

Dawson-Creek, dans le comté de mon honorable collègue de Caribou (M. Fraser), et une différence d'environ 6 cents dans la partie centrale de mon comté. Naturellement, cela coûterait quelques centaines de mille dollars par année, mais je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le fait qu'en attendant la construction d'un débouché, c'est justement ce que ces gens demandent. Le prix du blé à la rivière de la Paix est aujourd'hui de 24 cents ou moins; il a déjà été en dessous de 20 cents. Avant l'ajournement, en novembre dernier, j'ai cité à la Chambre des chiffres provenant des publications du Gouvernement et indiquant que, dans les meilleures conditions possible, il en coûtait environ 50 cents pour produire un boisseau de blé. Néanmoins, les cultivateurs de la région de la rivière de la Paix reçoivent de quelque 20 à 25 cents le boisseau pour le blé du nord n° 1—et ce n'est pas tout du n° 1, bien que je sois heureux de dire que la majeure partie est de cette qualité. Même si la rivière de la Paix était mise sur le même pied qu'Edmonton, cela ne suffirait pas pour faire face à la situation dans les régions nouvelles. Par conséquent, je désire de nouveau attirer l'attention du Gouvernement sur cette question et insister pour qu'on agisse immédiatement. Je ne demande pas un programme considérable de dépenses. Je veux voir construire dans un avenir prochain cette route ou du moins une partie suffisante de cette route pour satisfaire les besoins des colons actuels, et je veux la voir terminer aussitôt que possible. Il est nécessaire d'en construire suffisamment pour desservir les régions actuellement colonisées et peuplées de gens que la sécheresse ou la grêle ont chassés des provinces de l'Ouest et qui sont allés s'établir là pour échapper à la misère.

L'hon. R. J. MANION (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas retenir longtemps l'attention de la Chambre pour répondre à l'honorable député de Rivière-de-la-Paix (M. Kennedy), mais je tiens à lui assurer que je n'entends pas traiter à la légère la question qu'il a soulevée. Je veux le féliciter pour l'activité qu'il déploie de ce côté. Il n'a cessé, depuis qu'il siège ici, de prôner la construction de ce chemin de fer. Il mérite d'être loué pour l'activité qu'il a déployée en travaillant au développement de l'immense région qu'il représente, vaste empire de l'extrême Nord-Ouest, et j'espère sincèrement qu'il siègera assez longtemps ici pour voir réaliser ses ambitions de ce côté.

M. HANBURY: Peut-être cela se fera-t-il sous son Gouvernement.

L'hon. M. MANION: C'est bien possible, mais je crains qu'il ne lui faille attendre pour

cela d'être centenaire. J'espère qu'un jour, peut-être dans quelques années, on pourra entreprendre la construction de ce chemin de fer, mais la situation actuelle du Dominion et des chemins de fer ne nous permet guère de le faire cette année.

L'an dernier, répondant à mon honorable ami sur cette question, j'ai fait une revue assez complète de la situation; il n'est donc pas nécessaire de revenir sur les détails cette année. Je vais me contenter de rappeler le rapport des trois ingénieurs qui ont fait la dernière enquête sur ce projet, rapport que j'ai inséré au hansard. Ces trois ingénieurs étaient celui du Pacifique-Canadien, celui du National-Canadien et un autre, qui était président; l'opinion de ces personnages autorisés est explicite. C'étaient M. J. R. Fairbairn, ingénieur en chef du Pacifique-Canadien, M. C. S. Gzowski, ingénieur en chef des travaux de construction des chemins de fer de l'Etat, et M. C. R. Crysedale, ingénieur conseil de la Colombie-Anglaise; ce dernier était apparemment acceptable à toutes les parties intéressées. Voici la conclusion de leur rapport:

Etant donné les considérations ci-dessus. . .

Ils avaient fait un examen de toute la situation.

...voici nos conclusions:

1. Aucun débouché vers l'Ouest n'a aujourd'hui de raison d'être, comme le chemin de fer existant constitue la ligne la plus économique. Il faudra que le trafic actuel se multiplie plusieurs fois pour motiver la construction d'un autre débouché.

2. Le tracé d'Obed relativement à un débouché vers l'Ouest est le plus avantageux au point de vue économique, vu la situation présente des chemins de fer.

3. Nous conseillons de fixer le tracé définitif de la ligne quand la question entrera dans le domaine pratique, dans la pensée qu'à l'époque où le volume du commerce justifiera le débouché vers l'Ouest, la situation en général et peut-être dans la région même se sera sensiblement modifiée. Quand une décision s'imposera, il faudra examiner la situation entière pour peser tous les éléments en jeu, y compris la perspective d'une augmentation de trafic que peuvent offrir les terres situées au delà des régions mentionnées dans le rapport.

Telles sont les conclusions finales des trois ingénieurs qui ont fait l'enquête à la fin de 1931 et dont le rapport a été présenté au Gouvernement et à la Chambre au commencement de l'année dernière. Je puis ajouter que M. Beatty et sir Henry Thornton ont approuvé le rapport à cette époque.

Je reconnais parfaitement avec mon honorable ami qu'il eût été préférable de construire ce chemin de fer plutôt que certains hôtels ou autres édifices qui n'étaient pas nécessaires. Tout l'argent qu'on a dépensé sans nécessité