

L'honorable M. DAVIS : Si j'étais certain que cette ligne fût construite prochainement, je m'en déclarerais satisfait. Mais que diraient les colons établis dans cette région, autour de Shelbrook, si j'allais leur proposer d'attendre patiemment la locomotive jusqu'à ce que cette compagnie ait réussi à faire accepter une entreprise de 2,000 milles de voies ferrées sur la place de Londres, de l'avoir exécutée avec \$25,000,000 ? Que vous répondraient ces pauvres gens si vous alliez leur demander de continuer encore longtemps de transporter leurs produits sur leur dos au marché ? Voudraient-ils seulement écouter l'honorable sénateur ?

Le sort du colon dans un pays comme celui-là n'est pas des plus enviables. Quand un colon s'établit dans une région manquant de voies ferrées, il est bien souvent obligé de jeter lui-même des ponts sur les ruisseaux, de combler les marécages et d'établir les chemins qui lui permettront de communiquer avec le monde extérieur. Il est bien naturel alors qu'il désire voir arriver au bout de sa terre les trains de wagons qui emporteront sa récolte au marché voisin.

Quelques collègues ont parlé des tarifs de transport. Le cultivateur demeurant à 30 ou 40 milles d'une station de chemin de fer sait qu'il lui en coûte plus cher de porter son grain au chemin de fer qu'il en coûte au fermier situé sur le parcours du chemin de fer d'expédier ses produits aux ports d'embarquement.

Le colon qui réside loin des chemins de fer mérite la sollicitude des pouvoirs publics. Si le transport d'un boisseau de blé coûte au cultivateur qui demeure sur le parcours du chemin de fer 25 cents pour atteindre le port de mer, il en coûtera 50 cents au colon éloigné de 40 milles du chemin de fer, en sorte qu'il n'y a pas de bénéfices à attendre de la culture dans ces conditions, tant qu'on reste privé de communications par voie ferrée. Nos collègues estiment-ils qu'en concédant la demande qui leur est faite, ils rendront service au cultivateur ? Si les concessions de chemins de fer suffisaient au transport des produits agricoles, les cultivateurs de l'Ouest seraient dans l'abondance, car il n'y a peut-être pas un mille carré dans l'Alberta et la Saskatchewan qui n'est pas attribué à quelque concessionnaire de chemin de fer. Si les culti-

vateurs pouvaient charger leurs grains sur les chemins de fer autorisés mais non construits, cette discussion serait inutile, car ils seraient mieux pourvus que leurs concitoyens des campagnes de l'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse ou de la province de Québec.

Que nos collègues parcourent le recueil des lois d'intérêt local votées par le parlement ; ils seront étonnés du nombre des concessions de chemins de fer qui ont été accordées en ce pays ; la raison en est qu'avec les ressources de notre territoire chaque région a besoin d'un chemin de fer.

Si je pouvais croire qu'en votant ce projet de loi, il serait de quelque utilité aux colons, je m'empresserais de le faire ; mais je considère la chose autrement. Plus le parlement donnera de concessions, plus on éprouvera de difficulté à se procurer les capitaux nécessaires à leur exécution. C'est un fait irréfutable, malgré l'opinion qui a été exprimée ici tout à l'heure.

Quand le réseau de MM. Mackenzie et Mann eut atteint la frontière nord du Manitoba, dans la direction de la baie d'Hudson, on les pressa de détourner leur ligne vers l'Prince-Albert, afin de doter les colons établis dans la vallée de la rivière à la Carotte de communications par voie ferrée. Sans cela, sans la pression exercée par le gouvernement et par les populations de l'Ouest, peut-être MM. Mackenzie et Mann auraient-ils à cette heure un chemin de fer à la baie d'Hudson.

Cela prouve que ces industriels veulent donner des communications par voie ferrée aux colons et cultivateurs. Il leur a fallu plusieurs années pour établir ce chemin de fer jusqu'à Prince-Albert, et le gouvernement fédéral a dû leur venir en aide au moyen d'une garantie d'intérêt.

J'ai déjà dit que MM. Mackenzie et Mann construisent en ce moment une ligne d'Erwood vers la baie d'Hudson, dont ce poste est éloigné de 500 à 600 milles. L'honorable sénateur de Wellington a dit que le réseau Mackenzie-Mann passait à 300 milles plus proche de la baie d'Hudson que n'importe quel autre réseau aujourd'hui, et qu'il s'y dirige en ce moment. La ligne principale atteint Battleford ; déjà un embranchement reliera Prince-Albert et Erwood. J'ai confiance que ce projet sera un fait accompli l'année prochaine ; c'est alors que les