

truit en ce moment dans l'Ouest, ont été tracées avec l'idée de les relier au chemin de fer de la baie d'Hudson. Au cours des deux dernières années plusieurs délégations de différentes parties de l'Ouest, entre autres une de Moosomin et Yorkton, sont venues ici avec l'idée d'obtenir une ligne allant des houillères d'Estevan en droite ligne vers le nord pour se relier avec la jonction de la baie d'Hudson et le chemin de fer de la baie d'Hudson. La ligne qui va de Melfort vers le nord-est est aussi destinée à être reliée au chemin de fer de la baie d'Hudson, à Saskatoon et Calgary. Je pourrais citer d'autres exemples, mais ceux-ci suffisent pour le moment. Mes collègues constateront par la carte dont j'ai parlé que quatorze chartes ont été accordées pour la construction de chemins de fer allant à la baie d'Hudson, la plupart venant de l'Ouest, mais aussi un ou deux venant de l'Est. Je dois dire qu'aucune bonne raison n'a encore été donnée pour abandonner ce projet: la seule qu'on fasse valoir en ce moment, est qu'il faut faire des économies. Vous vous rappelez peut-être, monsieur l'Orateur, ces paroles d'Artemus Ward qui, au moment de la guerre civile, se disait prêt à sacrifier tous les parents de sa femme sur l'autel de la patrie. Le Gouvernement semble adopter aujourd'hui la même attitude. Il est prêt à sacrifier ce projet, mais il ne veut pas sacrifier ce qui le touche de près. Quand nous voyons les dépenses énormes de 1919, et celles qui sont proposées dans les estimations budgétaires qu'on vient de nous soumettre, quand on songe aux travaux projetés pour le port de Toronto, le canal Welland, le canal de Trent, le nouveau bassin de radoub à Esquimalt et les travaux du port de Saint-Jean, on a l'impression qu'on sacrifie une entreprise sous prétexte d'économie tandis qu'on en projette de nouvelles. J'avais l'intention de discuter la question de la fourniture des rails et traverses pour ce chemin de fer, mais je ne le ferai pas. Je me contenterai de dire que l'attitude du Gouvernement depuis quelques années a prouvé à quelques-uns d'entre nous d'une façon non équivoque qu'il n'a pas la moindre intention de donner suite au projet et qu'il veut plutôt le laisser tomber dans l'oubli. Je ne crois pas me tromper en disant que chaque année de retard qu'on apporte à l'achèvement de ces travaux, signifie une perte d'au moins un million et peut-être plus. Mes collègues comprendront facilement qu'un chemin de fer dont la voie est complètement terminée sur une distance de 324 milles, est exposé à des dégâts considé-

rables en étant abandonné à la rigueur des éléments.

Pour conclure, je dirai—ce que l'on sait peut-être déjà—que l'Ouest paye lui-même les frais de ce chemin de fer. En 1909 voici ce qu'il a été dit à la Chambre au cours d'une discussion sur une demande de crédit:

M. Lake: La Chambre avait compris, je crois, que les frais de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson devaient être payés à même un fonds spécial constitué par la vente de droits de préemption.

M. Graham: Oui.

Je n'ai pas besoin de lire le reste. Je me suis renseigné l'an dernier et j'ai su qu'on avait vendu dans l'ouest du Canada à cette époque environ \$28,000,000 de rails de préemption. Je n'ai pas le rapport devant moi, mais c'est le montant en chiffres ronds. Sur ces \$28,000,000, environ la moitié avait déjà été versée. D'après la déclaration dont je viens de donner lecture, cet argent doit servir à la construction et à l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Jamais une entreprise publique au Canada n'a été aussi unanimement préconisée que le chemin de fer de la baie d'Hudson; dans aucun cas les partis politiques et leurs chefs n'ont fait des promesses aussi nombreuses et aussi catégoriques; mais ces promesses solennelles ont été violées sans qu'on ait donné le moindre motif plausible.

La seule conclusion que certains d'entre nous peuvent former c'est qu'il doit y avoir derrière le Gouvernement certains intérêts qui s'opposent à la construction de cette voie ferrée et qui arrêtent les travaux; ces intéressés croyant mieux, pour le moment et pour des raisons connues d'eux, ne pas devoir se montrer. Je présente donc la motion appuyée par l'honorable député de Prince-Albert (M. Knox).

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je ne prends pas la parole, monsieur l'Orateur pour discuter la résolution, mais plutôt pour soulever une question de procédure. Il me semble qu'une résolution du genre de celle-ci entre dans la catégorie de celles qui ne peuvent être présentées par un simple député. Il est évident pour tous les députés que, si cette résolution est adoptée, cela entraîne une dépense des fonds publics ou un crédit au budget. Cela se résume en réalité à un engagement direct considérable pris par la Chambre. Il me semble que si un simple député peut présenter une résolution de ce genre, il pourrait tout aussi bien présenter un projet de loi comportant ces mêmes conséquences. De fait, je ne verrais plus de sens à la