

banques. Lorsqu'un individu court des risques en acceptant l'offre du Gouvernement qui paie les 160 acres d'un homestead contre \$10 que cet individu ne pourra pas y demeurer 3 ans, délai nécessaire pour faire ses preuves et obtenir ses titres, s'il gagne la gageure et cultive une moisson de grain, il me semble qu'il devrait obtenir une juste part des fruits de son labeur.

M. A. A. WRIGHT : L'honorable député croit-il que cette autorité soit recommandable ?

M. SCHAFFNER : L'honorable député est libre d'en juger. Je ne me porte pas garant de la bonne réputation de mon auteur, mais il énonce parfois de grandes vérités.

Je pose en principe que la nature de cette partie du pays rend nécessaire la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Si ce nouveau débouché ne répond pas complètement à notre attente, il contribuera grandement à la solution du problème des transports. Je dirai plus. C'est dans l'est du Canada, surtout parmi les grandes compagnies, qu'on s'est opposé à la réalisation de ce projet, mais je déclare que l'Est retirerait de l'établissement de ce chemin de fer des avantages qui feraient plus que compenser les pertes apparentes qui en résulteraient.

Je soutiens que la route du Saint-Laurent ne pourrait aucunement servir au trafic qui résulterait de l'ouverture de ce nouveau débouché. Personne, que je sache, n'a jamais prétendu que le port de mer créé à Galveston au sud-ouest, ait nui aux ports des états de l'Est, tandis qu'au contraire il a procuré des avantages réels à leurs établissements industriels.

Nous avons beaucoup attendu parler du canal projeté du Mississippi et de son prolongement jusqu'à Chicago. Outre que les obstacles à surmonter seraient beaucoup plus grands et les frais de premier établissement beaucoup plus élevés que dans le cas du chemin de fer de la baie d'Hudson, il ne faut pas perdre de vue qu'après le creusement de ce canal et son prolongement jusqu'à Chicago, les produits qu'on aura transportés par cette voie jusqu'au bord de la mer se trouveront à 1,000 milles plus loin des marchés de l'univers qu'ils l'étaient au départ. D'un autre côté, les produits que transportera le chemin de fer de la baie d'Hudson seront à 1,000 milles plus près de ces marchés. C'est un fait qui mérite considération.

L'ouverture de la route de la baie d'Hudson a une extrême importance, non seulement pour l'Ouest, mais pour l'Est aussi. Pendant longtemps celui-ci s'est opposé à la construction de ce chemin de fer de même que la population des Etats-Unis a combattu le projet du canal de Panama.

Si les grandes compagnies et les autres groupes de l'est du Canada s'opposent à la construction du chemin de fer à la baie

d'Hudson, la population de l'Ouest devra prendre l'entreprise à ses charges.

Ce mesquin provincialisme est préjudiciable aux intérêts véritables de l'Est. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on discute cette question dans cette enceinte et au dehors. Aussi loin que portent mes souvenirs, différents gouvernements et particuliers ont glosé sur la construction du chemin de fer à la baie d'Hudson. De temps à autre, les adversaires du projet ont invoqué les mêmes prétextes, si bien que le chemin de fer n'est pas encore construit.

En 1884, les autorités fédérales envoyèrent le steamer "Alert", commandé par le lieutenant Gordon, explorer les eaux de la Baie du détroit d'Hudson. Pour une raison ou pour une autre, le lieutenant Gordon tarda longtemps à présenter son rapport. Celui-ci ne fut pas des plus favorables pour des raisons qui n'étaient pas trop désintéressées, croyons-nous. A cette époque-là, les partisans du projet crurent qu'on avait présenté à dessein un rapport défavorable. Il ne faut pas perdre de vue qu'on construisait alors le chemin de fer canadien du Pacifique, entreprise qui était probablement plus considérable alors pour le Canada qu'elle ne le serait aujourd'hui. Il est certain que nos gouvernants et nos financiers ont craint que ce projet ne fût qu'un prétexte pour faire une nouvelle saignée au Trésor; aussi le rapport de l'expédition du steamer "Alert" n'approuvera pas la construction du chemin de fer ni le projet de navigation dans les eaux du détroit et de la baie d'Hudson.

En 1897, on envoya le "Diana". Ce navire semble n'avoir fait qu'une croisière dans le détroit pendant l'été. Le rapport de cette croisière fut également défavorable pour des motifs indiqués. Cependant, nombre d'années se sont écoulées, et nous croyons que le temps est arrivé où ce projet devrait être sérieusement étudié par le Gouvernement. Je ne suis pas un calviniste ardent ou un partisan de la doctrine de la prédestination; mais je prie les membres de cette Chambre de jeter les yeux sur la carte de l'Amérique du Nord où se trouve cette grande mer intérieure qui s'avance si loin dans l'intérieur du pays, et je leur demande s'ils ne croient pas que c'est dans un sage dessein qu'elle a été mise là. Quand à moi, je le crois.

Je crois que cette vaste mer intérieure a été mise où elle se trouve afin de servir à l'immense contrée de l'Ouest. On voit là-bas une grande baie ayant des rives de 2,000 milles d'étendue, la moitié autant que la Méditerranée, sous un climat qu'on peut dire assez tempéré; et tout indique qu'avant plusieurs années on verra sur ces rives des colonies prospères et dans les ports de la baie de grands élevateurs. Au point de vue de la géographie, la baie d'Hudson est pour notre continent ce que la mer Baltique est pour l'Europe. Elle a