

là déjà une dépense de \$7,000,000. Cela est d'une très grande importance, et c'est aussi une des choses sur laquelle on a attiré particulièrement l'attention des cultivateurs de l'Ouest, quand tout cela a été discuté. Le port même est d'une nature si hasardeuse qu'il est très douteux que je puisse, dans le moment actuel, appuyer la proposition de mon honorable ami.

Je désire vous lire quelques extraits d'un article paru dans un magazine qui prétend avoir une rédaction des plus soignée. Je vous lis cela, parce que l'article en arrive à la même conviction que celle à laquelle j'en suis arrivé après avoir assisté à plusieurs réunions du comité. Parlant de Henry Hudson, voici ce qu'on lit :

Dans la catastrophe historique, six ou sept hommes seulement ont perdu la vie. Dans la catastrophe moderne...

L'auteur parle ici de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson :

...se poursuivant actuellement dans la boue argileuse de Nelson, les huit millions d'habitants du Canada devront supporter le fardeau d'énormes taxes, par suite du gaspillage éhonté et criminel d'argent qui dure toujours là-bas, en de faibles et futiles efforts pour créer un port dans ces bancs de boue, alors qu'un excellent port avec fond rocheux existe à Fort Churchill, à 180 milles au nord par la voie d'eau, et 100 milles par la voie de terre.

L'article dit ensuite que toute l'affaire est du pur tripotage politique. On lit ce qui suit :

A part le coût de la ligne de chemin de fer, près de 10 millions de dollars, sinon même ces 10 millions entiers, ont été dépensés dans les boues du port, et il va falloir vingt ans pour construire un port en cet endroit, en admettant que cela soit possible, et il faudra en outre un travail puissant et constant de dragage pour tenir le port libre des millions de verges cubes d'argile charriés annuellement par le fleuve. On voit là à quel point d'indifférence criminelle en est arrivé le Gouvernement actuel pour tout ce qui touche aux intérêts vitaux de plus de la moitié du Dominion, qui pourraient être servis si avantageusement par cette splendide route nationale.

C'est là une condamnation plutôt sévère de toute intention que pourrait avoir le Gouvernement de poursuivre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. J'incline à croire que je serais porté à en arriver à la même conclusion, mais ce qui me paraît être une tâche difficile cet après-midi, c'est de faire en sorte que cela coïncide avec l'attitude prise par certains honorables messieurs de la gauche sur cette même question. Ils ont blâmé le Gouvernement pour ne pas avoir poursuivi la construction du chemin de fer. Ce magazine, qui me paraît avoir pris en ces matières une situation prépondérante, prétend que

[M. Long.]

c'est un véritable crime d'aller plus loin dans l'exécution de ce projet.

Par conséquent, on ne peut certainement pas me reprocher de mal faire parce que j'ai peine à me former une opinion au sujet de cette affaire. L'auteur, un nommé Bert Huffman...

M. THOMPSON (Yukon) : Quel est le nom de cette revue ?

M. LONG : Attendez un peu. Si je vous le disais en ce moment, vous sortiriez peut-être d'ici. L'auteur ajoute :

Ce que j'écris ne m'est pas dicté par des sentiments d'amertume ou de partialité politique. Je n'ai pas marché depuis les rapides de la Chaudière jusqu'à Port-Nelson, à l'aller et au retour, par simple plaisir. Je me livre à la culture et je possède une belle terre à moins de vingt milles de Calgary; je porte aussi intérêt aux moyens de transport du point de vue d'un cultivateur de l'Ouest, et je m'intéresse encore plus à titre de citoyen canadien à rendre durable cette magnifique entreprise nationale, à en faire une propriété avantageuse pour le peuple canadien, plutôt que de la voir gâchée par des manigances politiques qui en feraient un sujet de malédictions et de dépenses perpétuelles.

Voilà précisément la conclusion à laquelle j'en suis venu relativement au port de Nelson. Il y aurait beaucoup à dire sur ce sujet, mais je ne veux pas retenir la Chambre davantage. Cet article a paru le 14 juillet 1920 dans une revue appelée *The Grain Growers' Guide*. Je crois que les conclusions auxquelles cette personne est arrivée dans son enquête personnelle sur la situation de ce port sont presque analogues à celles qu'elle aurait tirées si elle avait suivi aussi attentivement que le représentant de Nelson ou moi les dépositions recueillies au comité du Sénat. Voici quelle est mon attitude à l'heure qu'il est; j'insiste fortement sur la troisième conclusion du comité du Sénat, qui est ainsi conçue :

Ce comité est d'avis qu'on n'a pas apporté assez de soin au choix de Nelson comme tête de ligne du chemin de fer, et que le Gouvernement ne devrait pas faire d'autres dépenses importantes pour ce port sans se livrer d'abord à un nouvel examen approfondi des avantages respectifs de Churchill et de Nelson comme tête de ligne de la voie ferrée.

En ce qui concerne le commerce transatlantique, il me semble, Monsieur l'Orateur, que si ce chemin de fer est construit jusqu'à Nelson, l'entreprise sera un fiasco complet. Un excellent adepte—du moins il est censé l'être—de la politique de nationalisation des voies ferrées, le représentant de Mackenzie (M. Reid), a appelé l'attention de cette Chambre, probablement par inadvertance, sur le fait que le Pacifique-Canadien cherche actuellement à obtenir un débouché par la baie d'Hudson. Je suis