

Je désire que cette Chambre saisisse premièrement que la construction de ce chemin de fer comportera simplement les travaux ordinaires en fait de construction de chemins de fer. Cela est exposé dans le rapport. La déclivité nécessaire pour relier les deux points que j'ai mentionnés est de quatre dixièmes de 1 p. 100; tous les ingénieurs sont d'accord sur ce point. Non seulement cela, mais c'est là la plus faible inclinaison que les ingénieurs aient soumise pour l'une quelconque de ces routes. Le pas de la rivière de la Paix fournit la meilleure inclinaison en vue du développement de cette région. En outre, à la page 15 du rapport des ingénieurs, vous verrez qu'ils admettent que la route de la rivière de la Paix est celle qui doit probablement produire le maximum de trafic.

Je le demande à la Chambre, que faisons-nous? Sommes-nous à imaginer un expédient temporaire qui ne durera que quelques années et qu'il faudra ensuite recommencer, ou bien sommes-nous à étudier la question de construire un chemin de fer permanent dont l'objet visera au plus grand développement du pays? Si l'on songe à avoir un chemin de fer en vue du développement du pays, je prétends que l'on devrait être prévoyant et construire le chemin de fer là où se trouvent les meilleures rampes, même si la distance est un peu plus longue. Je le répète, le niveau maximum de 2350 pieds est le plus bas qu'il y ait sur le continent nord-américain.

Je termine, monsieur l'Orateur. Après les promesses faites par ce Gouvernement et les autres,—je ne veux mettre aucun esprit de parti en cette affaire,—après ce qu'on a fait pour induire les gens à aller s'établir dans cette région, comme en fait foi la littérature de propagande qu'on a lue devant le comité, et vu la situation présente, je prétends qu'il serait justifiable d'aller de l'avant durant l'année courante et de faire faire un tracé de cette route en vue du développement de cette région. C'est la route la plus courte vers la côte, et nous ne pouvons trouver de sortie autre que celle que j'ai indiquée. Je le déclare sur ma responsabilité, ayant résidé dans cette région depuis environ quarante ans. Je connais la situation des gens qui sont allés s'établir dans cette région en comptant sur la construction de ce chemin de fer, et je soutiens que, vu tout l'argent que nous avons voté au cours de cette session pour des choses secondaires, le projet que je défends est le plus raisonnable, le plus sensé et le plus praticable qui ait été présenté au Parlement durant cette session.

M. A. M. YOUNG (Saskatoon): Monsieur l'Orateur, à titre de vice-président du comité des chemins de fer, je crois devoir dire quel-

ques mots sur ce qui s'est passé devant ce comité. Je ne désire pas retenir l'attention de la Chambre plus que quelques minutes.

Le comité a passé beaucoup de temps à l'étude de cette question. Nous avons eu devant nous les ingénieurs en chef des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien, ceux-là mêmes qui étaient responsables de la préparation du rapport dont on a parlé. Nous avons aussi entendu le premier ministre Oliver, de la Colombie-Anglaise, et le premier ministre Brownlee, de l'Alberta, ainsi que l'ingénieur en chef de l'Alberta. Nous avons ajourné plusieurs fois afin d'obtenir que toute la preuve fût soumise au comité.

Je ne veux pas discuter les détails du rapport des ingénieurs, mais je ferai remarquer que les ingénieurs sont d'opinion que, vu le volume actuel du trafic, il est opportun, au point de vue économique, de commencer la construction de chemins de fer dans cette région. Je désire citer quelques paroles du premier ministre Oliver. Après avoir exposé longuement la politique qu'il préconise, il a dit:

La politique que j'ai exposée va entraîner une grosse dépense d'argent, et il se peut que le volume actuel des affaires ne justifie pas d'autres dépenses de premier établissement. Toute politique qui sera adoptée devrait comporter l'assurance que, dans un avenir prochain, les revenus devant provenir des dépenses qui seront faites seront suffisants pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien du chemin de fer, ainsi que les intérêts, puis pour arriver à éteindre la dépense originale.

Il s'est ensuite posé cette question:

Est-il pratique de prétendre justifier les dépenses nécessaires par la production d'une somme suffisante de revenus? Et dans l'affirmative, comment le fera-t-on?

A cela, il répondit:

On devrait faire faire une estimation soignée et stricte des ressources possibles; on devrait aussi faire faire une estimation large des dépenses et du temps nécessaires pour obtenir un volume de trafic suffisant pour faire du chemin de fer une entreprise payante. On devrait étudier les méthodes requises et ce qu'il en coûterait pour obtenir la population et le développement nécessaires. Il y a aussi d'autres facteurs à considérer, mais d'une façon générale, l'établissement des colons et le développement de la région dans des proportions suffisamment grandes sont absolument nécessaires quand il s'agit de construire un chemin de fer. Il serait futile d'agir autrement.

En réponse à une question du ministre des Chemins de fer, le premier ministre Brownlee dit:

Pour ma part, j'ai essayé d'établir,—et il se peut que je n'aie pas réussi,—que l'on devrait prendre sans délai des mesures pour élaborer un programme visant au développement d'un débouché vers la côte du Pacifique. Je crois qu'on devrait avoir, disons, une commission indépendante qui serait chargée de recueillir les témoignages relativement au tracé convenable