

J'arrive maintenant à la question des chemins de fer. Le premier point que je désire discuter à ce sujet se rattache au chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est avec un grand plaisir que nous voyons que le Gouvernement a l'intention de terminer cette voie ferrée; c'est pourquoi je compte que, dans un avenir rapproché, les rails seront posés jusqu'à la baie. Nous croyons au succès de ce chemin de fer, même s'il ne sert que de voie de colonisation ou permet l'exploitation des minerais du nord du Manitoba. Cependant, quand nous parlons de l'agrandissement du port, nous voyons un tout autre aspect de la question et je suis d'avis que le ministre des Chemins de fer (M. Dunning) a bien agi en recherchant l'avis d'experts avant d'aller plus loin. Néanmoins, je ne crois pas qu'on doive retarder beaucoup l'époque où ce port sera muni de tout l'outillage voulu. Les rapports sur la route de la baie d'Hudson sont fort contradictoires. Personnellement, je la crois praticable, mais s'il existe un doute quelconque sur cette question, je me permettrai de dire au ministre des Chemins de fer que nous pouvons trouver une solution possible. La Marine marchande du gouvernement a bien des navires à vendre, c'est-à-dire des navires qui sont sans valeur pour le service maritime. Quelques-uns de ces navires ont déjà été vendus à très bas prix ou à un chiffre insignifiant comparé à ce qu'ils avaient coûté au pays. Le Gouvernement ne pourrait-il pas prendre un de ces navires et l'envoyer à la baie d'Hudson, là où il importerait de tenir une enquête, mettre ces navires en service pendant un certain temps chaque été, et se renseigner exactement sur la marche des glaces dans ce détroit. En procédant de cette façon, nous pourrions obtenir des données exactes qui seraient de nature à aider cette Chambre lorsqu'il faudra décider jusqu'à quel point il y a lieu de dépenser les deniers publics pour l'expansion du havre de Port-Nelson.

Quant à notre réseau de chemins de fer Nationaux je crois que nous tenons tous à féliciter le président et ses fonctionnaires de l'excellent résultat financier que ce réseau accuse pour l'année dernière. Ils ont réussi, à un degré remarquable, à diminuer les déficits qui pesaient chaque année sur ce réseau. Nous espérons que cet accroissement de prospérité se continuera, notamment dans les régions occidentales du Dominion, et que le jour n'est pas éloigné où les chemins de fer Nationaux du Canada seront en état de faire face à toutes leurs obligations.

Je relève dans le discours du trône une déclaration d'après laquelle le Gouvernement

[M. Gardiner.]

se propose de soumettre un programme de construction d'embranchements réparti sur trois années. J'estime que ceux de nous qui ont suivi les événements dans ce domaine reconnaîtront au moins que le dernier programme dit de trois ans a donné satisfaction, et nous avons la conviction que c'est là un excellent moyen de procéder à de nouvelles constructions lorsqu'il s'agit de nos lignes nationales. Mais il est une chose que je désire faire remarquer au ministre des Chemins de fer, et voici: le réseau National comporte de nombreux embranchements, surtout dans l'Ouest, dont l'établissement n'est terminé qu'en partie. Ces lignes secondaires sont destinées à desservir des centres assez peuplés de l'Ouest, et nous croyons que l'on devrait tout mettre en œuvre afin de les terminer. Ceux de nous qui se sont tenus au courant de la situation savent fort bien qu'aucun réseau de voies ferrées ne peut exploiter profitablement des embranchements partiellement construits. Entre autres choses, leur exploitation entraîne des dépenses beaucoup plus fortes que si ces lignes étaient terminées. A n'en pas douter, le parachèvement des lignes secondaires déjà en construction devrait l'emporter sur tout autre projet du réseau National.

Le discours du trône nous informe également que l'on se propose de conclure certains arrangements avec les détenteurs de débetures de l'ancien réseau du Grand-Tronc. Si je ne me trompe, ces débetures ont été émises à perpétuité. Je ne sais pas au juste en quoi consiste le projet du Gouvernement, mais je puis l'assurer que nous l'examinerons d'aussi près que possible. Toutes mesures de cette nature devraient être justes pour tous les intéressés, et nous espérons que le Gouvernement pourra régler la question à la satisfaction et de la Chambre et du public canadien dans son ensemble.

Les honorables députés qui siégeaient ici au cours des quatre ou cinq dernières années se rappelleront que nous avons été saisis de ce que l'on désigne sous le nom d'accord du pas du Nid-de-Corbeau. Je ne crois pas qu'il y ait lieu, à ce moment, d'entreprendre une explication détaillée de cet accord. Tout ce que je crois devoir dire c'est qu'il a été conclu en 1897 entre le gouvernement de l'époque, dirigé par sir Wilfrid Laurier, et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Aux termes de la convention, cette dernière recevait certains octrois en échange desquels elle consentait un prix maximum pour le transport du grain et de ses produits et de certaines denrées provenant de l'Est canadien. A cette époque les prix de transport du grain étaient beaucoup moins élevés que le maxi-