

navires avant de posséder de plus amples renseignements. Avant de faire de nouvelles dépenses, le Parlement et le Gouvernement ont besoin de prendre beaucoup de précautions.

En toute justice envers mes honorables amis de l'Ouest qui veulent créer un débouché nouveau pour leur grain et autres denrées. Je conseille fort à propos, ce me semble, que le Parlement demande au Gouvernement de préparer un relevé exact de tout le territoire, tant en ce qui regarde le chemin de fer et ses terminus qu'en ce qui a trait à la possibilité de navigation dans la baie et le détroit d'Hudson. Que cette tâche soit confiée à des hommes d'expérience, comme le capitaine Reid ou le capitaine Bartlett, ou d'autres encore qui ont passé des années dans l'Océan Arctique. Qu'on les envoie là deux ou trois ans et qu'ils y préparent des relevés étudiant la situation toute entière ainsi que l'apropos et la possibilité d'utiliser cette route. Ainsi, le Gouvernement posséderait des renseignements qui lui font actuellement défaut. Le projet m'est pour ainsi dire inconnu, sauf ce que j'en ai lu et ce que le capitaine Bartlett et d'autres qui ont parcouru l'Océan Arctique m'ont relaté et que j'ai communiqué à la Chambre cet après-midi. Avant de faire d'autres dépenses je conseille qu'on envoie là-bas des marins et des ingénieurs d'expérience, des gens qui ont fait leurs preuves dans la région arctique afin de faire une étude complète de la situation et un rapport au Gouvernement. Nous pourrions alors discuter la question intelligemment, chose impossible en ce moment.

M. FORKE: La manière dont l'honorable député de Lunenburg a terminé ses remarques m'a plu. Il avoue ne rien savoir au juste des faits dont il s'agit. Néanmoins, il affirme qu'il est inutile d'aller plus avant dans la question puisqu'il sait déjà que le détroit est fermé toute l'année. Mon honorable ami ajoute qu'il peut le prouver par le résultat des recherches entreprises. Donc, s'il a raison, je ne vois pas pourquoi prolonger cette discussion.

Je pense qu'il est dans le vrai en demandant aux membres de la Chambre d'approfondir l'étude de cette question. Il est probable que ceux qui sont directement intéressés l'ont déjà étudiée attentivement. Depuis plusieurs années, certains ont déclaré cette route praticable, cependant que d'autres la décrivaient comme très difficile, mais je n'ai jamais entendu affirmer que la route était impraticable toute l'année. J'ai toujours été sous l'impression qu'on pouvait l'utiliser au moins deux mois par an. Il n'y a pas longtemps, j'ai eu l'avantage d'examiner des cartes marines pour comparer la durée des parcours de Sydney et autres ports de l'est à la baie

d'Hudson, et ces cartes ne m'ont pas révélé des difficultés existant toute l'année, mais m'ont montré qu'il n'en existait aucune pendant environ deux mois. La question se résume donc à ceci: la chose est-elle faisable et avons-nous raison de continuer ces travaux en supposant que la navigation ne soit ouverte que deux mois par an?

Les deux aspects de la question ont été discutés des années. Je vais vous lire une courte citation d'un discours prononcé par Sir Wilfrid Laurier à Niagara Falls en 1908, alors qu'il disait:

Nous avons entrepris la construction d'une nouvelle voie ferrée, le chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne fallait pas attendre à demain, mais le construire maintenant.

Il y a longtemps de cela. Le 22 septembre 1908, l'honorable Clifford Sifton, aujourd'hui sir Clifford Sifton, parlant à Brandon, disait:

Nous en arrivons maintenant au dernier progrès et l'avenir nous réserve encore mieux. Le premier ministre se propose de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson pour vos provinces (applaudissements prolongés). Cette déclaration a beaucoup pesé sur ma décision de me présenter dans votre circonscription électorale, parce que je sentais et sens encore que le moment est venu pour l'Ouest de prouver que le chemin de fer de la baie d'Hudson n'est pas une chimère, un projet en l'air, mais au contraire une entreprise que les gens de l'Ouest voudront voir accomplie et le temps de l'accomplir est venu.

Il y a quinze ans le peuple du Canada et de l'Ouest était convaincu que ce n'était pas une simple chimère, que le projet était possible et, aujourd'hui, nous débattons avec le plus grand sérieux la question de savoir si on doit continuer le projet ou l'abandonner. Quand on comprend que deux gouvernements différents ont examiné ce projet, l'ont déclaré réalisable, ont affirmé qu'on devait l'exécuter, que la guerre seule le retardait, et qu'on avait déjà dépensé, de ce chef, 20 millions, est-il rationnel d'en venir aujourd'hui à la conclusion que les travaux doivent être suspendus et que nous devons en rester là?

Les hommes publics et les parlements du pays, tant fédéral que provinciaux, ont discuté cette question maintes et maintes fois. Elle a été si bien exposée à la Chambre par celui qui l'a proposée (M. Knox) et par celui qui l'a appuyée (M. Bird) que je ne puis en réalité ajouter beaucoup à leurs observations.

Toutefois, j'appuie de nouveau sur la nécessité de procurer à l'Ouest une nouvelle voie de sortie pour ses produits. Je crois inutile d'insister sur ce fait que nos provinces jouiront de ressources énormes quand elles seront toutes mises en valeur. Nous avons compris, ces années dernières, l'inconvénient de notre situation au centre du continent où les communications avec l'extérieur offrent des difficultés toutes particulières. Pour ces raisons, je crois