

et qui ont coûté très cher, et après avoir complété le nivellement jusqu'à la baie d'Hudson, et dépensé, en outre, \$5,000,000 sur l'outillage du port, nous interrompons maintenant les travaux à cause du coût de la pose des rails sur ces 90 milles de voie déjà nivelée. Je crois qu'on a déjà acheté les rails. Rien n'empêche donc la continuation des travaux jusqu'à ce que la voie atteigne la baie même, et nous mette ainsi à même d'utiliser les ouvrages qu'on a fait exécuter en vue de l'établissement de ce port. Il va sans dire que je reconnais que par suite de l'état actuel des choses et du manque de navires, même pour le service de nos ports de l'Atlantique, nous ne pouvons pas espérer que le parachèvement de cette voie ferrée jusqu'à Port-Nelson nous fournisse par la route de la baie d'Hudson, le trafic que nous nous attendions de recevoir lorsque nous avons commencé cette entreprise et que nous aurions, si l'état du transport maritime était normal, ce que nous espérons, qu'il deviendra un de ces jours. Jusque-là, les arguments de nos honorables collègues ont leur raison d'être. Mais qu'on me permette de traiter un autre aspect de la question. Il reste encore à poser les rails sur une distance de 90 milles avant que le chemin atteigne la voie de la baie d'Hudson et mette ainsi cette dernière en communication directe avec les provinces de l'Ouest. Il est certain que le développement de la baie d'Hudson offre de grands avantages sous le rapport des pêcheries et de l'exploitation des mines qu'on trouve sur ses bords, et qui sont à ce point importantes que ce serait, à mon sens, commettre un crime contre le Canada si, pouvant tirer quelque parti de ces ressources, dans ce temps particulier, nous négligions de profiter du moyen qui s'offre à nous d'atteindre ce but et qui se résume uniquement à la pose des rails sur 90 milles de voie déjà nivelés. C'est un détail de la question que chacun devrait connaître, je crois. Nous ne sommes pas dans une situation qui nous permette de construire 425 milles de voie ferrée dans le but d'atteindre les richesses de la baie d'Hudson. Il ne conviendrait jamais de construire ce chemin à titre de chemin local. Mais vu qu'il reste à faire 90 milles pour le parachever, nous manquons presque à notre devoir si nous ne le parachevons pas de façon à tirer parti de ses ressources locales, en utilisant cette voie ferrée en qualité de chemin local. Mais, en outre, les avantages et les inconvénients de la route maritime ne seront établis, au point de vue pratique, que lorsque la voie ferrée atteindra la baie. Lorsqu'il ne nous reste qu'un pas à faire pour être en mesure d'é-

tablir ces avantages jusqu'à l'évidence, nous commettrions, je crois, un grand crime, si nous nous arrêtons en route et si nous ne parachevons pas cet ouvrage jusqu'à la baie.

M. MORPHY: L'honorable député a-t-il foi dans l'utilité pratique du chemin à titre de débouché pour les produits des prairies de l'Ouest, indépendamment des ressources de la baie d'Hudson?

L'hon. **M. OLIVER:** Il n'est guère pratique de discuter cette question en ce moment. Le parlement du Canada a décidé, il y a déjà quelques années, que c'était ou que ce serait un débouché utilisable pour les produits des prairies de l'Ouest. La Chambre a été unanime à le reconnaître. Je maintiens qu'étant tombé d'accord sur cette politique et qu'ayant poursuivi la construction de ce chemin de fer jusqu'au point où il est rendu, il est inutile d'argumenter à cet égard. Nous en sommes venus à une certaine conclusion et nous avons agi en conséquence de cette dernière, et nous trouvant, aujourd'hui, à une courte distance de la baie, nous retirerons des avantages à parachever cette faible partie du chemin à titre de chemin de fer de développement local. Réellement ce n'est pas argumenter sur la question que de débattre à nouveau les raisons qui militent en faveur ou à l'encontre du projet primitif; mais, pour répondre directement à mon collègue, je déclare que depuis que j'ai étudié la question—et je puis dire que je l'ai étudiée depuis nombre d'années et que je l'ai toujours suivie de près—j'ai toujours eu la foi la plus grande possible dans l'avantage d'ouvrir la route de la baie d'Hudson au transport des produits de l'Ouest, mettant ainsi ces derniers plus à la portée des marchés de l'univers et cela, plus étroitement et à moins de frais. Aujourd'hui, comme au cours des années passées, on peut affirmer que le tiers ou même la moitié de l'immense production de blé de l'Ouest trouve son débouché sur le marché européen par les routes des Etats-Unis.

Cette proportion a augmenté plutôt que déchu en ces dernières années. Port-Nelson est aussi rapproché que Port-Arthur du centre des champs de blé et de la zone située à l'ouest de ce centre; et Port-Nelson est aussi rapproché de Liverpool que l'est Montréal. Dans ce cas-là, il est certainement du devoir de tout bon Canadien de chercher à garder pour son pays le transport de ses propres produits. S'il n'y avait pas d'autres raisons que celles-là pour ouvrir la route de la baie d'Hudson, on en trouverait une dans le fait que nos moyens de transport et nos installations dans les ports du Canada ne

[L'hon. M. Oliver.]