

De Vancouver à Liverpool par la baie d'Hudson... .. 4,568

Economie de distance de Vancouver à Liverpool... .. 1,900

De	À Montreal.	À Churchill.	Différence
	Milles.	Milles.	
Winnipeg.....	1,422	945	477
Brandon.....	1,555	940	615
Regina.....	1,780	774	1,006
Medicine-Hat.....	2,082	1,076	1,006
Calgary.....	2,262	1,256	1,006
Prince-Albert.....	1,958	717	1,241
Batt'eford.....	1,994	876	1,118
Saskatoon.....	1,924	806	1,118
Edmonton.....	2,247	1,129	1,118

La moyenne du transport par chemin de fer en moins pour Manitoba, Saskatchewan et Alberta est 1,000 milles.

J'ai parlé du transport des produits, mais la construction de ce chemin de fer bénéficierait d'une autre façon à l'Ouest canadien, et même à tout le pays, je veux dire sous le rapport de l'immigration. L'actuel Gouvernement et ceux qui l'ont précédé ont dépensé beaucoup d'argent dans les propagandes d'immigration, afin d'amener des colons d'Europe et des Iles-Britanniques dans le Nord-Ouest. Ces immigrants ont quitté leurs foyers pour tenter fortune dans ces vastes contrées que lord Dufferin a si heureusement désignées sous le nom de régions aux incalculables perspectives d'avenir. Tous les députés savent qu'un grand nombre d'immigrants qui ont été amenés au Canada sont passés ensuite aux Etats-Unis. C'est tout naturel, eu égard aux influences qu'ils ont eu à subir au sujet des voies existantes de transport. Le Canada a fait des pertes incalculables de population et d'argent à cause de cela, et si nous avions cette route, les immigrants ne seraient pas soumis aux influences dont je viens de parler. Le flot de l'immigration continue à nous envahir, et nous nous en réjouissons tous, pourvu qu'on impose des restrictions sur les sujets qui nous arrivent.

Pendant le dernier siècle, les Etats-Unis ont toujours eu leur nord-ouest; les populations énergiques des états de l'Est, les hommes énergiques, jeunes et vieux, affluèrent vers ces terres inhabitées et s'y établirent. On me dit, et je le crois, qu'il n'en est plus ainsi, de sorte que ces sujets américains se dirigent maintenant vers l'Ouest canadien. Ils traversent la frontière. Jusqu'ici ils s'établissaient au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, mais à présent, monsieur l'Orateur, ils poussent vers d'autres régions, ils ont commencé à coloniser de vastes territoires qui s'étendent depuis soixante-dix milles à l'est de Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, et de la

frontière au versant occidental de la baie d'Hudson. Il n'y a pas de doute, et ma conviction est d'autant plus ferme qu'elle est corroborée par les témoignages rendus devant le comité de l'Agriculture, que nous n'avons pas même encore commencé à soupçonner la richesse de ses régions du Nord, qui étaient censées jusqu'ici couvertes de glace et absolument impropres à l'agriculture et l'industrie. C'est dans ces régions nouvelles que vont s'établir ces colons américains, et nul doute qu'ils les coloniseront sur une grande échelle.

La Russie a une province dont l'extrémité méridionale est à 100 milles plus au nord qu'Edmonton; elle a une population de 1,500,000 habitants et produit 65,000,000 de boisseaux de blé et 100,000,000 de boisseaux d'avoine. Je crois que nous avons raison d'espérer que nos régions septentrionales sont aussi fertiles et seront tout aussi peuplées que cette province russe. Personnellement, je n'ai pas le moindre doute à ce sujet.

Je suis sûr que les trois quarts de la députation pense que cette ligne traverserait des solitudes arides et impénétrables à partir de la Saskatchewan, peut-être, jusqu'à la baie d'Hudson. Les faits ne s'accordent pas avec cette conception. Un ingénieur, M. Adrian Nelson, dit ce qui suit dans un rapport aux directeurs du Canadian-Northern:

J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur la praticabilité et la construction du chemin de fer projeté à la baie d'Hudson. Les régions à traverser sont d'un caractère tel qu'elles n'offrent que peu de difficultés de construction. La conformation générale est plutôt celle d'une plaine unie, la première moitié étant virtuellement plate, et l'autre, à peu d'exception, se développant en un plan légèrement incliné, presque imperceptible vers la baie d'Hudson. Il y a peu d'excavation à pratiquer dans le roc, et cette plaine, loin d'être submergée, est parfaitement égoutée par un système de rivières et de lacs. Il y a en outre abondance de bois d'œuvre et de pierre.

M. W. W. Kirkpatrick, un autre ingénieur qui a fait un examen du territoire sur le parcours de la ligne projetée dit:

Il n'y a pas de difficulté à construire une ligne dans ces régions; il y a peu de rampes et d'élévations et bien peu d'excavations dans le roc. Il y a tout le bois de ballast voulus sur les lieux mêmes, et presque tous les cours d'eau sur le tracé semblent peuplés d'arbres propres à la construction des ponts.

Le sol est passablement plat, à peu près également divisé en prairies et forêts, et accidenté d'un grand nombre de lacs et de marais fourragers. Le sol en général paraît fertile, et je crois qu'il s'offre bien à la colonisation.

Les Américains, monsieur l'Orateur, ont les yeux ouverts sur l'importance de ce débouché. Le sénateur Davis, du sénat de Washington, a appelé l'attention de cette dernière chambre sur l'ouverture de la route de la baie d'Hudson en disant qu'elle serait la débouché du trafic des états du