

nier, lequel rapport conclut à la possibilité et à la praticabilité de la route et insiste pour qu'elle se fasse. Un gouvernement a commencé ces travaux; un autre les a suspendus afin d'étudier certains côtés du projet, et la manière de procéder, généralement. Puis, après quelque délai, les travaux ont été repris plutôt vivement; quelques années plus tard, sans que l'on en ait donné aucune raison, les travaux ont été discontinués.

L'Ouest tout entier est en faveur du projet, et je suis persuadé qu'il en est de même de l'opinion générale dans l'Est. La situation a peut-être quelque peu changé dans l'Est, ces dernières années, et je sais personnellement que les journaux qui s'y opposaient le préconisent maintenant. Il n'y a aucune raison pour que l'Est s'y objecte en quoi que ce soit. L'on a prétendu que le territoire que traverse le chemin de fer de la baie d'Hudson est stérile et que l'idée d'y entreprendre une route vers la mer est impraticable. Nous nous souvenons cependant des assertions faites lorsque le Pacifique-Canadien était encore à l'état d'entreprise, et la construction à ses débuts; les journaux de l'Est disaient alors que cette voie ne payerait jamais, et ils tournaient en ridicule le projet de peupler les solitudes de l'Ouest. L'on en dit autant aujourd'hui, au sujet du chemin de la baie d'Hudson, ainsi que du nord du pays, et cela pour les mêmes raisons. Les arguments allégués au commencement des travaux volent encore. Les prairies de l'Ouest sont toujours de 1,000 ou 1,500 milles plus rapprochées des marchés mondiaux par cette route que par toute autre. C'est une route de plus, tel qu'il a été dit alors. C'est aussi une voie naturelle et toute canadienne, tel qu'on le proclamait, dans le temps. Il a été prouvé que les cargaisons peuvent être expédiées sur cette route, par eau et par voie ferrée; qu'il est possible d'obtenir des cargaisons de retour, et que les détroits sont navigables. Un coup d'œil sur la carte nous fera voir que la baie d'Hudson occupe toujours la même position, et il semble qu'elle y ait été placée par la Providence pour servir de débouché aux produits de l'Ouest. Non seulement les anciens arguments ont-ils leur valeur, mais depuis que le chemin de fer de la baie d'Hudson est commencé, de nouveaux arguments et de nouvelles raisons ont été donnés. L'on sait maintenant que le district possède des ressources auxquelles on n'avait pas songé au moment où l'on projetait ce chemin de fer. La baie elle-même a son importance. Il y a quelques années, le chemin de fer

du Témiscamingue et du nord de l'Ontario fut projeté et construit par le gouvernement de l'Ontario, à travers la région argileuse du nord de cette province. Grâce à cette voie, des découvertes ont été faites, en sorte que l'Ontario figure sur la carte comme région minière, et l'on ne saurait trop apprécier les avantages de cette voie ferrée. Il peut en arriver de même, et de fait la chose arrive, au sujet du chemin de la baie d'Hudson. A quinze milles du 82e mille, sur cette dernière route, il y a un gisement d'or important déjà très bien connu et qui pourra peut-être, quelque jour, rivaliser avec ceux du célèbre district du nord de l'Ontario. Je pourrais ajouter, pour prouver ce que le chemin de fer de la baie d'Hudson a déjà fait pour le nord du pays, qu'un mécanicien de ce chemin de fer, ainsi qu'un compagnon, pendant qu'il prospectait dans cette région, en 1915, découvrit un gisement de sulfure de cuivre dont on a déjà expédié 26,000 tonnes à Trail (C.-A.), au coût d'environ \$50 la tonne et dont le rendement à donné \$100 la tonne. C'est ainsi que la mine Mandy a été découverte et portée à l'attention du public. A quelques milles de cette mine, il y a un gisement de cuivre, un minerai de cuivre semblable, de moindre valeur par tonne, mais beaucoup plus vaste, lequel, après deux ou trois ans d'exploitation au coût probable d'un demi-million, a produit de seize à vingt millions de tonnes d'une valeur moyenne de huit à dix dollars la tonne. Voilà quelques détails qui donnent une idée des ressources minières dans ce pays.

M. EULER: L'honorable député est-il en faveur du chemin de fer de la baie d'Hudson à cause des ressources qui peuvent être mises en valeur dans le nord du pays, et transportées à l'intérieur, ou à cause des facilités de transport outre-mer?

M. CAMPBELL: L'argument des promoteurs du chemin de fer de la baie d'Hudson, c'était que cet ouvrage faciliterait le transport maritime. Mais depuis qu'on a commencé cette entreprise, on a constaté que les ressources naturelles, non seulement de la région mais encore de la baie elle-même sont telles qu'elles justifient entièrement la construction du chemin de fer, ne serait-ce que pour développer ces dernières, grâce à l'ouverture de ce district et en le reliant à la baie elle-même, toutes autres questions étant laissées de côté. Ainsi, au lieu d'un seul, nous avons maintenant trois arguments favorables à la construction et au parachèvement du chemin, le plus tôt possible.