

raisonnable comme celle qui a été faite cette fois-là. J'espère que les municipalités et le ministère provincial de la Voirie poursuivront l'affaire, afin que la Commission des transports puisse, le plus tôt possible, faire une enquête approfondie et décider de nous donner notre passage sous la voie à des conditions qui, nous le souhaitons, seront équitables. J'ai pris la parole simplement parce que la gravité de la situation de la circulation et de la sécurité à cet endroit m'a vivement impressionné.

**M. Wright:** Il est deux questions que je tiens à porter à l'attention du ministre. Au cours de la journée, nous avons adopté le bill n° 192, portant construction, par les chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne d'embranchement entre Terrace et Kitimat, en Colombie-Britannique. Au cours de la dernière session, nous avons adopté un projet de loi prévoyant l'aménagement d'une ligne d'embranchement des chemins de fer Nationaux du Canada entre Sherridon et Lynn-Lake, au Manitoba, soit une distance de quelque 150 milles.

**L'hon. M. Chevrier:** Je vois venir le député!

**M. Wright:** Ces deux embranchements sont destinés à favoriser la mise en valeur de ressources nationales dont on a établi l'existence. La Chambre a consenti à l'unanimité à l'adoption des bills prévoyant le prolongement de voies ferrées en vue de permettre l'exploitation de ressources minérales connues qu'il convient de mettre en valeur. Il y a quelques années nous adoptions un projet de loi par lequel nous accordions une charte à une entreprise privée qui voulait établir une voie ferrée depuis le littoral jusqu'au Québec septentrional et au Labrador, en vue de la mise en valeur des importants gisements de minerai de fer que renferme cette région. Un certain nombre de députés, de ce côté-ci de la Chambre, auraient aimé que l'initiative fût confiée aux chemins de fer Nationaux. Cependant, si nous avons dénoncé la méthode envisagée, nous avons reconnu qu'il fallait établir cette voie ferrée.

Ce que je veux signaler au ministre, c'est que le Nord-Est de la Saskatchewan et le Nord-Ouest du Manitoba renferment une ressource agricole reconnue qui ne saurait être mise en valeur tant que ne sera pas prolongée la ligne de chemin de fer qui existe actuellement dans la région. Il y a environ un quart de siècle, on aménageait deux embranchements, l'un entre Melfort et Carrot-River, l'autre entre Reserve-Junction et Arborfield. Lorsque ces embranchements ont été aménagés, les gens qui vivaient dans cette région s'attendaient,—de fait, le chemin de fer l'avait dit à ce moment-là,—que ces em-

branchements seraient prolongés jusqu'au chemin de fer de la Baie d'Hudson en passant par Le Pas, au Manitoba. Malheureusement, juste au moment où ces lignes devaient être prolongées, la guerre a éclaté et, pendant plus de cinq ans, nous avons été tellement occupés qu'il n'a plus été question du prolongement des lignes de chemin de fer.

Je tiens à signaler que, sept ans après la fin de la guerre, les lignes en sont encore au même point que lorsqu'elles ont été construites il y a environ 25 ans. Depuis cette époque, des gens se sont établis jusqu'à 40 ou 50 milles à l'est de cette région. Immédiatement après la guerre, des centaines d'ex-militaires se sont établis là-bas en vertu de la loi sur les terres destinées aux anciens combattants et plusieurs d'entre eux habitent à 30 ou 50 milles de la gare la plus rapprochée. J'ignore si les députés se rendent compte de ce que cela signifie au juste, mais il en coûte entre ½ c. et 1 c. le mille par boisseau pour transporter les céréales à la tête de ligne. Lorsqu'on cherche à mettre en valeur des terres situées à quarante milles de la tête de ligne, cela signifie qu'il faudra payer 20c. le boisseau pour livrer les céréales au point de livraison le plus proche.

D'autre part, après que les céréales ont été transportées là, elles sont transportées jusqu'à la tête des lacs et, dans le cas d'Arborfield et de Carrot-River, le prix du transport est de 24c. les cent livres, soit 16c. le boisseau. Pour transporter un boisseau de céréales sur un parcours d'environ 1,000 milles il n'en coûte que 16c. tandis que le producteur doit déboursier 20c. d'après l'estimation la moins élevée pour transporter la même quantité de céréales sur une distance de 40 milles, de la ferme à la tête de ligne. Ce coût excessif empêche toute mise en valeur. Les colons qui se sont établis dans la région sous l'empire de la loi sur les terres destinées aux anciens combattants et ceux qui y sont allés de leur propre chef sont dans une situation à laquelle le National-Canadien devrait chercher à remédier. Il suffirait de prolonger les lignes en question. Si le chemin de fer ne veut pas prolonger la voie jusqu'au Pas, qu'il la prolonge d'au moins 40 ou 50 milles afin d'assurer une voie de communication aux nombreux colons de la région. On leur a promis cette voie quand il se sont établis dans la région.

Le sol fertile n'est pas limité à la région de quarante ou cinquante milles où les colons sont établis; il s'étend jusqu'au Pas, dans le Manitoba. Le prolongement de ces voies assurerait la mise en valeur d'un million d'acres peut-être qui ne peuvent être cultivées aujourd'hui. Je prie donc le ministre d'user de son influence pour qu'on étudie au plus tôt