

chemin de fer de la baie d'Hudson provient de la vente des terres publiques de l'Ouest.

Les terres de l'Ouest sont donc grevées d'une hypothèque de ce chef, et, sans parler du trafic maritime, le chemin de fer de la baie d'Hudson transportera un aussi fort volume de trafic régional que le chemin de fer du Nord-Ontario et Timiscaming au lendemain de son inauguration. Cependant, cette voie ferrée est celle dont l'exploitation est la plus profitable actuellement, bien qu'au début tout le monde s'accordait à considérer le projet comme une entreprise chimérique que ni la province ni ceux qui y plaçaient leur argent n'en retireraient jamais de profit. Or, cette région est l'une des parties les plus riches du Dominion du Canada. C'est le pays par excellence pour les gens entrepreneurs, peu importe qu'ils aient des capitaux à faire valoir ou qu'ils cherchent simplement à se procurer du travail. Cette région constitue le meilleur marché de tout le continent nord-américain pour la main-d'œuvre, étant donné que les compagnies minières n'ont jamais tous les ouvriers qu'il leur faut pour leurs exploitations. De plus, la région est riche en gisements houillers. Nous obtiendrons peut-être de cette région l'anthracite qui nous manque actuellement, si nous devons ajouter foi aux rapports de certains géologues. Au reste, cette partie du pays peut renfermer d'énormes ressources forestières et houillères sans compter qu'elle est favorable à l'industrie agricole. Une chose cloche toutefois: le Parlement pour une raison ou pour une autre éprouve de la répugnance à tenir sa parole. Mais, pourquoi le Parlement refuserait-il de faire honneur à sa signature et de mener à bonne fin l'entreprise commencée? Je crois, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement verra jour de parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson; plus que cela, j'ose espérer qu'avant la clôture du présent débat, le ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Graham) annoncera au nom du Gouvernement qu'il a la ferme intention d'exécuter l'entreprise, qui fut inaugurée par feu sir Wilfrid et continuée sous le régime conservateur. Je ne sais trop si le gouvernement d'union avait pris des engagements dans le même sens, mais il est constant que le Parlement canadien a donné sa parole et le peuple canadien désire que cette voie ferrée soit complétée. La population de l'Ouest, du Manitoba et des provinces des prairies est anxieuse de voir les travaux menés à bonne fin, parce qu'elle a lieu d'espérer que du fait du parachèvement de ces chemins de fer, les tarifs de transport excessifs disparaîtront. Les gens de l'Ouest attendent beaucoup de l'ouverture de la nouvelle route de Vancouver via

[M. Maclean (York-Sud).]

le canal de Panama pour le transport de leur blé. D'autre part, la population de l'Ontario désire l'amélioration de nos voies navigables de Port-Arthur à l'océan Atlantique, via le Saint-Laurent et notre système de canaux, afin de procurer une autre route aux gens de l'Ouest pour faciliter le transport de leurs produits. Nous devons donc mettre ces différents moyens à l'essai et tenter différentes expériences, puisqu'une des choses essentielles actuellement, c'est de procurer de nouveaux débouchés à nos produits de toutes sortes.

Et avec votre permission, monsieur l'Orateur, je ferai quelques observations touchant sur le problème de nos chemins de fer nationaux. Ce réseau de voies ferrées constitue le plus clair de l'actif du Canada. L'exploitation de nos chemins de fer n'a pas été ce qu'elle aurait dû être. Cependant, une nouvelle administration plus compétente vient d'en assumer la direction; les nouveaux directeurs ont entrepris de tenter un effort loyal afin de remédier aux griefs de l'Ouest, en tant que des chemins de fer peuvent améliorer la situation. A venir jusqu'aujourd'hui, tout est dans le statu quo; on retarde un peu trop, à mon avis, à mettre nos chemins de fer en état de rendre les services qu'ils doivent rendre. Il faut certes accorder à la nouvelle administration un délai raisonnable afin de réorganiser notre réseau national. Ce que nous voulons toutefois, ce sont des résultats; or je n'ai pas le moindre doute quant au rôle que nos chemins de fer joueront s'ils sont convenablement exploités. Il n'existe pas de meilleur réseau au monde. Et je n'hésite pas à le dire à l'honneur de sir Wilfrid Laurier, bien que j'ignore à quelle source il a puisé son inspiration, le meilleur parcours de notre réseau de chemins de fer nationaux c'est celui qui relie Winnipeg à Québec. Cette voie ferrée passe au sommet de plaines immenses tandis que ses rampes sont à peine de deux cinquièmes; la région qu'elle traverse est excessivement riche tant au point de vue du développement agricole que minier. Cette région est magnifique à tous les points de vue et la ligne qui va de Winnipeg à Québec est l'une des mieux construites de tout notre réseau national. Peu importe les mesures que nous prendrons pour développer nos moyens de transport par eau, le Transcontinental national entre Winnipeg et Québec fournira l'un des meilleurs moyens de faire disparaître les griefs dont se plaignent les cultivateurs de l'Ouest. Ceux-ci ont des griefs sérieux: En premier lieu, les tarifs de transport et en second lieu, le fait qu'ils sont frustrés du vaste marché des Etats-Unis. Ces désavantages disparaîtront-ils comme conséquence de la conception nouvelle et plus large des choses par l'humanité? Je l'ignore.