

ment à l'ouest de la région agricole de la rivière de la Paix, à quelque 150 milles de Prince-Georges, se trouve la zone minière de la rivière Findlay, déjà en pleine exploitation. A quelques milles vers l'est, on rencontre la zone houillère que la Providence a commodément située à l'extrémité occidentale de la région agricole de la rivière de la Paix. Non loin de là, au canyon de la rivière de la Paix, se trouvent aussi des chutes d'eau suffisantes pour produire à peu de frais toute l'énergie dont la région minière pourrait avoir besoin en vue de l'extraction, la fonte et l'affinage des minéraux. Puis, sur une distance d'environ 600 milles en allant vers le nord-est à la source du fleuve Mackenzie, située à l'angle nord-ouest du grand lac de l'Esclave, se rencontre une étendue ininterrompue d'excellente terre arable.

Rendu au Mackenzie, on se trouve au début de la célèbre couche précambrienne qui traverse toute la partie septentrionale du Dominion et dont mes honorables collègues connaissent toute la valeur. Cette couche se poursuit vers l'Arctique, à travers les dépôts miniers de la rivière Coppermine, région qui promet depuis longtemps de devenir l'une des zones productrices de cuivre les plus importantes du continent. En réalité, sur les rives du grand lac de l'Esclave, on se prépare déjà à attaquer les grands gisements de zinc et de plomb, au cours de l'été prochain.

En outre, ce chemin de fer qui, pouvons-nous prévoir, sera rejoint par un court prolongement allant de Peace River Crossing à Edmonton, rencontrera le Mackenzie quelque part au sud du grand lac de l'Esclave, aux environs de Fort-Providence. Quand il sera terminé, il permettra d'aller d'Edmonton à ce dernier endroit par chemin de fer en 44 heures, alors que ce voyage prend maintenant huit jours, par bateau et douze jours par voie ferrée et n'est possible que pendant une courte période de l'année. Ce chemin de fer assurerait un train quotidien pendant douze mois de l'année. En réalité, cette voie, qui éviterait tous les retards occasionnés aux navires par les embâcles du grand lac de l'Esclave, permettrait d'atteindre la partie libre du fleuve Mackenzie six semaines plus tôt, au printemps et de cesser d'utiliser cette voie navigable deux semaines plus tard à l'automne, ce qui augmenterait la saison de la navigation sur ce fleuve de deux mois et demi à quatre mois et demi et, de la sorte, permettrait l'exploitation d'une nouvelle région arctique de notre pays. Actuellement, la saison de navigation, sur le Mackenzie, va du 1^{er} juillet au 15 septembre, mais, quand le chemin de fer se rendra au fleuve, cette saison ira du 15 mai au début d'octobre.

[M. McRea.]

Cet embranchement amènerait sur les marchés par voie d'Edmonton le poisson des grands lacs de l'Esclave et de l'Ours, du fleuve Mackenzie et de l'océan Arctique. Il assurerait à la région minière dont j'ai parlé tout à l'heure un service régulier durant toute l'année au lieu du présent service par eau qui dure à peine pendant deux mois et demi par année et qui est insuffisant pour le développement normal de cette partie du pays. Voilà l'avenir qui est réservé à cet empire septentrional du moment qu'il sera relié au reste du pays au moyen de communications par voie ferrée.

Ce programme ferroviaire dans son ensemble a un caractère singulièrement séducteur, celui-ci: tout le long du tracé de cette voie ferrée, de Findlay Forks au grand lac de l'Esclave, 700 milles pour ainsi dire, chaque mille est appelé à fournir du trafic et autoriserait, c'est incontestable, la construction de la ligne lorsqu'un programme définitif pour le développement de la région sera élaboré.

Le col de la Paix est considéré depuis longtemps comme le défilé le plus avantageux pour traverser les montagnes Rocheuses. Il y aurait, sans doute, quelques difficultés à surmonter avant d'obtenir des rampes convenables; cependant, si nous tenons compte de ce que nous avons déjà accompli de ce chef, il est évident que nous parviendrons avec le temps à obtenir le minimum de pente nécessaire à une ligne destinée au transport du trafic lourd; de fait, voilà ce à quoi est destiné ce chemin de fer sur la section comprise entre le fleuve Mackenzie et Vancouver.

A la lumière de cette esquisse tracée à la hâte du district situé au nord de la rivière de la Paix, j'ai la conviction que les honorables membres se rendent compte qu'il y a amplement de la place pour le prolongement des lignes de nos deux grands réseaux de chemin de fer dans cette région. A mon avis, la mise à exécution de ce projet d'exploitation en commun laisse à désirer. Ce plan sent un peu trop la coalition, laquelle, j'en suis convaincu, ne tournera pas au bénéfice du district. En réalité, à quoi se résume cette association des deux grandes compagnies de chemins de fer qui se font concurrence au Canada? L'entente ne va pas plus loin que la construction du nouvel embranchement de 60 milles, ainsi qu'il est déclaré dans l'acte d'achat. Sous le régime de l'annexe B, des droits, valables pour une période de cinq ans, sont octroyés à cette nouvelle combinaison (pourvu toutefois qu'elle commence dans les deux ans) la construction de quatre embranchements d'une longueur totale d'environ 600 milles. Au prix de \$40,000 par mille, ces travaux représentent le débours d'une somme d'environ 24 millions de dollars;