

partir du 214<sup>e</sup> mille, c'est-à-dire de la ville du Pas jusqu'à Port-Nelson, la voie traverse un pays généralement marécageux.

M. BIRD: C'est inexact.

M. CAHAN: A partir du mille 214 en allant vers le Nord le sol est, dit-on, couvert de 4 pieds de mousse.

L'hon. M. DUNNING: Vous ne citez pas un rapport officiel.

M. CAHAN: Je vous communique le renseignement d'un ingénieur qui a visité le pays lui-même.

L'hon. M. DUNNING: Mais ce n'est pas un rapport officiel.

M. CAHAN: Je le ferai corroborer en grande partie par M. McLachlan avant de terminer mes observations.

L'hon. M. DUNNING: M. McLachlan n'a jamais eu à s'occuper du chemin de fer.

M. CAHAN: Son rapport comprend une foule de choses. Le ministre a déposé le devis estimatif de cet ingénieur pour la construction du terminus et autres travaux.

L'hon. M. DUNNING: Notre collègue fait erreur. A aucun moment je ne me suis servi de calculs de M. McLachlan relatifs au chemin de fer.

M. CAHAN: Je n'ai pas prétendu cela. Ne m'accusez donc pas d'être inexact en ce qui vous concerne.

L'hon. M. DUNNING: J'invite notre honorable ami à lire le compte rendu demain matin.

M. CAHAN: Je le ferai. Si je me suis trompé, je rétablirai les faits. Je dis seulement que les prévisions de dépenses à faire pour les travaux du terminus sont tout près du devis estimatif établi par M. McLachlan, il y a quelques années. Voilà ce que contient le rapport. Je conclus donc que les estimations qui ont été communiquées hier à la Chambre au sujet de la gare maritime sont les mêmes que celles établies par M. McLachlan. Par conséquent, un ingénieur jugé capable de dresser le devis des travaux du port à Nelson, travaux considérables et d'une nature toute particulière, est qualifié pour donner un témoignage de quelque valeur au sujet de l'établissement d'un chemin de fer à travers un pays marécageux occupant une bonne partie du territoire situé au sud de Port-Nelson.

M. CAMPBELL: Puis-je demander si l'ingénieur McLachlan fait rapport qu'il y a des

sortes de marécages dits "muskegs" sur la ligne du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. CAHAN: J'y arriverai tout à l'heure. Je dis donc qu'à certains endroits où la voie est posée sur des muskegs le sol sous-jacent est gelé continuellement jusqu'à disparition du muskeg et de la mousse, et que les remblais établis alors sur ce fond sur une étendue considérable des 92 milles jusqu'à Port-Nelson, se sont enfoncés, par leur propre poids, à tel point qu'on ne peut pas voir la ligne, recouverte par la boue que le soleil a délayée sous la voie.

M. HANNESSON: N'est-ce pas que la mousse a pu s'accumuler par suite du retard apporté dans la construction?

M. CAHAN: Je ne doute pas que la mousse ne s'y soit accumulée au cours des mille années ou du million d'années durant lesquelles nous avons attendu la construction de chemin de fer dans ces régions. Il est certain qu'elle s'y est accumulée pendant ce temps-là.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami me permettra peut-être de lui poser une question?

M. CAHAN: Non, si vous voulez me laisser...

L'hon. M. DUNNING: Mais en justice pour M. McLachlan. Mon honorable ami ne veut sûrement pas créer l'impression que M. McLachlan soit l'ingénieur responsable des affirmations que vient de citer l'honorable représentant au sujet des muskegs le long de la voie.

M. CAHAN: J'ai remarqué que mon honorable ami depuis son arrivée dans cette Chambre a l'habitude, contractée sans doute lorsqu'il avait affaire à une autre assemblée, de poser des questions dont l'implication est désagréable et fâcheuse et pas du tout conforme aux faits sur lesquels ses questions sont fondées. Je ne cherche nullement à l'induire en erreur, ni la Chambre non plus. La Chambre sait parfaitement, car elle m'a bien compris, même si le sens de mes paroles n'a pas pu pénétrer l'intelligence lourde de l'honorable représentant, que je n'attribuais pas cette assertion à M. McLachlan. Mais j'ai ici les paroles mêmes de M. McLachlan et sa déclaration assermentée devant le comité du Sénat en 1920, où il a dit:

J'ai médité longtemps sur les difficultés de construire un chemin de fer sur une étendue déserte et la seule méthode que je trouve serait la construction d'un tréteau continu sur pilotis ou d'une plate-forme continue en bois. Le chemin de fer de la baie d'Hudson sur presque toute sa longueur n'est pas construit de matériaux solides comme le sable clair et le gravier, mais avec les matières végétales de la contrée.