

il n'y a pas de colons à l'heure présente. C'est là le programme que je mettrais à exécution. Tout en voyant d'un bon œil la construction de la voie ferrée de la baie d'Hudson, je dois demander que l'on remette cette entreprise jusqu'à ce que la situation financière soit meilleure qu'aujourd'hui. Lorsque ce moment viendra, le Gouvernement devra continuer les travaux et les mener à bonne fin, et il devra aussi chercher à relier Port-Nelson à Liverpool au moyen de vaisseaux spéciaux qu'il faudra construire pour ce service. Cela étant, je m'oppose résolument au projet de résolution et j'espère que l'honorable député le retirera; s'il ne le faisait pas, j'ai confiance que la Chambre le rejetterait.

M. EULER: Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter bien longuement le projet de résolution, car je ne puis me prétendre très au fait de la question à l'étude. Que les députés de l'Ouest tiennent à la construction de ce chemin de fer, je le conçois sans peine; mais, ou je me trompe fort, ou la réalisation du projet profiterait beaucoup plus aux provinces de l'Ouest qu'au pays en général.

Je dois dire tout d'abord que le ministre des Chemins de fer (M. Reid) aurait répondu au désir de la grande majorité de nos compatriotes en déclarant à la Chambre que le Gouvernement a irrévocablement décidé de ne jamais pousser plus loin la construction de cette ligne de chemin de fer qui nous a déjà coûté une vingtaine de millions et n'a presque rien rapporté. Le port dont on a entrepris l'établissement à Port-Nelson est, à ce qu'on nous dit, d'accès impossible en tout temps. On y a déjà, paraît-il, dépensé six ou sept millions de dollars; c'est autant d'argent jeté à l'eau.

Le représentant de Nelson (M. Campbell) s'est fait un appui du rapport rédigé par le Sénat l'année dernière. Ce rapport, on me l'a adressé il y a quelques mois, et après l'avoir lu avec le plus vif intérêt, je me suis demandé comment il se fait que le comité du Sénat se soit prononcé en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Cette entreprise ne peut avoir que deux objets principaux; le député de Nelson les a signalés l'un et l'autre. Le premier de ces objets, c'est la mise en valeur du territoire contigu à la baie d'Hudson, ce qui amènerait la mise en exploitation des mines, etc. Comme le ministre des Chemins de fer je considère que s'il n'existe pas d'autre raison d'établir ce chemin de fer, on pourrait faire un plus utile usage de l'argent

[L'hon. M. Reid.]

en le consacrant à l'établissement de moyens de transport à l'intention de celles des populations de l'Ouest qui en ont un plus pressant besoin. Le second objet, c'est de fournir le moyen de transporter le grain de l'Ouest de l'autre côté de l'océan. Pour effectuer ce transport sans y perdre trop d'argent, il faudrait qu'on pût le poursuivre pendant une assez grande partie de l'année. Au dire de mon honorable ami de Nelson, le détroit de la baie d'Hudson est navigable pendant quatre et, peut-être, parfois cinq mois de l'année. Je n'ai pas eu le temps de lire toutes les citations contenues dans le rapport du comité du Sénat et portant sur ce point; mais à la page 11 de ce rapport, je relève sous le titre: "Autorités et opinions":

Quant à la sûreté que la navigation offre chaque année en été, le capitaine Anderson dit que c'est là matière d'opinion individuelle. Les saisons varient à l'extrême; il y en a de très favorables, il y en a aussi de mauvaises. On peut compter que la baie d'Hudson est navigable du 15 juillet au 15 octobre et peut-être une semaine de plus au commencement ou à la fin, selon la saison.

Ce qui donne tout au plus trois mois. Je lis plus loin:

Au dire de M. Harling, pendant les trois mois d'été, un navire ordinaire se trouve dans une sécurité relative sur les eaux de la baie et du détroit d'Hudson.

Herbert B. Saunders est d'avis qu'en temps ordinaire la saison devrait commencer le 1er août, et que les navires ne courent aucun risque en restant à Port-Nelson jusqu'au 27 octobre, ce qui, en pratique, donne une saison de trois mois.

Et ainsi de suite. Vient enfin une opinion qui me paraît avoir un poids considérable; c'est celle de M. O'Hara, sous-ministre du Commerce:

En matière de navigation dans la baie d'Hudson, l'expérience varie beaucoup. Un patron fait un bon voyage et n'a que peu de difficultés à signaler; il se prend naturellement d'enthousiasme pour cette voie-là. Un autre fait un mauvais voyage et prend une attitude tout à fait contraire. Certains bâtiments sont revenus de là-bas sans avarie, bien que les glaces et le gros temps les eussent parfois mis en assez périlleuse situation.

Plus loin, il ajoute:

Cependant, tous les rapports semblent indiquer que c'est à une extrême prudence que l'on doit uniquement d'avoir accompli le voyage sans accident. Dans les rapports des navigateurs de la baie d'Hudson il est souvent question d'obstacles tels que les variations du compas, les changements de courants, les glaces, les brouillards, les tempêtes, et les gros coups de mer. La situation n'est peut-être pas aussi mauvaise qu'elle en a l'air, et il se peut que les navigateurs considèrent toutes ces choses comme faisant partie de leur vie de chaque jour. Cela suffit toutefois à empêcher de voir cette voie navigable sous un jour favorable, même en faisant plus que la part des conditions ordinaires de la navigation.