

prononcées devant une assemblée publique —j'appelle l'attention sur la nature catégorique de ces paroles :

Si vous voulez que le chemin de fer de la baie d'Hudson se construise, il faut donner votre appui aux libéraux. Si vous ne voulez pas qu'il se construise, alors contentez-vous des conservateurs.

Et comme cela ne suffisait pas pour rallier l'appui des populations de l'Ouest, voilà que le premier ministre lui-même est appelé à se prononcer sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il adressait la parole aux populations sur le parcours de la rivière Niagara et du canal Welland; populations qui ne sont nullement intéressées dans la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, puisqu'il détournerait le trafic de la route au Saint-Laurent. Mais le premier ministre voulait faire parvenir ses paroles aux oreilles des populations du Nord-Ouest, par voie télégraphique et par la presse. Après avoir dit aux citoyens de Wellington que le chemin de fer de la baie d'Hudson ne leur bénéficierait guère, vu que c'est une route alternative, il les exhorte à faire preuve de largeur d'esprit, ajoutant qu'une entreprise qui intéresse une partie du pays tourne à l'avantage de tout le pays. Écoutons-le :

Nous avons entrepris la construction d'un autre chemin de fer—celui de la baie d'Hudson. Sans doute, le chemin de fer de la baie d'Hudson ne réveille guère d'échos dans l'esprit des populations du comté de Welland. Il intéresse davantage les populations de l'Ouest. Mais je le déclare devant vous, citoyens d'Ontario et je le sais, vous abondez dans mon sens, quand j'affirme que ce qui intéresse une partie du pays intéresse le pays tout entier. Notre conviction bien arrêtée, c'est que la construction de ce chemin de fer est d'absolute nécessité eu égard à la situation dans laquelle nos concitoyens de l'Ouest se trouvent placés. Ce chemin de fer fournira une route alternative ou facultative. Aujourd'hui, le blé, dès qu'il est mis à bord des trains, est acheminé vers le lac Supérieur. Nous voulons construire un autre chemin de fer vers la baie d'Hudson. Il y aura alors et la route actuelle et celle de la baie d'Hudson, de sorte que l'éleveur de bestiaux et le producteur de céréales auront un double débouché à leur disposition, pour l'écoulement de leurs produits. Mais je vais au-devant d'une objection: "N'allez-vous pas travailler au préjudice du trafic du Saint-Laurent en construisant cette voie ferrée? Hommes de peu de foi! le trafic du Canada est d'un trop fort volume même pour ces deux débouchés. D'après nos prévisions, ces transports suffiront pour les deux routes, celles du Saint-Laurent et celle de la baie d'Hudson. Nous nous sommes convaincus que l'heure est venue de construire ce chemin de fer, dès aujourd'hui, non pas demain, mais maintenant, et nos arpenteurs sont déjà sur le terrain.

Il va sans dire qu'au moment où le premier ministre prononçait ces paroles, une campagne électorale battait son plein dans l'Ouest. Le "Manitoba Free Press", qui

ne vous est pas inconnu, je crois, et qui possède à titre d'annexe de son immeuble, sous forme d'un magnifique bureau de poste, le "Manitoba Free Press", dis-je, journal qui reflète bien la pensée des libéraux de l'Ouest et passe pour l'organe personnel de l'ex-ministre de l'Intérieur, au cours de ses observations sur ces paroles du premier ministre, dit:

Pour l'Ouest, voilà une des plus importantes déclarations qu'ait jamais formulées le gouvernement canadien et les populations des provinces des prairies y applaudiront de tout cœur.

Mais cette déclaration du ministre des Chemins de fer et des Canaux et les paroles du premier ministre ne suffisaient pas, et voilà pourquoi, en acceptant la candidature offert à la convention de Brandon qui était alors dans le plus fort de la bataille électorale, l'ex-ministre de l'Intérieur déclara que la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson était une question de vitale importance dans cette élection et voici comment il termina son discours:

Le premier ministre veut construire, au bénéfice de ces provinces, le chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est le digne couronnement de cette politique de progrès et de développement que le Gouvernement applique depuis trois ans. Cette déclaration a puissamment contribué à m'engager à poser ma candidature dans ce comté au cours de cette élection; car, j'en suis convaincu, l'heure est venue de proclamer que nous, citoyens de l'Ouest, avons réussi à prouver que le chemin de fer de la baie d'Hudson n'est pas un projet chimérique, insensé, mais plutôt une entreprise dont les populations de l'Ouest tiennent à assurer la réalisation et l'heure de se mettre à l'œuvre c'est aujourd'hui même. Par conséquent si les électeurs du Nord-Ouest prêtent leur appui à sir Wilfrid Laurier, dans trois ou quatre ans nous pouvons compter que des trains de chemins de fer desserviront la baie d'Hudson.

M. SPROULE: A quelle date était-ce?

M. ALEXANDER HAGGART: Ce discours date du 22 septembre, un peu plus d'un mois avant l'élection qui eut lieu le 26 octobre. Nous ne nous berçons pas de l'espoir que le Gouvernement, la session dernière, serait en mesure de réaliser toutes les promesses qu'il nous avait faites au cours de la dernière élection; mais au moins nous espérons que cette session-ci, on ne se contenterait pas d'exprimer l'espoir qu'à brève échéance, on nous soumettrait le rapport des études et levés de plans.

Ceci m'amène tout naturellement à aborder l'étude d'une autre question possédant une étroite connexité avec celle du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce chemin de fer, nous l'espérons, traversera un territoire qui appartient à la province du Manitoba et depuis longtemps nous nourrissons l'espoir de le voir enclavé dans notre pro-