

montré qu'on pouvait acheter des rails en quantité illimitée à \$64.50 la tonne. Ces renseignements ont surpris le ministre des Chemins de fer et il a changé sa raison en nous disant que même si on pouvait obtenir des rails, on ne pouvait pas se procurer de traverses. On était alors en mars 1919 et naturellement comme les traverses se procurent pendant l'hiver, nous ne pouvions pas en obtenir. Mais le ministre reçut une autre rebuffade — un membre de la députation sortit de sa poche des soumissions contenant l'engagement de livrer un quart de million de traverses sur la ligne en juillet.

Le ministre invoqua alors l'excuse la plus renversante de toutes aux yeux des citoyens de l'Ouest: C'est que tous les entrepreneurs de chemins de fer avaient démantelé leur outillage au cours des cinq années écoulées, de sorte qu'il était inutile de songer à transporter à temps là-bas l'outillage nécessaire pour la pose de la voie en 1919. Or, pour le bénéfice de ceux qui ne savent pas en quoi consiste l'outillage utilisé dans la pose de la voie, j'ajouterai qu'il comprend un wagon plate-forme, muni d'une grue à un bout et auquel sont attaché une demi-douzaine d'autres wagons plats portant les traverses et les rails à poser. Dans un cas d'urgence, n'importe quel entrepreneur de voies ferrées est en mesure de se procurer un matériel de cette nature dans les vingt-quatre heures—ou en moins de six jours, s'il tient à prendre son temps, afin d'être en état de commencer les travaux.

Pour finir, le ministre nous donna l'assurance que le Gouvernement avait sincèrement l'intention de construire ce chemin de fer. Pouvez-vous nous blâmer si nous sommes sortis du cabinet du ministre mécontents et incroyables?

Cependant, une pareille expérience n'est peut-être pas étrangère au mécontentement qui existe dans l'Ouest à cette heure relativement à la construction de cette ligne. Je le déclare sans la moindre hésitation, s'il s'agissait de commencer cette entreprise et d'autoriser la dépense de 25 à 30 millions. Je condamnerais le projet sans hésiter, car je suis autant que n'importe qui en faveur de pratiquer l'économie. Cependant, lorsque nous voyons le ministre des Finances (sir Henry Drayton) déposer un budget accusant un écart de 50 à 100 millions entre nos recettes et nos dépenses sans compter que l'on nous propose, comme l'a fait observer l'honorable député de Mackenzie (M. Reid) de voter des sommes con-

sidérables pour des fins de pure politique, je crois que l'Ouest a le droit de caresser l'espoir si longtemps retardé de voir le parachèvement de cette voie ferrée.

Il s'agit tout au plus à l'heure qu'il est d'une dépense de trois à quatre millions. Il ne faut pas oublier non plus que les fonds sont disponibles et proviennent de la vente des terres publiques par préemption—une somme de 28 millions de piastres a été ainsi mise de côté, à part les intérêts, pour l'exécution du projet.

A cette étape de la question, je n'entreprendrai pas d'établir que les eaux du détroit sont navigables. Le Gouvernement a fait étudier ce problème avant de commencer l'exécution du projet et nous nous en sommes rapportés à la sagesse de nos gouvernants. J'ai donc le droit d'assumer que ce point est réglé. Toute la question se résume à ceci: devons-nous utiliser les travaux déjà exécutés ou les laisser tomber en ruine? Il s'agit de décider si les ressources des pêcheries de la baie et de la région que ce chemin de fer ouvrira à la colonisation méritent que le pays débourse une autre somme de trois ou quatre millions.

En compagnie de deux de mes collègues, j'ai visité, l'année dernière, la région qui s'étend de Norway-House à la baie d'Hudson. Elle renferme d'immenses étendues couvertes de bois à pulpe. Les arbres, c'est vrai, ne sont pas très gros, car cette région semble avoir été dévastée par les feux de forêt au cours des quarante ou cinquante dernières années. Cependant, il est possible d'y développer une florissante industrie pour l'exploitation du bois à papier, en édictant des règlements convenables, afin de prévenir les feux de forêt. Nous avons traversé une zone argileuse d'une superficie de 50 à 100 milles. On trouve sur le parcours du chemin de fer de la baie d'Hudson une zone argileuse d'une largeur de 100 à 125 milles, qui ressemble beaucoup aux terres qui entourent Cochrane et qui est susceptible d'être exploitée dans un avenir assez rapproché. Pas plus tard qu'hier soir, au cours d'une conversation que j'ai eu avec un de nos géologues, il m'a déclaré ce qui suit: Montez au sommet d'une colline dans n'importe quelle partie de cette région, et vous avez l'impression qu'une bonne moitié de la surface qu'embrasse la vue est recouverte d'eau. Or, les eaux de tous ces lacs pululent de poissons. A un portage, un tapis de 8 pieds carrés fut plongé à une profondeur d'une couple de pieds; lorsqu'on le