

de largeur, se rendant jusqu'au milieu de l'estuaire et séparé de la rive par des hauts fonds créés par la marée sur lesquels il y a un à trois pieds d'eau pendant le reflux. Le chenal a quatorze milles jusqu'en eau profonde dans la baie proprement dite. L'honorable M. Hazen, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, a déclaré en réponse à une question que sans aucun dragage des vaisseaux tirant de vingt à vingt-cinq pieds d'eau pouvaient, à marée haute, se rendre à Port-Nelson. Dans un instant, j'apporterai d'autres preuves à l'appui de cette assertion. Plus tard, l'honorable M. Reid affirmait que :

Avant une profondeur qui n'est jamais moindre que 19 pieds et une largeur qui va d'un demi-mille jusqu'à 15 milles à l'embouchure, le chenal n'offre aucun danger, et la marée monte de 15 pieds.

Veuillez observer, monsieur l'Orateur, que ces observations ont été faites avant qu'on eût dragué le chenal. Il est aussi établi que, sauf quelques bancs qui barrent le chenal, la profondeur naturelle de l'eau dépasse beaucoup les 19 pieds dont il s'agit, et qu'en faisant disparaître ces quelques bancs—qui sont d'argile et non de sable—le chenal pourrait aisément donner passage à un paquebot ordinaire. Voici deux exemples qui démontrent ce qu'on a pu faire autrefois pour la traversée de ce chenal.

Le vapeur *Minto*, d'un tirant de 20 pieds, s'est rendu deux fois à l'endroit où l'on exécute maintenant les travaux du port avant qu'aucun dragage n'eût été fait. Lorsque le vapeur est entré dans le chenal il n'y avait pas de bouées de direction et cependant, il n'a pas rencontré d'obstacles. De nouveau, en 1914, deux charbonniers d'Angleterre, d'un tirant de 22 pieds, sont venus dans le port ou près de l'endroit où le port est maintenant situé. Cela confirme les déclarations déjà faites relativement à l'existence d'un chenal naturel dans tout cet estuaire.

J'aimerais à parler d'un autre sujet qui se rapporte moins au port qu'à la faculté de naviguer dans le détroit et dans la baie. Le député de Lunenburg (M. Duff) a fait une assertion qui démontrait qu'il n'était pas complètement renseigné. En tout cas, les déclarations que j'ai ici contredisent entièrement ce qu'il affirmait cet après-midi. Mon honorable ami déclarait que les brouillards gênent sérieusement la navigation dans la baie et dans le détroit. Un propos du capitaine J. Hackland semble contredire l'assertion de l'honorable député. Le capitaine Hackland a déclaré que la navigation de la baie et du détroit d'Hudson n'est pas dangereuse. Il n'y a, dit-il, aucune batture et les brouillards y sont très rares. Qu'il me soit permis de citer ses paroles :

Durant seize ans de navigation dans la baie...

[M. Stewart (Humbolt.)

Notez qu'il fait cette déclaration après avoir réellement navigué pendant seize ans dans cette baie.

...nous n'avons jamais été arrêtés par les brouillards.

Quant aux champs de glace, je me bornerai à citer deux passages du rapport que l'honorable député avait à la main, savoir le rapport du capitaine Anderson. Celui-ci dit :

Au large de la côte du Labrador, nous avons vu plusieurs champs de glace et d'épais brouillards.

Je ferai observer à la Chambre que ces mêmes icebergs et des brouillards de même origine se rencontrent sur le chemin de tous les bâtiments qui suivent la route du nord de l'Atlantique, tandis qu'on n'en voit pas dans la baie. Cette assertion semble confirmer la prétention qu'il n'y a pas non plus de brouillards dans la baie. Dans le même rapport, on relève encore ce passage :

Après la traversée du détroit, le temps était clair, et nous avons rencontré très peu de brouillard.

Parlons maintenant de l'autre aspect de la question, que j'ai mis au second rang, mais que je ne considère point comme d'importance secondaire, c'est-à-dire du développement des ressources du pays qui borde l'itinéraire de la voie ferrée. Je désire citer l'opinion d'un membre de la Chambre qui a un jour exprimé des sentiments que j'approuve de grand cœur. En 1909 le représentant de Saskatoon, M. George McCraney disait que, indépendamment des avantages que le chemin de la baie d'Hudson nous offrirait pour le transport, il croyait que la mise en valeur de cette région nous dédommagerait assez des dépenses que nous pourrions faire. Selon moi, si nous examinons non pas des théories ou des suppositions, mais les véritables archives des divers services administratifs, archives contenant les résultats des levés hydrographiques et des explorations qui ont eut lieu, nous serions convaincus de la vérité de cette assertion.

Je veux tout d'abord parler des pêcheries de la baie elle-même. Je crois pouvoir résumer brièvement ce qui me paraît être les faits réels concernant les fonds de pêche de la baie en citant de courts extraits de trois rapports qui ont été dressés en 1914. Cette année-là trois expéditions ont été dirigées vers la baie d'Hudson pour s'enquérir de l'état des pêcheries. L'une a visité la rive occidentale et les eaux adjacentes; l'autre s'est rendue sur la rive orientale et dans les eaux voisines, et la troisième a visité les parages de la baie de James. Dans le rapport de la première expédition, M. C. D. Melville, directeur des levés hydrographiques, donne le résumé suivant :

1. La question des voies ferrées est d'importance primordiale.