

puté de Nelson a dit que, certaines années, cette route a été navigable durant quatre ou cinq mois, et il a ajouté que, durant cette période, bien qu'un vaisseau ne pût pénétrer dans ces eaux qu'après un certain temps, un autre y réussissait un ou deux jours après sans difficulté aucune. Si mon collègue avait la légère expérience que j'ai acquise dans ces champs de glace durant une couple de saisons, il comprendrait ce que cela signifie. A mon avis, il a invoqué là un pauvre argument à l'appui de sa thèse, parce qu'il prouverait simplement que la baie était bloquée par les glaces au moment où ces deux steamers ont essayé d'y avoir accès. Alors que l'un des navires s'est trouvé emprisonné dans les glaces, l'autre à cause peut-être de la pression du vent, qui, soufflant dans une certaine direction, a ouvert un sillon dans les glaces, s'est frayé une route.

J'ai ici quelques photographies de la baie d'Hudson montrant dans quel état se trouvaient les glaces de 1911 à 1915, et si des membres de la Chambre pensent que la navigation de cette baie est possible pour certains vaisseaux ordinaires, ils changeront d'avis après avoir jeté un coup d'œil sur ces photographies. Sur chacune d'elles, où l'on voit le *Minto*, l'*Acadia*, le *Bonaventure* et le *Bœthic* s'efforçant de franchir les glaces, on constate que celles-ci n'ont pas seulement une épaisseur de cinq ou six pouces, mais de dix ou douze pieds, et aucun steamer ne saurait renverser un obstacle aussi solide sans de grandes difficultés.

M. KNOX: L'honorable député n'a-t-il jamais vu le même spectacle dans le détroit de Belle-Isle?

M. DUFF: Oui. Si mon honorable ami et moi-même pouvions, cet après-midi, nous rendre, en aréoplane, à l'Isle-au-Bois, dans le détroit de Belle-Isle, nous verrions que le chenal est complètement bloqué par la glace. Si nous descendions jusqu'à Québec aujourd'hui, nous nous apercevions que, bien que le Saint-Laurent soit bloqué par les glaces jusqu'au détroit, n'importe quel vaisseau peut se frayer un chemin de Québec à Montréal à travers les places flottantes. Ainsi, bien qu'un navire puisse franchir les glaces abondantes, à l'embouchure du détroit près de l'île Button et du cap Chidley, les glaces bloquent ce détroit presque toute l'année. Il est vrai cependant, que, après une tempête du sud-ouest, alors que le vent atteint une grande vitesse durant quatre ou cinq jours, la glace est poussée sur la rive nord-est et, si un vaisseau arrive en cet endroit à ce moment-là, il peut pénétrer dans le détroit et la baie d'Hudson.

Mon honorable ami de Nelson dit que si ce chemin de fer et les terminus étaient construits, les cultivateurs de l'Ouest se trouveraient à un millier de milles plus rapprochés de leur marché qu'à l'heure actuelle. C'est exact en ce qui concerne la distance, mais il a oublié de tenir compte du fait que même si les navires pouvaient pénétrer dans la baie et y faire des chargements, ils prendraient deux ou trois jours de plus à doubler le cap Chidley, même s'il n'y avait que peu de glace ou pas du tout. Les capitaines n'oseraient pas naviguer leurs vaisseaux dans les ténèbres, par crainte des glaces. Par conséquent, le passage du détroit serait d'autant plus long à effectuer, et ce que l'on gagnerait en parcours on le perdrait en durée de navigation.

Les photographies que j'ai mentionnées ont été prises en juillet et août, à l'époque la plus chaude de la saison, alors que si cette route était praticable, il n'y aurait pas de glace dans le détroit ou la baie. Cependant, chacune de ces photographies montre un champ de glaces épaisses qui couvrent presque toute la baie.

L'honorable député de Nelson dit que si l'on construisait le chemin de fer et le terminus de la baie d'Hudson, la route qui serait créée entre la baie d'Hudson et l'Europe serait très avantageuse pour l'Ouest. Je ne pense pas que cela ferait beaucoup de différence. Si le Parlement et le Gouvernement décidaient de compléter cette route et d'en tenter l'expérience qu'arriverait-il? D'abord, après que le chemin de fer aurait atteint Port Nelson, qui, on l'a reconnu ici, vaut mieux que Fort-Churchill comme tête de ligne, il faudrait bâtir en cet endroit des quais et une gare. Des personnes avec qui j'ai causé de ce projet et qui ont travaillé sur des dragues dans la baie d'Hudson, durant plusieurs saisons, me disent qu'il est presque impossible de construire des quais convenables en cet endroit, et pour plusieurs motifs. En premier lieu, bien que l'on ait dépensé 6 millions presque exclusivement pour le dragage de Port-Nelson, il n'y a, aujourd'hui, pas plus d'eau, ou si peu, que lorsque l'on a commencé les travaux de dragage. Il est aussi de fait notoire qu'il faudrait construire des milles de voies d'accès, pas en largeur mais en longueur, parce que l'eau à Port-Nelson, où le chemin de fer est censé aboutir, est fort peu profonde. On serait donc obligé, probablement, de bâtir des quais sur une distance de plusieurs milles. Il faudrait consacrer à ces travaux des sommes considérables.

Mais, en dépit de la construction de ces bassins, on me dit que le courant du fleuve Nelson est si fort, et le vent si violent, la plupart du temps, dans la baie d'Hudson, qu'il