

possible de surmonter un grand nombre des difficultés qu'on considérait autrefois comme insurmontables. En utilisant des appareils électriques les inventions aérienne, les phares, les bouées, etc., la navigation, tout au moins dans le port peut être absolument sûre.

Quant au dragage dans la baie, je ne crois pas qu'on l'ait poussé beaucoup. Le renseignement que j'ai obtenu, indique que la partie draguée est restée claire, de sorte que l'on peut facilement surmonter les difficultés. Je sais qu'il est difficile d'atteindre même un point encore assez éloigné de l'endroit où serait le port, mais cette partie a déjà été relevée et les sondages ne laissent pas de doute sur la solution de la difficulté. Cela surprendrait les honorables députés qui n'ont pas examiné la question, d'apprendre quelle quantité de documents le département a accumulés à ce sujet. Cela serait très utile à ceux qui n'ont pas encore étudié les conditions, de connaître exactement ce qu'elles sont aujourd'hui. J'ai eu l'occasion de voir les photographies dont on a parlé et un grand nombre d'autres; quelques-unes paraissent favorables à la route projetée, et indiquent que la baie est libre pendant plusieurs mois chaque année.

Je ne parlerai pas davantage, d'autres honorables députés sont beaucoup mieux renseignés que moi sur les conditions qui existent dans la baie d'Hudson. Sans doute la difficulté n'existe pas dans la baie mais dans les détroits; la grande question à décider est de savoir jusqu'à quel point on peut naviguer dans les détroits. Je n'ai pas discuté la question avec les honorables députés qui ont proposé et appuyé la résolution, mais j'estime qu'il faudrait procéder avec soin au début, et à cette fin, il serait bon de commencer une enquête complète. Je crois pourtant que le Gouvernement devrait tout au moins achever le chemin de fer jusqu'à la baie et nous mettre en état d'avoir plus de renseignements exacts. J'espère qu'on n'abandonnera pas l'affaire sans une nouvelle enquête et sans avoir pris la décision de compléter la ligne jusqu'à la baie.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je suis pleinement d'accord avec la proposition qui est faite. Mon opinion sur ce sujet est que le Canada est engagé à la construction prochainement du chemin de fer de la baie d'Hudson. L'Angleterre—et le chancelier de l'échiquier le répétait l'autre jour à propos de sa dette envers les Etats-Unis—a à cœur de tenir sa parole et de payer ses dettes. Nous nous sommes engagés aussi sérieusement envers la population de l'Ouest à construire cette ligne. Nous avons voté l'argent et pour des raisons psychologiques sinon pour d'autres,

ne serait-ce que pour donner du courage aux habitants de l'Ouest, nous devrions compléter cette ligne. Mais je peux donner une autre raison qu'on a, du reste, invoquée cet après-midi. Avec l'établissement de cette région, cette ligne paierait ses frais. Cela permettrait l'exploitation de la contrée qui renferme le plus de minéraux au monde. L'Ontario, aujourd'hui, a une ligne qui se rend à 120 milles de la baie d'Hudson et c'est l'intention de la province de la terminer cette année jusqu'à la baie. Une de ses raisons pour agir ainsi est d'ouvrir la partie nord de l'Ontario, cette région qui descend vers la baie, renferme beaucoup de bonne terre et une grande quantité de bon bois marchand. On peut développer une belle industrie de pêche dans la baie d'Hudson et un grand commerce de fourrures. On peut exploiter l'énergie hydraulique des fleuves qui se jettent dans la baie d'Hudson et la fournir aux mines exploitées dans cette région de l'Ontario, qui sont les mines les plus merveilleuses du monde.

Dans la province de Québec, le territoire contigu à la région de la baie d'Hudson, est également fort riche en ressources minérales, s'il faut ajouter foi aux rapports des géologues qui l'ont exploré et l'on peut dire la même chose des régions manitobaines avoisinantes. L'honorable député de Nelson (M. Bird) a cité les observations qu'a faites le président de l'institut canadienne des mines et de la métallurgie, qui déclare que le plateau pré-cambrien constitue la zone minéralifère la plus riche du monde entier. La prospérité des exploitations minières dans la région de Cobalt et de Porcupine justifie le parachèvement de cette voie ferrée, indépendamment de toutes les autres raisons que l'on peut faire valoir. Pour moi, les chutes d'eau du versant de la baie d'Hudson peuvent fournir la force motrice suffisante pour toute la circulation de nos chemins de fer nationaux entre Winnipeg et Montréal et répondre, en outre, à tous les besoins des exploitations minières et des usines de pâte à papier de la région. De plus, ces différentes industries fourniront du travail à une population considérable, sans compter les bénéfices que nous retirerions d'un pareil état de choses au point de vue de la colonisation.

Je soutiens donc que nous devons terminer la construction de ce chemin de fer pour toutes ces raisons et bien d'autres encore que je pourrais faire valoir. La dépense à faire n'est pas très considérable et l'expérience vaut la peine d'être tentée, quand ce ne serait que pour faire honneur à la parole donnée. La plus grande partie des sommes qui ont été consacrées à l'exécution de l'entreprise du