

Ces honorables députés le prennent à leur aise pour dire que le nord est une région glacée où il n'y a rien à faire et que le détroit de la baie d'Hudson n'est pas navigable; cependant, dès que nous les mettons en demeure de fournir des preuves à l'appui de leurs avancés, ils nous renvoient à un rapport préparé en 1917 par un ingénieur qui était sur les lieux à l'époque où les travaux étaient pratiquement arrêtés, et qui n'avait fait qu'une fois le voyage par eau. Le même ingénieur a comparu devant le comité du Sénat en 1920, avec plusieurs autres témoins, et le rapport qu'a fait le Sénat est de notoriété publique.

L'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) a déclaré hier soir qu'il aimerait que la question fut étudiée par une commission d'experts; il réclame le témoignage de spécialistes versés dans cette matière. N'est-ce pas là exactement la sorte de propagande qui a retardé la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson à venir jusqu'aujourd'hui? Quel serait le personnel de cette commission? Il a proposé qu'elle comprenne des ingénieurs, des armateurs, des exportateurs de grain et d'autres encore.

Puis-je indiquer la nature des témoignages qui ont été rendus devant le comité du Sénat et sur lesquels s'appuie le rapport? Le comité a entendu les dépositions d'un sergent de la Royale Gendarmerie à cheval du Canada, qui a été stationné à la baie d'Hudson pendant un grand nombre d'années. Les autres témoins furent: M. F.-C.-T. O'Hara, sous-ministre du Commerce; M. J.-G. Desbarats, sous-ministre du Service naval; le capitaine Frédéric Anderson, de la division hydrographique du Service naval; D.-W. McLachlan, Vilhjalms Stefansson, l'explorateur des régions arctiques; le capitaine Norman-E. Freakley, qui est au service de la compagnie de la baie d'Hudson depuis 1898 et navigue constamment dans ces parages; le capitaine Bernier, l'explorateur arctique, envoyé tout spécialement à la baie d'Hudson par le Gouvernement; W.-P. Anderson, du ministère de la Marine et des Pêcheries; M. John-L. Payne, le statisticien du département des Chemins de fer et des Canaux; l'honorable Frank Cochrane, qui est allé lui-même à la baie d'Hudson; W.-G. Walton, un missionnaire. J.-B. Tyrrell, un ingénieur minier; J.-W. Tyrrell, un ingénieur civil; M. E.-E. Clawson, du ministère de la Marine et des Pêcheries et autres. Tous ces témoins ont fait le voyage à la baie d'Hudson et ils sont tout aussi compétents dans leurs sphères respectives que n'importe quel autre expert que pourrait choisir le Gouvernement. Cependant, mon honorable ami se plaint que nous n'avons pas assez de chiffres et de renseignements sous la main. Après avoir entendu

les témoignages de ces personnes, le Sénat a fait un rapport qui autorisait pleinement le Gouvernement à aller de l'avant. Il ne faut pas oublier non plus, qu'en 1912, lorsqu'il fut décidé de poursuivre l'entreprise, le ministre des Chemins de fer de l'époque se rendit en personne à la baie d'Hudson. Depuis plusieurs siècles, les commerçants ont fait des affaires dans ces régions. Il existe des archives remontant à l'année 1740, lesquelles font voir la nature de la région, la praticabilité de la route et donnant tous les renseignements nécessaires. Avant de relever quelques-unes des objections qui ont été soulevées, je tiens à déclarer que je suis très reconnaissant envers le ministre pour les renseignements qu'il nous a fournis; cependant, j'ai été quelque peu désappointé et nombre d'autres le seront aussi, je le crois. En premier lieu, la Chambre a le droit de savoir quel est exactement l'état actuel de cette voie ferrée de la bouche de quelqu'un qui l'a inspectée en personne.

Il est assez difficile de croire, étant donnés les crédits que le Parlement a votés chaque année pour ainsi dire et jusqu'à concurrence de \$300,000 en certaines années, que la voie ferrée est en si mauvaise condition qu'il faille déboursier une somme de 3 millions pour la remettre sur un bon pied. Prenez bien note que je n'ai rien à redire contre l'idée de réparer tout d'abord la voie existante; le projet est pratique, suivant moi, et il contribuera à diminuer les frais en ce qui regarde le parachèvement du réseau. Cependant, du moment que le Gouvernement nous demande de voter une somme de 3 millions, la Chambre a le droit de savoir si ce n'est pas là un crédit préparé par quelque fonctionnaire tranquillement assis à son pupitre dans les bureaux du ministère des Chemins de fer et des Canaux à Ottawa. Pour moi, la Chambre a le droit d'exiger ces renseignements. Je les ai réclamés hier et on devrait nous les procurer. Mais, ce n'est pas là le seul désappointement que j'éprouve. Loin de moi l'idée de rappeler toutes les promesses qui ont été faites en ce qui regarde la construction de ce chemin de fer. Je ferai observer toutefois; qu'au cours de la dernière année, les deux partis, ont pris des engagements spécifiques envers la population de l'Ouest. Le parti libéral a fait une promesse aussi formelle qu'elle puisse l'être, — "la construction immédiate du chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'à Port-Nelson". Or, cette promesse fut réitérée ici dans le discours du trône et le Gouvernement la renouvela au cours de l'élection partielle de Prince-Albert. Et encore ces jours derniers, lorsque le leader des forces ministérielles au Sénat déclara que le crédit en délibération