

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Personne en cette Chambre ne peut nous donner cette assurance.

L'honorable M. DANDURAND: Le tableau annexé au bill énumère les embranchements projetés pour les trois années prochaines, numérotés de 1 à 30. Vous y trouverez le parcours des rampes existantes, l'estimation du coût de chaque ligne, la longueur de la voie ferrée en 1925 et ce qui en restera à construire au 31 décembre 1926 si le programme est mis à exécution.

On vous indique aussi la longueur de rampes, de ballastage et de voie qui seront complétés chaque année, ainsi que le coût des travaux. Le total en est donné pour les lignes de l'Est, comme pour les provinces des prairies et la Colombie-Anglaise.

Vous avez ensuite le parcours des rampes sur chaque embranchement où la voie n'est pas encore posée, divisé en lignes "actives" et "inactives". Ces dernières sont restées en cet état depuis quelque temps. Les lignes dites "actives" avaient, à la fin de l'année dernière, 372 milles de chaussée prête à la pose des rails. La réduction est indiquée pour chacune des années 1923, 1924 et 1925. Pour l'estimation du coût, on s'est basé sur l'emploi de rails de rechange.

A chaque item sont ajoutés les détails concernant les travaux, la région que la voie traverse et la nécessité de la construction.

Le programme pour 1923 est bien rempli pour une seule saison, particulièrement dans la partie des prairies, où il y a 238 milles de voie à poser et 260 milles de ballastage à faire. Ce ne serait pas là une tâche extraordinaire si le travail se limitait à une seule localité. Mais il est réparti entre dix localités différentes pour le posage de la voie, et onze autres pour le ballastage, ce qui exigera des préparations et un temps considérable avant que les travaux soient en pleine exécution. De plus, les conditions climatiques abrègent la saison dans les prairies; elle se termine pratiquement lorsque commence la moisson.

Le programme projeté pour chaque année dépendra donc pour son exécution des conditions de la main-d'œuvre et de la température.

J'ai ici un état indiquant le programme de construction pour trois ans, des nouvelles lignes. C'est une récapitulation montrant le travail à faire chaque année sur les rampes et la voie, et le total en milles.

J'ai aussi un état indiquant le programme de construction sur les nouvelles lignes pour les trois années 1923, 1924 et 1925, donnant le nombre des milles de rampes, de voie et de ballastage pour chaque année et sur chacune des lignes, ainsi que l'estimation du coût et le

nombre de milles de rampes sur lesquels la voie ne sera pas encore posée, à la fin de chaque année, sur les lignes actives seulement.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Mon honorable ami peut-il me dire comment ces estimations sont préparées? Sont-elles faites dans les bureaux ou sur le terrain même, après les levés préliminaires.

L'honorable M. DANDURAND: Il doit y avoir eu des levés sur les lignes dont les rampes sont déjà préparées. Il y en a un bon nombre.

L'honorable M. FOWLER: Nul besoin d'estimer ceux dont les rampes sont prêtes. Le travail est déjà fait.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai ici un état indiquant le nombre de milles de rampes sur les embranchements, divisés en lignes actives et inactives. Je n'ai pas l'intention de lire ces longs documents. Chaque ligne est décrite et la raison de sa construction est donnée.

J'ai dit hier que je connaissais un court embranchement qu'une imposante délégation de citoyens de Montréal a demandé au gouvernement de compléter. Je lirai la description de ces douze milles de voie; cela sera plus clair que la déclaration que j'ai faite.

L'honorable M. FOWLER: Mon honorable ami a dit l'autre jour que la longueur en était de 14 milles. Il dit douze milles maintenant.

L'honorable M. DANDURAND: Je sais que ma mémoire. . .

L'honorable M. CASGRAIN: Non; cela est exact. C'est douze milles; mais il y a deux milles au bout de la ligne, à Huberdeau. La station est à douze milles d'un certain point. Cela fait 14 milles.

L'honorable M. DANDURAND: Les rampes sont prêtes sur ces douze milles et les traverses sont sur les lieux. Les messieurs qui ont fait cette demande affirment que la ligne se paierait elle-même en 24 mois à cause de l'augmentation du trafic. Le coût sera de \$357,000.

On se propose de compléter ces douze milles de voie, en 1923, entre la Grande Frenière et la jonction Rinfret. Le but de cette ligne est d'abrèger le chemin entre l'embranchement d'Huberdeau et Saint-Jérôme, et Montréal. Le droit de passage a été acquis, mais il ne s'est encore fait aucun travail sur cette ligne.

La ligne d'Huberdeau pénètre dans les Laurentides et donne une voie de communication à un district qui est devenu une villégiature importante. Vu la longueur du chemin par voie de Rawdon ou Joliette, les voyageurs