

veut-il subventionner ceux qui s'en chargeraient? Sait-on quel serait le montant de la subvention nécessaire pour obtenir un service de dix navires pendant deux mois et demi par année? Le ministre pourrait obtenir ces renseignements dans l'espace de trente à soixante jours des constructeurs de navires anglais, ou, s'il le préfère, des constructeurs allemands, lesquels, actuellement, construisent à un peu meilleur marché. Quelle mise de fonds sera nécessaire? Allons-nous entreprendre de terminer le chemin de fer de la baie d'Hudson, d'aménager des ports et d'assurer le service entre la baie et l'Europe sans avoir la moindre idée de ce que coûteront les navires? On pourrait obtenir ce renseignement en moins de soixante jours. Quel sera le taux de l'assurance sur les cargaisons et les navires circulant entre Port-Nelson et l'Europe? Cela entre dans le calcul du prix de transport du grain et des autres marchandises. Vous êtes-vous renseignés auprès des grandes compagnies d'assurance maritime? Il est certain que le taux de l'assurance sera plus élevé pendant ces deux mois que pour le transport entre un autre port canadien et l'Europe. Cela augmentera les frais. En d'autres termes, monsieur le président, on devrait faire connaître à la Chambre, comme à des hommes d'affaires intelligents, avant d'entreprendre de construire la voie jusqu'à Port-Nelson, ce que coûteront les navires et les moyens de faciliter la navigation qu'on établira dans la baie, y compris les phares et leurs gardiens, les postes de T.S.F. et de télégraphie et tous les accessoires nécessaires pour permettre aux paquebots de traverser, sans trop de frais, le détroit, la baie et l'estuaire.

Mes honorables collègues disent que la compagnie de la baie d'Hudson fait du commerce à la baie depuis des siècles. J'ai étudié l'histoire de cette compagnie et je ne pense qu'avant cette année, ou avant, l'année dernière, elle ait fait circuler un navire à vapeur à la baie d'Hudson. Ses navires étaient des voiliers semblables à ceux dont on se servait il y a de nombreuses années pour faire le commerce entre Terre-Neuve ou les Provinces maritimes et la baie d'Hudson. On ne se préoccupait pas du temps que prenait le voyage. Ils étaient adaptés aux conditions de la navigation dans le nord et la baie d'Hudson. On ne se préoccupait pas de savoir s'ils reviendraient la même année ou l'année suivante. Ils s'approvisionnaient assez pour pouvoir y passer tout l'hiver. S'ils étaient pris dans la glace, ils y restaient et quand se produisait la fonte des neiges, au printemps; quand les eaux de la baie et de l'estuaire baissaient, ils levaient l'ancre et

[M. Cahan.]

partaient. Ce mode de navigation dans la baie d'Hudson ne peut servir de modèle à l'exploitation commerciale et rémunératrice des navires et il ne pourrait rendre plus économique et rémunératrice l'expédition du grain de l'Ouest central.

C'est pourquoi je dis qu'il nous faut plus de renseignements. Il n'est pas un groupe d'hommes d'affaires siégeant au conseil d'une compagnie pour étudier une entreprise de cette envergure qui autoriseraient une dépense de \$500,000 ou de \$50,000 et tablerait sur la possibilité du projet sans plus de renseignements que nous n'en avons présentement. On nous dit que nous pouvons ouvrir dans cette région une zone minière et que ce sera un chemin avantageux pour la colonisation. Un député ordinaire de cette Chambre obtient difficilement des renseignements. Même si j'en demande aux ingénieurs au service du département des Chemins de fer, ils n'aiment pas qu'on sache qu'ils renseignent un député de l'opposition, soit qu'il siége au premier rang ou à l'arrière; mais il arrive quelques fois que ces renseignements peuvent venir du dehors. Je ne doute pas, d'après ce que j'en ai entendu dire qu'il y ait des richesses minières dans cette région. Alors pourquoi n'aurions-nous pas d'un des services de l'administration un rapport complet contenant tous les renseignements possibles sur les richesses minières de cette région? Cela aiderait grandement les députés de la gauche pour étudier la demande de crédit qui nous est soumise. J'ai appris que toute la richesse minière de là-bas se trouvait au sud du mille 214. D'après les renseignements que je possède, il ne s'en trouverait pas au nord de ce point. La zone minière se trouve même bien plus près de Le Pas que le mille 214. Le chemin de fer a actuellement un service bimensuel et assure toutes les facilités de transport de tout le minerai extrait dans cette région. Je suggère donc au ministre de limiter les dépenses actuelles à améliorer le chemin comme embranchement, ou ce qui revient au même, à en faire un chemin de colonisation,—non une ligne principale ordinaire,—jusqu'au mille 214. Présentement le chemin s'affaisse et il n'est pas sûr pour les locomotives. A la vérité, les préposés aux trains, une fois qu'ils ont quitté le Pas craignent de ne pouvoir ramener leur locomotive. Pourquoi ne mettrions-nous pas en bon état d'être exploité le chemin qui traverse la zone minière et pourquoi n'aurions-nous pas un rapport détaillé quant aux autres prolongements nécessaires pour ouvrir toute mine en perspective à une distance considérable du chemin? Car cette ligne, d'après la carte, traverse entièrement la zone minière, quoi qu'on en puisse se procurer ce minerai qu'en