

Les plus belles pierres de construction se trouvent le long du chemin de la baie d'Hudson; on y rencontre aussi d'immenses quantités de pierre calcaire utilisable dans le commerce. On voit du marbre de qualité fine sur l'île Marble. Les îles et les rives de la baie sont riches en or, en fer et autres minéraux, et avec la force motrice à bon marché et les facilités de transport que cette force donnerait, on trouverait là une grande partie de la matière première de nos grandes industries.

Les rivières et les lacs qui se jettent dans la baie et la baie elle-même regorgent de poissons et d'animaux marins, et l'ouverture du chemin de fer serait suivie d'une grande activité dans cette industrie spéciale. Il ne faut pas oublier que le poisson des eaux froides est d'une qualité supérieure à celui des eaux chaudes. Les pêcheurs et les baleiniers américains font actuellement un grand commerce dans la baie et j'apprends de bonne source qu'une grande partie de leurs produits seraient déchargés à Nelson et expédiés par voie ferrée sur les marchés des centres américains.

Pour indiquer ce que signifierait pour les chemins de fer Nationaux ce nouveau trafic, je citerai les chiffres suivants sur le trafic du port de Prince-Rupert: en 1921, 1,351 vaisseaux américains y ont déchargé 18,642,721 livres de poisson qu'ils ont expédié en transit sur les chemins de fer Nationaux aux principaux centres des Etats-Unis. En 1922, 1,274 vaisseaux américains ont déchargé 17,183,163 livres de poisson, et je comprends que nombre d'autres vaisseaux américains n'ont pu laisser leur charge à cause du manque de wagons frigorifiques sur les chemins de fer Nationaux. Ils ont par conséquent été obligés de se rendre à Seattle pour décharger leur poisson. Ce surplus aurait apporté un fort volume de trafic aux chemins de fer Nationaux. L'ivoire seul que retirent ces Américains forme une industrie qui représente une forte somme d'argent.

Rendant témoignage devant le comité du Sénat, en 1920, M. Stefansson, le célèbre explorateur, a déclaré que les prétendues terres dénudées du nord dans le voisinage de la baie, sur la rive occidentale pouvaient nourrir 50 millions de rennes et 10 millions de bœufs musqués, et que l'entretien de ces animaux coûterait peu de chose en comparaison des bénéfices à réaliser. Il ajoutait que le bœuf musqué est l'animal de la terre dont le prix est le plus élevé. Lorsqu'il est apprivoisé, il n'a pas besoin ni de foin ni de grange; les ouragans ne peuvent pas le faire mourir et les loups peuvent à peine le détruire. Il donne trois fois autant de viande que le mouton domestique et trois fois autant de laine. Le bœuf musqué produit près de cinquante livres

[M. Campbell.]

de laine annuellement, et une laine de qualité exceptionnelle.

La loi des terres fédérales de 1882 décréait que la construction de ce chemin de fer serait laissée à l'initiative privée et qu'elle serait défrayée au moyen de concessions de terres. En 1908, une modification de la loi des terres accordait au Winnipeg and Great Northern Railway, pour les travaux de construction jusqu'à la rivière, une concession de 6,800 acres par mille jusqu'à la Saskatchewan et de 12,800 acres par mille sur les 2,523,008 acres qui restaient. Il y a quelque temps, j'ai inscrit sur le Feuilleton une question concernant cette concession, et la réponse a été publiée dans le *hansard* du 15 février. Voici la question et la réponse:

M. CAMPBELL demande:

1. Quelle est la superficie totale, en acres, des terres vendues conformément aux lois de 1908 aux fins de construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson?

2. Pour quelle somme totale ces terres ont-elles été vendues?

3. Combien d'acres de terre sont encore détenus dans l'ouest du Canada en raison de la loi susdite?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. La loi des Terres fédérales, 1908, n'autorisait pas directement la vente des terres pour la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson; mais, en vertu de cette loi, il a été vendu les lots de préemption et les homesteads suivant:

2. Superficie totale (approximative), des lots de préemption et homesteads vendus en vertu de la loi de 1908,—8,050,720. Total approximatif du montant réalisé par la vente des lots de préemption et des homesteads, \$24,152,160.

Le ministre avait parfaitement raison de dire que la loi elle-même ne décrète par formellement la vente des terres pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson; cependant je soutiens que c'était là le but clair et précis de l'adoption de cette loi. Si les députés entretiennent quelque doute à ce sujet, je les renverrai au *hansard* du 23 juin 1908. Je n'ennuierai pas la Chambre par de longues citations; cependant à la page 11706, ils trouveront le passage suivant du discours de l'honorable Frank Oliver:

Nous offrirons en vente aux véritables colons, à certaines conditions d'établissement, disons 5 millions d'acres de terre, réalisant par ce moyen, contre un prix uniforme et raisonnable par acre, un montant suffisant pour faire face aux besoins de l'Etat quant à cette entreprise.

Je remarque que dans cette occasion, l'honorable R. L. Borden a fait les commentaires suivants:

Même si pas un seul acre de ces terres n'était vendu, ou quelle que soit la quantité qu'on en vendra d'ici à quatre ou cinq ans, le projet de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson est indépendant de cette vente et reste approuvé par la Chambre.

Plus loin, il a ajouté:

Je suis porté à croire que le chemin de fer de la baie d'Hudson sera construit quand même et sans délai.