

Sir Wilfrid Laurier, le chef du gouvernement du jour, parlant après M. Foster, fit cette observation :

J'approuve sans restriction les remarques qu'a faites mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Foster), à savoir que le moment est arrivé de construire ce chemin de fer.

Mes honorables amis pensent peut-être qu'il n'est guère utile de refaire l'histoire ancienne, mais, je suis d'avis que ces commentaires et ces manifestations d'opinion sont de nature à nous influencer jusqu'à un certain point, à l'heure actuelle.

Dix ans après cela, l'honorable M. Hazen s'est exprimé comme je le voudrais moi-même aujourd'hui, à propos de ce projet. Il dit :

Les membres de la Chambre, sans distinction de partis, ont pensé évidemment que le projet était réalisable, parce que les deux partis se sont engagés formellement à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Et cette Chambre a raison d'accepter leur jugement comme un argument de quelque valeur. M. Hazen continue :

Je ne crois pas qu'une politique puisse s'imposer si fortement aux membres de cette Chambre si elle n'est pas appuyée de raisons valables.

Et je crois que c'est là une base solide pour appuyer notre argumentation, si toutefois il est besoin de le faire.

Pour en revenir à nos jours, je n'essaierai pas de donner l'opinion d'un honorable député de cette Chambre, car il peut le faire lui-même, et je présume que tous sont en mesure de le faire. Je serais très heureux d'en voir un grand nombre exprimer une opinion favorable à ce mouvement. Il s'est élevé des doutes dans l'esprit des gens de l'Ouest intéressés au projet, sur l'attitude de quelques députés; peut-être que ceux-ci ne se trouvent pas aussi nombreux dans le gouvernement actuel que dans celui qui a abandonné la construction, mais il a semblé à nos gens que ces députés se désintéressaient du projet, ou avaient changé d'idée sur ses chances de réussite. J'ai en main une lettre publiée dans un journal local de l'ouest du Canada, le *Melfort Journal*, d'après lequel cette lettre a été envoyée par le très honorable leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen), à un citoyen de la ville de Melfort. Je veux citer un ou deux paragraphes de cette lettre de l'honorable leader de l'opposition. Voici :

Le gouvernement actuel a engagé le pays dans de fortes dépenses beaucoup moins justifiées que ne comporterait le parachèvement de cette ligne. Je suis opposé, et le parti conservateur est opposé à remettre indéfiniment l'exécution de ces travaux. Si nous n'avions pas été en guerre, nous les aurions terminés depuis longtemps.

Cette lettre est signée par le très honorable leader de l'opposition. Je donne cette déclaration pour ce qu'elle vaut, tout comme les autres citations que j'ai faites des paroles

[M. Stewart (Humbolt).]

prononcées il y a quelques années par d'autres députés. Je serai très attentif lorsque les ministres exprimeront leur opinion sur cette question.

Maintenant la déclaration faite par le leader de l'opposition, qui était le chef du gouvernement lorsque les travaux ont été suspendus, suggère une question, celle-ci : pour quelle raison a-t-on arrêté les travaux? Certes, j'ai entendu plusieurs rumeurs, et je suppose qu'il en est ainsi de tous les députés de l'Ouest, et probablement des députés des autres parties du Canada, au sujet des raisons qui ont fait cesser la construction de ce chemin. J'ai consulté le *hansard* des années qui ont précédé la cessation des travaux afin de découvrir une cause valable pour légitimer l'interruption du travail. En 1916, je trouve l'un des premiers indices d'une intention de discontinuer les travaux et c'est lorsque l'honorable député de Richmond (M. Kyte) a demandé au Gouvernement d'arrêter les travaux sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, pour éviter au ministre des Finances de nouvelles dépenses faites à cette fin, étant donné les circonstances, c'est-à-dire à cause de la guerre. De plus, après avoir lu le discours qu'il a fait alors, je trouve qu'il se base surtout sur un rapport qui a été mentionné très souvent dans le cours du débat de cet après-midi et de ce soir, celui du capitaine Anderson, rapport disant que le projet n'était pas réalisable. Puis je crois que c'est l'année suivante qu'un rapport fut remis au Gouvernement par une commission nommée pour étudier plusieurs sujets, entre autres celui du chemin de la baie d'Hudson. Je veux dire la commission Drayton-Acworth. Celle-ci résume la question comme suit :

Nous recommandons qu'à l'avenir, les futures dépenses relatives au chemin de fer de la baie d'Hudson soient réduites autant que faire se peut.

On s'est servi de ce rapport pour attaquer de nouveau le projet. Je ne veux pas citer au long les remarques des honorables messieurs, mais l'un d'eux qui est actuellement membre de cette Chambre, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), en attaquant le projet, d'après les conclusions du rapport, et en critiquant le gouvernement d'alors, dit :

Les honorables messieurs manquent de loyauté envers le peuple du Canada, lorsqu'ils prennent l'argent provenant des impôts pour fins de guerre et l'appliquent à des travaux inutiles comme le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'à la lumière des faits présentés au cours du débat de cet après-midi au sujet de la demande de fonds pour l'établissement de cette ligne, ce reproche était immérité. On a encore attaqué le projet durant cette année de 1917, sans aller aussi loin que l'honorable député de Pictou, mais en affirmant qu'à cause des con-