

Je désire aborder la question du chemin de fer et des embranchements de la baie d'Hudson, qui a été mise sur le tapis par l'honorable député de Prince-Albert (M. Knox) dans son discours de cet après-midi. Quand on demande à des citoyens renseignés de l'Ouest ce qu'ils pensent de la praticabilité du chemin de fer de la baie d'Hudson, ils ne répondent jamais directement, mais demandent: "Ne préféreriez-vous avoir, le chemin de fer de la baie d'Hudson ou des embranchements?" Nous savons, monsieur l'Orateur, que les lignes tributaires sont indispensables pour l'Ouest, mais je prétends qu'il n'y a aucun rapport entre-elles. Ce crédit spécial, comme je l'ai fait voir tout à l'heure, a été institué dans le but de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est une entreprise nationale qui ne se rapporte nullement à des lignes secondaires.

Je vois, dans le budget, que nous allons dépenser, cette année, \$11,800,000 pour le canal Welland. Je prétends qu'il serait aussi juste et raisonnable pour nous, de même que pour mes collègues qui sont opposés au chemin de fer de la baie d'Hudson ou sont favorables à des embranchements au lieu de cette ligne, de demander une réduction du crédit relatif au canal Welland.

J'ai remarqué, l'an dernier, que l'honorable ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) a envisagé la question à ce point de vue, mais que, lorsque l'on a proposé une subvention de 8 millions pour le canal Welland, il n'a plus eu un mot à dire au sujet de la construction de lignes tributaires. Je pense qu'il est encore de cet avis. Lorsque le crédit de \$11,800,000 sera mis à l'étude, moi, du moins, je m'attends à ce qu'il propose de le diminuer considérablement.

J'ai l'honneur de représenter une circonscription du nord-ouest de la Saskatchewan qui est l'une des meilleures régions de culture mixte au Canada. Cela est indiscutable. Elle est propice à l'immigration. De grandes pièces de terre attendent les travaux des colons. Si le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) visitait ce territoire et ces terrains qui ne demandent qu'à être mis en culture, il deviendrait aussitôt un chaud partisan de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, parce que cette ligne l'aiderait grandement à amener de nouveaux colons dans le pays. Il nous faut un débouché plus rapide pour notre blé, nos bestiaux, nos produits laitiers. Si le cultivateur de l'Ouest doit continuer à placer ses produits sur les marchés de l'univers en concurrence avec ceux des autres pays, étant obligé d'acheter tous les articles dont il a besoin sur la terre, il ne saurait réussir dans les circonstances actuelles. Mais, la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson lui serait certainement d'un

[M. Davies.]

grand secours. Si les vaisseaux quittaient la baie d'Hudson avec des chargements à bestiaux, de blé et de produits laitiers, et si le Gouvernement pouvait augmenter la préférence britannique, afin que ces vaisseaux reviennent à la baie d'Hudson avec des cargaisons, nos tarifs de transport seraient fort diminués. D'accord avec l'honorable député de Prince-Albert et tous les autres représentants de l'Ouest, je sais que nous avons un grand pays et un territoire dans l'Ouest qui donne les plus belles espérances. Je ne suis pas pessimiste; ce n'est pas dans cette partie du Canada qu'on l'est. Nous ne demandons pas de faveurs. Qu'on nous traite avec équité; que le Gouvernement nous aide à terminer le chemin de fer de la baie d'Hudson, et l'Ouest deviendra ce que nous en avons toujours attendu et ce que la nature l'a destiné à être, le grenier de l'empire.

M. BALDWIN: Je ne puis croire que les libéraux ou les conservateurs aient voulu tirer une ficelle politique en entreprenant une construction aussi vaste que celle du chemin de fer de la baie d'Hudson. J'ai écouté les discours et je n'y ai trouvé aucune opposition à la proposition, comme l'a suggéré l'honorable député qui vient de reprendre son siège. L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a parlé des conditions climatiques et des glaces que l'on voit dans le détroit d'Hudson. Vu que l'on a déjà consacré tant d'argent à cette entreprise, j'avouerai franchement que, si je ne me méprends pas sur le chiffre de la subvention qui doit être votée pour ce chemin de fer je l'approuve, parce que cette voie ferrée a été nivelée et que les rails sont là, et que ce serait un gaspillage de ne pas livrer au trafic un pays qui possède de si vastes ressources. On a, au cours de ce débat, mentionné les ressources naturelles de ce territoire, et il serait bon de construire cette ligne si nous pouvions atteindre la partie navigable de la rivière qui, si je comprends bien, est à une trentaine de milles à l'extrémité des rails qui ont déjà été posés.

Ce chemin de fer ne saurait être préjudiciable à Port-Arthur, à la tête des Grands lacs, ou nuire aux voies ferrées de ce pays, loin de là. Il est impossible de faire bénéficier une partie du Canada sans aider l'autre.

Le représentant de York-Sud (M. Maclean) a dit que l'Ontario avait un chemin de fer à 130 milles de la baie d'Hudson, a-t-il dit, bien que je croie qu'il ait voulu dire la baie James. Je serai content lorsque la province d'Ontario aura parachevé ce chemin de fer, et je me réjouirai tout autant lorsque la grande province de Québec construira un chemin de fer jusqu'à la baie James. La côte de la baie d'Hudson a au moins 3,000 milles;