

pour construire des hôtels dont on n'avait pas besoin, pour acheter des lignes ferrées qui n'avaient jamais fait leurs frais ou pour construire des navires inutiles et autres choses de ce genre, aurait amplement suffi pour construire le chemin de fer de la rivière de la Paix, lequel n'aurait pas été plus déficitaire que les chemins de fer qu'on a achetés inutilement. Mais c'est là une chose du passé et nous n'y pouvons rien changer.

Aujourd'hui que nos deux grands réseaux de chemins de fer ont des recettes à peu près de moitié moindres que celles de leurs bonnes années, il est évident qu'ils ne modifieront pas leur opinion sur le rapport que leurs ingénieurs et M. Crysedale leur ont présenté l'an dernier. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami,—et je le dis très sincèrement,—c'est que le jour n'est peut-être pas éloigné où la situation au Canada et dans le monde entier s'améliorera au point de permettre de songer à la réalisation de ce projet. Quel que soit mon désir de me rendre agréable à un homme qui se fait le défenseur si vaillant d'un projet qui lui tient à cœur, je regrette de ne pouvant promettre que nous allons songer présentement à un projet comportant une dépense de plusieurs millions de dollars pour un nouveau chemin de fer. J'admire son courage et sa persévérance ainsi que le fait la députation, j'en suis sûr, mais je crains que la seule réponse que je puisse donner aujourd'hui après ses commentaires, c'est la promesse de mettre le projet à l'étude quand la situation s'améliorera. Pour le présent, ainsi que je l'ai dit l'an dernier, la question doit rester en suspens.

M. J. A. FRASER (Caribou): Je déplore que le ministre des Chemins de fer n'ait pu donner une réponse plus satisfaisante à l'honorable député de Rivière-de-la-Paix (M. Kennedy). Je comprends fort bien la situation en ce qui regarde les chemins de fer et les finances du pays, mais il serait peut-être utile d'ajouter quelques mots aux commentaires de mon honorable ami de Rivière-de-la-Paix sur la situation dans ce comté.

Je parle surtout de la zone du comté de Rivière-de-la-Paix située en Colombie-Anglaise. Somme toute, c'est une partie importante du comté qui renferme l'étendue la plus importante de terres cultivables contiguës qu'il y ait dans la province. La construction de cette voie de débouché vers l'Ouest importe fort à leur mise en exploitation et à la prospérité de notre province.

J'ai parcouru cette région, l'an dernier, faisant mille milles en auto, là où il n'y avait pas de routes il y a trois ans. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a beaucoup

[L'hon. M. Manion.]

de mérite d'avoir construit ces chemins dans la région, et c'est lui qui en supporte les frais. Dans la zone où les routes ont été construites dans la partie colombienne de la région, il y a une population de quelque 10,000 âmes, tandis qu'elle était seulement d'environ 1,000 âmes en 1915. Il y a des établissements sur chaque rive de la rivière et il est certes très difficile de la franchir. Au nord de la rivière, il y a un groupe d'environ 4,000 colons, à 65 milles du présent terminus de la voie ferrée, et ils doivent transporter leur blé par camion sur cette distance de 65 milles pour atteindre l'extrémité de la ligne à Dawson-Creek. Lors de mon voyage, ils ne touchaient que 24c.½ par boisseau pour le blé nord n°1. Depuis, le prix a baissé. Vous pouvez vous imaginer facilement quelle rémunération le cultivateur de la rive nord de la rivière de la Paix reçoit pour son travail des semailles et de la récolte, quand il est obligé de transporter son grain sur une distance d'au moins 65 milles.

J'ai rencontré dans cette région au nord de la rivière de la Paix la catégorie de gens décrite par l'honorable représentant de Rivière-de-la-Paix, des cultivateurs qui ont perdu leur récolte par la sécheresse ou la grêle dans les provinces de la Prairie et qui se sont établis là-bas. Plusieurs ont emporté avec eux le peu qui leur restait, et vous rencontrez des colons qui ont une couple de vaches, des poulets et des porcs, et tels ou tels instruments pour la culture. Ce sont des hommes habitués à tous les genres de travaux de chemins de fer, et ils veulent du travail et non des secours. Ils ne sont pas dans la région depuis assez longtemps pour exploiter leurs terres et vivent presque tous des secours qu'on leur alloue. Et rien n'annonce une amélioration de leur sort, si on ne leur fournit pas quelque genre de travail.

Ces hommes sont habitués à tous les genres de construction, je le répète. J'ai causé avec plusieurs d'entre eux qui ont exécuté des travaux de chemins de fer de tout genre. Ils sont capables de faire ces travaux et désireux de les faire. Il y a assez d'hommes dans la région, ou presque, pour construire la voie ferrée sans le secours de main-d'œuvre de l'extérieur. Dans une pareille situation, quand les hommes sont capables et désireux d'exécuter les travaux et lorsque le gouvernement est obligé de les secourir sans que le pays en retire le moindre avantage, il semble singulier que l'on ne construise pas aujourd'hui cette ligne. Je parle en ce moment, non seulement du présent Gouvernement, mais de tous les ministères qui l'ont précédé.

Selon le ministre des Chemins de fer, les ingénieurs ont dit que la construction du débouché sera remise à l'étude quand elle de-