

neur de représenter et qui est une région de grande production à la fois de bœufs et de grains, la différence en distance de presque toutes les localités de la circonscription dépasse 1,200 milles. C'est quelque chose qui doit non seulement intéresser la population de l'Ouest, mais aussi celle du Canada tout entier, parce que plus l'Ouest est prospère, plus il y a de prospérité dans tout le Dominion. Quant à l'état actuel de la voie, je ne le connais pas personnellement, mais j'en ai parlé avec des gens qui l'ont parcourue et je désire citer un petit extrait d'un journal de l'Ouest écrit par quelqu'un qui connaît bien la ligne et qui l'a parcourue. Il s'exprime ainsi:

Sur les 333 milles de voie achevée, du Pas à Kettle Rapids, les traverses sont pourries au point qu'un train qui y circule lentement tous les quinze jours sur la ligne déraile très souvent par suite de l'écartement des rails. Le rédacteur de cet article a fait deux voyages sur ce train l'été passé et il a vu les wagons de marchandises renversés à côté de la voie, les traverses brisées en morceaux pourries et les rails ayant subi des gauchissements parce que la ligne n'est pas entretenue. C'est une honte pour le département des Chemins de fer de négliger ainsi un actif inestimable pour le Canada et le temps viendra où l'on fera rendre des comptes à quelqu'un pour cet état de choses.

Les honorables députés de l'Ouest ont très souvent appelé l'attention du département des Chemins de fer et des Canaux, sur l'état de la ligne et ils ont insisté énergiquement pour qu'on s'en occupe afin que l'on mette fin à l'état actuel des choses.

Je ne me propose pas de discuter la question de la praticabilité de cette voie ferrée parce qu'elle a été admise par les deux anciens partis politiques, comme l'a fait remarquer mon honorable ami de Nelson. Je voudrais pourtant signaler le fait que l'an dernier le Sénat a nommé un comité de 12 membres et je trouve dans son rapport les conclusions suivantes:

Le comité avait pour mission de se procurer des renseignements sur les points suivants:

(1) La longueur de la saison durant laquelle la baie et le détroit sont raisonnablement navigables, en tenant compte de la présence de la glace, de l'occurrence et de la persistance des tempêtes de neige, des avantages que l'on peut obtenir par des aides à la navigation, tels que la télégraphie sans fil, les phares, les signaux de brouillard et les hydroplanes.

(2) Le genre et la forme des navires à utiliser pour le transport du trafic.

(3) Les avantages relatifs des deux ports, Nelson et Churchill et le coût relatif de l'établissement de chaque port.

(4) Les ressources de pêche dans la baie, le détroit et les fleuves qui se jettent dans la baie.

(5) Les richesses minérales de la région tribulaire de la baie.

(6) L'utilisation du pays pour la production de la viande et des fourrures que l'on peut se procurer avec les rennes et les bœufs musqués qui pourraient vivre sur les herbages extrêmement nutritifs qui croissent dans la région.

Le comité a été constitué le 22 avril l'an dernier et après avoir tenu quinze séances dans lesquelles il a examiné vingt et un témoins convoqués de différentes parties du Dominion, et qui avaient une connaissance de la situation, il a déposé son rapport le 4 juin. Je ne lirai pas le rapport en entier parce qu'il est assez long, mais je désire citer le passage suivant:

Votre comité, s'appuyant sur les témoignages qu'il a entendus, déclare:

(1) Que la ligne de la baie d'Hudson est praticable et sera probablement, avec le temps, profitable.

(2) Que la saison de la navigation dans les conditions actuelles dure environ quatre mois et peut, par suite d'amélioration à la navigation, être considérablement prolongée.

Je voudrais appeler l'attention de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), qui s'est informé de la durée de la saison, sur le paragraphe que je viens de lire.

(3) Que le comité est d'opinion que l'on n'a pas suffisamment pris de soin pour choisir Nelson comme terminus du chemin de fer et que le Gouvernement ne devrait pas faire plus de dépenses importantes au sujet de ce port sans ordonner un nouvel et complet examen des mérites relatifs de Churchill et de Nelson comme terminus du chemin de fer.

(4) Les eaux du détroit et des rivières qui se jettent dans la baie pullulent de poissons et d'autres animaux aquatiques précieux; nous inclinons à croire que les eaux de la baie sont aussi bien peuplées, mais on n'a pas recueilli de renseignements suffisants quant à l'étendue des pêcheries dans la baie pour nous permettre de nous prononcer d'une façon autorisée au sujet de leur valeur.

(5) Les mines découvertes jusqu'aujourd'hui dans la région de la baie d'Hudson sont assez nombreuses et assez riches pour nous révéler l'existence d'énormes ressources minérales qui attendent d'être exploitées.

(6) Votre comité est d'avis qu'il ne saurait trop fortement approuver la valeur du projet de M. Stefansson relativement à l'élevage du renne et du bœuf musqué; nous insistons, au près du Gouvernement pour qu'il confère au ministère de l'Intérieur l'autorisation de s'occuper de l'entreprise en profitant instamment des méthodes que le gouvernement des Etats-Unis a adoptées à ce sujet.

(7) Votre comité, bien qu'il s'agisse d'une question quelque peu en dehors du domaine qui lui a été assigné, ne saurait terminer son rapport sans faire allusion à la valeur nationale des explorations qu'a faites Vihljalmar Stefansson. Cet explorateur a complètement révolutionné les idées que nous entretenions touchant nos régions arctiques. Il a démontré que les blancs peuvent subvenir à leurs besoins et même prospérer dans ces régions septentrionales en tirant profit des seules ressources du pays et il a prouvé par la même occasion que ces immenses étendues, que nous nous étions habitués à considérer comme stériles et absolument improductives, constitueront avec le temps une des précieuses richesses du pays. Votre comité n'hésite donc pas à formuler l'espoir que le gouvernement canadien voudra bien tenir compte des immenses services que M. Stefansson a rendus au pays, car à venir jusqu'aujourd'hui, la récompense qu'il a reçue est loin de répondre