

arguments avancés depuis le commencement du siècle et même dans les dernières années du siècle précédent, écouteront avec indulgence la répétition de ces raisonnements en appréciant la situation à mon point de vue particulier. J'ai consulté les documents publics relativement à l'agitation qui s'est faite autour de cette question et j'ai été étonné de constater combien de fois le sujet a été débattu à la Chambre des communes. C'est ainsi que je suis tombé sur un passage du discours prononcé ici-même par l'honorable Thomas Greenway, il y a seize ans. Voici :

Je me souviens d'avoir eu l'honneur, il y a trente ans passés, de faire partie d'un comité parlementaire, qui a entendu de nombreuses dépositions sur ce sujet.

Voilà qui indique que l'enquête en question fut tenue aux environs de 1870, c'est-à-dire dans le cours du siècle dernier.

Je n'ai pas l'intention toutefois de remonter aussi loin que cela. Cependant, j'ai pris la peine de consulter les colonnes du *hansard* afin de m'assurer du nombre de fois que la question a été mise sur le tapis ici depuis le début du présent siècle; or, j'ai constaté à ma très grande surprise qu'elle a été discutée plus de 100 fois—119 fois pour être plus exact. Ces divers débats ne furent pas tous de longues durée; certains ne furent guère longs. Quoiqu'il en soit, la question a été soulevée à maintes reprises et il se peut que les arguments invoqués en faveur du projet ne soient pas très nouveaux. Mais ils n'en sont pas moins très valables. Le temps que la Chambre a consacré aujourd'hui et par le passé à la discussion de ce projet a été utilement employé, étant donné l'intérêt croissant que soulève le présent projet. L'inauguration de cette voie ferrée, comme les orateurs qui m'ont précédé l'ont fait ressortir, signifie un nouveau débouché pour l'écoulement de nos produits. Loin de moi l'idée d'exagérer l'importance qu'il y a d'obtenir un débouché supplémentaire pour le transport de nos produits; cependant, je prierai mes honorables collègues d'envisager cet aspect-ci du problème: supposons qu'un dixième seulement de la récolte de blé des provinces des prairies soit exportée par cette nouvelle voie et que l'on n'économise que le quart de la somme citée; quel est le résultat? On l'a affirmé à maintes reprises ici, il serait possible d'épargner de 15 à 20 cents par boisseau si une partie du blé de l'Ouest était expédié par cette route. Admettons que cette économie se résume à un tiers ou à un quart, disons que cinq cents par boisseau soient épargnés sur le dixième de la récolte qui serait expédiée par cette voie, est-ce que les profits ainsi réalisés, monsieur l'Orateur ne dépasseraient pas ceux de n'importe quel chemin de

fer du Canada, à l'heure actuelle. Poser la question, c'est la résoudre.

De plus, outre la question d'un nouveau débouché et du transport à destination de nos produits dans de meilleures conditions, il est un autre aspect du problème tout aussi important que le premier à mon sens,—qu'il en faut pas perdre de vue: c'est l'ouverture à la colonisation de nouvelles régions très riches et dont le débat en cours a fait ressortir l'importance.

Maintenant, avec la permission de la Chambre, je reviendrai à l'historique du projet. J'ai remarqué qu'à l'époque où le Parlement canadien commença à s'intéresser à la question, il y a 16 ou 17 ans, elle ne donna lieu à aucune discussion de partis politiques. En effet, ce fut vers 1906 ou 1907 que le projet fut ressuscité parce que la nécessité s'imposait de procurer des moyens de transport supplémentaires et de plus larges débouchés pour la récolte de l'Ouest. Certains collègues, qui m'écoutent en ce moment, exploitaient alors des fermes dans l'Ouest canadien et ils doivent se souvenir parfaitement des difficultés qu'ils devaient surmonter afin d'expédier leur grain sur le marché. A l'automne de 1906 en particulier, mes honorables amis se rappellent sans doute combien les moyens de transport par voie ferrée étaient absolument insuffisants pour transporter la récolte de l'Ouest de sorte que le grain s'accumulait à tous les points de distribution pour ainsi dire dans les provinces des prairies.

C'est alors que la question fut remise sur le tapis et les deux vieux partis politiques approuvèrent le projet de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson à titre de nécessité. Je désire particulièrement relever une résolution qui fut adoptée par le Parlement au mois de juillet 1906 déclarant que l'établissement du chemin de fer de la baie d'Hudson s'imposait tant pour assurer le plein développement du commerce du Canada que celui de notre industrie agricole et de nos autres ressources naturelles. Au cours du débat qui précéda l'adoption de cette résolution, il fut établi que les représentants du peuple étaient d'opinions quasi unanime sur cette question. Je tiens à citer un court passage du discours que prononça à cette époque l'honorable M. Foster qui est devenu depuis Sir George Foster. Parlant à l'appui de cette résolution, il s'exprima comme suit :

Pour moi, l'époque est arrivée où le projet de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson est plus qu'une question de simple forme que l'on accueille plus ou moins favorablement. Selon moi, l'établissement de ce chemin de fer s'impose et nous ne saurions commencer l'entreprise trop tôt;