

tent sur les faits essentiels du problème. L'un des principaux aspects que je tiens à faire ressortir, en passant, c'est qu'il confirme d'une façon non équivoque l'opinion qui existe depuis une génération, à savoir que les eaux du détroit sont navigables pendant au moins quatre mois de l'année. Le seul point sur lequel le rapport en question s'abstient de se prononcer d'une façon définitive, ce sont les avantages respectifs des deux ports. Or, je désire faire certaines observations afin de faire voir que cette question si débattue des avantages respectifs qu'offrent les deux ports de la baie d'Hudson n'est pas de nature à retarder le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. La question ne revêt pas à mes yeux l'importance qu'on lui attribue en certains quartiers. Prenons, par exemple, la question des frais de première instance. Nous avons des chiffres qui furent fournis, en 1909 ou 1910, je crois, par le présent ministre de la Défense Nationale (M. Graham), qui font voir le coût approximatif de la création de ces deux ports. A cette époque, on estimait qu'il en coûterait 4 millions de plus au pays pour établir le terminus du chemin de fer à Churchill plutôt qu'à Nelson. Et il s'agit uniquement des premiers frais d'installation. Et en ce qui regarde les frais d'exploitation, n'est-il pas raisonnable de supposer que le nombre de milles de voie ferrée qu'il faudrait construire pour atteindre le port de Churchill occasionneraient des dépenses pour le moins aussi considérables que les travaux de creusement qu'il serait nécessaire de faire exécuter d'année en année dans le port de Nelson? Pour ce qui est de la question des installations de tête de ligne, nous tenons de sources officielles que le port de Churchill n'est pas plus avantageux que celui de Nelson pour tenter une expérience sur une petite échelle, tandis que le dernier port nommé se prêterait d'une façon admirable à de vastes installations de tête de ligne. Je prierais également mes honorables collègues de ne pas perdre de vue qu'une somme de 6 millions a déjà été dépensée pour le port de Nelson; que le chemin de fer a été prolongé dans cette direction et qu'il est pour ainsi dire complété jusqu'à ce endroit.

Pour ce qui est de la facilité d'accès de ces ports, c'est là une question assez délicate à traiter pour un profane. Nous ne saisissons pas toujours très bien le sens des mots techniques qu'emploient les ingénieurs; cependant, il ressort de tous ces rapports que le Port de Churchill a l'avantage sur celui de Nelson en tant qu'il s'agit de l'accessibilité naturelle. Churchill constitue un excellent port naturel. Cependant, les obstacles qui défendent l'entrée du port de Nelson ne sont ni insurmontables ni formidables d'aucune façon.

Avant même les travaux d'hydrographie qui ont été accomplis, n'importe quel marin habile pouvait aborder dans ce port; à cette heure, toutefois, le chenal est indiqué d'une façon absolument exacte, sur la carte. Avec le secours des bouées, des phares et peut-être aussi de quelques stations radiotélégraphiques, l'accessibilité du port de Nelson ne saurait être mise en doute par qui que ce soit. Donc, sans pencher d'un côté ou de l'autre, je désire faire observer que le choix à faire entre els deux ports n'est pas une raison pour retarder le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Maintenant, je tiens à ajouter quelques mots touchant l'avantage et la nécessité qu'il y a d'établir cette nouvelle route au plus tôt. Je doute, s'il est à propos de prendre le temps de la Chambre afin de faire voir les énormes richesses naturelles qu'offre la région que traverse le chemin de fer de la baie d'Hudson? Cependant, je crois qu'il est de mon devoir de m'y arrêter en passant, sans citer de chiffres ou lire de longs extraits, étant donné que ces ressources constitueront un jour l'un des principaux éléments de succès de cette voie ferrée. Prenons la région déjà traversée par la voie ferrée, soit à partir du mille 82. Le chemin de fer traverse d'abord la merveilleuse région que l'on désigne sous le nom de zone métallifère du Pas. Elle commence à quelques milles à l'ouest du 82e mille et s'étend jusqu'à la frontière de la Saskatchewan. En ces dernières années, on a placé dans les mines de la région un capital de plus de 2 millions de dollars.

Il fut une période de la guerre où on a extrait d'une seule mine du cuivre pour une valeur de 2 millions de dollars dans les conditions les plus difficiles. La région appelée la zone métallifère du Pas n'est pas seulement riche en cuivre, mais il y a aussi de l'or, et elle promet beaucoup pour l'avenir.

Puis au repère 130 (130e mille), vous pénétrez dans une région immense, de 10,000 milles carrés, je crois, où le sol est très bon pour les fins agricoles, se composant une terre argileuse excellente pour la culture des blés. C'est là une raison qui devrait compter. Plus loin, de cette région arable en allant vers la baie, le chemin de fer côtoie, et même traverse deux fois, la rivière Nelson dont les pouvoirs d'eau exploitables sont merveilleux. A l'endroit même où le chemin de fer traverse le fleuve Nelson, aux rapides Kettle, se trouve une chute d'eau qui pourrait fournir plus d'un million de chevaux-vapeur. Cette contrée du nord est peut-être plus riche sous ce rapport que toute autre région du Canada, à une ou deux exceptions près.

M. GOOD: Pourrait-on exploiter ces chutes pendant l'hiver en ces endroits?