

dernière, le tarif atteignit 20 c. du boisseau à un certain moment.

Nous subissons l'inconvénient de voies de sortie en nombre insuffisant. Si l'Ouest doit encore augmenter sa production, n'est-il pas de tout évidence—bien que le port de Montréal fasse un si grand trafic d'expédition, et que la côte du Pacifique va être utilisée—n'est-il pas de toute évidence qu'il faudra une troisième voie d'exportation?

Je désirerais maintenant répondre à quelques objections. On nous demande. Où prendrez-vous vos cargaisons de retour? Cette région septentrionale n'est pas encore habitée, et pendant longtemps vous n'aurez pas de chargements de retour. Je répondrai ceci. Montréal n'a pas de cargaisons de retour bien considérables relativement à l'importance des chargements qui en partent. Le Canada exporte 4 tonnes de marchandises pour 1 tonne qu'il importe par l'Atlantique. Ce qui veut dire que même actuellement trois vaisseaux sur quatre doivent revenir à léger, ou chargés seulement au quart de leur capacité. Si la même chose arrive pour la route de la baie d'Hudson, où est le mal? Je ne le vois pas. Il est évident qu'avec le temps le nord du Manitoba se peuplera et fournira aux lignes maritimes ces cargaisons de retour qui feront leur succès.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a affirmé que le parcours de 1,000 milles économisé entre Fort-William et Montréal, qui est bien la partie la plus difficile à naviguer se trouvera annulé par les lenteurs de la navigation dans le détroit d'Hudson. Je voudrais bien savoir si ce dernier inconvénient est pire que l'obligation de passer à travers 44 milles de canaux fluviaux dans le Saint-Laurent, à travers le canal de Welland, les bas-fonds de Sainte-Claire ou les écluses de Sainte-Marie. Voilà un parcours long et difficile. Mais dans la route de la baie d'Hudson, favorisée par une grande profondeur d'eau libre, sans canaux, durant quatre mois de l'année, le passage en serait accéléré et donnerait à la navigation un avantage sur la route actuelle, égal à 1,200 ou 1,500 milles plus court.

On nous a recommandé de procéder avec lenteur et de prendre un an ou deux pour faire notre enquête. Voilà vingt-cinq à trente ans que cette enquête se poursuit. C'est assez de lenteur. Je ne suis pas partisan de la prolonger encore deux années; mais je reconnais que ce serait un excellent moyen pour enterrer la question. La seule enquête que j'estimerais utile, c'est celle qui nous permettrait de faire un choix définitif entre Churchill et Nelson. Ce serait l'affaire de quelques mois. En tout état de cause, je serais d'avis qu'on la fasse aussi vite que possible.

Je trouve inutile d'insister sur l'à-propos de terminer une entreprise qui a déjà coûté 21 millions. Et je passe.

J'ai quelque chose d'inédit à communiquer à la Chambre. Ce sera peut-être un peu ennuyeux, car je serai obligé d'en donner lecture.

Il y a quelques années, le comte de Grey visita ce pays en compagnie d'un correspondant du *London Times*. A son retour, le journaliste anglais fit un discours à Toronto, dont je veux citer quelques passages. Ce projet a soulevé l'opposition de quelques-uns pour des motifs d'intérêt personnel, d'autres mal informés sur la question, quoique habitant près de là. Ce n'est pas le cas du représentant de l'un des plus grands journaux de la métropole, et demeurant en Angleterre. Son opinion désintéressée devrait avoir quelque valeur, et la voici :

La navigation de la baie d'Hudson n'est pas une chose nouvelle. Pendant près d'un siècle, c'est par là que passait presque tout le commerce de l'Ouest. Vous vous souviendrez que pendant cinquante ans la compagnie de la baie d'Hudson et la compagnie du Nord-Ouest, ayant toutes deux leur siège à Montréal, se faisaient une concurrence des plus actives. La compagnie de la baie d'Hudson, durant cette longue rivalité, avait l'avantage de pouvoir apporter par la voie de mer ses marchandises un mois plus tôt que sa concurrente.

Plus loin je relève ceci :

Franklin a suivi cette route pour ses grands voyages d'exploration. Les descriptions qu'il nous a laissées s'adaptent parfaitement à ce que nous y avons vu nous-mêmes récemment. C'est par cette route que l'Angleterre dépêcha des troupes, artillerie, infanterie et génie, pour aider la compagnie de la baie d'Hudson à repousser une attaque des Américains sur la frontière du Manitoba, si elle se produisait.

Et encore ceci :

D'après ce que j'ai vu, je crois que l'extrême ouest du Canada peut être atteint plus vite par un navire partant de Liverpool en suivant la route de l'Hudson que celle de New-York.

La baie d'Hudson est une porte d'entrée protégée sur ce continent que pourrait utiliser le gouvernement anglais en cas de besoin pour défendre le Nord-Ouest canadien. Cette route, qui eut son importance autrefois, pourra encore être de quelque utilité dans l'avenir.

Il ajoute encore :

Pourtant, je ne pense pas que la question de la route de la baie d'Hudson soit, comme on l'a considérée, d'une importance suprême pour les provinces des prairies seulement. Je soutiens que si la route est ouverte, elle sera d'un grand intérêt national pour le Canada—pour tout le Canada—et aussi d'un grand intérêt pour l'empire.

Plus loin il déclare :

En raison de la forme du globe, la distance de Liverpool aux rivages ouest de la baie d'Hudson est à peu près la même que celle de Liverpool à Montréal, exactement moins de 3,000 milles marins.