

Depuis le commencement de mon discours, j'ai entendu dire : A quoi peut servir la baie d'Hudson ? Elle n'est libre que pendant deux mois de l'année. Je vais prouver qu'on fait complètement erreur :

En 1824, ouverture de la navigation, 12 juin; clôture, 18 novembre—5 mois, 6 jours.

En 1827, ouverture, 24 de juin; clôture, 13 de novembre—4 mois et 20 jours.

En 1834, ouverture, 21 de juin; clôture, 15 de novembre—4 mois et 25 jours.

1844, ouverture le 24 juin, close le 23 novembre—5 mois.

1848, ouverture le 19 juin, close le 6 novembre—5 mois, 18 jours.

1852, ouverture le 13 juin, close le 28 novembre—5 mois, 15 jours.

1862, ouverture le 7 juin, close le 5 novembre—4 mois, 29 jours.

1863, ouverture le 5 juin, close le 11 novembre—5 mois, 6 jours.

1892, ouverture le 19 juin, close le 11 novembre—4 mois, 23 jours.

1894, ouverture le 6 juin, close le 19 novembre—5 mois, 13 jours.

Quelle est la moyenne ? La moyenne est du 19 juin au 8 novembre, 5 mois. Je n'ai pas demandé à personne de dire de prime abord quelle est la durée de la navigation sur le Saint-Laurent, mais ce ne doit pas être plus que six mois. La saison la plus longue pour la baie d'Hudson et ses bras de mer fut, en 1846, 5 mois 18 jours ; la plus courte, du 14 juin au 8 novembre. Cette période comprend 70 années, et ces observations sont faites par des agents de la compagnie de la baie d'Hudson. Je ne tiens aucune preuve à l'encontre du fait établi que les ports de la baie d'Hudson et ceux de l'embouchure des rivières tributaires sont accessibles cinq mois de l'année.

C'est étonnant comme les grands hommes ont parfois des préjugés. J'ai beaucoup de respect pour le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, M. Butler, et reconnais ses talents, mais il est préjugé sur ce point. On dit que tout homme a des idées préconçues sur quelque question, et c'est sur celle-ci que M. Butler a son faible. Il a fait récemment une conférence au May Court Club, à Ottawa ; c'était vers le temps où l'honorable député de Renfrew-nord (M. White) agitait la question du canal de la baie Georgienne, et il semblait favorable à l'exécution de cette entreprise. Je n'ai pas l'intention de décourager la construction de ce canal ; tout au contraire, construisons-le. Mais je ne veux pas qu'on réalise ce projet ou tout autre projet de canalisation au détriment du chemin de fer de la baie d'Hudson qui est essentiel au pays.

Voici ce qui a été apporté de la conférence de M. Butler :

Le transport, sujet d'un intérêt palpitant pour tous les Canadiens, a été, hier soir, au May Court Club, le thème d'une conférence savante donnée par M. M. J. Butler, sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux. Au cours de ses remarques, M. Butler a déclaré que la construction du canal de la baie

Georgienne est la solution du problème du transport au Canada.

Je prétends que c'est une des solutions seulement. La principale solution au point de vue des intérêts des populations de l'Ouest est la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et la navigation de la baie pour le transport de nos produits sur les marchés de l'univers.

M. Butler dit que ce projet n'est encore qu'à l'état de pourparlers. Combien longtemps donc va-t-il rester en cet état, car on en parle depuis que j'ai l'âge de connaissance, et je ne suis plus un enfant ? Je crois que M. Butler avec toute sa science, ce dont je lui tiens compte, et toute son expérience, a besoin d'augmenter ses connaissances, et je m'empresse de le renseigner maintenant, quand il dit que le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson n'est encore qu'à l'état de pourparlers.

Jusqu'ici, nous avons parlé de la baie d'Hudson ; nous avons montré qu'elle est exempte d'écueils et de brume. Sur ce point, j'aimerais faire allusion à une autre observation de M. Butler. Il a allégué que la question de l'assurance maritime militait contre la construction de cette ligne et la navigation de la baie et du détroit d'Hudson. C'est possible. Qu'est-ce que l'expérience nous enseigne ? Pendant le cours d'un siècle et demi, la compagnie de la baie d'Hudson a expédié 750 navires par le détroit de la baie d'Hudson. C'étaient des navires de dimensions variant entre la canonnière de 70 pièces et la barque de 10 tonnes. Personne ne prétendra que ces bâtiments fussent très solides. C'étaient de petites cabanes grossièrement construites. Cependant, les archives de la société montrent que sur 750 navires, deux seulement périrent. Ce n'est pas une indication des risques de la navigation dans ces eaux. Il ne faut pas oublier que ces bâtiments n'avaient pas de ces auxiliaires de la navigation pour les guider, les phares et le reste, qui marquent les routes fluviales fréquentées de nos jours.

Eh bien ! j'ai parlé de la baie d'Hudson. Que dit-on du détroit d'Hudson ?

Markham dit :

J'ai en ma possession un précis officiel des voyages d'aller et retour du "Prince-Rupert", navire de la compagnie de la baie d'Hudson, pendant 11 années consécutives, de 1835 à 1846 inclusivement. J'y vois que la durée moyenne du passage du détroit, dans le voyage à l'intérieur, pendant toute cette période (rappelons-nous que le détroit a 500 milles de longueur), a été de 16 jours. La plus longue durée a été 31 jours, probablement à cause de l'amoncellement exceptionnel de la glace, et la plus courte, 8 jours. Les délais dans le trajet étaient causés par les vents contraires ou l'accalmie....

Obstacles qui n'existent plus avec la navigation d'aujourd'hui

....non pas par les glaces. Le voyage de retour n'a jamais été retardé par la glace dans