

Chambre doit voir à ce que les frais de transport au pays soient réduits. Les salaires que les compagnies de chemin de fer payent aujourd'hui en vertu de la décision McAdoo sont impossibles si nous voulons abaisser les tarifs. Quand un homme d'affaires verra ce que sont les taux de Vancouver à Calgary il sera certainement surpris. S'il ne l'est pas, c'est un individu à qui l'étonnement est impossible.

Les tarifs de chemins de fer doivent être réduits pour diminuer le coût de l'existence dans le pays. Ces frais augmentent le prix de chaque article qui entre dans le coût de la vie quelqu'il soit. Permettez-moi de répéter que les honorables députés feraient aussi bien de cesser de faire de la politique et de se mettre aux affaires. Ils devraient comprendre la situation et trouver le moyen de faire réduire les frais d'exploitation de ces chemins de fer pour amener une diminution dans le coût des transports.

M. HAY (Selkirk) : Je tiens à dire un mot sur ce sujet avant la clôture du débat actuel qui est d'une très grande importance pour l'Ouest du Canada tout au moins. Je ne suis pas d'accord avec quelques-unes des observations faites par le dernier orateur, particulièrement quand il a dit que même si la ligne était achevée il serait impossible de la faire servir au transport de la récolte de 1921. J'estime que c'est entretenir l'impression fautive qu'un grand nombre de gens ont déjà au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je crois qu'on pourrait transporter par cette route la plus grande partie de la moisson de l'Ouest, l'année même où elle serait récoltée. Nous savons, particulièrement les députés de l'Ouest, que cette voie a été une des routes commerciales qui a servi de communication entre l'Angleterre et l'Ouest du Canada pendant environ deux cents cinquante ans. Au cours de ce long espace de temps les détroits et les baies ont été parcourus souvent par des navires d'un modèle très antique et réellement presque sans accidents. Je soutiens et je ne crains pas de le faire, qu'avec des navires spécialement construits pour une route de ce genre il n'y aurait aucune difficulté à naviguer dans le détroit d'Hudson pendant une période de cinq mois peut-être, par an. La baie elle-même est accessible pendant beaucoup plus longtemps : la difficulté de navigation est causée par la glace qui s'accumule dans le détroit. Mais, toutefois, je ne suis pas d'accord avec l'auteur de la résolution, qu'il est sage d'engager le Gouvernement dans une dépense d'autant de millions de dollars avant d'avoir

[M. Nesbitt.]

pourvu à d'autres travaux. Je ne pense pas, par exemple, que cela servirait beaucoup d'achever le chemin de fer avant de s'être procuré de bons terminus. Il y a très peu de trafic local le long de cette ligne, par conséquent son prolongement jusqu'à la baie servirait très peu à la population de l'Ouest si le port n'était pas également outillé. Dans l'état actuel de nos finances et avec le déficit de notre réseau national de chemin de fer, je ne pense pas qu'il serait sage d'engager le Gouvernement en ce moment dans une nouvelle dépense de dix ou quinze millions de dollars pour cette entreprise. Mais je tiens à dire que je suis en faveur de l'achèvement le plus tôt possible du chemin de fer de la baie d'Hudson et des terminus parce que je suis persuadé que le véritable développement de l'Ouest du Canada dépend en grande partie du parachèvement de cette entreprise. En conséquence, je voudrais faire comprendre au Gouvernement la nécessité, aussitôt que les conditions financières le permettront, de faire quelque chose pour compléter ce chemin de fer. Pour ce motif, monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Que tous les mots après le mot "chemin de fer" dans la deuxième ligne de la résolution soient supprimés et remplacés par les mots suivants : "seront repris aussitôt que les conditions financières le permettront et que le projet soit complété avec le moins de délai possible."

M. DAVIS : Monsieur l'Orateur, en ma qualité d'homme de l'Ouest, je me souviens d'avoir pris part, en 1886, à une élection dans la ville de Winnipeg au cours de laquelle le projet de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson fut considéré comme la question de premier plan. Nous avons eu alors la promesse que les rails étaient en route sur l'Océan; on a même produit des télégrammes de la Cumberland Steel Co.—que l'on a reconnu après comme étant des dépêches fabriquées. L'espoir ajourné fait mal au cœur. Ce chemin de fer a été commencé par le gouvernement Laurier. Il ne sera pas fini par le gouvernement Meighen, c'est bien évident. Le Gouvernement a joué de cette proposition jusqu'à ce que quelqu'un d'entre nous cesse de danser au son de la musique. Je me souviens d'une réunion d'une députation avec le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) qui a été très amusante pour quelques-uns des députés de l'Ouest. Il nous a d'abord donné comme raison de l'interruption des travaux qu'il était impossible d'acheter des rails. Mais des renseignements fournis par une maison de courtiers de New-York, universellement connue, lui ont