

Il est peut-être superflu de citer l'honorable ministre de la Défense nationale (M. Graham) mais je vois qu'en 1916 il disait :

Je n'ai pas varié un instant dans ma croyance que le projet de la baie d'Hudson sera un succès malgré les difficultés qui se sont produites. Pour ma part, j'ai assez foi dans l'Ouest pour croire qu'il se développera et produira assez pour fournir du commerce à toutes les routes dans l'avenir. Je crois que ce sera une bonne affaire de construire ce chemin de fer même si nous n'avons pas d'importation par la route de la baie d'Hudson.

L'honorable Frank Cochrane après avoir fait un voyage à Nelson par terre et retour par eau a dit :

J'ai toute confiance dans ce projet et je presserai la construction de ce chemin de fer de la baie d'Hudson autant que je le pourrai.

Tout récemment des doutes semblent avoir surgi dans l'opinion publique touchant l'utilité du port de Nelson. Sans doute, Churchill est un meilleur port à tous les points de vue, mais le prolongement considérable qu'il faudrait donner à la voie ferrée ainsi que l'exiguïté de ce port ont décidé le gouvernement à choisir Nelson. Ce dernier port est absolument sûr, si j'en crois les rapports que j'ai consultés. Il peut donner abri à un grand nombre de navires; il est ouvert plus longtemps à la navigation et moins exposé aux rigueurs du climat arctique que le port de Churchill. En ce qui regarde l'un des arguments que l'on fait valoir contre Nelson, voici ma réponse à l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) : le chenal principal n'a qu'un demi mille de largeur aux quais, c'est exact, mais plusieurs des ingénieurs affirment qu'en dehors du chenal, sur les bas-fonds, l'eau est si peu profonde que les vagues ne s'élèvent jamais au-dessus de trois pieds, de sorte qu'elles ne peuvent guère causer d'ennuis aux navires ancrés au large des quais. Les eaux du chenal ne gèlent jamais pour la peine à cause de la rapidité du courant et des grandes marées. L'ingénieur R. B. Fry, qui fut envoyé là-bas en 1905 par le gouvernement Laurier, déclare qu'un seul brise-glace serait suffisant pour maintenir le port de Nelson ouvert à la navigation tout l'hiver. Le port d'Arkangel, dans la Russie septentrionale, reçoit depuis des siècles un fort volume de trafic bien qu'il soit situé à 400 milles plus au nord que le port de Nelson. Or le point le plus septentrional de la route que suivent les navires qui fréquentent ce port se trouve à 200 milles plus au nord que le détroit de la baie d'Hudson. Cependant, il est établi, qu'avec l'assistance du brise-glace, la route du port d'Arkangel peut être maintenue ouverte pendant tout l'hiver pour ainsi dire.

La baie est ouverte toute l'année à la navigation et nonobstant certaines assertions qui

[M. Campbell.]

ont été faites ici, je suis bien convaincu que le détroit est navigable pendant la plus grande partie de l'année. La baie elle-même n'offre aucune difficulté à la navigation; dans le détroit, ce sont évidemment les champs de glace qui mettent obstacle à la navigation à l'automne et de bonne heure au printemps. Tous les navigateurs dont j'ai parcouru les rapports s'accordent à dire, qu'avec des stations radiographiques et des avions pour avertir les navires de la situation des champs de glace, il serait possible de prolonger sensiblement la saison de navigation et d'éviter de nombreux retards en tout temps.

Un ingénieur, M. J. W. Tyrrel, fut envoyé là-bas par le gouvernement afin de faire des observations. Il se fit construire un poste d'observation au milieu des roches de la côte d'où il pouvait surveiller le détroit; il passa tout l'hiver sur les lieux. Or, il affirme que dans tout le cours de l'hiver il ne se passa pas un seul jour que la glace ne fût constamment en mouvement; de plus, sauf pour deux mois de l'année, janvier et février, il y avait assez d'espaces libres entre les champs de glace pour permettre le passage d'un navire. En 1903, M. A. P. Low fut envoyé à la baie d'Hudson, en qualité de commandant du navire à vapeur *Neptune*. Il hiverna à l'intérieur du détroit pour revenir au printemps. Après avoir observé les conditions de la glace pendant tout l'hiver, voici ce qu'il dit dans son rapport :

Evidemment un navire spécialement construit pour naviguer à travers les glaces pourrait traverser le détroit d'Hudson à n'importe quelle saison, mais le voyage serait long sans compter qu'il aurait à surmonter de graves difficultés et de grands dangers.

Je ne prétends pas qu'il soit à propos de tenter de maintenir la route de la baie d'Hudson ouverte à la navigation pendant tout l'hiver; cependant, il y a lieu de croire que le projet serait praticable. Au cours d'un discours qu'il prononça ici, en 1913, sir George Foster s'exprima comme suit :

Nos observations personnelles établissent que nous avons rencontré de plus grands obstacles dans le détroit de Belle-Isle et au nord de ce détroit qu'au cours de la traversée du détroit d'Hudson lors de notre voyage de l'année dernière, qui m'a amené à croire la praticabilité de cette route.

Le capitaine Bernier a rendu témoignage devant le comité du sénat en 1920—et je recommande la lecture de ce rapport à mon honorable ami de Lunenburg, car je doute fort qu'il se trouve ici un seul bon député qui mette en doute la parole du capitaine Bernier. C'est un marin expérimenté; il a passé des mois et des mois dans ces parages; il doit donc être en meilleur état que qui que ce soit pour traiter ce sujet. Et voici ce qu'il déclare :