

j'ai même la conviction, que le ministre a bel et bien résolu de dépenser jusqu'au dernier dollar qui reste au Canada. C'est l'opinion générale chez ceux qui croient en l'économie et qui ont un peu d'égard pour l'argent des autres que le ministre des Finances fait preuve d'une incroyable imprudence et que ce Gouvernement mérite condamnation à cause de sa prodigalité.

L'hon. M. OLIVER: Monsieur le président je suis d'accord avec l'honorable député préopinant (M. Lemieux) et autres honorables députés de la gauche qui l'ont précédé, dans beaucoup de ce qu'ils ont dit. Mais il est certains faits concernant l'entreprise de la baie d'Hudson, sur lesquels il y a lieu de revenir pour dissiper tout malentendu. Comme j'ai eu déjà l'occasion de le faire remarquer, cette entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson est dans une situation un peu différente de celle de nombre de projets qu'on lui a comparés. Il n'y a rien de commun entre l'entreprise de la baie d'Hudson et l'achat du Québec-Saguenay. Le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson a été inauguré comme affaire sérieuse, en 1910, je pense—il y a plus de sept ans—et il n'a cessé depuis d'être mis en œuvre comme partie d'un programme administratif auquel les deux partis ont donné leur appui. Si je suis bien renseigné son administration ou son exécution n'ont fait l'objet d'aucune critique jusqu'ici. Ce n'est pas du tout la même chose en ce qui concerne l'achat du Québec-Saguenay, projet que je ne discute pas dans le moment, mais qui a été soumis à la Chambre l'année dernière.

Voici une différence entre les deux: tandis que l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson a été commencée longtemps avant la guerre, celle-ci sévissait depuis longtemps quand la question du Québec-Saguenay est venue sur le tapis. Je me permets de rappeler certaines critiques formulées contre l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Un de ses arguments a été que, par suite du manque de trafic maritime, il ne sera pas possible d'utiliser d'une manière pratique le terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson comme il ne sera pas possible d'alimenter suffisamment de trafic maritime dans les ports canadiens actuels.

Il y a dans cette question un autre point qui, je crois, mérite l'attention de la Chambre. Nous n'avons effectivement que deux ports maritimes au Canada. Il y en a trois, mais pour les fins de mon argumentation, les deux ports d'hiver n'en font qu'un. On pourrait sans beaucoup de difficulté bloquer

tous les ports du Canada dans les conditions actuelles. Aucun autre pays au monde ne dépend pour son commerce d'exportation maritime d'un port unique, et ce port situé comme l'est celui de Montréal. Il suffirait d'un bien faible effort naval pour bloquer le commerce canadien durant les mois d'été et il n'en faudrait guère davantage pour bloquer en hiver, le commerce maritime dans les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Je prétends que, dans ces conditions, il est important pour le Dominion du Canada, surtout en temps de guerre, que nous ayons sur l'Atlantique un autre port situé de façon à n'être pas exposé à un blocus maritime, comme le sont nos ports actuels. Sans aucun doute, la route maritime de la baie d'Hudson présente des conditions tellement différentes de celle des ports de Montréal et d'Halifax, qu'elle offre jusqu'à un certain point, beaucoup plus de garanties au trafic canadien, en temps de guerre, durant la saison de libre navigation. Cela vaut la peine que le Gouvernement s'en occupe et fasse la dépense nécessaire pour ouvrir cette route au commerce. J'ai déjà dit, et je le répète si, depuis que la guerre a éclaté, le Canada avait adopté pour règle de restreindre toute dépense pour travaux publics afin d'appliquer toutes ses ressources au soutien de la guerre, il aurait mérité notre approbation, et personne dans l'Ouest canadien n'aurait refusé de l'admettre, tous les travaux sur le chemin de fer de la baie d'Hudson auraient été interrompus, en dépit de la dépense extraordinaire déjà faite et de l'état avancé des travaux.

Mais ce n'était ni la politique du gouvernement ni la politique du parlement d'alors: on dépensait des sommes considérables dans diverses parties du Canada et l'on ne négligeait pas plus le chemin de fer de la baie d'Hudson que les autres entreprises, et les travaux, s'ils s'étaient ralentis, n'étaient pas arrêtés complètement. Nous devons tous assumer une part de responsabilité dans cet état de choses. Tous nous pouvons reconnaître maintenant qu'il fut malheureux pour les intérêts du pays que celui-ci maintint cette attitude. Mais il en fut ainsi et les travaux se continuèrent sur cet ouvrage ainsi que sur les autres grandes entreprises en cours alors, avec ce résultat qu'aujourd'hui, le chemin de fer de la baie d'Hudson est parachevé, sauf sur une distance de 90 milles et même sur cette dernière partie on a complété les travaux du terrassement. J'estime que, dans ces circonstances, il serait malheureux si, après avoir parachevé environ 350 milles de cette voie ferrée, y compris les deux grands ponts jetés sur la rivière Nelson