

nistre nous a fourni tous les renseignements que nous pouvions désirer dans le cas de cette compagnie qui construit le chemin de fer dont il a parlé ; mais on ne nous a pas fourni le même renseignement à propos d'un grand nombre de ces subventions, et mon but est d'obtenir toutes les informations que le ministre des Chemins de fer peut avoir en sa possession.

M. HAGGART : Il est une objection plus sérieuse que celle-là contre l'octroi de subventions à des particuliers. Dans le rapport de la commission du Transcontinental, il est dit qu'il est essentiel à la construction de cette ligne qu'on construise un embranchement jusqu'au lac Supérieur.

Qu'on examine la posture dans laquelle se trouvera l'entrepreneur de cette partie de ce chemin de fer avec laquelle cette ligne fera raccordement, s'il ne peut transporter son matériel sans conclure avec cette compagnie un contrat, ou bien sans acquérir la charte de cette compagnie dans le but de construire lui-même cette ligne. Nous serons obligés de payer un prix plus élevé pour la construction du Transcontinental, parce que la ligne de ce chemin de fer qui se rendra jusqu'au lac Supérieur appartiendra à des particuliers à qui nous accordons des subventions, pourquoi ? Dans le but de développer cette partie du pays et de favoriser ceux qui l'habitent. Quels sont ces gens-là et quelles sont les ressources qu'il faut développer à part celles qui proviennent de l'industrie de la pêche au lac Nepigon ? Le but de la construction de ce chemin de fer c'est d'établir des communications avec le lac Supérieur, communications qui serviront à la construction du Transcontinental ; cette charte rapportera de grands bénéfices à certains particuliers.

M. CONMEE : Je dois exprimer la surprise que j'éprouve en entendant l'honorable député dire que cette partie du pays n'offre d'autres ressources que celles de la pêche du lac Nepigon. Il est vrai que ce lac est très étendu et que le poisson y abonde ; mais cette région offre beaucoup d'autres ressources ; on y trouve, et cela est bien reconnu, des gisements de fer considérables et d'autres minerais semblables, ainsi que beaucoup de terrains propices à l'agriculture. Si mon honorable ami s'était donné la peine d'étudier ce qui se rapporte à cette région, il n'aurait pas avancé ce qu'il a dit, car cela est absolument contraire aux faits et n'a aucunement sa raison d'être.

M. HAGGART : J'ai pris la peine de me rendre jusqu'au lac Nepigon, et je connais cette région peut-être aussi bien que l'honorable député la connaît lui-même. Pourquoi construire un chemin de fer qui servira au transport du bois dans cette partie du pays ?

M. CONMEE : Pourquoi construire un chemin de fer qu'on utilisera pour transporter le bois dans toute autre partie du pays ?

M. SPROULE.

M. HAGGART : Cette ligne est inutile ; la rivière Nepigon sert au flottage du bois. C'est une farce de vouloir ainsi leurrer les gens. Le but de la construction d'un chemin de fer dans cette région, c'est d'aider au transport des matériaux dont on aura besoin pour la construction du Transcontinental.

Quelle est la population de cette région ? Quelles mines y exploite-t-on ? Je ne connais que la mine Hélène. L'honorable député a parlé de mines de fer, mais l'exploitation des mines de fer qu'on trouve dans les autres parties du pays rapporte des bénéfices considérables à leurs propriétaires, sans que le Gouvernement construise en faveur de ces derniers des voies ferrées. Les propriétaires de mines qui ont de la valeur trouveront facilement le moyen d'expédier leurs produits au marché. Ce que j'ai affirmé est absolument exact. Nous connaissons les ressources forestières de cette région, les belles pêcheries du lac Nepigon et la valeur de ce district au point de vue de l'agriculture. Si l'on ne tient compte du but mentionné par la commission des chemins de fer, on devra avouer qu'il n'y a pas de raison de construire cette ligne.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la raison de cette anomalie que je constate ici, puisqu'une ligne se dirige jusqu'au lac Nepigon, au sud, tandis que l'autre prend une direction tout à fait opposée ? Je suppose qu'on a l'intention de traverser le lac dans des canots. Pourquoi ne pas prendre immédiatement des dispositions pour une ligne qui ferait le tour du lac ? On dirait que le ministre veut revenir à cette politique préhistorique qui consistait à construire un chemin de fer en utilisant le moindre ruisseau.

M. EMMERSON : Il ne s'agit pas d'une nouvelle subvention, mais bien de voter de nouveau un crédit déjà adopté.

M. SPROULE : Je crains bien qu'en fin de compte on n'accorde une charte à un particulier qui saura réaliser des bénéfices considérables en vendant ses droits ainsi que cette subvention à celui qui construira la section du Transcontinental qui passera dans cette région.

Pour une ligne de chemin de fer allant vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur Murray-Bay et la baie Saint-Paul, distance de 200 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par l'item 48 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a actuellement une compagnie qui exploite de grandes usines à pulpe aux Sept-Iles.

M. SAM. HUGHES : N'est-ce pas à cet endroit qu'on construit une jetée ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Ce port est splendide et toute la région environnante s'est développée considérablement.