

cours de ces dernières années, je crois qu'il prend un intérêt national qu'il n'avait pas autrefois.

J'ai écouté les discours des honorables membres qui ont pris part au débat, et j'ai aussi suivi avec intérêt l'exposé qu'a fait le ministre des Chemins de fer (M. Manion). Si j'ai bien compris, tout son programme consiste à maintenir le *statu quo*; cependant, il a fait luire à nos yeux un rayon d'espoir pour l'avenir. Je ne sais trop quand le Gouvernement se décidera à prendre des mesures en ce qui regarde la construction d'une ligne ferrée vers la mer pour desservir la région de la rivière de la Paix. En tout état de cause, je désire exposer brièvement le point de vue des habitants du nord-ouest de la Saskatchewan qui veulent obtenir des moyens de communication avec cette vaste région. Les villes de Battleford-Nord, de Prince-Albert et d'Edmonton se considèrent comme les portes d'entrée de ce fertile territoire; toutes les questions qui concernent le développement des moyens de transport de la région de la rivière de la Paix, intéressent donc au plus haut point l'avenir de ces trois villes et la population croissante de toute cette vaste région qui s'étend du nord-ouest de l'océan Pacifique.

Dans cet ordre d'idées, je tiens à appeler l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Manion) et du premier ministre (M. Bennett) sur la promesse que le parti conservateur a faite au peuple canadien lors des élections générales de 1930 et je leur demande pourquoi n'ont-ils pas donné suite à l'article de leur programme concernant les moyens de transport? Je citerai l'article n° 5 du programme que le parti conservateur a présenté au peuple canadien, il y a quelque trois ans passés:

Nous prenons l'engagement d'améliorer tout le système de nos moyens de transport vers le nord grâce au parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson et à la construction des embranchements nécessaires afin que notre système de transport desserve toutes les parties du Canada; le versant du Pacifique par un chemin de sortie de la région de la rivière de la Paix; l'Est et l'Ouest par la canalisation du Saint-Laurent et nous promettons d'aider au prolongement des routes de trafic existantes et de perfectionner l'outillage des ports sur les Grands lacs, sur la baie d'Hudson ainsi que sur le littoral tant de l'Atlantique que du Pacifique; de plus, nous prenons l'engagement de construire un réseau national de grandes routes.

Voilà la promesse précise et claire comme de l'eau de roche que le parti conservateur a faite, il y a trois ans, et je voudrais bien savoir quelle est son attitude sur cette question à l'heure actuelle.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami a-t-il entendu parler de l'engagement que son chef a pris en 1924?

M. McINTOSH: J'aborderai peut-être cet aspect de la question tout à l'heure. Quand bien même je reviendrais sur cette promesse du chef du parti libéral, cela ne mettrait pas le ministre des Chemins de fer et des Canaux en meilleure posture. Ne vous préoccupez pas des autres; mettez-vous à l'œuvre et faites quelque chose. Il s'agit de savoir pour l'instant qu'est-ce que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer entendent faire relativement à cette question.

Et maintenant, j'aborderai un aspect du problème qui concerne directement le développement du nord-ouest de la Saskatchewan. Dans la partie septentrionale de ma circonscription, nous avons les débris d'un chemin de fer dont la construction fut projetée par le régime libéral, et sanctionnée par le Parlement en 1930; cette voie ferrée aurait dû être parachèvement en 1932. Le Gouvernement actuel a mis l'entreprise au rancart pour ainsi dire. Je veux parler de la ligne qui part de Saint-Walburg et traverse la rivière du Castor. Les travaux de terrassement de la voie ont été exécutés sur une distance de 69 milles; le pays a déboursé de fortes sommes pour cela, mais la voie ferrée tombe en ruines. Rien n'a été fait depuis trois ans; on s'est abstenu de poser les rails. Cette voie traverse une région peuplée de milliers de colons du sud de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan qui sont venus s'établir là-bas; ce sont des cultivateurs véritables et, l'année dernière, il s'est récolté au moins 150,000 boisseaux de blé dans cette région; cependant, rien n'a été fait pour achever l'embranchement en question. Les traverses pourrissent sur place; le régalinge de la voie a été effectué et, je le répète, tout tombe en ruines. A mon avis, voilà l'un des pires gâchis en matière de chemin de fer que le ministère actuel ait perpétré. On laisse ces pauvres gens sans aucun moyen de communication par voie ferrée.

On ne saurait invoquer l'argument que l'exploitation de cet embranchement se fera à perte; au contraire, on réaliserait des bénéfices sur toute la longueur de cette ligne. Voilà pourquoi je soutiens qu'il faut prendre des mesures immédiates pour en hâter l'achèvement.

A partir de Saint-Walburg, la voie ferrée traverse une région où la culture mixte est florissante. Le chemin de fer relie Saint-Walburg à Red-Cross et à Loon-Lake. A ce dernier endroit, il traverse la rivière du Castor se prolonge jusqu'à la vallée Platte et à Goodsoil. Avant d'atteindre Goodsoil, la voie traverse la rivière du Castor et se dirige vers le nord-ouest dans la direction de l'océan Pacifique.

L'époque que nous traversons serait propice à l'exécution de ces travaux, pendant que la