

Après avoir accompli les dépositions de plusieurs personnes, et connaissant parfaitement le sujet, le comité dit dans son rapport :

Plusieurs des témoins avaient acquis une grande expérience au service de la compagnie de la baie d'Hudson, dans les ports de cette baie et de la baie d'Ungava. Nul témoignage ne tend à prouver que le détroit d'Hudson et la baie proprement dite gèlent ou que les glaces rencontrées dans ces eaux suffisent à empêcher la navigation en aucun temps de l'année; par conséquent, la saison de la navigation est déterminée par le temps durant lequel ces ports ou échancrures des rives de la baie d'Hudson donnent accès aux vaisseaux qui conviennent à cette navigation.

D'après la preuve faite, il appert que ces ports sont accessibles, en moyenne, pendant quatre mois et demi à cinq mois par année, à des bâtiments ordinaires.

Le dernier rapport que nous ayons sur le sujet, celui du Sénat du Canada, déclare que l'entreprise est susceptible d'exécution et qu'elle sera rémunératrice à la longue.

Je disais tout à l'heure que j'ai entendu parler pour la première fois du chemin de fer de la baie d'Hudson à mon arrivée au pays, il y a plus de vingt-trois ans. Je me rappelle fort bien qu'à la première élection générale dont j'ai eu connaissance, celle de 1908, les orateurs qui appuyaient le candidat libéral ont fait plusieurs déclarations relativement à cette entreprise. Ils ont rappelé la manière courageuse dont le feu chef libéral, sir Wilfrid Laurier, avait annoncé dans la ville de Welland (Ont.), que le ministère libéral de l'époque établirait ce chemin de fer. En 1911, lorsque le parti conservateur parvint au pouvoir, il s'occupa du projet de chemin de fer de la baie d'Hudson et entreprit de le réaliser. Je ne puis concevoir que le ministère libéral aurait entrepris une telle œuvre en 1908 sans avoir pris de renseignements complets. Je ne puis non plus m'imaginer que le parti conservateur, lorsqu'il a pris les rênes, se serait mis à l'œuvre sans avoir examiné à fond les résultats que donnerait l'entreprise. Les deux gouvernements ont envoyé des ingénieurs sur les lieux; tous deux ont proclamé que l'entreprise était praticable et qu'ils la parachèveraient.

Je sais, monsieur l'Orateur, que l'on entend parfois dire dans l'Ouest, à l'égard du parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson, que les deux partis usent de roueries politiques et que le projet n'est qu'un appât tendu aux habitants de l'Ouest en temps d'élection. Je ne puis admettre cette idée; je ne crois pas que nos gouvernements et nos politiques soient descendus si bas qu'ils dépenseraient de bon gré 20 millions de dollars afin d'acheter les électeurs de l'Ouest. D'après moi, les deux gouvernements en sont venus à la conclusion formelle que cette entreprise est susceptible d'exécution, et ils ont décidé de la réaliser.

J'aimerais maintenant examiner pendant

quelques instants la manière d'obtenir des fonds pour ce chemin de fer, car je sais qu'on ne comprend pas généralement dans l'Ouest, ni dans l'Est non plus, comment on a entrepris de s'en procurer. On croit que tout le Canada a fourni l'argent pour l'établissement de ce chemin de fer; pourtant, voici la vérité: en 1908 lorsque la loi des terres fédérales a été soumise au parlement, il a été décrété que des homesteads ou des biens de préemption seraient mis de côté—une grande étendue de pays ayant été choisie à cette fin—et que les recettes provenant de la vente des terres serviraient de mise de fonds au chemin de fer de la baie d'Hudson. Aux termes de la loi de 1908, 8,050,720 acres de terre ont déjà été vendus et ont rapporté \$24,152,160, et la somme n'a pas entièrement été dépensée. A l'heure actuelle, le prix de 2,500,000 acres n'a pas encore été complètement payé. On voit donc que presque tout l'argent consacré à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson a été retiré de la vente des terres de l'Ouest. Ce sont celles-ci qui paient le coût de la construction, et il reste assez de homesteads et de terrains de préemption là-bas pour fournir les fonds nécessaires au parachèvement de l'entreprise.

Je voudrais citer ici, pour suppléer la preuve, ce que disait à la session de 1912-13 l'ex-ministre de l'Intérieur, l'honorable M. Cliver. Voici ses paroles, telles que je les trouve à la page 10951 du Hansard :

La question a été soulevée ici de reporter au coût du chemin de fer la charge imposée au trésor. Il y a quelques années le privilège des préemptions a été introduit dans le pays de l'Ouest, avec l'entente que le fonds accumulé par la vente de ces préemptions serait considéré comme une source supplémentaire de revenus, à même lequel le chemin de fer de la baie d'Hudson pourrait être construit. Il n'a pas été reçu de pots de vin. Lorsque la politique de la vente de la préemption a été introduite, elle l'a été avec l'entente que l'on créait une nouvelle source de revenus qui soulagerait le trésor général du coût du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Par conséquent, le trésor du Canada ne cherche pas d'argent pour construire le chemin de fer. Ce sont les terres du Nord-Ouest et le prix qui est payé pour ces terres qui construisent le chemin de fer de la baie d'Hudson; et l'on tire assez d'argent des préemptions dans l'Ouest pour payer ce chemin de fer.

Puis, en 1911, au cours d'un débat en comité des subsides, M. Lake, représentant d'une circonscription de l'Ouest, posait la question suivante, à laquelle répondait celui qui fait aujourd'hui l'intérim au ministère des Chemins de fer :

M. Lake: La Chambre avait l'impression, je crois, que l'argent qui devait être affecté à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson serait pris dans un fonds spécial qui serait créé par la vente de terrains de préemption.

L'hon. M. Graham: Oui.