

prennent les trains du Pacifique-Canadien entre Montréal et la jonction de Montréal, et doivent changer de train à cet endroit, ce qui occasionne toujours un retard. Le résultat est que malgré les avantages qu'offre le pays que traverse la ligne d'Huberdeau, nous ne pouvons développer notre trafic qui s'en va à d'autres lignes, et nous avons à souffrir des ennuis et des retards que la route actuelle nous impose.

La justification de cette ligne est qu'elle donne au public des communications directes et abrège de 34 et 23 milles le trajet pour le trafic qui passe maintenant par Joliette ou Rawdon. On réalisera ainsi une économie considérable, outre l'augmentation du trafic qu'attirera ce meilleur service.

L'honorable M. McMEANS: Puis-je poser une question à mon honorable ami? Je puis être stupide, mais je ne comprends réellement pas ce projet de loi. On propose la construction d'un certain nombre de lignes de chemin de fer, et le gouvernement demande certains crédits à cette fin. Je trouve dans la liste une ligne de Lac Long à Nakina, 29 milles, coût \$1,944,000. Cette ligne est en construction depuis près d'un an et doit être complétée dans deux ou trois mois. Elle peut être très désirable, mais qu'elle le soit ou non, je ne comprends pas comment après avoir commencé cette ligne et payé pour sa construction on puisse s'adresser au parlement et dire: "Nous voulons ce crédit pour construire cette ligne." Elle a été commencée sans notre assentiment, et voici qu'on nous présente un bill demandant un crédit destiné à sa construction. Mais elle est déjà en voie d'exécution et \$2,000,000 y sont dépensés. Je ne m'oppose pas à la construction de cette ligne, mais je veux savoir en quelle posture je me trouve en qualité de membre de cette Chambre quand on vient me demander de voter ce subside. Je ne veux pas voter pour une ligne déjà construite. Je veux voter avant que la construction soit commencée.

L'honorable M. DANDURAND: Cette ligne est dans la province d'Ontario?

L'honorable M. GORDON: Oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Elle est près de Capreol.

L'honorable M. DANDURAND (lisant):

Embranchement du Lac Long

Travaux projetés pour 1923: 29 milles de rampes et 29 milles de rails; coût, \$1,944,000.

Il est proposé de compléter les 29 milles de rampes, de poser les rails et de transporter le terminus de la station de Grant à la jonction près de Nakina, au coût de \$1,944,000.

Le but est d'avoir une ligne plus directe de Toronto, Montréal et autres points à Winnipeg et à la côte du

Pacifique, nous mettant ainsi sur un pied d'égalité avec nos concurrents.

La distance sera réduite de 102.6 milles pour le voiturage des marchandises de Toronto et Winnipeg...

L'honorable M. McMEANS: Je ne m'y oppose pas. Je crois qu'il est opportun de construire cette ligne, mais je veux savoir pourquoi l'on vient nous demander un crédit après qu'elle est construite.

L'honorable M. DANDURAND: Je pourrai peut-être l'expliquer si mon honorable ami veut me permettre de terminer ma lecture.

...102.6 de Montréal et de Winnipeg; 211.4 milles pour tous les trains entrant à Port-Arthur et en sortant, comme pour tous les trains du Transcontinental à l'ouest de Québec, ce qui réduit la distance de 99.1 milles pour tous les trains de Port-Arthur et de Québec, comparée à la ligne par voie de Joliette, qui est aujourd'hui la plus courte. Outre cet avantage dans la distance, les rampes seraient aussi beaucoup meilleures, comme aussi l'alignement et les pentes.

Cette nouvelle ligne réduira les frais d'exploitation et assurera un meilleur service. On a calculé que sur le transport des marchandises seulement l'économie serait de \$389,000 par année, ce qui paierait plus de vingt pour cent du coût de la construction. Quand au service des voyageurs, la différence ne se fera pas sentir avant qu'il ait augmenté; mais cette réduction de la distance attirera le trafic, et le revenu en sera accru de \$300,000 par année, sans dépense supplémentaire, de sorte que si le fret était doublé nous sauverions environ \$800,000 par année. Par conséquent, quand le chiffre des affaires aura doublé, nous économiserons au moins \$1,500,000 par année, soit un revenu de 75 pour cent sur le placement.

Si maintenant mon honorable ami désire des explications, je suis prêt à les lui donner. Mais j'ai cru, lorsque j'ai proposé la deuxième lecture, qu'il serait préférable d'étudier le bill en comité général, ou si la majorité de la Chambre le désirait, de le renvoyer à un comité permanent comme celui des chemins de fer et télégraphes. Nous aurions alors toutes les explications désirées, non seulement du mémoire que j'ai en main, mais aussi des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer.

L'honorable M. McMEANS: J'ai compris ce qu'a dit mon honorable ami—que la construction de cette ligne était opportune. Mais ce que je ne comprends pas, c'est qu'après que la ligne est construite on vienne nous demander un crédit.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais ils disent que les rampes ne sont pas faites.

L'honorable M. McMEANS: Mais la ligne est là.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais les rampes ne sont pas faites. Voyez votre bill.

L'honorable M. McMEANS: Ils construisent un chemin de fer, puis viennent ensuite nous demander un crédit.