma proposition qu'il faudrait au préalable obtenir l'avis des experts, avant de se lancer dans pareille entreprise. En troisième lieu, j'affirme que ma proposition assure la réglementation efficace des prix de transport relativement au commerce entre l'est et l'ouest, et cela par le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest. En quatrième lieu, ce contre-projet tend à utiliser et à développer les grandes voies navigables de l'intérieur du pays, et demande que l'outillage de la baie Georgienne, du Saint-Laurent et des ports maritimes se réalise aussi rapidement que le permettront nos ressources financières. En cinquième lieu, l'extension de l'Intercolonial jusqu'à Montréal étant un fait accompli, mon plan tend à le prolonger vers l'ouest jusqu'aux points où il pourra recueillir le trafic de l'ouest et ce projet vise, en dernière analyse, au prolongement de ce réseau jusqu'au Pacifique. Je tiens à déclarer que, relativement à l'extension de l'Intercolonial vers l'ouest, j'ai l'appui de deux importants députés de la droite. Au cours de la dernière session, le député de la Saskatchewan (M. Davis) prononçait les paroles que je vais citer :

A mon avis, le gouvernement a commis une erreur en n'achetant pas le Canada-Atlantique il y a quelque temps. Il aurait fallu prolonger l'Intercolonial, de Montréal jusqu'à Depot-Harbour sur les grands lacs, de façon à créer au moyen du réseau de l'état, un débouché aux transports des grands lacs vers le littoral.

C'est précisément le système que j'ai préconisé au sein de cette Chambre au cours du débat qui s'est livré autour du bill à l'étude ; c'est précisément la politique formulée par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) au sujet de l'extension future de nos réseaux de chemins de fer. En outre, le député de Westmoreland (M. Emmerson) s'est aussi prononcé dans le même sens. Au cours de ses observations sur la mesure en discussion, cette session-ci, il a fait la déclaration que voici :

Il est une observation que je désire faire ici, au sujet de la proposition formulée par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), relativement au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin que ce réseau puisse accaparer sa part des transports qui se dirigent vers les lacs.

J'incline fortement vers ce projet ; mais, j'en conviens, il n'oppose pas d'obstacle insurmontable à la réalisation de cette grande entreprise.

Une VOIX : Ecoutez !

M. R. L. BORDEN : Eh bien ! si ce prolongement de l'Intercolonial n'est pas un

M. BORDEN (Halifax).

obstacle à la réalisation de l'entreprise en discussion et s'il fait partie du projet du gouvernement, j'espère que le directeur général des Postes ou quelque autre député ministériel voudra bien ajouter au coût du projet du gouvernement celui qu'ils ont déjà attribué à cette partie de ma contre-proposition tendant au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Comme quelques-uns de mes collègues l'ont fait observer, quand les députés de la droite auront étudié ma proposition, ils constateront que le coût en sera bien inférieur à la somme de quinze ou dix-sept millions, chiffre de l'estimation qu'en a faite le directeur général des Postes. En outre, la proposition que j'ai présentée à la Chambre tient compte de l'importance de développer les territoires septentrionaux de Québec et d'Ontario, et cela au moyen de chemins de fer de colonisation construits au fur et à mesure des besoins du pays, de façon à relier ces nouveaux établissements avec les anciennes provinces.

A notre avis, le meilleur moyen d'entreprendre et de développer la colonisation de ces territoires est en y construisant graduellement, mais avec la rapidité voulue par les besoins du pays, des chemins de fer, reliant les anciens établissements de Québec et d'Ontario à ces territoires du nord, au fur et à mesure des progrès de la colonisation et du développement de ces territoires. A notre avis, un réseau direct, destiné au transport direct des marchandises, ne saurait développer la colonisation de ces nouveaux territoires aussi rapidement que le feraient des chemins de fer de colonisation construits expressément dans ce but. Ma proposition tend, de plus, à relier immédiatement deux grands réseaux de chemins de fer de l'ouest et trois autres grands réseaux de l'est, et cela en territoire canadien. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, un des réseaux de l'ouest et de l'est, possède déjà des raccordements au nord du lac Supérieur. L'utilisation d'une ligne ainsi construite permettra au Grand Tronc dans l'est et au chemin de fer Canadien du Nord dans l'ouest d'effectuer des raccordements avec d'autres parties du pays qu'il importe que ces réseaux desservent. Mon projet vise encore au développement de nos réseaux de chemins de fer, non seulement dans les parties septentrionales des provinces d'Ontario et de Québec, mais, en outre, à travers les anciens établissements de ces provinces qui, à plusieurs égards, ont besoin de nouvelles voies ferrées, afin de pouvoir atteindre le rang auquel ils ont droit d'aspirer, au point de vue du commerce national.

Quoique nos transports peuvent s'effectuer par la voie des grands lacs et à travers les parties colonisées des provinces d'Ontario et de Québec, jusqu'aux ports de Montréal et de Québec et des provinces maritimes, il ne convient nullement de construire, à titre d'essai, à travers les territoires septen-