

abrégeant la distance de mille milles mérite un examen sérieux de la part du ministère.

Cet après-midi, j'ai écouté avec un vif intérêt le discours du député de Lunenburg (M. Duff) et j'ai été bien aise de constater le sentiment de bienveillance que celui-ci a manifesté envers les cultivateurs de l'Ouest. J'ai déjà remarqué que plusieurs représentants du parti ministériel consentent à nous témoigner beaucoup de sympathie relativement à quelques-uns de ces projets qui ont tant d'importance pour les cultivateurs de là-bas. Cependant, je leur dirai qu'un peu d'aide réelle vaut mieux qu'une grande somme de bienveillance, et que, en ce moment, s'ils veulent bien appuyer ce projet qui contribuera, croyons-nous, à la solution des problèmes agricoles de l'Ouest, cela vaudra probablement beaucoup mieux qu'une égale dose de sympathie.

Cette année, on a souvent répété en cette enceinte que lorsque l'Europe sortira du chaos économique où elle se trouve, le prix de nos denrées agricoles se relèvera. Je ne puis admettre cette doctrine; je ne pense pas que les produits agricoles renchérissent en Europe ni, par conséquent, au pays même. Sur les marchés d'Angleterre, le prix du blé est plus que normal. Les viandes de bœuf et les produits animaux dépassent beaucoup le prix régulier. Le beurre se vend au double du prix à l'heure qu'il est, et pour que nos produits agricoles puissent entrer en concurrence sur les marchés européens, il nous faut diminuer le coût de la production et celui du transport. La question qui nous occupe est celle de faire baisser les frais de transport. Il nous faut rivaliser avec les autres nations du monde qui n'ont pas à lutter contre les difficultés matérielles et géographiques que l'Ouest canadien doit surmonter. Nous concurrençons l'Argentine qui a le travail des serfs, des chemins de fer peu étendus et un système de manutention économique. Nous concurrençons l'Inde qui fait pour ainsi dire travailler des esclaves et qui n'a pas à remorquer la marchandise sur une longue distance. Nous devons rivaliser avec l'Australie dont les terres arables bordent le littoral et dont la saison ouvrière dure toute l'année. Nous avons aussi pour concurrents le Danemark et d'autres pays européens où la situation normale se rétablit promptement, et je déclare que pour établir au Canada un régime favorable à l'agriculture, qui rapportera aux cultivateurs quelque chose de plus que le coût de la production, nous devons considérer le chemin de fer de la baie d'Hudson comme une entreprise d'une importance capitale pour nous.

[M. Davies.]

Je ne m'arrêterai pas longtemps à la praticabilité de l'entreprise; cependant, je tiendrais à signaler à l'attention de la Chambre un rapport que le gouvernement du Manitoba a publié en 1884. Je choisis le rapport de cette année-là parce que les différents auxiliaires de la navigation, bouées, tirant des vaisseaux et puissance de leurs machines, n'étaient pas aussi perfectionnés qu'aujourd'hui, tant s'en faut. Si des hommes du métier qui avaient acquis beaucoup d'expérience de la navigation dans ces eaux septentrionales ont déclaré, dès 1884, que l'entreprise était susceptible d'exécution, combien plus doit-elle l'être aujourd'hui, vu le degré de perfection qu'on a atteint dans la construction des paquebots.

Je désire maintenant citer quelques extraits du rapport dont j'ai parlé. Le Dr Bell, directeur de la commission canadienne des études géologiques, qui a traversé le détroit cinq fois, a déclaré qu'il est "navigable depuis le milieu de juin jusqu'à la mi-novembre." Le capitaine Chisby, de New-London (Conn.), qui a fréquenté ces parages pendant quatorze ans, a dit que "le détroit est navigable pendant quatre mois et souvent pendant cinq". Le capitaine William Kennedy, qui a accompagné l'expédition envoyée à la recherche des restes de sir John Franklin, et qui avait fréquenté le détroit pendant huit années, a affirmé que le détroit est navigable "de juin à novembre".

Le capitaine William Pritchard qui, pendant trente ans, a été au service de la compagnie de la baie d'Hudson, a fait le rapport suivant:

L'eau ne gèle jamais dans le détroit; rien n'empêche que des bateaux à vapeur y naviguent en tout temps.

Il a ajouté:

Les icebergs qui ont été vus dans le détroit d'Hudson en août et en septembre ne serait pas un grand obstacle à la navigation, non plus que ceux qu'on rencontre dans le détroit de Belle-Isle, même s'ils étaient plus nombreux dans le détroit de la baie d'Hudson qu'ils le sont souvent au large de Belle-Isle.

Plus loin dans sa déposition, il dit encore:

La vapeur a maintenant complètement révolutionné la navigation parmi les glaces, et le moment le plus propice à la marche en avant, c'est lorsque les glaces sont libres.

Dans des circonstances semblables, un voilier serait complètement impuissant. Il n'est donc que raisonnable de conclure que ce que des voiliers ont régulièrement accompli d'une année à l'autre peut être accompli plus régulièrement et avec plus de sûreté par des bateaux à vapeur bien construits, principalement pour la navigation à travers les glaces, et munis de machines puissantes.

La législature de la province du Manitoba a nommé un comité spécial, en 1884, afin de recueillir des témoignages et d'arrêter des conclusions sur la possibilité d'établir un système de communication par la baie d'Hudson.