

obtenu une cale-sèche et lorsqu'il a eu besoin d'un ministre à Saint-Jean, qu'est-ce que les citoyens de Saint-Jean ont obtenu? Qu'on dépensât, dans cette ville et durant cette année, \$1,835,000. La vérité, c'est que l'honorable député de Nelson siège du mauvais côté de la Chambre. Il aurait dû entrer dans le cabinet et nous aurions eu alors le chemin de fer de la baie d'Hudson. Quoi qu'il en soit, il est trop tard maintenant. Nous voyons que le chemin de fer du Pacifique-Canadien a obtenu une charte — à la dernière session, je crois — qui lui permet de passer par Cumberland House. Je suis bien convaincu que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, cette compagnie de transport énergique dont l'administration est couronnée de succès cherche à atteindre la baie d'Hudson et il est fort probable qu'elle y arrivera la première.

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer nous dit que le canal Welland rendra service à l'Ouest bien avant le chemin de fer de la baie d'Hudson, mais cela prendra beaucoup de temps pour achever le canal jusqu'à Montréal. J'ai donc le droit de conclure que le Gouvernement actuel a mis de côté le chemin de fer de la baie d'Hudson. Mais je répète que les habitants de l'Ouest se prononceront eux-mêmes à la prochaine élection générale.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, je serai très heureux d'apprendre que les dernières remarques de mon honorable ami (M. Reid) sont exactes; en effet, je souhaite que le Gouvernement ne construise pas le chemin de fer de la baie d'Hudson. Mon honorable ami, déclare que ce chemin de fer a été depuis quelques années un véritable tremplin électoral. Je ne vois pas à quelle autre fin il pourrait servir. Le premier rapport qui a été fait au sujet de la navigation dans le détroit a été celui d'un nommé Gordon qui avait été désigné par le Gouvernement de sir John MacDonald. Il avait placé des équipes à certains points du détroit où elles restaient pendant un an à mesurer la glace et à constater l'époque à laquelle le détroit était navigable. Chaque année les équipes étaient changées. Mes souvenirs ne sont peut-être pas très exacts, mais je crois que les recherches se terminèrent en 1896 ou en 1895, quand le parti libéral est arrivé au pouvoir. Le rapport est très intéressant et indique clairement que le détroit n'est pas navigable pendant plus de trois mois par année, c'est-à-dire, que la navigation n'y est sûre que pendant cette période. Le commandant qui mène

[M. Reid.]

généralement les navires de l'Etat à travers le détroit jusqu'à la baie m'a dit bien souvent qu'il faudrait avoir deux dragues constamment à l'ouvrage pendant que la voie est libre afin de débarrasser le havre de Port-Nelson de la vase qui s'y accumule. Si c'est exact, et j'ai tout lieu de croire que ça l'est, on peut imaginer les frais que cela occasionnerait chaque année. Ensuite, il faudrait construire des élévateurs, si nous voulions utiliser cette route pour le transport du blé, et avec trois ou quatre mois seulement de navigation par année, on peut voir ce que signifie la proposition. La navigation cesse aux environs du premier de novembre; or, nous savons qu'à ce moment-là, il y a très peu de grain dans l'Ouest qui soit prêt à être transporté. Il faudrait par conséquent attendre jusqu'à l'année suivante, Quelques-uns d'entre nous savent ce qu'il en coûterait, en intérêt et en déchets, de garder ce grain dans les élévateurs pendant un an.

M. REID (Mackenzie): C'est ce qu'on fait à Fort-William.

M. NESBITT: On répond que cela se fait à Fort-William, mais là on peut, si l'on veut, transporter le grain par chemin de fer, ce que l'on ne pourrait pas faire dans l'autre cas. D'après les recherches qui ont été faites, il a été clairement démontré qu'il faudrait construire pour cette navigation des bateaux d'un type spécial, et cela seulement pour trois ou quatre mois par année. Il faudrait avoir des bateaux coûtant très cher, cuirassés de bois et capables de virer brusquement dans les amoncellements de glace pour éviter les banquises. Ces navires ne pourraient point faire le même service que font les navires en acier qui servent en ce moment à transporter le grain. Ils coûteraient très cher et ne pourraient être utilisés que pendant trois ou quatre mois par année. Le blé récolté en 1920 ne pourrait être transporté que dans l'été de 1921 et, pendant tout ce temps-là il faudrait le garder dans les élévateurs. Je ne pense pas qu'on puisse diminuer le moindement les frais de transport en passant par la baie d'Hudson, et voilà pourquoi je m'oppose au projet. Quant au point de vue financier, je suis absolument d'accord avec le ministre des Chemins de fer quand il dit que, vu l'état actuel de nos chemins de fer, ce serait un vrai suicide que d'aggraver les difficultés auxquelles il nous faut déjà faire face. Il est difficile de comprendre toute la gravité du problème que présentent nos chemins de fer à l'heure actuelle.