

M. A.-A. McLean, alors représentant du comté de Queen, tenait ce langage :

Il me semble qu'il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour être convaincu que tous ceux qui habitent à l'est de la baie des Chaleurs doivent être en faveur de la construction d'un chemin de fer jusqu'à Fort-Churchill, s'il est démontré que les détroits de la baie d'Hudson sont navigables pendant au moins cinq mois de l'année. Les centres industriels de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard auraient ainsi un accès facile aux régions septentrionales de ce continent et pourraient y expédier leurs produits directement par eau et éviter les frais que les produits agricoles de l'île du Prince-Edouard et du Cap-Breton trouveraient vite à s'écouler au pays même.

Voici maintenant ce que disait M. George-W. Fowler, à ce moment-là député de King-et-Albert, aujourd'hui membre du Sénat, et qui faisait récemment fonction de président d'un comité chargé de faire des investigations et de rédiger un rapport sur ce même projet :

Aux yeux des populations de l'Ouest, la question du chemin de fer de la baie d'Hudson revêt une très réelle importance. Je ne crois pas qu'on puisse trouver une route plus pratique que celle de la baie d'Hudson. Pour ma part, bien qu'habitant l'extrême Est du pays, je suis fortement en faveur de cette grande entreprise.

De son côté, l'ex-premier ministre (sir Robert Borden) faisait cette observation :

Pour revenir à la question principale, elle est de la plus haute importance pour la population de l'Ouest. Cela ne fait aucun doute pour tous ceux qui ont visité l'Ouest et savent jusqu'à quel point la population du Manitoba et des deux autres provinces est convaincue que le chemin de fer de la baie d'Hudson lui offrira un débouché dont elle a absolument besoin pour atteindre à l'entier développement du pays.

M. McCarthy, député de Calgary, se prononçait dans le même sens. Point n'est besoin que je m'arrête au discours de l'honorable M. Roche, qui devint par la suite membre du cabinet de sir Robert Borden. C'est aussi dans ce même sens que se prononçait M. le docteur Schaffner, aujourd'hui membre du Sénat, qui ne cessa jamais de se faire le champion de cette ligne de chemin de fer. Qu'il me soit permis de m'arrêter un instant au discours de M. Herron, alors député d'Alberta, pour en détacher ce passage qui porte tout particulièrement sur les avantages que l'industrie du bétail tirerait de l'établissement de cette voie ferrée :

Je tiens à dire cependant que ce qui recommande tout particulièrement la construction de ce chemin de fer à la faveur de la population du sud de l'Alberta, ce sont les avantages qu'il offrirait pour l'exportation des animaux de ce pays d'élevage. Nos troupeaux sauvages, laissés en liberté dans la plaine, supportent très

mal le long voyage par chemin de fer entre l'Alberta et la mer, et c'est ce qui fait perdre à cette industrie le plus clair de ses bénéfices. Un chemin de fer à la baie d'Hudson raccourcirait de 1,000 milles le trajet par voie ferrée. Pour cette seule raison, la population de l'Alberta a un intérêt particulier à ce que ce chemin de fer soit construit.

Je verrais avec plaisir le Gouvernement s'occuper de la question d'une manière pratique et mener l'entreprise à bonne fin, au lieu de s'en servir uniquement comme d'un instrument électoral. Je m'en tiendrai à ces quelques remarques; j'ajouterai seulement que j'appuierai la résolution.

Voici donc des déclarations émanant de six provinces différentes, des déclarations entièrement favorables à ce projet de chemin de fer, des déclarations faites par des hommes appartenant à l'un et l'autre des partis politiques.

En 1910, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier lançait l'entreprise et commençait par jeter un pont sur la Saskatchewan, au Pas. En 1911, cependant, de représentant de Humboldt, M. D.-B. Neely, saisissait la Chambre d'une motion qui ramenait la question sur le tapis. Je rappelle le fait, parce que je désire faire encore deux ou trois citations, dont l'une est extraite des observations que fit dans le temps feu l'honorable Frank Cochrane, alors ministre des Chemins de fer et des Canaux—c'est la déclaration formelle et précise que voici :

Je dirai à l'honorable député que le Gouvernement remplira toutes les promesses qu'il a faites au temps où notre parti était dans l'opposition. Nous n'avons pas changé de politique en ce qui concerne la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson... Aucun délai ne se produira, s'il n'est nécessité absolument par la vérification de ces levés.

Le premier ministre (sir Robert Borden) disait en cette même circonstance :

Nous nous proposons d'établir ce chemin de fer, de le construire aussitôt que possible, en tenant compte de l'intérêt du pays, de l'Est et de l'Ouest, qui exige le choix du meilleur tracé.

Ainsi, on ne souleva dans le temps d'autre question que celle de la vérification des études et du choix du tracé de la ligne. Il me semble que j'intéresserai la Chambre en rappelant l'attitude que prenait alors à cet égard le chef actuel du ministère de la Milice (M. Guthrie), car il semblait suspecter la bonne foi du Gouvernement au sujet de l'entreprise. Il disait :

Mais l'attitude du Gouvernement actuel au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson paraît être que l'on se propose d'apporter des changements dans sa construction et que celle-ci sera retardée et peut-être remise indéfiniment. Cela n'est pas très satisfaisant.

Si cette situation n'était pas satisfaisante en décembre 1911, elle ne l'est pas