

je m'informerai, et si mon honorable ami a raison de se plaindre de quelque subtilité, je verrai à ce que le renseignement lui soit fourni.

COMITE DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemin de fer de la baie d'Hudson.—Construction et réparations, \$3,000,000.

M. CAHAN: Je me rends bien compte, monsieur le président, qu'un député de l'une des circonscriptions de Montréal, ne peut s'attendre, en discutant cette question du parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson, à l'attention bien sympathique des représentants de l'Ouest canadien, qui, de toute évidence, considèrent cette entreprise d'une importance suprême pour eux et pour la culture du grain dans leur région. Je tiens tout de même à dire, dès le début, que je n'ai conscience d'aucun préjugé à l'égard des représentants de l'Ouest central et que je remplis mon mandat sincèrement disposé à connaître leurs vues sur les problèmes actuels, et désireux d'y faire droit autant qu'il me sera possible, en tenant compte du bien général. Il ne suffit cependant pas de séjourner même fréquemment un jour ou deux ici et là dans les cités et villes de l'Ouest central, ou les ports du littoral, chez des amis, et de pousser une pointe dans la campagne au temps de la récolte du blé, pour connaître l'opinion de l'agriculteur, et sous ce rapport, mes cinq mois et plus de présence à la Chambre des communes m'ont été tout un enseignement. Le contact avec les représentants très intelligents et très capables de l'Ouest central a certainement modifié mon opinion dans une bonne mesure, et je prie donc ceux-ci de suivre avec patience les remarques que j'adresserai au comité sur ce sujet. Montréal ne jalouse aucunement le progrès des autres ports du Dominion. Lorsque le parachèvement du canal de Panama rendit possible l'expédition, via Vancouver et le canal, du grain de l'Alberta en Europe, je crois que les principaux hommes d'affaires de Montréal s'en réjouissent autant que si le port de Montréal même en eût bénéficié. Et quant à la possibilité du trafic du grain par Port-Nelson ou Fort-Churchill et la baie et le détroit d'Hudson en destination de l'Europe, je suis sûr que, si les intérêts de l'Ouest central devaient y gagner par l'exploitation de la ligne projetée, la somme de commerce qui se ferait dans l'un ou l'autre ports ne nuirait guère au port de Montréal et que le succès de ce projet serait bien accueilli par la majorité des citoyens de cette ville. Cepen-

dant, les habitants de l'Est veulent savoir si c'est un projet commercial qui peut être exécuté sur une base d'affaires, et si les résultats en donnant des tarifs moins élevés pour le transport du grain de l'Ouest central en Europe justifieront, non seulement les dépenses passées, mais celles que l'on a en vue pour l'achèvement de ce chemin de fer pour les installations de têtes de ligne et les navires, ceux-ci devant être exploités pour une durée et dans des conditions qui permettrait le transport du grain de l'Ouest à Liverpool à des prix moins élevés que ceux dits maritimes par les voies actuelles.

A cet égard on est d'avis que nous ne devrions, à l'heure actuelle, entreprendre des projets entraînant de lourdes dépenses et une augmentation des obligations du pays, à moins que le Canada en général ne soit persuadé que ces projets ne sont pas seulement exécutables mais rémunérateurs. Je ne veux aborder aucune question étrangère, mais tous les électeurs des provinces de l'Est savent que la dette du National-Canadien a augmenté approximativement depuis 1911 de 103 millions à \$2,120,000,000. En ce qui concerne les chemins de fer, c'est une dette à longue échéance de près de 2 billions pour les contribuables. Nous savons, naturellement, comme l'a dit hier soir l'honorable député de Hants-King (M. Foster), que la dette nationale nette est de \$2,422,000,000, et qu'en plus il y a les garanties des chemins de fer Nationaux-Canadiens qui sont maintenant sur les bras des contribuables et se montent à environ 931 millions, augmentant la dette publique,—si nous comprenons les obligations du réseau national dues au public dans la dette générale du pays,—à \$3,373,000,000. Par conséquent, les circonstances dans lesquelles nous discutons aujourd'hui l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson et ses installations de tête de ligne sont bien différentes de celles de 1911, lorsque l'entreprise de la première partie de la ligne a été donnée. En 1911, une grande activité commerciale et industrielle régnait au Canada. Nous avions la politique nationale de sauvegarde des intérêts du pays ratifiée maintes fois par le parti libéral sous la direction de sir Wilfrid Laurier et de l'honorable W. S. Fielding. La stabilité du tarif se faisait sentir et la conduite du Gouvernement inspirait confiance aux industriels du pays. Nous étions pleins d'assurance, trop peut-être. A la veille des élections de 1911,—si je me rappelle bien les faits et j'ai une assez bonne mémoire,—il y avait une grande question en jeu devant le pays. Mais les représentants du parti libéral, dans leur désir très naturel de capter l'appui