

lacs. Quant à Fort-Churchill, c'est l'un des plus beaux ports naturels qu'il y ait au monde. A la fois profond et bien abrité, on peut aisément le tenir ouvert durant neuf mois de l'année, et il n'y aurait pour ainsi dire qu'à y construire des éleveurs et des quais pour le mettre en état de recevoir des navires. Aux pages 45 et 46 du même document, je vois que l'auteur M. McKenna, citant M. Huberdeau, expose ainsi quelques-uns des avantages de Fort-Churchill :

On peut tenir ce port libre toute l'année en se servant de brise-glace. L'année dernière, 1896, le port fut fermé du 5 au 10 décembre. Les conditions, en janvier 1907, étaient les suivantes: dans la baie, à Fort-Churchill, la glace avait 11 pouces d'épaisseur, et s'étendait sur un tiers de mille à partir des rives. La glace était beaucoup plus mince dans la baie que dans le port. A environ un quart de mille de la couche de glace, il y avait quelques glaces flottantes. Ces glaces étaient poussées par le vent du nord, et il n'y en aurait pas eu si le vent avait soufflé d'une autre direction. Au large de ces glaces flottantes, la voie était libre dans la baie et aussi loin devant nous que le regard pouvait porter. Telles étaient les conditions générales à venir au 2 janvier 1907. Un brise-glace comme ceux en usage entre Québec et Lévis pourrait en faisant deux tournées par semaine, tenir le port libre d'un bout de l'année à l'autre.

L'entrée du port a une largeur d'environ 2,000 pieds, avec minimum de profondeur de 10 brasses. Des navires d'un tirant d'eau de 36 pieds pourraient entrer dans le port et jeter l'ancre à 200 mètres de la section ouest, et de là jusqu'à un point situé à 3,500 pieds au sud du fort Prince-de-Galles. Au large du port, la baie offre aussi partout un excellent mouillage, et il y a partout toute la profondeur que l'on désirera.

Un navire tirant 24 pieds peut s'approcher jusqu'à 150 mètres à l'est du port, à partir de l'entrée jusqu'à un point situé à 150 mètres au sud du phare de la Batterie. Il y a aussi un excellent mouillage au sud de la pointe est, sur une longueur de 2,000 pieds et une largeur de 800 pieds, pour les navires tirant 24 pieds d'eau. Vis-à-vis le phare de la Batterie, et sur une distance de 2,500 pieds à travers le port, il y a un minimum de profondeur de 24 pieds d'eau.

Il parle ensuite d'autres endroits, tant à l'intérieur qu'au large du port, offrant un excellent mouillage. La grande question qui se présente est, naturellement, de savoir à quoi s'en tenir au sujet de la navigabilité du détroit. C'est là ce dont parle aussi le mémoire dont j'ai parlé. Je ne veux pas entrer dans aucun détail, mais il ne saurait y avoir le moindre doute que le détroit est navigable en toute sûreté au moins quatre mois de l'année. Quelques anciens navigateurs de la baie d'Hudson affirment que le détroit est ouvert à la navigation durant bien plus longtemps. Nous avons là-dessus des renseignements précis depuis cinquante ans, et il y a même depuis plus longtemps que cela que des navires pénètrent libre-

ment dans la baie. Et si on veut bien considérer que nous avons maintenant des navires construits spécialement pour se frayer un chemin à travers les glaces, sans compter des stations télégraphiques, des phares et autres auxiliaires de la navigation, il ne saurait y avoir le moindre doute que le détroit de la baie d'Hudson peut être aisément ouvert à la navigation durant au moins quatre mois de l'année. Mon opinion personnelle est que cette saison de navigation peut être prolongée beaucoup plus longtemps.

J'ai, jusqu'à présent, discuté cette question au point de vue de l'Ouest. Mais laissez-moi faire remarquer que la chose serait en outre éminemment profitable aux provinces de l'Est. Dans les territoires, et d'ici quinze, vingt, ou cent ans, il nous faudra acheter beaucoup d'acier. Nous sommes dans l'âge de l'acier, et la construction des maisons et des ponts, puis des chemins de fer, va nécessiter certainement d'énormes quantités d'acier. Cela étant, ne serait-il pas très avantageux que des navires puissent venir directement des aciéries de Sydney et décharger leurs cargaisons à Fort-Churchill, qui n'est situé qu'à quelques centaines de milles du centre des territoires du Nord-Ouest? Non seulement cela s'applique-t-il à l'acier, mais à tous les autres produits qui nous viennent de la Nouvelle-Ecosse, du Cap-Breton ou même de l'île du Prince-Edouard. Prenez par exemple, le poisson et les autres produits de ces provinces. On pourrait alors les expédier à très bon marché à Fort-Churchill, ce qui avantagerait à la fois l'Ouest et l'Est.

J'en arrive maintenant à la question de savoir qui devra payer pour ce chemin de fer. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) m'a paru avoir déclaré de façon définitive qu'il n'y a pas à s'attendre que les fonds soient fournis par le Trésor du Canada. Loin de moi la pensée de vouloir jamais soulever l'Est contre l'Ouest, ou l'Ouest contre l'Est.

Ces sortes de discussions n'avancent à rien, mais je manquerais à mon devoir à l'égard de mes électeurs si je ne déclarais pas franchement que, selon mon humble avis, l'Ouest de ce pays contribue pour une très large part à grossir le revenu public et ne retire en retour absolument aucun bénéfice, si on en excepte ce qui lui revient sous forme de revenus dépensés. Ce ne serait donc pas manquer de mesure que de venir demander à nos compatriotes de l'Est s'il ne serait pas temps de chercher à équilibrer, jusqu'à un certain point, les charges des provinces en facilitant à l'Ouest la tâche de réaliser une grande entreprise nationale comme celle-ci. Il est très rare que ce sujet soit abordé en cette Chambre, mais cette après-midi je vais consacrer quelques instants à tout cela. Quand j'ai parlé, l'année dernière, de ce chemin de fer à la baie d'Hudson. J'ai dit que l'Ouest était prêt à fournir sa part du revenu, et inci-

M. KNOWLES.