

vaux déjà faits et qui ont très bien supporté l'épreuve. Je conclus que le Gouvernement devrait pousser les travaux commencés. Comme je l'ai dit auparavant, les rails posés sur cette voie sont du type de 80 livres et l'élévation des rampes est de 4/10.

Pour me résumer, je dirai donc que ce projet a été jugé praticable après plusieurs enquêtes et il ne s'est rien produit pour contester ce fait. Les populations de l'Ouest demandent l'achèvement de l'entreprise comme un droit et à titre de projet d'intérêt national. L'Etat s'est procuré les fonds nécessaires à l'exécution de la ligne en aliénant des terres de l'Ouest. Les adversaires du projet ne se recrutent guère que parmi ceux qui doutent de son succès ou qui sont intéressés dans son échec.

Les conditions économiques actuelles nous font un devoir de créer avec l'Europe des moyens de communication plus rapides et meilleur marché. Ce devoir est d'autant plus pressant que les Etats-Unis nous ont fermé leurs portes au moyen d'une élévation des droits de douane. Mon opinion est qu'avec l'augmentation du pourcentage de réduction en faveur des produits anglais et la création d'une voie commerciale plus courte et meilleur marché, les obstacles du tarif américain cesseront de nous inquiéter et un avenir plus brillant s'ouvrira pour les provinces de l'Ouest et pour le Canada en général.

M. BIRD: Les adversaires du chemin de fer de la baie d'Hudson ont pour habitude d'exagérer les difficultés que rencontreront les ingénieurs et les navigateurs dans l'exécution du projet. Je me souviens d'un incident arrivé au début des travaux d'étude de cette ligne. Les ingénieurs arrivèrent à un endroit où la quantité de remplage à faire était considérable. Ils se mirent à l'œuvre. Mais un journal de l'Est, connu pour son hostilité au projet, a aussitôt publié que les ingénieurs se trouvaient arrêtés par un marécage sans fond. L'incident vint devant la Chambre et l'on acquit la certitude que le vide véritable se trouvait dans l'imagination du rédacteur de ce journal.

Avant de parler de la possibilité d'exécution du chemin de fer, qui est la question importante par-dessus tout, je veux dire un mot de son utilité pratique. Les habitants de l'Ouest se sont parfois demandé s'ils n'avaient pas été égarés sur la réelle utilité de l'entreprise. Jusqu'en 1917 deux gouvernements successifs avaient cru, selon toute apparence, à l'utilité du projet au point de vue national, et y avaient déjà consacré 20 millions de piastres. Subitement, en 1918, on se décida à tout arrêter. Depuis lors on a jugé bon d'ou-

blier l'entreprise, de laisser la voie et le matériel se détériorer lentement, et pour couronner le tout on s'est mis à seconder l'œuvre de la nature pour hâter la démolition et faire disparaître tout vestige du projet.

Durant ce temps on affectait chaque année des dizaines de millions à l'exécution de travaux qui n'avaient pas plus d'utilité que la ligne de la baie d'Hudson. On peut dire: O utilité, que d'erreurs on commet en ton nom! Il y aurait beaucoup à dire à ce sujet, c'est notre opinion dans l'Ouest. Voilà pour la question d'utilité.

Quelle est la situation véritable au point de vue financier? Notre collègue de Prince-Albert (M. Knox) en a parlé. L'idée que le chemin de fer de la baie d'Hudson a endetté le pays de 20 millions et l'a chargé de lourds paiements en intérêts est absolument erronée. Je crois que chacun en est convaincu dans cette Assemblée, les frais d'exécution ont été demandés aux recettes courantes du trésor qui s'est couvert par la vente, comme notre ami de Prince-Albert la rappelle, de terrains publics, à titre de concessions agricoles.

De sorte que le prétexte d'économie ne peut s'appliquer qu'à ce petit montant qu'on aurait pris pour compléter la ligne, et j'estime qu'on ne peut pas nier qu'il aurait suffi de cinq ou six millions pour établir le chemin de fer de la baie d'Hudson dans une situation qui en aurait permis l'exploitation tout au moins à titre d'expérience. Par conséquent, le montant d'économies qu'on a réalisé s'élève à ce total de quatre ou cinq millions de dollars répartis sur deux ou trois ans et quand vous comparez cela à la détérioration qui s'est produite dans quatre ou cinq ans on voit difficilement où se peut trouver l'économie. Un vieux proverbe dit "un dollar économisé est un dollar gagné"; mais dans ce cas, un dollar "économisé" a été un dollar gaspillé.

Permettez-moi de traiter plus particulièrement de la construction, car je sais que dans l'esprit de certains députés il existe un doute sur la possibilité de construire cette ligne, bien que la question ait fait l'objet de discussion, pendant beaucoup d'années. Je tiens à dire que les sources de ce que l'on peut appeler informations précises relatives à la possibilité de construire la ligne de la baie d'Hudson, se trouvent dans les rapports des différentes expéditions envoyées par les gouvernements successifs. On a dépensé beaucoup d'argent pour envoyer des gens compétents bien équipés, afin de reconnaître la vérité au sujet de cette route. Il est inutile de prétendre que les gouvernements—libéral et conservateur—ont entrepris cette construction pour des motifs uni-