

milles carrés. Une question plus importante encore se détache de l'étude de ce sujet, non seulement pour ce qui concerne les régions situées à proximité immédiate du tracé projeté, mais pour les renseignements que nous obtenons en même temps sur les terres fertiles en disponibilité dans le Nord-Ouest.

Dans un discours qu'il a prononcé l'été dernier, l'honorable M. Roblin a calculé que l'Ouest contenait 180,000,000 d'acres de terres fertiles susceptibles de produire, d'après lui, avant bien des années, 1,000,000,000 de boisseaux de blé. D'après les dires récents du ministre de l'Intérieur à la Chambre, et tout dernièrement devant un comité du Sénat, il y a tout lieu de croire que le ministre de l'Intérieur a déclaré à la Chambre qu'il y avait 175,000,000 d'acres de terre disponibles au sud du 52e degré de latitude au Manitoba et du 55e degré dans l'Alberta et la Saskatchewan. Devant un comité du Sénat, M. Bredin, membre de la législature d'Alberta a affirmé qu'il y a dans la province environ 100,000,000 d'acres de terres fertiles en disponibilité au nord du 55e degré de latitude. M. Conway, fonctionnaire du département de l'Intérieur dit, sans s'astreindre à aucun calcul, que dans son opinion, la zone fertile au nord du 55e degré parallèle de latitude est aussi vaste que toute l'étendue des terres arables à l'ouest de Winnipeg. Nous avons entendu, l'autre jour, devant le comité de l'agriculture, le témoignage de M. R. E. Young. Il a déclaré qu'il y avait l'année dernière, dans l'Ouest, 8,000,000 d'acres de terre en culture, dont 5,000,000 d'acres en blé, leur attribuant un rapport approximatif de 100,000,000 de boisseaux de céréales. Ainsi, quand nous comparons l'immense superficie qui attend la mise en valeur, avec le peu de terres en exploitation, il n'est pas besoin d'un effort de l'imagination pour croire que le rendement futur de ces régions agricoles est pour le moment incalculable.

L'immigration afflue au pays. Nous devons y appeler tous les colons que nous pouvons, et plus nous en attirons, plus le sol nous livrera ses produits. Toujours depuis que le mouvement de l'immigration à l'ouest a commencé à s'accroître, il s'est produit en différents temps de grandes accumulations de céréales, et ces provinces réclament en conséquence plus de voies ferrées. Mais bien qu'elles réclament ces voies de communications additionnelles pour accommoder le trafic, celles qu'on leur donne sont en réalité des chemins de fer de colonisation, et quoique ceux-ci servent dans une certaine mesure à l'enlèvement des récoltes, ils contribuent eux aussi à l'expansion de la colonisation jusqu'à probablement 50 milles chaque côté de leurs territoires respectifs. Je crois qu'il faut se résigner, tant que toutes les terres ne seront pas colonisées, à voir le problème du transport sans solution, et à subir tous les ans des encombrements de céréales.

M. SCHAFFNER.

Ces considérations nous amènent à la conclusion qu'il faut non seulement augmenter l'efficacité de transport des lignes actuelles, mais établir de nouveaux moyens d'écoulements des produits de l'Ouest. C'est pourquoi nos populations jeteront les yeux sur la route de la baie d'Hudson. Une des objections à se débouché, qui n'est accessible que quatre ou cinq mois par année, est l'immobilisation de grandes quantités de céréales aux ports d'exportation pendant un temps considérable. Pour ceux qui sont familiers avec les conditions dans l'Ouest, la perspective d'un magasinage forcé de cinq ou six ou sept mois l'an n'est pas une objection bien sérieuse. Dans la ville que j'habite la plus forte partie de la moisson de 1906, qui fut très abondante, n'a été livrée sur le marché que dans le mois de mai 1907. Les cultivateurs n'éprouveraient aucun inconvénient à attendre un ou deux mois de plus, et il est possible que ce supplément de transport atténue tellement la situation, que les cultivateurs obtiennent des prix plus rémunérateurs pour cette partie de leurs récoltes qu'ils expédieront par voie du lac Supérieur.

Nulle question n'a été autant discutée dans le public du Nord-Ouest que celle du chemin de fer à la baie d'Hudson, car il y avait un débouché pour le transport des céréales et des bestiaux. Nous croyons que la construction de cette ligne est justifiable non seulement au point de vue de ses résultats sur le transport, mais au point de vue de ses résultats sur la colonisation des régions qu'elle desservira et du développement et de la mise en lumière du hinterland du Canada. Nous trouvons que l'occasion est d'autant plus opportune de saisir le Gouvernement de cette question, que, malgré la divergence d'opinions sur la manière de construire cette ligne, nous sommes au moins en état de discuter la question de savoir si elle doit être ou ne doit pas être construite à même les terres fédérales de l'Ouest.

Je propose donc l'amendement suivant à la motion vous invitant, monsieur l'Orateur, à quitter le fauteuil :

Tous les mots de la motion principale sont supprimés et remplacés par les suivants :

La Chambre est d'avis que le Gouvernement, vu le développement rapide de l'Ouest canadien et l'insuffisance persistante des moyens actuels de transport, devrait prendre au plus tôt l'initiative voulue pour assurer l'établissement d'un chemin de fer à Fort-Churchill sur la baie d'Hudson.

M. M. S. MCCARTHY (Calgary) : Monsieur l'Orateur, je ne suis pas surpris de voir un autre représentant libéral de l'Ouest proposer une deuxième résolution sur la question de la baie d'Hudson, une question dont la Chambre est saisie depuis bien des années, et le Gouvernement presque chaque année depuis qu'il est au pouvoir. J'oserais dire que si on alignait toutes les pages du hausard couvertes des discours que les ho-