

Cette dernière phrase devrait porter chacun de nous à bien réfléchir avant d'engager davantage le pays dans une entreprise dont le succès est aussi incertain. Etant donné le faisceau de preuves qu'il avait sous les yeux, on s'étonne que le comité du Sénat conseille la construction de ce chemin de fer.

M. REID (Mackenzie): Puis-je prier l'honorable député de donner aussi lecture de la déposition du capitaine Wakeham, qui se trouve à la page 11?

M. EULER: Je la lirai volontiers, si cela peut vous faire plaisir. Je ne dis pas que ces opinions sont toutes dans le même sens; j'ai cité trois extraits qui font voir que la période de navigation serait de trois mois. Je vais donc donner lecture de l'opinion du capitaine Wakeham; elle m'est complètement inconnue, mais je ne voudrais rien cacher.

Je cite le rapport:

Le capitaine Wakeham dit qu'il est de l'avis du capitaine Gordon en fixant du 1er au 15 juillet la date de l'ouverture de la navigation du détroit de la baie d'Hudson, par des vaisseaux spécialement construits pour des fins commerciales. Je considère que la navigation devrait se terminer du 15 au 20 octobre.

Cela ne donnerait que trois mois et confirme les opinions que j'ai déjà citées. Mais, dans toutes les circonstances, avec toutes les divergences d'opinions, je pense que, bon an mal an, on ne saurait compter sur trois mois surs de navigation. En réalité, s'il faut en croire le sous-ministre de l'Industrie et du Commerce, il n'y aurait aucune époque absolument sûre pour la navigation. Mais, même, si dans les conditions les plus favorables, les vaisseaux peuvent naviguer trois mois de l'année dans les eaux du détroit de la baie d'Hudson, bien que je ne sois pas marin et que je ne sois guère renseigné sur le commerce d'exportation, je doute que la navigation soit rémunératrice durant si peu de temps. Je doute fort également que ces vaisseaux transportant du grain en Europe puissent revenir avec une cargaison de retour. Si ces vaisseaux sont construits à l'épreuve des dangers du détroit, leur construction spéciale diminuera leur port de 25 p. 100, et, nécessairement, le tarif du fret sera d'autant plus élevé.

Je passe à une autre question d'une importance capitale à l'heure actuelle; le ministre des Chemins de fer en a parlé. Même si cette voie était construite, même si elle apportait un soulagement à la situation de l'Ouest, même si elle aidait à l'exportation du grain bien que le transport se ferait dans la même saison que

celle de la production, je crois que le déficit serait énorme. Il ne faut plus augmenter les pertes du réseau national. Une autre raison pour laquelle je m'opposerais à cette résolution, c'est que je suis un des rares membres, des deux côtés de la Chambre, qui sont favorables à la nationalisation des chemins de fer. Les chemins de fer de l'Etat ont des déficits énormes et les intéressés, et autres, emploient cet argument contre la nationalisation. Ce n'est pas juste, à mon sens, et, si nous ajoutons au réseau national des voies ferrées qui ne peuvent què rapporter des déficits, alors nous ruinons pour longtemps la cause de la nationalisation, et c'est ce que je ne veux pas. Je crois donc que la continuation de ces travaux ne serait que du gaspillage. Peu m'importe que la construction de ce chemin de fer ait été décidée par un ministère libéral ou conservateur. Je pense même que les deux partis ont exploité cette question dans un but électoral dans l'Ouest, mais cela ne m'intéresse pas. La Chambre doit se demander si ce chemin de fer est d'intérêt public, s'il sera rémunérateur, et sinon, qu'on n'en parle plus.

L'honorable député de Nelson (M. Campbell) a laissé croire qu'il y aurait des intérêts particuliers opposés à la construction de ce chemin de fer. Je ne sais pas ce qu'il entend par là, mais qu'il soit certain que cela ne me regarde pas. J'ai formé mon opinion d'après les rapports, les discussions publiques et les commentaires de la presse. Je ne prétends pas être des plus autorisés à traiter ce sujet, mais c'est mon avis que je vous donne. Comme je l'ai dit, il y a un instant, je suis un des rares membres de la Chambre qui sont en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Cependant, s'il est une ligne que je voudrais voir confiée aux compagnies privées, c'est bien celle de la baie d'Hudson. Mais c'est peu probable, parce que les compagnies sont trop avisées pour cela. Le ministère, au lieu de se contenter de renvoyer à plus tard la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, devrait déclarer dès maintenant que cette entreprise ne vaut rien, et abandonner le projet pour toujours.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur, deux mots de la résolution de mon honorable collègue (M. Campbell) en font un débat plus qu'académique. Ces deux mots, on les trouve à la troisième ligne de la motion. Voici:

Devrait être repris le plus tôt possible "cette année".

Ce que veut l'honorable député, c'est que la Chambre s'engage à proposer au mi-