

Quant à cette question d'ouvrir la route de la baie d'Hudson, j'admets la promesse faite à cet égard; j'admets aussi qu'il faut faire effort pour l'achever. Il se peut que ce ne soit pas le temps d'y pourvoir et le ministre en a donné d'excellentes raisons. L'auteur de la proposition d'amendement en a donné une meilleure encore, et c'est pourquoi il peut compter sur mon vote.

Mais ce qui me frappe par-dessus tout, c'est la nécessité de donner notre attention à ces déficits, et j'espère que le Gouvernement nous annoncera bientôt qu'une consolidation des voies rachetées sera sous peu en bon train.

M. LONG: Monsieur l'Orateur, je tiens à dire un mot sur cette proposition, qui est d'un grand intérêt pour les habitants de l'Ouest en général et, particulièrement, pour ceux d'entre nous qui sont cultivateurs.

J'ai assisté à un grand nombre de séances de ce comité du Sénat chargé de mettre en lumière les avantages du projet de chemin de fer de la baie d'Hudson, et j'ai remarqué l'intérêt que prend aux travaux de ce comité mon honorable ami le représentant de Nelson (M. Cambell). La Chambre n'a jamais eu à débattre, je le crois bien, une proposition à l'égard de laquelle l'honorable député ait fait preuve d'un intérêt plus vif que dans le cas de celle-ci. Si quelqu'un de nous a entravé de quelque manière la réussite finale des desseins de l'honorable député, ce n'est certes pas faute d'une juste appréciation des efforts qu'il tente pour amener le Gouvernement à s'en occuper.

Les dernières remarques de l'honorable député de Nelson m'ont quelque peu chagriné. Elles me convainquent, plus que toute autre chose, d'un manque de solidité dans tous ses raisonnements antérieurs.

D'autres orateurs ont dit de ce projet qu'il était politiquement utilisé par l'un ou l'autre parti à tour de rôle. J'ai plus ou moins surveillé la marche des événements politiques depuis une couple d'années au point de vue de l'Ouest, et il m'a semblé voir dans les remarques de mon honorable ami un blâme à notre adresse, parce que quelques-uns de nous auraient eu la témérité de s'opposer à l'immédiate construction de la voie jusqu'à Port-Nelson: nous étions sous l'insidieuse influence de quelque grand intérêt; nos mains étaient liées; nous étions incapables d'indiquer les motifs de notre opposition à la politique que mon honorable ami énonce dans son projet de résolution.

C'est ce qui déterminerait ma retraite de la vie publique, car je sais parfaitement que j'ai eu maille à partir avec quelques-uns de mes anciens amis pour avoir refusé de signer une pétition demandant au Gouvernement de construire immédiatement le chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'à Port-Nelson. Je regrette beaucoup que l'honorable député de Prince-Albert ait terminé ses remarques en abondant à peu près dans le même sens, à savoir que nous sommes sous l'influence des intérêts de l'Est. Je désire réfuter aussi énergiquement que possible, et, ce faisant, je crois être l'interprète de tous mes collègues de la droite. D'un autre côté, je pourrais trouver une justification à leur attitude, car je sais, d'après ce que j'ai pu voir, qu'ils en arrivent peu à peu à se laisser absorber outre mesure par le succès électoral qu'ils comptent tirer de leur mouvement, mais je dois dire qu'il est plutôt regrettable de les voir employer de tels moyens pour arriver à leur fin.

J'ai assisté aux réunions du comité, l'année dernière, et j'ai certaines raisons pour dire que nous ne devons pas continuer immédiatement la construction du chemin de fer entre Kettle Rapids et Port-Nelson. Je dois avouer que, comme cultivateur, je suis devenu plus ou moins égoïste, et nous pouvons, nous cultivateurs, invoquer pour cela des excuses. J'avoue que la grande raison pour laquelle nous, cultivateurs de l'Ouest, désirons la construction de ce chemin de fer, est parce que cela nous donnera une route plus courte pour l'Europe. Sur bien des hustings on a fait valoir que ce chemin serait nécessairement une route plus courte, et par conséquent plus avantageuse, mais d'après ce que j'ai pu lire dans le rapport du comité, ces conclusions ne sont pas justifiées.

Quelques points ont été mis en évidence, non pas tant dans le rapport que dans l'enquête, qui tendraient à démontrer que le port de Nelson n'est pas dans les conditions d'obtenir le trafic transatlantique. Les dépenses nécessaires pour mettre ce port en état de recevoir le trafic transatlantique sont tellement énormes qu'elles ne justifieraient pas le Gouvernement de poursuivre les travaux. Un ingénieur a déclaré qu'il faudrait enlever environ 7,000,000 de verges cubes de terre avant que des navires transatlantiques puissent approcher de l'île que certains enthousiastes pensent devoir offrir un admirable terminus. Le coût d'enlèvement de cette terre serait d'environ une piastre de la verge cube, de sorte qu'il y a