

lacs serait encore un pays de chasse, et le Pacifique-Canadien n'aurait jamais été établi. En vérité, nous pourrions remonter à quelques siècles en arrière et dire que l'Amérique n'aurait pas été découverte. Et de même que l'on critique ceux qui de leur temps ont combattu ou appuyé ces autres grands projets, de même la postérité jugera des décisions que nous prenons ici aujourd'hui.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, avant que le projet de résolution soit mis aux voix, je tiens à faire connaître mon attitude. Il n'est pas aussi clair ni aussi significatif que nous l'aurions désiré. Il demande d'abord que le ministère étudie un rapport d'un comité du Sénat, afin de sauver un placement que nous avons fait dans le chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce serait un singulier gouvernement qui n'accepterait pas un projet de résolution ayant cette portée. Il n'engage à rien; le ministère, après l'avoir accepté, en sera encore au même point.

La seconde partie du projet de résolution comporte un plus grand sens; elle met le Gouvernement en demeure de reconnaître que cette entreprise a le pas sur d'autres projets de transport qui ont été lancés subséquemment. La portée de cette partie du projet de résolution exigerait aussi de plus amples explications. Elle peut être plus grande que celle que pourrait lui prêter le commun des gens. Je tiens pour acquis que cela veut dire que le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson doit être défrayé par le pays avant la mise en marche de tout autre projet de transport de même nature ou d'une portée plus grande. Autrement dit, la voie devrait être parachevée avant que l'on entreprenne de réaliser une entreprise semblable dans l'Est ou dans l'Ouest; cependant, cela ne veut pas dire qu'elle devrait l'être avant que soient menées à bonne fin des entreprises de transport régionales et secondaires, dont plusieurs sont ou du moins devraient être en voie d'exécution en plusieurs endroits du Dominion.

En supposant que je n'interprète pas mal le projet de résolution, je dirai clairement sur quel terrain je me place. J'espère que je réussirai mieux que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) n'a réussi dans le discours qu'il a prononcé il y a quelque temps. Je tenterai d'imiter sa concision, mais je m'efforcerai véritablement d'être plus clair que lui.

En premier lieu, je suis en faveur du chemin de fer de la baie d'Hudson. Il va de soi que telle serait mon attitude. Je ne discuterai pas les mérites de l'entreprise, comme

[M. Campbell.]

projet entièrement à réaliser. Je ne discuterai pas non plus la praticabilité de l'entreprise. Je sais qu'il y en a encore plusieurs qui n'y croient pas. Je n'ignore pas que quelques-uns dont les opinions peuvent valoir mieux que les miennes, à un point de vue pratique, expriment des doutes touchant ce projet. A cette phase de la question, je me contenterai de dire que ce problème a fait l'objet de maints et maints débats, de maintes et maintes recherches, non seulement depuis quelques années, mais depuis toute une génération. Il y a quarante ans que ce sujet est discuté, et, plus d'une fois, le pays, en autant qu'un pays peut exprimer une opinion, en est venu à une conclusion par la voix des deux grands partis politiques du Canada.

Le Sénat du Canada a rendu un service signalé à cet égard. Des comités de la Chambre haute ont délibéré, entendu des témoins, des experts, et étudié la question à fond en plus d'une circonstance. Je pense que l'enquête la plus complète a été faite par un comité du Sénat en 1920. Il y avait des membres de la Chambre haute qui étaient des plus pessimistes au sujet de la praticabilité de la navigation du détroit de la baie d'Hudson et qui, sans doute, ont cherché à présenter devant ce comité les témoignages les plus écrasants contre la possibilité de ce projet. Malgré tout cela, et en dépit de tous les obstacles, le comité du Sénat, après une enquête sérieuse et approfondie, a fait un rapport favorable, sans une seule voix discordante.

Ce comité peut se tromper. Je sais qu'il est impossible d'écarter à la légère tous les arguments que l'on invoque et que l'on a fait valoir dans le passé tendant à montrer les périls sérieux de l'entreprise et à créer l'impression qu'après tout, l'entreprise pourrait échouer. Par conséquent, je ne baserai pas mon appui uniquement sur l'assurance avec laquelle certaines personnes ou certains groupes pourraient prendre une décision à l'heure actuelle. Mais je pense que les témoignages qui ont été donnés et les verdicts qui ont été rendus par des institutions compétentes sont favorables à cette route.

Alors que faut-il ajouter de plus? Quant à ce qui concerne l'utilité de cette route, outre celle qu'elle offre comme moyen de transport, il existe un témoignage d'un caractère convaincant. Je ne dis pas que si le projet échoue complètement comme moyen de transport transcontinental, que s'il échoue totalement dans son but primitif, son utilité sous les autres rapports le justifierait advenant le cas où nous déciderions de l'adopter ou de le rejeter. Mais, cette utilité pour ces fins auxiliaires a été prouvée au delà de tout doute, et ce n'est