

sont pas suffisants pour conserver à notre pays le transport de ses propres produits. Aujourd'hui, la moitié de nos produits de l'Ouest qui sont expédiés en Europe prennent la route des Etats-Unis.

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que nous n'avons pas d'élévateurs en quantité suffisante à certains endroits.

L'hon. M. OLIVER: Je ne dis pas quelle est la cause.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est parce que l'Etat n'a pas suffisamment d'élévateurs.

L'hon. M. OLIVER: J'admets cela. J'irai aussi loin que mon honorable ami de Saint-Jean lorsqu'il accuse le Gouvernement de tous les crimes imaginables.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Et plus encore?

L'hon. M. OLIVER: Oui, encore d'autres. Le Gouvernement n'a pas établi dans les ports de Saint-Jean et de Québec les élévateurs qu'il fallait y placer, afin de pouvoir utiliser les lignes de chemins de fer qui se rendent à ces ports. J'admets cela avec mon honorable ami de Saint-Jean, mais je prends les faits tels qu'ils se présentent, et ces faits démontrent que la moitié de notre grain expédié pour les marchés de l'Europe passent par les Etats-Unis. Nous sommes incapables, dans les conditions actuelles, de transporter nos propres marchandises et nos produits. La ligne de la baie d'Hudson nous donnerait le moyen de transporter une grande partie de nos grains, et je suis d'avis que pour cette seule raison, dans les circonstances et les temps ordinaires d'avant la guerre, le Gouvernement fédéral a bien agi en s'engageant à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je n'aurais pas apporté ces arguments si je n'avais pas été entraîné par l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy); je me place au point de vue des conditions actuelles et immédiates, et c'est pour cela que je suis forcé d'approuver le Gouvernement de prendre les moyens nécessaires pour continuer à faire poser les rails jusqu'aux eaux de la baie d'Hudson, vu que ce travail est rendu aujourd'hui assez près de ces eaux, et que la dépense à faire pour l'achever est comparative petite. J'aurais consenti au commencement de la guerre à suspendre les travaux de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, si le pays et le Gouvernement avait adopté cette politique; mais dans le cas contraire, je dois certainement, comme représentant de l'Ouest, insister très fortement pour que le Gouvernement accorde au chemin de fer de la baie d'Hudson les mêmes secours qu'il accorde

à toutes les autres grandes entreprises dans lesquelles le pays était engagé avant la guerre. Après avoir consenti, ainsi que nous l'avons fait hier soir, à une dépense de plus de 60 millions pour venir en aide à la banque du Commerce, le moment est mal choisi pour se chicaner ou se quereller.

M. CURRIE: Ce n'est pas exact.

L'hon. M. OLIVER: Si mon honorable ami (M. Currie) proteste, je ne voudrais pas faire croire que nous avons seulement cette somme à payer, car je n'ai aucun doute que le pays sera chargé d'une dette de plusieurs centaines de millions de dollars, mais hier soir nous nous sommes chargés catégoriquement à prendre pendant la guerre, dans un trésor vide, subordonné à un arbitrage, une somme de 60 millions pour aider à la banque du Commerce, et, dans ces circonstances, je prétends que le projet de terminer le chemin de fer de la baie d'Hudson n'est pas si considérable que nous soyons obligés de l'abandonner.

(Le crédit est adopté.)

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que la discussion qui vient d'avoir lieu est irrégulière. Je fais cette observation parce que je ne veux pas que plus tard, on veuille s'en autoriser comme d'un précédent. La discussion portait sur la question des crédits et non pas sur la motion tendant à recevoir le rapport du comité des subsides. La règle 17a dit que la discussion est irrégulière.

L'hon. M. PUGSLEY: L'observation de l'honorable ministre est très importante parce qu'elle touche à une question de procédure à laquelle tous, j'en suis sûr, nous voulons que l'on apporte des modifications. Je crois que le ministre est absolument correct dans sa prétention que la règle 17a ne permet pas de discuter en séance générale les résolutions budgétaires, d'après l'ordre du jour.

Il est certain, cependant, que nous pouvons discuter le rapport du comité des subsides, qui est la même chose. Mais c'est là où est l'erreur: au Feuilleton, les mots ne devraient pas être seulement "Réception du rapport du comité des subsides", mais "Réception et adoption du rapport du comité des subsides". Si l'objet n'est pas inscrit de cette manière à l'ordre du jour, celui-ci n'en porte aucun visant l'adoption de ce rapport. La règle 40 exige deux jours d'avis avant que l'on puisse présenter un projet de loi, une résolution ou une adresse. Il s'agit dans le moment d'une résolution que présente le ministre des Finances en