

norables députés ministériels ont prononcé sur cette question, elles s'étendraient du Pas à Fort-Churchill. Si ces honorables députés sont vraiment sincères dans leur désir apparent de faire construire cette ligne, il me semble qu'ils devraient faire jouer leur influence sur le Gouvernement du jour.

On ne réussira pas à construire cette ligne avec les motions que font discuter à chaque session les députés de l'Ouest, et qui finissent là où elles ont pris origine. L'honorable député (M. Knowles) qui a provoqué ce débat, cette après-midi, a blâmé le chef de l'opposition pour n'avoir pas inscrit dans son programme d'Halifax un article sur cette question importante. Celle-ci fut passablement discutée à la dernière session, et plusieurs ministres se levèrent à tour de rôle pour témoigner leur acquiescement à la motion de l'honorable député qui a présentée celle que nous discutons en ce moment, et pour donner à entendre que le Gouvernement s'empresseait d'agir en la matière. La raison du délai évidemment est la divergence d'opinions entre les représentants libéraux de l'Ouest sur le débouché le plus propre à l'écoulement des produits de l'Ontario.

A la dernière session, le député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) a annoncé une motion, de même que le député de Vancouver (M. Macpherson), et je désire les conseiller toutes deux au harsard. La première, celle de M. Knowles, est ainsi conçue :

Projet de résolution.—La Chambre est d'avis qu'il est urgent dans l'intérêt du Canada, que le Gouvernement tente tous les efforts possibles pour effectuer quelque arrangement satisfaisant tendant à la construction du chemin de fer à la baie d'Hudson sous le plus court délai.

C'est en réalité la même motion que l'honorable député d'Assiniboia-ouest a proposée aujourd'hui. La seule différence est que celle d'aujourd'hui désigne Fort-Churchill comme le port le plus convenable.

Voici maintenant la proposition de l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) :

Projet de résolution.—La Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait prendre des mesures immédiates pour l'établissement d'élevateurs au port terminus de Vancouver, afin de faciliter l'écoulement des céréales d'Alberta et des autres provinces occidentales, dont le débouché naturel est la côte du Pacifique.

Il est donc évident que les ministériels ne s'entendent pas sur le choix d'un débouché pour les produits des prairies. L'opinion publique n'est peut-être pas non plus unanime sur ce point.

Mais pour en venir à la discussion de l'amendement, je n'hésite pas le moins du monde à dire que j'approuverais le Gouvernement d'entreprendre le plus tôt possible la construction de cette ligne. J'ai entendu, le pour et le contre de la question.

Je suis de l'avis des partisans de l'entreprise, et j'entends appuyer le projet au meilleur de ma connaissance, convaincu que j'exprime en cela l'opinion de la majorité de mes commettants. Je l'appuierais pour cette raison, n'y eût-il que celle-là. Cette ligne servira comme de soupape de sûreté, quand il y aura danger d'accumulation excessive du trafic, ou des délais et des difficultés dans l'enlèvement des récoltes. Elle fera disparaître un des inconvénients subis par les cultivateurs qui désirent livrer expéditivement leur grain sur le marché.

Un des quelques arguments qu'on a employés contre la construction de la ligne est que le trajet à Fort-William est plus court et accommodé presque tous les territoires ; une autre raison est que nous devrions tâcher d'établir des débouchés en Orient. On allègue que le port de Vancouver est libre pendant 365 jours par année, qu'il est fréquenté par des steamers en cueillette de cargaison, et que ces steamers tendent à réduire les tarifs de fret. Et on ajoute qu'aucun de ces navires ne peut aller dans la baie d'Hudson, car il faut des navires de construction spéciale pour naviguer dans ces parages.

Pour moi, l'argument suprême en faveur de la route de la baie d'Hudson est qu'elle effectue une économie de près de 1,500 milles entre la majorité des endroits de l'Ouest d'où le grain est expédié et les ports de destination, et qu'elle remédierait à l'interruption du transport à une saison de l'année où l'expédition rapide des produits est plus désirable. Un autre argument en sa faveur est qu'elle est la mieux adaptée au transport des bestiaux et du grain. Mais bien que je veuille la construction de cette ligne, je n'approuve pas le texte de l'amendement à la proposition de passer aux subsides. Je crois que cet avis de motion devrait plutôt comporter un blâme contre le Gouvernement pour ces attermolements. Bien que l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) ait été aussi prêt que la prudence le lui permettrait de censurer le Gouvernement, la seule faute qu'il a pu trouver est l'insuffisance des moyens de transport. S'il eut étudié l'histoire de cette question un peu plus attentivement, il y aurait trouvé ample justification de censure contre ses chefs, car il est incontestable que le Gouvernement s'est emparé de la subvention en terres affectée à la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, pour subventionner d'autres lignes qui pour la plupart s'éloignent de la baie. Il a permis à des corporations de construire des lignes parallèles, et les a subventionnées à même cette concession, pour la construction de chemins de fer au hasard et souvent dans une direction opposée à la baie d'Hudson.