

dominions britanniques, on a établi des services maritimes supplémentaires, notamment pour l'Australie et l'Amérique du Sud. Et il est bon de signaler qu'en vue de l'accroissement anticipé pour 1930 et les années à venir, des soumissions ont été demandées pour étendre le service maritime jusqu'à l'Inde et à l'Afrique orientale.

Tout en développant nos services maritimes, nous avons aussi agrandi et prolongé notre réseau national de chemins de fer. On a beaucoup parlé des progrès sensibles réalisés par le réseau des chemins de fer nationaux au cours des dernières années sous l'habile direction de sir Henry Thornton; cependant, il serait peut-être intéressant de rappeler aux honorables membres que le National-Canadien est entré dans la troisième phase de son programme de construction d'embranchements. Les premiers travaux furent commencés en 1924 et ont coûté environ \$13,914,759; l'exécution de la seconde partie du programme fut inaugurée en 1927 et a entraîné une dépense approximative de \$21,519,654 et la troisième partie du programme fut sanctionnée au cours de la dernière session et devait entraîner des déboursés d'environ \$50,136,325. Les nouvelles lignes résultant de l'exécution de ce programme en trois parties forment respectivement 548, 510 et 701 milles de voies ferrées, soit un grand total de 1,759 milles. De plus, au cours de la dernière session, le Parlement a autorisé l'acquisition par le National-Canadien de cinq petites lignes dans l'Est du Canada formant en tout 640 milles de voies ferrées. Dans l'Ouest, le réseau national et le Pacifique-Canadien ont été autorisés à acquérir et exploiter en commun les chemins de fer provinciaux du nord de l'Alberta; le pouvoir fédéral a assumé de ce chef des obligations financières jusqu'à concurrence de 25 millions de dollars; d'autre part, la province en retirera des bénéfices incalculables.

On a presque terminé les travaux de suppression des passages à niveau et de centralisation des gares, à Toronto. A Montréal, on projette de supprimer aussi les passages à niveau et d'établir des têtes de lignes plus considérables, ce qui comportera le débours d'une somme de 50 millions de dollars échelonné sur une durée de cinq ans, tandis que l'on est sur le point de doter l'île du Prince-Edouard d'un second bac transbordeur dont la nécessité s'impose en vue d'améliorer le service.

Le chemin de fer de la baie d'Hudson est terminé jusqu'à Churchill et l'on espère qu'il sera en pleine exploitation dans le cours de l'été prochain. Maintenant que la construction de cette voie ferrée est terminée, les travaux concernant l'outillage du port seront accélérés et l'on a l'espoir que les installations de têtes de lignes seront suffisamment avancées

pour inaugurer le chemin de fer au début de la saison du transport de la récolte de blé de 1931. Non seulement le chemin de fer de la baie d'Hudson contribuera à raccourcir de plus de 1,000 milles la distance qui sépare les différents centres des provinces des Prairies de Liverpool, mais le port de Churchill promet de devenir le centre du développement de toute la région de la baie d'Hudson, c'est-à-dire de l'intérieur aussi bien que du littoral. Qui voudrait se risquer à prédire le rôle que le chemin de fer de la baie d'Hudson et sa gare maritime peuvent jouer par rapport au progrès du développement de nouvelles régions qui ont à peine été explorées?

Autre partie importante du discours du trône: le passage qui a trait au parachèvement du canal Welland; l'entreprise fut inaugurée en 1913; mais les travaux de construction furent quelque peu retardés, une fois déclarée la guerre. Les dimensions des ouvrages sont les mêmes que celles que proposent les ingénieurs pour la canalisation du Saint-Laurent; les écluses de 800 pieds permettront aux énormes navires employés au transport du grain de naviguer sur le lac Ontario et le haut Saint-Laurent. A cette fin, le ministère des Travaux publics fait construire un immense entrepôt à grain, à Prescott; lorsqu'il sera terminé, à l'automne, il sera exploité par le département des Chemins de fer et des Canaux. Cette énorme entreprise coûtera environ 120 millions de dollars et la réussite de l'entreprise,—une des merveilles de l'art de l'ingénieur au Canada,—constituera un monument durable à l'habileté de nos ingénieurs ainsi qu'à la persévérance et à l'esprit d'entreprise de notre population.

Le temps à ma disposition ne me permet pas de faire la revue des activités de tous les autres départements de l'administration. Cependant, je tiens au moins à signaler l'accomplissement des promesses de feu l'hon. M. Robb. L'emprunt de 60 millions de dollars, échu le premier août 1929, a été remboursé sur l'excédent des recettes par rapport aux dépenses et dernièrement encore, sous le régime du présent ministre des Finances (M. Dunning), nous avons remboursé de la même manière un autre emprunt de 20 millions de dollars.

Je désire aussi vous faire observer que le service postal aérien a été organisé par tout le Canada; il contribuera, plus que toute autre chose à la colonisation de nouvelles régions que, jusqu'aujourd'hui, il était impossible de doter d'un service postal convenable. Ce service sera amélioré quand il sera opportun.

Il est également intéressant de noter qu'en dépit de la réduction du port des lettres de trois à deux cents, laquelle occasionna tout d'abord un déficit d'environ 7 millions, les re-