

vernement fédéral pouvait imposer aux provinces relativement à l'emploi de l'argent.

Nous transmîmes ces amendements aux Communes, mais celles-ci refusèrent de les adopter. A cette occasion la Chambre des communes a manqué de courtoisie à l'égard de cette Chambre-ci. Quand une Chambre n'approuve pas les amendements faits par une autre Chambre, et que celle qui les adopte y adhère, une conférence peut être demandée dans le but de régler la difficulté. La Chambre des communes ne nous a pas demandé de conférer au sujet de ces amendements, et je comprends très bien pourquoi elle ne l'a pas fait. Elle aurait eu à s'expliquer sur les déclarations du premier ministre et du ministre des Travaux publics M. Cochrane. Nous avons simplement formulé dans ce bill l'énoncé du programme du gouvernement, et cependant les journaux voulurent soulever l'indignation publique contre la Chambre-Haute qui avait rejeté un bill ayant pour objet l'amélioration des routes publiques. J'ai compris que mon honorable ami le leader du gouvernement n'était pas très satisfait lorsque la Chambre des communes refusa d'adopter ces amendements raisonnables du Sénat, et, à moins que le gouvernement ne veuille créer du malaise en présentant de nouveau le bill tel qu'il était, il devra, j'espère, le présenter de nouveau après lui avoir donné une autre forme qui le mette plus en harmonie avec le programme qu'il a lui-même formulé. J'ajouterai un mot au sujet d'une mesure qui ne semble pas prêter à la discussion. Nous avons souvent entendu de longues discussions dans cette Chambre-ci sur cette question théorique de la construction d'un chemin de fer devant aboutir à la baie d'Hudson. Nous avons discuté la question de la navigation dans le détroit et sur la valeur de cette route pour le Canada. Je vois qu'un nouvel état de choses a surgi. Je remarque que tout le chemin doit être construit par des entrepreneurs jusqu'à Port-Nelson. Ceux qui ne croyaient pas qu'un passage pouvait être découvert à travers le détroit peuvent se consoler par l'espoir qu'une autre route peut être utilisée. Si les honorables sénateurs veulent jeter les yeux sur la carte, et si quelques-uns d'entre eux ne l'ont pas encore examinée, je les invite à

le faire—they verront que, pourvu que la Baie d'Hudson soit navigable pendant sept ou huit mois de l'année, il n'y a pas de raison pour que le nord ne joue pas le rôle que le lac Supérieur et notre autre chaîne de lacs joue au sud. Si le chemin de fer est construit jusqu'à Port-Nelson, les honorables sénateurs verront qu'entre cet endroit et l'embouchure de la rivière Nottaway, dans la baie James, il y a une nappe d'eau de cinq ou six cents milles. Lorsque vous atteignez la rivière Nottaway, vous vous trouvez à deux cent cinquante milles du Transcontinental et à trois cents milles de cette jonction à Québec et à Montréal. Je le répète, si la baie d'Hudson est navigable de Fort-Nelson à la rivière Nottaway, une lisière de terre de pas moins de trois cents milles de largeur, entre les Rocheuses et la baie d'Hudson, sera tributaire de cette baie, et ses produits prendront cette route de préférence à celle du lac Supérieur. Sans doute le détroit sera utilisé. Il est impossible de dire jusqu'à quel point. Les vaisseaux ordinaires ne pourront pas franchir le détroit. Les vaisseaux rapides ne s'y hasarderont pas; mais les vaisseaux ordinaires navigueront entre Fort-Nelson et la rivière Nottaway durant sept ou huit mois de l'année et tout le fret de cette lisière de terre, destiné à l'exportation prendra cette route, atteindra le Transcontinental, et de Québec descendra dans le golfe et traversera l'Océan. Le fret local pourra être expédié à Montréal; mais peu importe qu'il aille à Montréal ou à Québec.

Une demi-douzaine de vaisseaux ont navigué, cette année, dans la baie d'Hudson. Un vaisseau partit à la fin de juin, fit le tour de la baie d'Hudson, revint à Québec, et retourna à la baie. Il est maintenant revenu à Québec. Le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec ont maintenant sur la baie d'Hudson des renseignements qui serviront grandement à établir quelles sont les conditions atmosphériques de cette baie immense? Si les prévisions des optimistes se réalisent, nous verrons avant longtemps des chemins de fer exploités de l'ouest à l'est, d'Edmonton et autres endroits à la baie d'Hudson, de la rivière Nottaway à Québec, par la voie de Port-Nelson. Si je comprends bien, la route est de cinq cents milles plus courte que la route occidentale, par voie du lac Supé-

L'hon. M. DANDURAND.