

qualité du grain transporté sont au moins égaux à ceux que peuvent présenter les difficultés de la navigation dans les eaux septentrionales.

Je ne voudrais pas que mes amis de la Colombie-Anglaise pensent que je suis d'aucune façon opposé à cette route; au contraire, je serais enchanté de la voir ouverte et j'estime que nous avons besoin de tout débouché possible pour expédier notre grain en temps voulu. Je ne considère pas la voie de la baie d'Hudson comme une concurrente aux routes déjà existantes. Je crois au contraire qu'un jour viendra où elle sera un affluent important pour les réseaux de transport qui existent. Pendant la saison de navigation de 1921, 85 millions de boisseaux de notre grain ont passé par les Etats-Unis. Pendant la saison dernière de 1922, pas moins de 129 millions de boisseaux de blé canadien sont partis pour l'Europe par les ports des Etats-Unis. Cela suffit pour prouver que nos routes ne sont pas suffisantes pour disposer de notre récolte. Il y a également une autre raison qui nous fait désirer qu'aussi peu que possible de notre blé passe par les voies américaines. Nous craignons et en vérité nous soupçonnons que dans le transit par les Etats-Unis notre blé soit mélangé, par conséquent, nous sommes désireux de conserver l'identité de notre blé canadien en raison de son indubitable qualité supérieure.

Je suis de plus d'opinion qu'en encourageant toute route disponible au Canada nous pourrions à l'avenir non seulement empêcher que notre blé canadien soit expédié en Europe par les ports américains, mais nous obtiendrions pour nos ports canadiens une quantité considérable du blé américain. Il y a à peu près vingt ans que J. J. Hill a dit à une députation d'agriculteurs du Dakota septentrional qu'un jour viendrait où leur blé irait en Europe par la baie d'Hudson et en comparant les distances, cela paraît tout à fait probable. La distance de Grand Forks à Liverpool par New-York est de 4,802 milles; de Grand-Forks à Liverpool par la baie d'Hudson, elle est de 3,632 milles soit une économie de 1,170 milles. Du Havre, Montana à Liverpool par New-York, la distance est de 5,418 milles; du Havre, Montana à Liverpool par la baie d'Hudson, il y a 4,268 milles, ce qui fait une économie de 1,150 milles. Port-Nelson est de 58 milles plus près de Liverpool que New-York. Un des arguments que l'on emploie contre la route du nord est le défaut de cargaison au retour. Les états de l'Ouest importent une quantité considérable de marchandises d'Europe et je crois que si l'on ouvrait cette route du nord, une bonne partie de ces marchandises arriveraient par la baie d'Hudson. L'embargo

de l'Angleterre sur le bétail a été levé dernièrement, mais le coût des transports est si élevé que le marché anglais ne nous est d'aucune utilité. L'ouverture de la route de la baie d'Hudson qui serait utilisable durant la saison même où notre bétail peut être vendu, serait d'un grand avantage à l'industrie de l'élevage. Au point de vue seulement de cette industrie, cela nous paierait de développer cette route, même si on ne devait pas l'utiliser pour l'expédition du grain. Actuellement, l'industrie de l'élevage—j'allais dire est dans un état déplorable, mais c'est pis que cela—elle n'existe pas dans l'Ouest canadien. La question de savoir si nous pourrions établir une industrie de l'élevage dans ce pays, dépend de l'établissement d'un débouché par la baie d'Hudson. On peut très bien réussir dans une seule cargaison du bétail et du grain et les expédier à meilleur marché.

Ceux qui s'opposent à l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson sont en grande partie dans la même classe que ceux qui prétendaient que le Pacifique-Canadien ne paierait jamais la graisse nécessaire à ses roues de wagon; que ceux qui disaient, il y a trente ou quarante ans, que l'on ne pouvait pas cultiver avec succès le blé dans les prairies; que ceux qui pensaient que le chemin de fer du Témiskaming et de l'Ontario-Nord était voué à la faillite—un chemin de fer qui a ouvert une des plus riches et des plus fertiles régions du continent sinon du monde entier; que ceux qui ont dit il y a seulement deux ans que la route de Vancouver ne donnerait jamais de bénéfices. Les hommes qui voyaient de loin y ont cru depuis longtemps. Sir Wilfrid Laurier, dans un discours qu'il prononçait à Niagara Falls en septembre 1908, a dit:

Nous avons entrepris la construction d'un autre chemin de fer. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson intéresse davantage la population de l'Ouest, mais je vous le déclare, habitants de l'Ontario, et vous admettez avec moi que ce qui intéresse une partie de la communauté intéresse toutes les parties de cette communauté.

Il y a quelques jours, monsieur l'Orateur, nous avons adopté dans cette Chambre un crédit de \$25,000 pour l'érection d'un monument à feu sir Wilfrid Laurier. Il me semble que le monument qui conviendrait le mieux à la mémoire de ce grand homme d'état disparu, serait l'accomplissement de ses propres promesses. Le Gouvernement pourraient y contribuer beaucoup en exécutant ce que sir Wilfrid avait en l'esprit à cette époque.

En 1916, M. Turgeon parlant à la Chambre a dit:

J'ai toujours été en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.