

ces rapports aussi attentivement que je l'ai fait; je les accepte comme les meilleurs renseignements à ma disposition. Les renseignements détaillés qu'on y trouve, renseignements plus détaillés que je ne saurais citer, semblent, à moi du moins, jeter le doute le plus grave sur la praticabilité d'expédier du grain de l'Ouest central via Port-Nelson aux ports européens à meilleur marché que par la route de Montréal.

M. MILLAR: Vous vous croyez obligé d'accepter une simple déclaration.

M. CAHAN: Non, je n'accepte pas une simple déclaration. J'étudie les rapports des ingénieurs avec l'intelligence dont je dispose et l'expérience que j'ai acquise. J'accorde une certaine autorité à ces rapports et je n'ai rien vu nulle part qui détruise les renseignements que j'y ai puisés. C'est à cela que je m'en tiens.

Même si vous transportez le grain à Port-Nelson, il reste encore à trouver des navires. L'autre soir, quand, sur une autre motion, je discutais avec le ministre des Chemins de fer et le priais d'user de son influence auprès des directeurs du chemin de fer National-Canadien pour transporter du grain sur le réseau aux ports d'Halifax et de Saint-Jean, je lui faisais remarquer qu'après la fermeture de la navigation sur le Saint-Laurent les tarifs de transport sur le grain de Fort-William et des ports des lacs à Halifax et à Saint-Jean sont exactement les mêmes que ceux de Portland et exactement les mêmes que ceux de New-York, Baltimore et Norfolk, Virginie, et j'ai soutenu avec vigueur que, vu le fait que les tarifs de transport sur le grain sont les mêmes, on devrait transporter une partie du grain pendant les mois d'hiver aux ports d'Halifax et de Saint-Jean. Nous savons tous que le port d'Halifax est ouvert à chaque heure de l'année. Nous savons que la même chose s'applique au port de Saint-Jean. Nous savons tous que des vapeurs font chaque semaine la traversée de Saint-Jean à Liverpool et que des vapeurs des ports européens font escale régulièrement à Halifax. Nous savons également que ces ports offrent aux navires en cueillette des termes absolument favorables. Nous savons aussi que les taux d'assurance, même en hiver, ne sont pas élevés pour les navires qui partent d'Halifax ou de Saint-Jean. Et cependant les honorables députés de la droite,—et si je ne me trompe, l'honorable ministre des Chemins de fer, mais je n'aimerais pas à lui attribuer des paroles qu'il n'aurait pas prononcées,—ont prétendu que la raison pour laquelle le grain ne peut facile-

ment être expédié à Saint-Jean ou à Halifax, c'est qu'il n'est pas facile d'y trouver des navires pour le transport du grain.

L'hon. M. DUNNING: Non, je n'ai jamais dit cela.

M. CAHAN: Cependant, je suis sûr que cette déclaration a été faite par un membre de la droite. J'ai dit que nous pourrions avoir, à Saint-Jean et Halifax, des navires en assez grand nombre et d'un tonnage assez considérable qu'il n'y aurait pas de raison pour qu'on n'expédie pas de blé par ces ports. Songez que ces ports sont ouverts toute l'année et que des navires réguliers ou irréguliers s'y rendent chaque semaine, durant toute l'année. Cependant, on prétend qu'ils n'y viennent pas en assez grand nombre pour permettre l'expédition du grain. Comparez cela à l'état de Port-Nelson. On ne pourrait y faire l'expédition du grain que pendant deux mois et demi par année, au plus; l'estuaire n'est libre que très tard dans la saison, de sorte que, si les navires ne peuvent pénétrer dans le détroit et se frayer un chemin dans les champs de glace qu'on rencontre parfois dans la baie d'Hudson, ils doivent attendre plusieurs jours pour que la glace livre passage jusqu'au port de Nelson. Comment pourriez-vous assurer à Port-Nelson le service des dix navires nécessaires pour commencer même à expédier du grain par ce port? Comment trouverez-vous des paquebots d'une construction, d'une catégorie et d'une qualité les rendant aptes à ce service, étant donné qu'ils doivent lutter contre l'accumulation des glaces à l'époque la plus critique, durant chaque mois de l'été? Il n'existe pas actuellement de tels navires; il faudra en construire spécialement. Cela ne déconcertera pas les honorables membres de la droite, car ils ont toujours besoin de navires et, dans leurs devis, ils font toujours en sorte de décrire des navires qu'il faut construire spécialement car il n'en existe de semblables dans aucune partie du monde, comme par exemple ceux dont on a besoin pour le service de la Jamaïque et des Antilles.

Que coûtera la construction de navires de 5,000 à 7,000 tonneaux adaptés au transport des grains et assez forts pour lutter contre l'accumulation des glaces? Le savons-nous? Cela est un des points importants de la question. Si l'on veut étudier la possibilité de se servir de la route, il faut exposer à la Chambre la question pertinente et importante des fonds nécessaires à la construction de ces navires. Le Gouvernement les construira-t-il pour qu'ils fassent ensuite partie de la Marine marchande de l'Etat, ou bien