

primer ma reconnaissance de ce qu'on a ouvert cette route de l'Ouest. Le Gouvernement a fait une bonne action en prêtant son concours financier pour faciliter l'installation d'élevateurs à Vancouver et l'ouverture de ce débouché vers l'Orient. Bien que cette voie nous occupe plus que d'autres à l'heure actuelle, nous nous intéressons quand même à la voie de la baie d'Hudson. Nous voulons qu'on l'ouvre, qu'on l'essaye, et nous sommes d'avis que le Canada peut se le permettre, car on a déjà fait presque toutes les dépenses voulues. On a démontré que l'Est n'a pas été appelé à solder ces frais. Je ne sais pas s'il reste assez d'argent dans les régions de l'Ouest pour achever la voie ferrée et aménager le port. Je ne connais pas tous les détails, mais s'il le fallait, je crois que nous pourrions nous permettre d'achever l'entreprise en ajoutant aux 20 millions dépensés quelques millions de plus. Il n'y a aucune raison de douter que l'entreprise soit réalisable. En prouvant que cette route a son utilité, on contentera l'Ouest, car les gens se rendront compte qu'on a cherché à les aider. Et ils ont besoin de l'aide des pouvoirs publics. Pour développer leur région comme elle devrait être développée, il faut leur faire comprendre qu'ils retireront un profit de leurs entreprises. C'est pourquoi nous voulons que l'Est comprenne combien il est important pour l'Ouest d'achever ce chemin de fer.

M. MARTELL: Mon honorable ami ne craint-il pas qu'une fois le chemin de fer achevé et la voie maritime inaugurée, on importe de la margarine d'Angleterre?

M. WARNER: Monsieur l'Orateur, je ne discute pas la question de la margarine, en ce moment. Je me propose de le faire plus tard et j'espère avoir alors l'appui de mon honorable ami. Je veux faire comprendre à la Chambre que le projet mérite d'être bien accueilli. Si mes honorables collègues désirent une preuve de sa possibilité d'exécution, ils n'ont qu'à consulter les dossiers. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on remplisse les promesses faites par deux ministères précédents. Je ne sais pas si le ministère d'union était en faveur de l'achèvement de cette ligne; d'ailleurs on n'en a guère parlé pendant la guerre, mais deux ministères au moins l'ont approuvé et on promis de prolonger la ligne jusqu'à la mer.

C'est avec plaisir que j'appuie la résolution, sans craindre que cette voie nuise aux lignes d'embranchement que nous demandons et que nous attendons à voir construire. Si j'avais l'intention d'exploiter une ferme dans les prairies, il me faudrait faire certains débours,

jusqu'au moment où ma ferme serait en mesure de rapporter des bénéfices. Aussi je ne vois pas pourquoi le Canada craindrait de dépenser un peu plus d'argent pour achever cette voie ferrée et assurer ainsi aux céréales de l'Ouest un débouché en Europe, ce dont on a grandement besoin.

M. MILLAR: Avant d'entrer dans le vif du sujet, qu'on me permette de répondre à une remarque de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Je comprends que s'il a choisi, parmi les témoignages rendus devant le comité du Sénat, celui du capitaine Anderson, c'est parce que ce témoignage était le plus favorable à son idée qui est de s'opposer au projet. Dans ce cas je me permettrai de citer la deuxième partie du témoignage du capitaine Anderson qui est ainsi conçue:

La navigation dans la baie d'Hudson est sûre du 15 juillet au 15 novembre, et on peut même ajouter une semaine avant ou après selon la saison.

Si c'est la seule preuve que l'honorable député peut trouver contre le projet, alors il n'y a pas grand'chose à dire contre son achèvement. La voie de la baie d'Hudson n'est pas une nouveauté. Elle est ouverte depuis 240 ans. C'est celle que prirent les troupes anglaises venues ici pour aider la Compagnie de la baie d'Hudson à défendre, dans l'intérêt du Canada et de la Grande-Bretagne, contre l'invasion américaine, ce qu'on appela alors les Territoires du Nord-Ouest. Si, en 1846, c'était déjà une voie importante qu'on pouvait prendre pour amener des troupes afin de sauver le Canada, ne peut-elle servir encore aux mêmes fins. Heureusement nous ne sommes en guerre avec personne, mais il est bien évident que la Société des nations n'a pas aboli les guerres, et nous ne savons pas le jour où il faudra de nouveau se battre. Si le cas se présentait, ne serait-il pas avantageux d'avoir cette porte de sortie qui nous permettrait d'entretenir nos communications avec la métropole?

A ce sujet, permettez-moi de faire observer que, durant la grande guerre, le port d'Archangel s'est transformé en centre d'activité, bien qu'il soit situé sept cents milles plus au nord que Port Nelson. Lors de la clôture des ports russes de la Mer Noire il a fallu créer des communications maritimes plus au nord et, à la fin de la guerre, Archangel avait une population de 46,000 âmes. Je le répète afin que les honorables députés en prennent note; ce port est sept cents milles plus au nord que Port Nelson.

On s'est demandé quelle influence ce chemin de fer de la baie d'Hudson aurait sur notre réseau national tout entier. Il me semble que si nous réfléchissons qu'une vaste