

une économie de 1,086 milles. Edmonton est à 1,038 milles de Nelson et à 2,247 de Montréal, soit une différence de 1,209 milles. Battleford est à 766 milles de Port Nelson et à 1,294 milles de Montréal, soit un écart de 1,188 milles. Prince Albert est à 670 milles de Port Nelson et à 1,958 milles de Montréal, soit un écart de 1,288 milles. La riche vallée de la rivière Swan au Manitoba et les autres bonnes régions de blé sont encore plus rapprochées de Port Nelson.

L'hon. M. MANION: A propos de ces chiffres, mon honorable ami admettra, que du point de vue pratique, Montréal est plus rapproché, parce qu'une grande partie du parcours se fait par eau en été.

M. KNOX: Oui. Mais mon honorable ami admettra que dans presque tous les cas que j'ai cités, la distance jusqu'à Nelson est moindre entre Fort William et Port Arthur. Même si elle était la même jusqu'à ces deux points, cela nous permettrait d'éviter les frais de transport du grain de Fort William à Montréal, qui ont été particulièrement élevés l'an passé. On épargnerait aussi les frais de transbordement.

M. MACLEAN (York-Sud): La route de la baie d'Hudson comparée aux autres routes représente-t-elle une économie en frais de transport?

M. KNOX: Si le tarif par mille était le même que pour les autres routes, et je ne vois pas pourquoi il ne le serait pas, cela représenterait certainement une grosse économie.

La pente générale de cette ligne est très favorable, car elle n'est que de quatre dixièmes. De plus, les prairies se déversent naturellement vers la baie, de sorte que l'on descendrait presque tout le temps. Dans tous les cas, il n'y a qu'une pente de quatre dixièmes et avec des rails de 80 livres, on a une des meilleures voies du continent pour le transport du grain.

M. EULER: L'honorable député prétend-il que les frais de transport à partir de Port Nelson et de Fort Churchill sont aussi bas qu'à partir de Montréal?

M. KNOX: On n'a rien sur quoi se baser à l'heure actuelle, mais nous ne voyons pas pourquoi il y aurait une différence. Nous nous attendons à ce que l'assurance soit plus élevée au début, mais l'économie d'un long trajet par voie ferrée compenserait largement ce supplément de dépense.

Je dirai maintenant ce que les gens de l'Ouest pensent de l'achèvement de cette ligne. Les législatures du Manitoba et de la Saskatchewan, après avoir longuement discuté la chose, ont adopté des résolutions insistant

pour que le Gouvernement fédéral achève cette ligne. Les cultivateurs unis, c'est-à-dire les sociétés "United Farmers" et "Grain Growers", dans les trois provinces des prairies, ont adopté des résolutions semblables. J'ai ici le texte de résolutions adoptées par plusieurs chambres de commerce de l'Ouest, par les chambres de commerce associées de la Saskatchewan et par beaucoup d'autres sociétés. Il n'y a aucun doute quant au sentiment de l'Ouest sur cette question de l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je pourrais citer bien des articles de journaux de l'Ouest, mais je ne pense pas que ce soit nécessaire. J'ai confiance qu'avant la fin du débat la Chambre sera convaincue de la ferme détermination de l'Ouest à ce sujet. Pour en donner la preuve, qu'on me permette de signaler le mécontentement qu'a causé dans l'Ouest, l'automne dernier, l'ordre d'enlever cent milles de rails sur cette ligne. Heureusement l'ordre fut contremandé. Je citerai cependant deux articles de journaux de l'Est qui prouvent que même dans l'Est on ne néglige pas l'importance de ce chemin de fer. Il y a environ six semaines, le *Toronto Star* s'exprimait dans les termes, suivants:

L'an dernier, il est arrivé par voie ferrée à Port-Arthur et à Fort-William, et il est sorti des mêmes endroits par bateau plus de blé que jamais auparavant. Mais le cultivateur de l'Ouest trouve un obstacle presque insurmontable dans le prix que cela lui coûte pour transporter son blé de la ferme aux quais de Liverpool.

L'Ouest demande et a besoin de transporter son grain en Europe à bon marché. Comment peut-on y arriver? La concurrence de toutes les autres parties du monde fixe le prix du blé canadien à Liverpool; les chemins de fer et les compagnies de navigation fixent les prix de transport du grain jusqu'à Liverpool; le cultivateur empoche ce qui reste. Ce n'est pas assez. Avec la route de la baie d'Hudson, les cultivateurs de l'Ouest voient la possibilité d'expédier leur grain en Europe tout en évitant le long trajet de Fort-William à Montréal, et de placer leurs fermes aussi près de la mer que leurs concurrents d'Australie, d'Argentine et de la Russie méridionale.

C'est une trop belle possibilité pour qu'on ne l'essaye pas, ou qu'on l'abandonne au moment où tout est presque achevé. L'Ouest réclame l'exécution du projet et l'Est doit y penser sérieusement.

A Montréal, le Canada ne possède pas un débouché assez vaste pour ses produits actuels et futurs. L'autre citation est du *News Chronicle*, de Port-Arthur, et j'appelle tout spécialement l'attention de mon honorable ami de Fort-William (M. Manion) sur ce qui suit:

En donnant l'ordre d'enlever les rails et les matériaux de la voie de chemin de fer, le Gouvernement a lancé un défi à l'Ouest. Rien d'étonnant à ce que l'Ouest voie avec suspicion l'attitude du Gouvernement au sujet de la ligne de la baie d'Hudson. La question de savoir si le chemin de fer sera rémunérateur ou non, n'entre pas dans le cadre de la discussion. Tout peut se ramener au fait que l'Ouest veut avoir le che-