

était essentiel, et je crois que l'on a dû s'apercevoir que personne de notre groupe n'a soulevé d'objection sérieuse à ces crédits. Mais je rappellerais au Gouvernement que l'Ouest canadien, comme je le disais il y a quelques instants, sait bien que ces moyens de transport se prévoient d'année en année, et que l'année prochaine il faudra probablement ouvrir d'autres crédits semblables et ils savent qu'eux aussi devraient avoir les quais et les havres qui leur sont absolument nécessaires. J'ai été étonné, monsieur l'Orateur, lorsque j'ai vu les crédits relatifs au Manitoba, pour les havres et les rivières, de n'y pas voir mentionné le plus grand de ses ports—le port Nelson. J'ai cru que peut-être un crédit spécial figurerait quelque part dans les prévisions budgétaires, mais je n'ai pu rien y trouver. De telles omissions ne sauraient avoir un bon effet dans l'Ouest.

Je me suis guidé, dans une très grande mesure sur des opinions déjà exprimées en cette Chambre; mais je doute, monsieur l'Orateur, qu'on puisse trouver ailleurs des opinions plus fondées en ce qui concerne la question actuellement devant la Chambre. Pour conclure je voudrais lire une autre citation prise dans un discours prononcé par si Wilfrid Laurier en réponse aux critiques qui censuraient le projet à son début. La voici:

L'avenir du Canada est trop grand pour que le développement des routes de commerce d'une de ses régions puisse porter préjudice aux intérêts d'une autre région.

Nous devons aujourd'hui nous placer à ce point de vue et comprendre que nous n'allons nuire en rien à aucune autre région du Canada mais que nous reconnaissons simplement les droits légitimes de la région qui possède ce magnifique débouché. Selon moi, c'est un fait significatif de l'histoire que l'homme, sir Henry Hudson, qui donna son nom à la grande baie où se trouve le port de Nelson donna son nom également au fleuve de la République voisine qui possède la deuxième plus grande ville du monde et un des plus grands ports de l'univers et, monsieur l'Orateur, je suis un de ceux qui comme l'honorable représentant de Strathcona (M. Warner) qui m'a précédé dans ce débat, après la lecture de notre grand explorateur Stefanson, se sont sentis pris d'enthousiasme pour quelques-unes des opinions exprimées par ce dernier. Je suis avec lui d'opinion que c'est dans le nord que l'Empire fera l'acquisition de domaines nouveaux; et si aujourd'hui une grande ville et un grand port ornent les rives du fleuve qui porte le nom d'Hudson l'avenir verra—et j'espère que nous en serons témoins, vous et moi, monsieur l'Orateur—une grande ville et un grand port sur la baie qui lui doit aussi son nom.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Franchement je ne sais si je pourrais ajouter quelque chose à la présente discussion, à quelque côté que je donne mon appui. Notre population est si petite et nos besoins si nombreux—voilà qui constitue une de nos plus grandes difficultés. Nous sommes obérés d'impôts—du moins nous le disons, bien qu'à mon sens en comparaison de maint autre pays nous avons encore bien des choses à apprendre en ce qui regarde les impôts.

Permettez-moi d'aborder la question non pas du point de vue de l'Ouest pas plus que celui de l'Est; je voudrais garder le juste milieu. A vrai dire nous n'arriverons jamais à rien de grand, comme nation, si nous ne pouvons pas nous entendre pour discuter ces projets à la lumière des intérêts de tout le pays et non pas d'une certaine région seulement. Certes, la chose est parfois difficile mais nous devons acquérir cette réputation dans l'univers que le Canada ne forme qu'un seul pays et que nos projets sont motivés par l'unique souci de l'intérêt national. J'irai plus loin et je dirai que, règle générale, sans préjudice des quelques exceptions possibles, ce qui contribue à sa prospérité d'une partie du pays ajoute au bien-être de tout le Canada.

La résolution de mon honorable ami demande deux choses:

De l'avis de la Chambre le gouvernement du Canada devrait étudier plus à fond le rapport du comité du Sénat sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, dans le but de protéger le placement de fonds publics dans la construction de la partie jusqu'ici achevée de l'entreprise;

Et en second lieu:

il devrait aussi reconnaître la présence de l'entreprise sur d'autres projets de transport lancés après le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je ne sais à quels projets mon honorable ami veut faire allusion; seulement j'abonde dans le sens des honorables députés qui affirment que la question actuelle n'a aucune relation aux voies de raccordement parceque nous discutons la construction de cette route de la baie d'Hudson sans tenir aucun compte des embranchements. La seule relation qui existe entre les deux c'est que pour construire soit l'un ou l'autre, soit les deux, il faut des fonds. Dans les demandes de fonds que nous adressons au ministre des Finances nous ne pouvons pas dépasser une certaine limite; et tout le monde admet qu'aujourd'hui les impôts nous frappent tous assez lourdement. C'est une situation difficile et, moi-même, je la trouve particulièrement difficile. On me demande, pour le moment du moins, d'être le gardien, en cette Chambre, des intérêts des chemins de fer nationaux. Au moins la ma-