

nous avons eu l'honneur de recevoir la visite dernièrement. Sir Henry Newbolt est en Angleterre le plus fidèle interprète de l'esprit des époques primitives. Comme le "son lointain d'une cloche", ses vers semblent nous inviter à ne pas nous claquemurer dans les villes ou les campagnes, à ne pas laisser étioier notre âme au point de ne plus voir l'avenir et d'être incapables d'efforts héroïques.

Remontant à une époque moins éloignée, nous voyons cette route fréquentée par des traiteurs qui pendant des générations se sont enrichis grâce aux ressources qu'elle offrait, et illustrée par leurs prouesses dans la lutte opiniâtre contre les nations européennes.

Je m'arrête un instant pour dire combien je prise la décision du ministère de l'Intérieur de conserver à perpétuité le fort Prince-de-Galles sur les rives de la baie d'Hudson. Il reste debout et il continuera, je l'espère, à rester debout comme un témoignage muet de ce que cette baie et cette région représentaient aux yeux des gens du 18^e siècle. Certes une route que les loups de mer mal outillés du temps d'Elizabeth ont découvert, qui a enrichi des générations de traiteurs, que les nations se sont disputée doit parler à l'imagination des Canadiens du temps présent.

Revenant à la nécessité de cette route, je tiens à dire que, pour l'Ouest, c'est en premier lieu une question de transport. Le cultivateur de là-bas s'est tardivement rendu compte que les bénéfices de son labour seront toujours précaires, et cela l'a inquiété et a inquiété tous les habitants de l'Ouest. En ces dernières années le cultivateur de là-bas s'est senti écrasé sans cesse entre le marteau de la cherté de la production et l'enclume du coût élevé de l'écoulement de ses produits. Relativement à la cherté de la production il a peine à distinguer quel est son plus grand ennemi, du régime financier ou du régime douanier contre lequel il proteste depuis tant d'années. S'il ne réussit pas mieux à combattre le régime financier qu'il n'a réussi à combattre le régime douanier, il a droit à beaucoup de sympathie.

Quant à l'écoulement de ses produits, à la dernière session, une lueur d'espoir s'est glissée dans l'âme du cultivateur de l'Ouest, bien que je craigne que cet espoir ne soit illusoire. Il a demandé au gouvernement fédéral une commission des blés qui lui a été accordée, mais à contre-cœur et après beaucoup d'opposition. Je crains qu'elle ne lui ait été accordée de telle manière qu'elle ne lui sera jamais utile. Puis, au sujet des transports, il a obtenu quelque chose; cependant, pendant la dernière saison, il a eu le chagrin de se voir dépourvoir de cet avantage par les exactions des compagnies de navigation des Grands lacs. Or, c'est cette lutte désespérée dans le but d'établir

des prix stables pour les produits de son labour qui a inquiété le cultivateur de l'Ouest; et elle explique dans une grande mesure la phénoménale recrudescence d'intérêt provoquée l'hiver dernier par la question de la baie d'Hudson. Le cultivateur se rend compte que cette lutte est presque désespérée, et le chemin de fer de la baie d'Hudson le fascine parce qu'il croit, à bon droit selon moi, que ce chemin lui offre au moins un palliatif à la maladie de la distance dont il souffre. Pour lui la distance est une maladie. C'est une tache comme la rouille du blé est une tache, comme l'aphte contagieux serait une tache pour son bétail. Les quelques millions de dollars que le gouvernement fédéral pourrait dépenser pour faire disparaître cette tache bénéficieraient à tout le Dominion, aussi bien qu'à l'ouest du Canada.

L'hon. M. MARCIL: L'honorable député a-t-il songé aux conséquences de l'ouverture de cette route pour le réseau des voies ferrées nationales?

M. BIRD: Eh bien, non; d'autres considérations l'ont emporté sur celle-là. Ayant été témoin depuis quelques années des contorsions du cultivateur de l'Ouest sur le gril de la situation économique, je crois que son cas doit être examiné avant celui des chemins de fer de l'Etat. Je suis d'avis qu'on pourrait trouver un moyen de résoudre le problème que présentent ces derniers, mais je crois que, dans l'intervalle, le cultivateur de l'Ouest a le droit d'aller de l'avant et de se tirer d'embarras avec la plus grande célérité. Il en est rendu au point de faire dans le chemin de fer de la baie d'Hudson un soulagement qu'on lui refuse en d'autres milieux; c'est que cette voie ferrée rapprocherait de son marché sa ferme, son bétail et son grain, en abrégant la distance de mille milles exactement. J'ai lu quelque part que le maraîcher parisien lorsqu'il se déplace emporte avec lui la terre de son potager.

Il ramasse sa terre à la bêche et l'apporte à son nouvel établissement. Si les cultivateurs de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta pouvaient transporter leur sol merveilleux vers Liverpool, l'en rapprocher d'un millier de milles, quel bienfait ne serait-ce pas pour eux! On ne doit donc pas s'étonner de ce qu'ils réclament l'établissement de cette voie ferrée.

Qu'il me soit permis, en matière de conclusion, d'examiner la question sous un autre aspect qui, pour n'être pas tout à fait aussi tangible que ceux dont j'ai parlé, n'en est pas moins important: c'est l'effet que l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson produirait dans l'âme du cultivateur de l'Ouest. On a récemment entendu parler du mécontent-