

vaux qu'il faut faire et qui seraient d'un grand avantage pour le pays actuellement.

On fait usage du canal Welland depuis des années, et lorsqu'on aura fini de l'approfondir et de l'élargir, il en résultera de grands avantages pour l'Ouest avantages qui ne se feront pas attendre, et la dépense sera beaucoup moindre que la somme qu'il faudra déboursier pour le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'honorable député a dit aussi que de grands progrès ont eu lieu le long des 310 milles de la voie ferrée de la baie d'Hudson actuellement utilisée. Le seul moyen que j'aie de juger de ces progrès c'est le trafic du chemin de fer; mais jusqu'à présent je n'ai pas reçu de demandes de wagons supplémentaires pour le transport de la marchandise du territoire desservi par cette voie ferrée.

M. CAMPBELL: Puis-je rectifier une déclaration du ministre?

M. L'ORATEUR: Si l'honorable député veut poser une question, il peut le faire du consentement du ministre des Chemins de fer et des Canaux; cependant, le règlement ne lui permet pas de rectifier une assertion. Néanmoins, il en aura l'occasion plus tard, dans sa réplique.

L'hon. M. REID: L'honorable député a dit, qu'il y a eu plusieurs députations et résolutions des chambres de commerce qui ont réclamé avec insistance le prolongement du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je pourrais lui dire, ce qu'il sait déjà, j'en suis sûr, qu'il y a eu aussi maintes députations et résolutions des chambres de commerce en faveur du prolongement d'autres voies ferrées de l'Ouest, et que toutes s'appuyaient sur de bonnes raisons. Elles ont attendu l'établissement de chemins de fer promis depuis bien des années et elles ont assurément droit à beaucoup d'égards.

J'ai pleine confiance dans l'Ouest et je pense qu'il faut accorder à nos provinces de l'ouest tous les moyens de transport que nous pouvons leur procurer. Toute route qui peut être ouverte, soit par le Pacifique, par le chemin de fer de la baie d'Hudson ou par le Saint-Laurent, afin de desservir l'Ouest, devrait l'être, mais je ne conçois pas que le Gouvernement puisse présentement entreprendre plusieurs des travaux qu'on lui demande. En 1910, lorsque ce chemin de fer a été commencé, il suffisait de 130,000,000 de dollars pour administrer les affaires publiques.

Dans quelle situation sommes-nous aujourd'hui? Au lieu de 130,000,000 de dollars, nous nous trouvons en face d'une dépense de 300,000,000 de dollars, et à cette dépense considérablement accrue, il faut ajouter un fort déficit annuel, résultat de l'exploitation du réseau des voies ferrées de l'Etat. Et c'est là un déficit dont nous ne nous débarrasserons pas de sitôt.

Mon dessein était d'examiner plus à fond cet aspect du problème un peu plus tard; mais je tiens à dire à la Chambre dès maintenant que le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental accusent un déficit annuel d'au moins 20,000,000 de dollars, déficit qui se maintiendra pendant bien des années, car les recettes sont insuffisantes pour solder les frais d'exploitation et les dépenses fixes de ces entreprises. Il se peut que ces voies ferrées soient avantageuses pour le pays, même avec ce déficit, car nous tirons de grosses recettes des établissements industriels et autres qui surgissent le long du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental. Cependant, même dans ce cas, il y a un déficit de 20,000,000 de dollars que n'importe quel gouvernement devra combler pendant bien des années encore au moyen du budget. De plus, il y a une autre partie du chemin de fer qui a accusé cette année un très gros déficit, et celui-ci se maintiendra, bien qu'il diminuera de temps à autre, je l'espère.

Ce que l'honorable député demande maintenant au Gouvernement c'est d'emprunter de l'argent à 6 p. 100, afin de parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson et d'ajouter de nouveaux déficits à ceux du réseau de l'Etat, car à n'en pas douter, si nous établissons cette voie ferrée jusqu'à Port Nelson et si nous l'exploitons, les déficits seront beaucoup plus considérables. Quand j'y mettrais ma tête en jeu, je ne saurais concevoir qu'un député puisse appuyer un tel projet de résolution qui signifie vraiment qu'il me faut demander à la Chambre l'ouverture d'un fort crédit pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Si le ministre des Finances (sir Henry Drayton) pouvait, durant le présent exercice, nous fournir plus d'argent pour l'établissement de voies ferrées, je dois dire franchement que j'emploierais ces fonds pour prolonger certains chemins de fer de l'Ouest jusqu'à des territoires dont les habitants ont souffert si longtemps du manque de facilités de transport, plutôt que de pousser le chemin de fer de la baie d'Hudson vers une région où