

du revenu consolidé, au trésor de tout le pays, et c'est de ce fonds que provenait l'argent qui, d'année en année, a été dépensé pour construire le chemin de fer de la baie d'Hudson. Le détail des montants perçus pourrait être fourni par le ministère de l'Intérieur, mais c'est le ministère des Finances, sur ordre du ministère des Chemins de fer, qui a versé les sommes à dépenser.

L'honorable M. TANNER: Si je comprends bien mon honorable ami, certains terrains étaient réservés pour assurer la construction de ce chemin de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Pas exactement.

L'honorable M. TANNER: Voici où je veux en venir. Ce que je veux savoir est si la disposition concernant la préemption donnait une description exacte des terrains, si elle détaillait, par exemple, une partie d'une vaste région de l'Ouest, si elle la spécifiait pour que les arpenteurs puissent la localiser et la déterminer ou si elle pouvait s'appliquer généralement dans une vaste étendue. Si mon honorable ami comprend ce que je veux dire, y avait-il une description précise des terrains réservés?

L'honorable M. DANDURAND: Je viens d'envoyer quérir la Loi des terres fédérales, mais en lisant les explications que donna le ministre de l'Intérieur en présentant le bill, je vois qu'il fait mention de la plus grande étendue de terrain à laquelle s'appliquait le bill de 1907 qui établissait la préemption en faveur des occupants de homesteads. Comme de nombreuses objections avaient été soulevées contre la grandeur de l'étendue de ces terrains, il réduisit l'étendue où pourrait s'exercer le droit de préemption, et limita à Saskatoon, au nord, à Calgary, au sud, et à la zone aride qui s'étend à l'est de Calgary, entre ces deux endroits, la région où l'on pourrait avoir le privilège d'acquérir du terrain par voie de préemption. Je suppose que mon honorable ami pourra voir dans la Loi des terres fédérales une description de la région où était accordé le privilège de la préemption. Les terrains n'étaient pas précisément délimités, mais une vaste région y était mentionnée d'une manière générale. Cette Chambre a surtout intérêt à connaître le montant que pouvait produire la vente de ces terrains, en vertu de cette loi, et qui devait servir à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson; c'est ce que nous discutons maintenant.

Pour répondre à d'autres questions, je puis dire que le chemin de fer de la baie d'Hudson qui fait le sujet de ce vote, et, pour lequel on demande un douzième du crédit mentionné au bill des subsides, est le chemin projeté entre

L'honorable M. DANDURAND.

Le Pas et Port Nelson, d'une longueur de 424 milles. Il ne comprend pas les 87 milles de voie construits par Mackenzie and Mann, de 1906 à 1908, entre Hudson Bay Junction et Le Pas. Dans le mois d'août 1911, le gouvernement octroya le premier contrat pour la construction de la ligne entre Le Pas et Thicket Portage, soit une distance de 185 milles. Dans le mois d'août 1912, le gouvernement Borden passa le contrat pour la construction de la deuxième division, comprenant 68 milles, entre Thicket Portage et Split Lake Junction. En 1912, fut accordé le dernier contrat pour construire la voie de Split Lake Junction jusqu'à Port Nelson, soit une longueur de 271 milles. On abandonna les travaux pour les facilités du havre de la tête de ligne durant l'automne de 1917, et on arrêta ceux de la construction du chemin de fer en octobre 1918, un mois avant la fin de la guerre. A cette époque, on avait posé les rails sur une distance de 332 milles, jusqu'aux rapides de la rivière Kettle, et on avait construit le pont sur la rivière Nelson à cet endroit. Le régalage de la voie avait été terminé entre le mille 332 et Port Nelson, distance de 92 milles. Lorsque l'entrepreneur livra la voie, l'administration en fut confiée au conseil d'administration du Canadien-Nord. Ce chemin de fer fait partie du réseau des chemins de fer du gouvernement canadien, tout comme l'Intercolonial et le Transcontinental, maintenant administrés par le Conseil des chemins de fer nationaux au nom du Gouvernement. Un convoi mixte fait un service régulier, toutes les deux semaines, entre Le Pas et Pitwitonée, situé à 214 milles du Pas.

J'ai ici un état de compte indiquant les dépenses qui ont été faites pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, depuis l'année 1909, et pour la tête de ligne de Port Nelson, depuis 1913. Les chiffres cités ne comprennent que les dépenses depuis 1913, à cause de la décision prise par le ministre des Chemins de fer à cette époque, l'honorable M. Cochrane qui fit la déclaration suivante au comité spécial institué sur cette question par le Sénat:

C'est sous mon administration que le port de Nelson fut choisi comme tête de ligne de ce chemin de fer de la baie d'Hudson. Je basai surtout ma décision en faveur de cet endroit sur les rapports des ingénieurs. Je visitai les deux sites: Nelson et Churchill. Port-Nelson étant plus rapproché, la distance par voie ferrée est plus courte. L'ingénieur fit rapport que la voie devrait traverser une grande étendue de mauvais terrains où il faudrait creuser de six à dix pieds pour trouver une base solide, et je crus que la construction de la ligne était une entreprise très difficile.

Voilà les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer qui de son propre aveu, donna sa décision en faveur de Port Nelson.