

n'est pas, comme je l'ai déjà expliqué, un rapport complet. Ce rapport paraît avoir été préparé par un employé de la commission géologique et il parle du rapport de sir Sandford Fleming, concernant la possibilité de construire ce chemin, mais le rapport de cet ingénieur n'est pas reproduit au long.

La Chambre me permettra de lui rappeler que les explorations pour le compte du chemin de fer Canadien du Pacifique ont duré de 1872 à 1878, et le résultat a été la découverte d'un tracé entre Winnipeg et le lac Supérieur. On a aussi constaté à cette époque la possibilité de construire un chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses et trois ou quatre défilés, celui de la Tête-Jaune, de la rivière aux Pins, du Simpson et de la rivière de la Paix furent trouvés praticable pour prolonger le chemin jusqu'à la côte du Pacifique.

En parlant de cette question, ces jours derniers, je disais que le gouvernement devrait avoir un plan défini sur ce point. Le Grand Tronc demandait une charte pour construire un chemin de fer jusqu'à la côte. J'étais favorable à l'octroi de cette charte et je le suis encore ; mais je demandais que ce chemin fut construit dans un endroit différent de celui où nous avons déjà des voies ferrées. Vous vous rappelerez, M. l'Orateur, que je demandais la construction d'un chemin de fer aussi au nord que possible ; j'ajoutais que le tracé le plus au sud qu'on pouvait permettre au Grand-Tronc-Pacifique d'adopter était celui que recommandait sir Sandford Fleming. Ce tracé traverse la rivière Rouge à un endroit au nord de Winnipeg, puis franchit le lac Winnipeg et se dirige vers la côte du Pacifique par un des quatre défilés que je viens de nommer. Je crois que le trafic du pays justifie la construction de ce chemin et cela ne nuirait pas aux lignes actuelles du chemin de fer Canadien du Pacifique ou au "Canadian Northern" et ouvrirait à la colonisation un vaste territoire au nord de ces deux chemins. Je crois qu'avec la subvention ordinaire, ou celle qu'on donne au Grand-Tronc-Pacifique il serait facile de la construire.

Au lieu de cela on nous donne une ligne virtuellement parallèle à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, parallèle à celle que nous subventionnons jusqu'à Edmonton, car nous ne pouvons pas avoir une ligne qui s'arrêtera à Edmonton, et alors cette ligne longera l'autre à une distance de 20 à 30 milles.

Je me suis opposé au projet, parce qu'il était de nature à nuire aux entreprises déjà existantes et qu'il n'y a pas de nécessité de doubler les voies dans cette partie du pays. Je voulais aussi le développement d'Ontario et de Québec, non au moyen du chemin projeté entre Winnipeg et Québec, qui coûtera des sommes énormes, mais au moyen de subventions à des lignes locales.

Comme je l'ai dit alors, je crois qu'entre le lac Nipigon et Québec, il y a des terres colonisables qu'il serait profitable d'ouvrir au moyen de chemin de fer de colonisation. Il n'y a pas de nécessité pour construire un chemin de fer qui coûtera des sommes énormes, si on veut en faire une route commerciale avec des pentes très faibles. Nous ne pouvons pas nous faire une idée du prix d'un pareil chemin et je demande à quoi sert le ministère des Chemins de fer et Canaux ? Pourquoi l'honorable premier ministre ne s'est-il pas fait donner par ce ministère un état du coût probable de ce chemin ? On nous demande de nous lancer dans une entreprise de signer un contrat avec une compagnie de chemin de fer sans savoir ce que le gouvernement aurait dû se procurer du ministère des Chemins de fer ; nous n'avons pas l'ombre d'une donnée sûre concernant la construction de ce chemin.

Voilà pourquoi je combats ce projet qui, à mon point de vue, ne coûtera pas moins de \$125,000,000. Nous serons obligés de construire un chemin de première classe entre Winnipeg et Moncton, et cela dépassera de beaucoup tous les calculs faits par le gouvernement. Cet argent pourrait être employé beaucoup plus utilement pour améliorer les moyens de transport du pays.

Le gouvernement propose de construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec, mais que dit le rapport du ministre des Travaux publics dans le décret ministériel au sujet de la nomination d'une commission ? L'honorable premier ministre dit que cette commission ne devait que décider dans quels ports du lac Supérieur, de la baie Georgienne et du Saint-Laurent il était nécessaire de faire des améliorations. Voici ce que dit le rapport du ministre des Travaux publics :

Ceci comprend l'étude de leur transmission :
Du lieu de production aux ports canadiens.
Du lieu de production aux ports occidentaux du lac Supérieur.

Des ports occidentaux du lac Supérieur aux ports de mer canadiens.

Des ports de mer canadiens à l'Europe.
Du lieu de production aux ports canadiens sur le Pacifique.

Comme ce sujet affecte les produits des provinces de l'Est du Canada, il comprend leur transmission :

Aux ports de mer.
Des ports de mer à l'Europe.

Il est évident qu'avant qu'une solution satisfaisante puisse être donnée à toutes ces questions, il est indispensable qu'une enquête complète et approfondie soit faite relativement aux conditions de l'expédition initiale et des possibilités d'améliorer les conditions se rapportant à telle expédition.

L'emmagasinage requis aux ports des lacs, des rivières et de l'océan.

Les facilités offertes par les havres des lacs, des rivières et des ports de l'Atlantique et du Pacifique.

Les conditions relatives à la navigation de la route du Saint-Laurent et, généralement, à