

M. CLARK: Pendant combien de mois de l'année cette route serait-elle ouverte?

M. KNOX: Le comité du Sénat, fort des témoignages rendus en sa présence, a exprimé l'opinion que la route serait praticable durant quatre mois de l'année, et bien plus longtemps encore si on avait recours aux méthodes et aux appareils modernes.

M. CLARK: Quels mois donc?

M. KNOX: Juillet, août, septembre et octobre, je crois; justement les mois les plus avantageux au point de vue des cultivateurs de l'Ouest car c'est à cette époque que l'on expédie les animaux de pâturage—et nous comptons bien en exporter en Angleterre maintenant que l'embargo est levé. Cette dernière saison, si la route avait été ouverte pendant les quatre mois en question nous aurions eu deux mois entiers pour le mouvement du grain: en effet, l'expédition du grain à Port-Arthur a commencé vers le 1er septembre. Cependant nous sommes d'avis que nous pourrions utiliser cette voie bien plus longtemps.

On remarquera que dans la résolution je demande que le Gouvernement:

...reconnaisse la préséance de l'entreprise sur d'autres projets de transport lancés après le chemin de fer de la baie d'Hudson.

A présent, je me suis laissé dire que d'aucuns interprètent cette motion comme s'appliquant aux embranchements. Je tiens à expliquer dès ce moment que lorsque j'ai rédigé le texte de la résolution je n'ai jamais songé à ces voies secondaires; je sais que certaines de ces voies sont d'une nécessité absolue dans l'Ouest à l'heure qu'il est et je puis ajouter qu'en ma propre circonscription le besoin urgent d'embranchements se fait sentir. L'Ouest ne compte pas de régions plus riches que celles qui seraient desservies par ces tronçons; n'empêche que les gens qui y sont établis seront bien forcés de partir si on ne les dote pas de voies de raccordement avec le réseau des voies ferrées. Je veux parler de la ligne entre Prince-Albert et Paddockwood et de celle qui part de Melfort et va dans la direction du nord-est. Permettez-moi de souligner le fait qu'il n'y a pas de concurrence entre les embranchements et le chemin de fer de la Baie-d'Hudson; tous sont nécessaires. Et il n'y a pas plus de relation entre ces deux catégories de chemins de fer qu'entre les voies secondaires et le canal Welland ou quelque autre grand projet dont on a déjà entrepris la réalisation et qui coûte très cher sans rien donner en retour. En fait le chemin de fer de la baie d'Hudson diffère de ces autres entreprises en ce sens que pour la construction de cette ligne on a vendu des terrains de l'Ouest

[L'hon. M. Graham.]

spécialement désignés à cette fin. Le produit de ces ventes devait payer les frais d'établissement. Je ne sais si la vente des terres a fait encaisser une somme qui suffit à défrayer toutes les dépenses de la construction complète; seulement j'ai lieu de croire que jusqu'à présent les fonds ainsi réalisés ont soldé tous les débours; et nous croyons que l'encaissement du prix de toutes les terres choisies pour cette vente assurera le parachèvement de la voie ferrée. Ceux qui font entrer dans cette discussion la question des embranchements devraient avouer leur véritable mobile: ils sont opposés au projet. Je le répète, il n'y a aucune relation entre la construction de ces voies de raccordement et l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je ne dis rien à l'encontre de la route de Vancouver puisque je suis convaincu que nous avons besoin de nouveaux débouchés. C'est là un besoin urgent, surtout dans l'Ouest. Le transport de nos produits absorbe aujourd'hui tous les bénéfices qu'en retirait autrefois le producteur. J'affirme que malgré la difficulté de notre situation actuelle en Canada l'Ouest—et j'inclus dans l'Ouest la Colombie-Anglaise—est destiné à faire de si grands progrès dans l'avenir que l'écoulement de ses produits exigera sûrement un plus grand nombre de ports de sortie. Tout le monde sait que la route qui sert à l'expédition du grain a été on ne peut plus encombrée l'automne dernier; nous espérons remédier quelque peu à cette situation. Sans grand effort de l'imagination je prévois le jour où les ports du Pacifique serviront non seulement à l'exportation de nos propres produits, mais encore à recevoir et réexpédier à Nelson, à destination de l'Europe, les produits de l'Orient, ce qui rendra plus expéditif et moins dispendieux l'échange commercial entre l'Orient et l'Europe. Le meilleur argument en faveur de la route de la baie d'Hudson à l'encontre de toute autre est celui du transport par voie ferrée sur une plus faible distance, et partant moins coûteux; à l'appui de cet argument je pourrais citer les distances entre quelques-uns des endroits importants.

La distance de Port Nelson à Winnipeg est de 892 milles, tandis que de Winnipeg à Montréal, il y a 1,422 milles, soit 530 milles de plus. Brandon est à 870 milles de Nelson et à 1,555 milles de Montréal, soit un écart de 685 milles. Regina est à 694 milles de Nelson, via Sturgis—la ligne n'est pas encore achevée—et à 1,780 milles de Montréal, soit 1,086 milles de moins dans le premier cas. Medicine Hat est 996 milles de Nelson et à 2,082 milles de Montréal, soit un écart de 1,086 milles. Calgary est à 1,176 milles de Nelson et à 2,262 milles de Montréal, soit