

nistère que ce travail soit fait cette année.

Je regrette de ne pouvoir agréer cette proposition. Nous comprenons parfaitement ce qui a engagé l'honorable député et ses amis des provinces du N.-O. à préconiser la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. La classe agricole voudrait abaisser les prix de revient et aussi les frais de transport, et en cela ils s'inspirent d'une saine doctrine économique. Si dans toutes les autres industries du Canada on s'appliquait comme les cultivateurs à diminuer les frais de production et ceux du transport, tout le Canada en bénéficierait grandement. Si le Gouvernement voulait mettre en valeur nos ressources naturelles, et tout particulièrement nos forces hydrauliques, en concédant ces pouvoirs aux industries urbaines, cela le dispenserait de protéger celles-ci d'autre manière, et le mettrait mieux à même de prendre des mesures pour la protection de l'industrie agricole, aussi bien que les autres industries du pays. Mais je ne crois pas que le moyen préconisé par l'honorable député fût d'un réel secours pour le peuple de l'Ouest. Nous avons en ce pays, un vaste réseau de chemins de fer, dont la plupart ont été nationalisés et sont sous la dépendance du Gouvernement. Malheureusement on n'en a pas tiré tout l'avantage qu'il eut été possible. Par exemple, je ne pense pas que le Transcontinental ait été utilisé dans sa pleine mesure, et si le Gouvernement ou les directeurs du chemin de fer national canadien voulaient s'occuper de la question un peu plus sérieusement, ils trouveraient bien quelque moyen d'améliorer sensiblement la situation des cultivateurs de l'Ouest, en réduisant les frais de transport de leurs produits et aussi en réglant divers problèmes qui se posent dans l'écoulement de leurs produits.

Les honorables députés préopinants ont cité plusieurs autorités. Je ne crois pas que l'on mette en doute la compétence d'un grand navigateur qui a été entendu lors de l'enquête à ce sujet. Je parle de l'explorateur des régions arctiques, le capitaine Bernier. Quelles constatations a-t-il faites et qui sont corroborées par d'autres témoins déjà cités? Non seulement, il affirme, que la saison de navigation par la route de la baie d'Hudson serait limitée à trois mois, mais il a dit qu'il serait impossible d'utiliser cette route, sauf avec des navires construits tout exprès. Je cite son témoignage, page 39 du Rapport:

Vers la fin d'octobre, la glace descend et ferme les détroits, de sorte que, après octobre, il est à redouter que le navire rencontre cette ancienne glace durant une tempête. Il est très im-

[M. Vien.]

portant que les navires soient construits spécialement en vue de la navigation à travers les glaces. Le *Fram* a été construit pour ce genre de navigation et il a résisté. Le *Guss*, plus tard appelé l'*Arctic*, est un navire qui a fait onze ans de navigation et il est aussi solide que jamais; de même le *Roosevelt*. Ces navires ont été construits spécialement pour la navigation à travers les glaces, et ils ont fait leurs preuves, ils ont fait leur travail, et ils prouvent que pour la navigation dans la baie d'Hudson et l'océan Arctique, là où il y a quatre sortes de glaces, il est nécessaire que les navires soient construits spécialement pour la navigation dans les glaces. C'est une erreur...

J'insiste sur ceci:

C'est une erreur d'envoyer de simples rouliers ("tramps"). Ils peuvent parfois frapper une banquise, et si la glace est d'ancienne formation le navire est fini. Le navire devrait être à double coque à l'avant et à blindage plus épais.

Quant à la longueur de la saison de navigation, voici ce que le capitaine Bernier en dit:

Je crois qu'avec des navires de construction requise, vous pourriez avoir la navigation ouverte du 15 juin au 1er novembre.

Je doute beaucoup si, en face de tous ces faits, établis comme ils le sont par le témoignage indubitable de navigateurs qui savent ce qu'ils disent, la Chambre devrait proposer au Gouvernement de faire d'autres dépenses pour ce projet dans des circonstances semblables, et dans les conditions financières actuelles. Je serais en faveur du projet s'il m'étais prouvé de manière évidente qu'il est de nature à la situation, pour le cultivateur de l'Ouest, mais je ne crois pas que ce dernier y trouve les avantages qu'il cherche. Une fois la voie construite, il vous faudra vous procurer des navires de construction spéciale pour effectuer les transports depuis l'extrémité de la voie ferrée jusqu'aux ports européens. On a soutenu et, s'il était appuyé par des preuves, cet argument pourrait avoir quelque force, que les ressources naturelles du district traversé par le chemin de fer de la baie d'Hudson feraient plus que contrebalancer le fonds d'amortissement et les intérêts sur les capitaux engagés, mais s'il nous faut accepter l'assertion que vient de faire à la Chambre le ministre des Chemins de fer, mon honorable ami se trouve réfuté absolument, sur ce point. Le ministre vient de dire à la Chambre qu'il a essayé de procurer un service bi-hebdomadaire.

M. CAMPBELL: Il n'a pas été convenablement administré.

M. VIEN: Je serai très heureux si l'honorable député, l'orsqu'il parlera de nouveau, dit quelque chose qui puisse m'engager à modifier mes vues, car toute ma sym-