

min de fer de la baie d'Hudson et ne sera pas satisfait avant de l'avoir obtenu. Donnez-lui ce qu'il veut. Les quelques millions nécessaires ne ruineront pas le Canada et cela contribuera plus que toute autre chose à dissiper les soupçons que l'Ouest entretient vis-à-vis des projets de l'Est.

Si nous n'obtenions que ce résultat il l'emporterait encore sur le coût de la construction de cette voie ferrée. Les provinces de l'est ne peuvent comprendre combien fermement l'Ouest veut ce chemin de fer. Il faut en parachever les travaux et voter les crédits nécessaires à la prochaine session du parlement.

L'hon. M. MANION: Si mon honorable ami me permet une interruption, je dirai que je ne veux pas m'opposer à l'achèvement de cette voie; je ne voulais qu'éclaircir la question des distances relatives.

M. KNOX: Je comprends cela parfaitement, monsieur l'Orateur. Je désire aussi lire une courte citation d'un journal européen, le *Monthly Trade Review*, de Londres. L'extrait suivant a paru en novembre 1917. Bien que n'étant pas d'hier, l'article est intéressant parce qu'il montre l'attitude prise en Angleterre.

Au moment où le gouvernement canadien pousse activement la construction du nouveau chemin de fer de Le Pas à Fort Nelson, sur la baie d'Hudson, comme nouveau débouché aux immenses champs de blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, il est bon d'attirer l'attention sur une entreprise qui aura besoin de tout l'appui et de tout l'encouragement du gouvernement anglais. On peut dire que, aujourd'hui, les vastes plaines du Canada sont le creuset des nations, le grenier impérial et les champs de blé les plus fertiles de tout l'empire. En conséquence, que doit-on faire pour assurer l'accroissement de leur production de manière à augmenter les bénéfices des cultivateurs canadiens et à garantir en même temps à l'Angleterre l'approvisionnement de pain à un prix plus modéré?

La réponse la plus directe et la plus pratique est dans l'augmentation des moyens de transport; transport sur les chemins de fer et lacs du Canada, et transport des ports canadiens au Royaume-Uni. L'achèvement du chemin de fer de l'Etat de Le Pas à Port Nelson et l'établissement d'une ligne de navires faisant le transport du grain et de navires d'autres sortes par la route du détroit d'Hudson seront en conséquence le point de départ d'un mouvement de vaste importance, tant pour le Canada que pour le Royaume-Uni.

Cela démontre, monsieur l'Orateur, que les Anglais n'oublient pas l'importance des provinces productrices de blé au Canada et comprennent qu'elles sont plus rapprochées de la mer que la route actuelle ne l'indique.

Il y a quelques jours, l'honorable député de Saskatoon (M. Evans) a mentionné le coût du transport d'un boeuf de Saskatoon à Liverpool, \$51 et une fraction. J'ai depuis fait des recherches et découvert que la partie de cette somme dépensée pour le transport de Saskatoon à Montréal par voie ferrée était de \$18. En appliquant ce taux pour un transport de Saskatoon à Port Nelson on réaliserait une économie d'environ \$12. Mais ce n'est pas tout. Le déchet sur un trajet aussi long est d'au moins 5 p. 100. Entre Winnipeg

[M. Knox.]

et Montréal, ce déchet est de 3 à 5 p. 100; il est donc facilement de 5 p. 100 entre Saskatoon et Montréal. Ce cinq pour cent représente un chiffre élevé sur le prix que le cultivateur doit recevoir et si nous ajoutons à cette économie celle du transport proprement dit, nous voyons ce que nous pouvons économiser en diminuant de 1,200 à 1,300 milles, le trajet par voie ferrée. Si nous pouvions seulement économiser \$10 par tête de bétail, cela ferait disparaître le déficit et assurerait le succès aux éleveurs de l'Ouest. On nous a demandé avec insistance de faire de la culture mixte; on nous a affirmé que nous ne pouvions réussir avec le grain seulement. Maintenant que l'embargo est levé, j'entrevois l'occasion de rendre à l'élevage la prospérité dont il jouissait il y a quelques années, mais si nous n'agissons pas, l'élevage est ruiné dans l'Ouest. Je n'hésite pas à l'affirmer parce que je parle en connaissance de cause, étant moi-même intéressé.

En même temps que l'expédition de notre bétail nous avons aussi nos produits de l'industrie laitière et un grand nombre d'autres produits qui bénéficieront énormément de l'exploitation judicieuse de cette voie ferrée.

J'ai encore une observation à formuler. Actuellement, le gouvernement d'Ontario projette une ligne de chemin de fer vers l'extrémité sud de la baie James. Nous, gens de l'Ouest, attendons l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson qui doit nous raccorder avec la grande mer canadienne de l'Est. Une fois ces travaux terminés, nos intérêts seront davantage liés à ceux de l'Est et je suis d'avis que cela constitue en ce moment un besoin urgent.

Nous prévoyons que les immenses ressources de ce pays seront mises en valeur et justifieront l'achèvement de la ligne, quand même elle ne nous ouvrirait pas une nouvelle route commerciale vers la Grande-Bretagne. Les ressources de cette région septentrionale sont tout simplement merveilleuses. Tous ceux qui l'ont visitée sont unanimes dans leur témoignage et nous prévoyons l'exploitation de ces énormes ressources.

L'année dernière, j'ai exprimé un doute sur l'excellence du choix qui a été fait en ce qui concerne le terminus maritime; mais depuis je me suis convaincu que Nelson possède tous les avantages d'un port de mer. J'ai acquis cette certitude à la suite d'une conversation que j'ai eue avec un ingénieur qui fut pendant assez longtemps employé aux travaux exécutés à cet endroit. Il m'a assuré que le port offrirait tout l'espace et toute la protection désirables pour les flottes de commerce. Le port est établi sur le grand chenal, et ce serait un crime d'abandonner les tra-