

temps que je ne voulais, mais il était difficile de faire autrement et traiter la question comme elle le mérite.

Je pourrais consacrer encore une heure à ce sujet, mais je conçois que nos amis des provinces de l'Est ne sont pas très intéressés à cette route de la baie d'Hudson. Mon honorable ami d'en face dit qu'il est peiné et regrette que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'ait pas prévu dans son programme la construction de la ligne à la baie d'Hudson. Il a laissé cet avis de motion pendant quatre ou cinq mois sur le feuillet de la Chambre, dans l'espoir d'arracher au Gouvernement qu'il appuie une déclaration de principe sur cette question. Après avoir attendu si longtemps, il a proposé sa motion réclamant la construction de cette ligne. Je dis du plus profond du cœur au Gouvernement, que la meilleure de toutes les entreprises dans lesquelles il pourrait s'engager dans l'intérêt du Canada, est de s'emparer immédiatement de ce projet et de construire la ligne; et je lui dis en outre que s'il veut réclamer l'honneur de l'avoir construite, il ferait bien de se mettre à l'œuvre le plus tôt possible, car après la prochaine élection générale, cet honneur sera certainement dévolu à l'honorable chef de l'opposition.

L'année 1910 marquera le 3e centenaire de la mort du grand navigateur Henry Hudson, qui a donné son nom à cette vaste mer intérieure et à ce beau fleuve qui traverse l'état de New-York pour se jeter dans l'Atlantique. Je crois que nous verrons se réaliser d'ici à 1910 le trois centième anniversaire de la mort de ce grand homme, la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, nous verrons s'échelonner sur les rives de cette baie des populations prospères, nous verrons s'élever dans ses ports des éleveurs pour les céréales, nous verrons des quais, des docks, et de splendides steamers s'y chargeant des produits de ces merveilleuses régions pour les transporter sur les marchés de l'univers. Je suis sincère dans cette prophétie, et je prophétise non seulement pour la prospérité de l'Ouest, mais pour la prospérité de l'Est également.

M. GEO. E. McCRAVEY (Saskatchewan): La solution du problème du transport s'impose aux populations de l'Ouest depuis que la colonisation a envahi ces plaines, et elles réclament la construction du chemin de fer à la baie d'Hudson et l'établissement d'un port à cet endroit pour l'expédition de leurs produits sur les marchés européens. Lorsque ce projet vit le jour, il y a 25 ou 30 ans, les conditions étaient toutes différentes d'aujourd'hui, et nous pouvons maintenant discuter beaucoup plus avantageusement la question, et à la lumière de connaissances beaucoup plus rassurantes. A cette époque, notre seule artère de communication était le Pacifique-Canadien, le premier transcontinental, dont les embranchements étaient peu nombreux. Aujourd'hui nous avons un

deuxième transcontinental, le Canadian-Northern qui traverse les prairies et s'étend graduellement vers le littoral du Pacifique; nous avons le Grand-Tronc-Pacifique en construction, et aussi le Great-Northern qui doit devenir un facteur important parmi les voies ferrées du Canada dans un avenir rapproché.

Il y a 25 ans, la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson signifiait l'ouverture d'une voie ferrée entre l'endroit le plus rapproché desservi par un chemin de fer, c'est-à-dire, entre Winnipeg et le fort Churchill, le meilleur port sur la baie d'Hudson, en passant par Erwood et le Pas, distance de 945 milles. Aujourd'hui, en discutant ce projet, nous réduisons la distance de moitié, et il ne reste qu'à construire un chemin de fer entre le Pas et la baie d'Hudson, distance de 474 milles. Tout en ayant maintenant une ligne beaucoup plus courte, nous avons à notre disposition une masse de renseignements sur la baie d'Hudson et les régions à desservir, lesquels nous ignorions à cette époque. L'honorable député de Souris (M. Schaffner) a mentionné l'expédition du commandant Gordon en 1884 et 1885, celle du commandant Wakeham, en 1897, et j'ajouterais celle de M. A. P. Low, sur le "Nep-tune", en 1904 et 1905, et celle plus récente du capitaine Bernier sur l'"Arctic". Toutes tendent à prouver que la navigation est libre pendant au moins trois mois et demi par année dans les bras de mer de la baie d'Hudson. D'après les chiffres qu'a donnés l'honorable député de Souris, il est évident que ce serait la saison de navigation la plus courte, et que bien souvent la saison serait beaucoup plus longue. Nos renseignements tendent à établir que Fort-Churchill offre un des ports les plus sûrs et des plus beaux de toute l'Amérique septentrionale.

En sus des renseignements obtenus de cette source nous avons encore les informations que nous ont fournies les ingénieurs des chemins de fer, qui ont exploré toutes ces régions; nous avons encore les études du personnel de la commission géologique. Tous ces rapports tendent à établir l'existence de ressources naturelles dont l'exploitation justifierait à elle seule la construction d'un chemin de fer à cet endroit, sans égard à la solution du problème du transport. Ces régions sont riches en bois d'œuvre et bois à pulpe, les rivières et les lacs sont remplis de poisson marchand, les indications minéralogiques font prévoir la possibilité d'un grand développement minier, et de vastes étendues de terres sont propres à l'agriculture.

L'autre jour, devant le comité de l'agriculture, M. McInnes, de la commission géologique, nous a parlé d'une zone argileuse que doit traverser la ligne projetée. Il a déclaré qu'elle se trouvait évidemment dans le lit d'un lac glacial, près de la rivière du Brûlé, et qu'elle a une superficie de 10,000