

retira de l'eau, les poissons blancs s'y trouvaient en si grand nombre que l'on put en attraper quatre. Les eaux de ces lacs et de ces rivières sont grouillantes de truites. On pourrait établir une florissante industrie locale en faisant la pêche dans les lacs et les rivières situés dans le voisinage de cette voie ferrée.

Nous avons tout lieu d'espérer, à la lumière des renseignements que M. Stefanssen a rapportés sur la valeur des pêcheries dans l'extrême Nord que nos pêcheries de la baie d'Hudson, nous pourrions exploiter celles du Labrador, qui comptent au rang des plus riches du monde entier. Si le Gouvernement termine le chemin de fer de la baie d'Hudson, nous pourrions exploiter ces pêcheries et procurer un excellent trafic à cette voie ferrée.

De plus, on a fait valoir l'objection que ce chemin de fer ne rapporte pas de revenus au pays. Comment voulez-vous qu'une voie ferrée qui traverse 300 milles d'une région inculte pour aboutir dans une solitude soit en mesure de produire des revenus? Cette région est encore inculte; le chemin de fer de la baie d'Hudson traverse un désert aussitôt qu'il a quitté le Pas. Le territoire que traverse ce chemin de fer est susceptible d'un grand développement industriel et minier; mais il n'y a rien à faire tant que la ligne ne sera pas terminée. Voilà des motifs sérieux qui militent en faveur du parachèvement de cette voie ferrée.

En somme, nous déboursions les deniers publics pour des entreprises qui ne sont pas productives, quand les sommes dépensées pour l'achèvement de ce chemin de fer permettraient au pays de réaliser de jolis bénéfices. Nous déboursions de fortes sommes pour arriver purement et simplement à l'énorme déficit en face duquel nous nous trouvons aujourd'hui. Si nous avons raison de déboursier les deniers publics pour mener à bonne fin de nouveaux projets, qui ont surgi depuis que l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson a été commencée, nous avons encore bien plus raison de dépenser les crédits qui ont été expressément attribués à l'achèvement de ces travaux.

Si les adversaires du projet nous reprochent de tenter de mettre en valeur une région inculte, nous avons parfaitement le droit de répondre que nous avons déjà livré à la colonisation cette partie du Canada qui est susceptible d'exploitation, et dans ce cas, mieux vaudrait nous taire à l'égard de nos énormes ressources naturelles et du brillant avenir réservé au Canada.

[M. Davis.]

M. W. F. MACLEAN (York-Sud) : Monsieur l'Orateur, la tournure que la discussion a prise et l'amendement que l'on a proposé me fournissent l'occasion de soumettre à la Chambre une couple d'idées qui, je crois, méritent considération. La première a été émise aujourd'hui devant cette Chambre par tous les orateurs qui ont pris part aux débats et elle est pareillement émise dans le pays par presque tous les journaux et du haut de toutes les tribunes; des associations travaillent dans tout le pays à la promulguer et à la promouvoir. Cette idée est que le Gouvernement a d'immenses obligations financières à cause de ses déficits dans l'administration des chemins de fer. Je l'accorde, monsieur l'Orateur, et je concède la vérité de ce qu'a dit ici aujourd'hui le ministre des Chemins de fer. Mais ce que je me demande dans les circonstances, c'est combien de temps vont se reproduire ces déficits. Nous faisons marcher un service de quatre réseaux de chemin de fer, pour ne rien dire du Pacifique-Canadien. Nous avons d'abord l'Intercolonial, qui passe pour un réseau, puis le Transcontinental, dont l'exploitation a toujours accusé d'énormes déficits.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne veux pas interrompre l'honorable député qui ne s'écarte guère encore du sujet; mais je désire faire observer à la Chambre que, vu les termes de la résolution, il serait peu régulier de ne tenir aucun compte du chemin de fer de la baie d'Hudson et de discuter les déficits que subissent les chemins de fer de l'Etat.

M. MACLEAN : J'arrive au point, monsieur l'Orateur. Les déficits sont là, et ce sur quoi je désire insister c'est qu'il faut y mettre un terme. Avec tous ces chemins de fer à sa charge, le Gouvernement a le devoir — comme il l'admet, je pense — de mettre un terme à ces déficits par une vaste consolidation et coordination de ces divers réseaux : pratique de l'économie et cessation de tout doublement inutile de lignes et de services de toute sorte. Cela fait, les déficits commenceront à disparaître. Nous aurons donc bientôt, je l'espère, une discussion de toute cette affaire. J'ai été quelque peu désappointé aujourd'hui en voyant que le ministre ne fixait pas un jour pour cette discussion qu'il annonçait comme devant avoir lieu. J'espère qu'une fois cette date établie dans sa pensée, il nous la fera connaître; j'espère aussi qu'un effort sera tenté dès la présente session pour qu'il n'y ait plus inutilement de ces déficits qui préviennent le pays contre la nationalisation de ce réseau d'intérêt public.