

d'expédier le grain de l'Alberta par le canal de Panama jusqu'en Europe. Il a été considéré alors que les cultivateurs qui expédiaient leur grain par cette route économisaient trois centins par boisseau, sur les frais de transport. Lorsque la commission des chemins de fer s'est hâtée, en septembre dernier, de hausser de quarante pour 100 les taux de fret, elle a cru aider aux cultivateurs à expédier leur grain aux ports canadiens, mais la conséquence a été que le grain a été transporté par les ports américains. Maintenant les cultivateurs essaient d'y remédier en expédiant le grain par voie du canal de Panama.

Le canal de Panama offre certains avantages, il peut être utile à la Colombie-Anglaise pour l'exploitation de son bois, de son charbon et autres produits, mais il lui est impossible de rivaliser avec le transport par chemin de fer jusqu'aux ports canadiens. Quand le grain des cultivateurs arrive au canal de Panama il doit subir la concurrence des ports de Buenos-Ayres et de l'Argentine. Le blé produit dans l'Argentine peut atteindre à très peu de frais le canal comparer à celui du transport du blé récolté dans l'Alberta à la côte du Pacifique. Par conséquent, les cultivateurs de l'Alberta ne seront pas capables de concurrencer les cultivateurs de l'Argentine. De plus les expéditions par le canal de Panama seront lentes, de sorte que le blé ne pourra pas atteindre le marché à temps voulu et la rapidité du transport est une considération importante dans l'expédition du blé. Par conséquent, la seule route réellement possible pour le transport des produits de l'Ouest est par Winnipeg à Québec en été et à Saint-Jean ou Halifax en hiver.

Si je n'ai pas pu intéresser le comité comme je l'aurais désiré, j'ai pris part à ce débat dans l'exercice de mon droit comme représentant de la population de ma circonscription et dans l'espoir que d'autres auront le même courage et offriront des suggestions. Si le ministre n'avait pas invité chacun des députés qui en avaient le désir, à faire des suggestions en toute sincérité, je n'aurais pas pris cette liberté. Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que le comité de l'attention que vous m'avez accordée. J'ai fait mes observations et mes suggestions dans l'esprit d'un vrai Canadien.

M. le **PRESIDENT**: Avant qu'un honorable député prenne la parole, je dois rappeler au comité la décision rendue quand on a appelé cette résolution cet après-midi. Le président a proposé que tous les crédits soient pris ensemble avec

[M. Turgeon.]

le consentement unanime, pour permettre aux honorables députés de discuter complètement toutes les questions qui relèvent du chemin de fer. Cette proposition n'a pas été acceptée. L'honorable député qui vient de prendre la parole (M. Turgeon) n'était pas présent au comité à ce moment et c'est pour cette raison qu'il n'a pas été interrompu. Je dois cependant faire remarquer aux honorables députés que toutes les questions qui se rattachent au Grand-Tronc-Pacifique, au Transcontinental-National et aux chemins de fer du Gouvernement canadien ne peuvent pas se discuter régulièrement à propos de ce crédit. La motion proposée demande que les crédits soient examinés séparément et c'est le devoir du président d'empêcher la répétition des mêmes arguments et de voir à ce que la discussion se rapporte au crédit à l'étude.

M. **HALLADAY**: En 1918, le Nord-Canadien a commencé la construction d'une ligne depuis la ville de Hanna, sur la ligne principale de Saskatoon à Calgary, jusqu'à la ville de Medicine-Hat, distante d'environ 130 milles. La compagnie a posé plus ou moins de rails au nord de la rivière Red-Deer et a fait une certaine quantité de terrassement au sud de la rivière. Combien de milles de terrassement reste-t-il à faire? Les rails seront-ils posés cet automne et dans ce cas fera-t-on le raccordement par un pont sur la rivière Red-Deer? Il est très important de terminer cette ligne le plus tôt possible parce qu'elle rattache une des meilleures villes manufacturières de l'Ouest au réseau du Nord-Canadien et que cela augmentera beaucoup les recettes de la ligne quand elle sera achevée.

L'hon. M. **REID**: Je constate que cette ligne est comprise dans la liste des travaux que l'on doit exécuter en Alberta. En 1920, on a passé un marché pour les ouvrages en acier du pont sur la rivière Red-Deer; j'apprends que ce pont est en construction et qu'il sera bientôt terminé. Cet embranchement commence à un endroit appelé Bonar. Lorsque l'entreprise actuelle sera achevée, le nivellement sera arrivé au mille 135 et autant que je puis m'en rendre compte, ce sera à Medicine-Hat. Mon mémoire indique que les travaux de terrassement sont faits jusqu'à deux ou trois milles de Medicine-Hat, de sorte que le terrain est prêt pour la pose des rails pratiquement tout le long de la ligne, de la rivière Red-Deer à Medicine-Hat. Au 31 décembre 1920, les rails étaient posés jusqu'au mille 58.3. Je comprends que c'est la ligne de Bonar à la rivière