

M. EULER: L'honorable député préciera-t-il le nombre de mois, par année, durant lesquels le détroit d'Hudson est navigable? N'est-il pas vrai qu'il n'est ouvert à la navigation que durant deux mois seulement?

M. CAMPBELL: Je l'ai déjà dit, je ne me proposais pas d'aborder la question de la navigabilité du détroit et du caractère pratique de cette route en général, vu le grand nombre de commissions qui ont fait des enquêtes là-dessus. On a recueilli tant de témoignages que je pourrais en entretenir la Chambre jusqu'à une heure avancée. Mais vu que l'honorable député me demande mon avis, je lui répondrai que la preuve faite permet de dire que le détroit sera ouvert à la navigation durant une période de quatre mois, par année, que grâce à l'emploi des inventions modernes, inconnues naguère, tels que l'aéroplane, la télégraphie sans fil et autres moyens, on pourrait facilement prolonger cette saison à cinq mois. En ce qui me concerne, je ne crois pas me tromper en faisant cette affirmation. Certains qui connaissent la situation, qui ont vécu dans le district et qui ont étudié le problème sous toutes ses faces iront même plus loin. Pour traiter le sujet à fond, je prendrai plus de temps que je ne crois devoir y consacrer. Et je tiens pour acquis que le Gouvernement était convaincu de ces faits avant de dépenser 20 millions pour cet ouvrage.

Ce pays septentrional contient, outre les ressources que j'ai mentionnées, d'immenses forces hydrauliques. Ceux de Nelson sont estimées à environ deux ou trois millions de c.-v. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson parcourt une grande distance, presque parallèlement à ce fleuve, et il pourrait utiliser une partie de cette énergie. Il y a de vastes forêts de bois à pâte tout près. En plus, et pour simple mention, malgré ce qu'on a pu dire à l'encontre, il y a d'immenses étendues de terres arables qui finiront par se coloniser. Une publication fédérale, œuvre de la division des ressources naturelles, au ministère de l'Intérieur déclare:

Quoiqu'il en soit, l'un des principaux facteurs de son expansion...

Il s'agit de la région et de ses ressources. ...ce fut la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, division du réseau des voies ferrées de l'Etat.

La Chambre connaît jusqu'à un certain point les écrits des MM. Tyrrell qui ont [M. Campbell.]

parcouru en tous sens cette région au cours des vingt-cinq dernières années. Dans un de leurs ouvrages on lit que l'on considérera la Baie d'Hudson elle-même, dans l'avenir, comme un actif national; qu'elle contient d'immenses ressources de poissons et que le district qui l'environne est riche en fer, en galène, en graphite et en d'autres minéraux. L'Ouest a donc un besoin primordial de cette voie ferrée.

Le *Canadian Finance* est un journal financier indépendant, publié à Winnipeg. Il ne fait pas de politique et ses rédacteurs envisageant toutes choses à un point de vue humain et pratique. Ce journal déclare:

Le développement des ressources inouïes du Nord dépend, en grande partie, des facilités de transport que le chemin de fer de la Baie d'Hudson fournira. Pour cette raison, à défaut d'une autre, on devrait le construire immédiatement. L'Ouest du Canada en a besoin, et il ne veut plus qu'on tarde inutilement à le construire.

Voilà une autre déclaration qui peut servir de réponse à la question de mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Euler). Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est aux provinces de l'Ouest ce que l'Intercolonial est aux Provinces maritimes et le Pacifique-Canadien à la Colombie-Anglaise. Il y a cependant cette différence qu'il y a eu non seulement des promesses précises, mais encore des conventions écrites entre le gouvernement fédéral et ceux des provinces intéressées, tandis que pour le premier, nous n'avons que les déclarations des divers gouvernements et de leurs chefs au sujet de sa construction.

La parole du cabinet a-t-elle la même valeur qu'un engagement écrit? Si oui, ce chemin de fer sera construit comme les autres l'ont été. Mais si la promesse faite aux habitants de l'Ouest ne constitue pas un engagement aussi ferme que celui qui a été pris vis-à-vis des autres parties du Canada, alors je suppose que le projet traînera jusqu'à ce qu'il soit oublié tout à fait. Naturellement, nous croyons que le Gouvernement tiendra compte de ses promesses et qu'il achètera ce chemin de fer, comme il est tenu de le faire. L'Ouest et le Gouvernement lui-même paraissent avoir une grande confiance dans le succès de cette entreprise. Si mes collègues voulaient regarder la carte qui était tendue dans l'ancienne salle du comité des chemins de fer, mais que je ne vois pas dans la nouvelle, ils constateraient que presque toutes, ou du moins un grand nombre, des lignes d'embranchement qui ont été construites récemment et que l'on cons-