

mis à exécution sans que l'on ait eu des obstacles à surmonter. Je vais m'efforcer de présenter mes observations dans un esprit de justice et d'exposer les faits à la Chambre avec modération.

Le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson a été discuté maintes et maintes fois et chaque fois, les anciens partis politiques l'ont appuyé. Aucun argument n'a jamais été avancé prouvant que ce projet était impraticable. Comme il se trouve ici d'honorables députés qui n'ont pas entendu les délibérations des années passées, je désirerais d'abord appeler l'attention sur quelques faits s'y rapportant.

Les travaux sur le chemin de fer de la baie d'Hudson furent entrepris sous le régime de sir Wilfrid Laurier, en 1910. Ce fut le ministre intérimaire actuel des chemins de fer (M. Graham) qui remua la première pelletée de terre, et je vous assure, monsieur l'Orateur, que nous serions tous enchantés si, d'ici la fin de la saison, nous lui voyions mettre la dernière main. Lorsque sir Robert Borden prit charge de l'administration publique, en 1911, lui et son parti étudièrent de nouveau le projet et en vinrent à conclure qu'il était très praticable, et qu'il serait opportun de le mettre à exécution. On ne procéda que très lentement à ces travaux pendant la guerre, jusqu'à 1918, alors que, sans raison apparente, sauf peut-être la nécessité de pratiquer l'économie on les interrompit, et rien n'a été fait depuis quatre ans au moins.

Le parcours de cette voie ferrée, depuis la rivière Saskatchewan, au Pas, jusqu'à la baie, est de 424 milles. Le terrassement y a été achevé jusqu'à la baie, mais il reste encore 92 milles de rails à poser, et c'est afin de demander au Gouvernement de faire poser ces rails et de mettre ce chemin de fer en état convenable que nous insistons pour que l'on revienne sur la question.

M. MACLEAN (York): Exploite-t-on une partie quelconque de cette ligne actuellement?

M. KNOX: Oui, mais toutes les quinze semaines seulement. Je ne connais pas exactement le parcours...

L'hon M. GRAHAM: Deux cents quatorze milles; il y a un train tous les quinze jours. Jusqu'au moment où les travaux furent discontinués, les frais se sont élevés à environ 14 millions de dollars, et à près de 6 millions de dollars pour les installations terminales à Port-Nelson. Le témoignage du sous-ministre des Chemins de fer M. Bell, devant le comité du Sénat qui siégea en 1920, établit que la balance des 25 millions de dollars prévus pour compléter l'entreprise, y compris les têtes de lignes, aurait suffi.

Je n'ai pas l'intention en cette occasion, de discuter longuement la praticabilité du projet en question, puisqu'on l'a prouvée maintes fois. J'ai moi-même, l'an dernier, fait inscrire dans le hansard le rapport du Sénat disant que ce projet était praticable et serait avantageux, je ne tiens donc pas à retenir la Chambre en ce moment, afin d'étudier la question plus à fond. J'aimerais cependant lire un court extrait d'un discours prononcé par sir James Lougheed, au Sénat, le 15 mai 1918. Voici ce qu'il dit:

Je ne doute pas que lorsque ce chemin de fer sera achevé, ainsi qu'il le sera, l'on verra qu'il contribuera avantageusement au développement du Canada occidental.

Il dit, plus loin:

Permettez-moi de dire qu'en ce qui concerne le transport des matériaux, l'on ne s'est pas occupé sérieusement des travaux de construction depuis 1914, mais cette année-là l'on réussit à faire au moins 36 voyages à travers les détroits, la baie et l'estuaire, transportant plus de 20,000 tonnes de matériaux pour la construction de ces voies ferrées. Les navires qui firent ces voyages par les détroits n'avaient pas été construits pour la navigation à travers les glaces; c'étaient de simples rouliers aucunement adaptés à ce genre particulier de navigation dans les détroits de l'Hudson, cependant, cette même année, ils firent au moins 36 voyages. Voilà, il me semble, une preuve incontestable de ce fait.

Je désirerais aussi lire un court extrait d'un discours prononcé par l'honorable Frank Cochran, ministre des Chemins de fer dans le gouvernement de sir Robert Borden. Ayant fait une inspection personnelle de la route projetée, il dit:

J'ai toute confiance en ce projet et je tiens absolument à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous voulons en faire une bonne route— nous y avons une pente de 4-10; nous employons des rails de 80 livres. Je crois que la route de la baie d'Hudson contribuera à obtenir pour l'Ouest canadien une réduction des taux-marchandises.

Si le solliciteur général (M. McKenzie) était ici, j'appellerais son attention sur ceci:

Considérez seulement à combien meilleur marché l'on pourrait expédier le fer, l'acier et le charbon, par exemple, de Sydney, N.-E., jusqu'aux prairies occidentales. L'Est même, qui ne s'y oppose plus, je crois, en bénéficierait. Nous avons trouvé la baie libre de glace, tout ce que nous en avons trouvé, en effet, qui vaille la peine d'être mentionné, ce sont les banquises près de Belle-Isle, là où tous les transatlantiques en rencontrent. Les détroits y sont très larges, et je crois qu'à l'aide du télégraphe sans fil, nous pourrions les garder ouverts très tard. C'est par la voie de la baie d'Hudson et des détroits, que l'Ouest s'est colonisé; et ce qu'ont accompli les voiliers, les bâtiments à vapeur l'accompliront encore plus facilement.

Je me crois justifié de ne pas appuyer sur cet argument. Etant donné que la praticabilité de l'entreprise a été démontrée, tandis qu'aucun argument contraire n'a été avancé, je crois que nous pouvons passer à un autre point.

Je tiens à convaincre la Chambre qu'il nous faut absolument de nouveaux débouchés.