

(4) Les ponts sur chevalets le long du chemin de fer de la Baie d'Hudson jusqu'au mille 333 sont sortis de terre, et la ligne télégraphique est également en très mauvais état.

(5) Il faudrait transporter de grandes quantités de ballast par train sur ces 333 milles de voie ferrée pour les mettre en état de porter de lourds convois de marchandises, vu que les terrassements consistent surtout de matière végétale et ont une tendance à s'affaisser lorsqu'ils sont chargés.

(6) Dans les 91 milles entre le deuxième croisement de la rivière Nelson, au mille 333, et Port-Nelson, il y a deux rivières à traverser, à savoir, la Limestone et l'Airhole. Le pont requis pour cette dernière coûtera très cher, et, nécessitera la construction d'un viaduc d'une centaine de pieds de haut et d'environ mille pieds de long.

(7) Bien que les travaux de terrassement sur les 91 milles entre le mille 333 et Port-Nelson soient censés être terminés, il n'y a réellement qu'un tas de matière végétale en place, et il reste 80 p. 100 du travail à accomplir avant que les assises soient satisfaisantes.

(8) On a établi une excellente base pour les travaux à Port-Nelson, et tout ce qu'on a fait sur l'île artificielle, et sur le pont qui la relie avec la rive nord a très bien résisté aux tempêtes et à l'action de la glace et des marées.

(9) On peut raisonnablement affirmer que les travaux du havre de Port-Nelson sont tellement avancés que l'on pourra bientôt commencer à enfoncer les caissons dont on se servira pour construire le mur du bassin en eau profonde. Ce mur reposera sur une couche inclinée d'argile durcie à environ 800 pieds au nord du chenal actuel de l'estuaire, et à trois quarts de mille au sud de la rive nord de l'estuaire.

(10) Des 5,500,000 verges cubes de matériaux qu'il faudra enlever à la drague, on n'en a enlevé qu'une petite quantité jusqu'à présent. Au moment de la suspension des travaux en 1917, l'outillage n'avait servi qu'au creusage des emplacements de caisson, et à l'enlèvement du gravier et de la pierre du lit de la rivière pour le remplissage des caissons à mesure qu'ils étaient mis en place.

(11) On a fait des levés hydrographiques soignés des chenaux conduisant des bassins projetés à la haute mer dans la Baie d'Hudson, en 1918. Ils démontrent qu'il sera possible de recevoir des navires d'un tirant d'eau de 26 pieds, mais que des lieux d'ancre ne pourront leur être fournis à une distance plus rapprochée que 22 milles des bassins projetés à moins de faire des dépenses très considérables.

(12) La nature de l'estuaire et l'état de son lit ne permettent pas d'établir des abris contre les tempêtes dans le port. Cependant, il y a lieu de croire que les 13 milles de hauts-fonds entre le bassin et l'eau relativement profonde de la baie briseront tellement les vagues que les navires ne souffriront pas de dommages lorsqu'ils seront amarrés aux quais.

(13) Les forts courants de marée et les rivages distants et peu élevés empêcheront toujours les navires d'arriver à Port-Nelson et d'en sortir autrement qu'à un temps clair.

(14) La disposition des matériaux enlevés au cours du dragage, dans un endroit où ils ne seront pas délogés plus tard ou ramenés dans le chenal de la navigation, constitue la principale difficulté de ces travaux et comporte de grandes dépenses.

(15) La saison de navigation pour les navires irréguliers entrant à Port-Nelson et en sortant ne durera que du 20 août au 20 octobre, et on rencontrera des glaces même à cette époque.

En 1917, l'estuaire fut bloqué par les glaces le 29 d'août, et en 1913 les glaces du canal de Fox emprisonnèrent le vaisseau l'*Allette* dans le détroit d'Hudson jusqu'au 10 octobre.

D. W. McLACHLAN.

[M. Cahan.]

A la suite de ce rapport et d'autres notes qui l'accompagnaient, le Gouvernement a dû se déterminer à ne pas achever la ligne et parut même un moment décidé à enlever les rails sur une partie de la voie et à y établir un service de trains légers avec des petites locomotives à pétrole. En lisant ces rapports, je n'ai vu aucune indication permettant de croire que l'agriculture puisse être rémunératrice au nord de la ville du Pas, et qui autoriserait la construction d'un chemin de fer ayant pour but la mise en valeur du pays. Je connais un peu la région de la rivière de la Paix sur le territoire de la Colombie-Anglaise. Comme chemin de fer de colonisation, la ligne projetée vaudrait dix fois plus dans le district de la rivière de la Paix que dans la région s'étendant au nord de la ville du Pas.

L'hon. M. DUNNING: Est-ce que l'honorable membre connaît aussi bien le pays au nord du Pas qu'il dit connaître la vallée de la rivière de la Paix?

M. CAHAN: Je n'ai jamais visité le pays, mais je suis capable de lire entre les lignes des rapports qui ont été publiés.

L'hon. M. DUNNING: Entre les lignes!

M. CAHAN: Entre les lignes et les lignes mêmes. Je demande au ministre, qui est en mesure de le savoir, de nous dire si le pays au nord de Pas est une contrée agricole capable de supporter les frais d'établissement et d'exploitation d'un chemin de fer de colonisation.

M. MULLINS: C'est un fait certain.

L'hon. M. DUNNING: Plusieurs de nos collègues ont répondu pour moi à la question. La ligne n'est pas établie uniquement pour la mise en valeur des terrains agricoles; mais il y a au nord-est de la ville du Pas une bonne région traversée par le chemin de fer.

M. CAHAN: Je ne le nie pas, mais je prétends que cette région est de peu d'étendue; et j'ajoute, me fondant sur les renseignements que je possède, qu'il n'y a pas de justification pour l'établissement d'une ligne ferrée ayant pour objet de mettre en valeur un territoire arable comme celui qui s'étend au nord de la ville du Pas.

L'hon. M. DUNNING: Pas pour cela seulement.

M. CAHAN: Pas pour cela seulement, c'est ce que j'allais dire. Ces rapports et d'autres témoignages, entr'autres celui d'un ingénieur dont je ne veux pas faire connaître le nom, car il m'a parlé en confidence, établissent qu'à