

un peu. En ce moment, mon attention est fixée sur un certain point. M. McLachlan, dans son témoignage devant le comité, a fait le récit de ses voyages que je voudrais faire consigner. Voici ce qu'il a dit :

Je suis ingénieur chargé de la direction des travaux de Port-Nelson dans la baie d'Hudson depuis le 6 août 1923. A ce moment-là, Nelson avait été choisi comme tête de ligne. Le ministre y avait été en 1912, un an avant moi, confirmant le choix qui avait été fait. J'ai quitté Halifax le 4 juillet et je suis arrivé à Nelson le 6 août. Nous avons été arrêtés par les glaces vers le milieu du détroit, pendant à peu près une semaine; puis nous nous sommes dégagés pour continuer jusqu'à environ 140 milles de Nelson où nous avons encore été bloqués du 31 juillet au 4 août.

Notez bien: à 140 milles de l'estuaire du Nelson.

Nous nous sommes dégagés de la glace dans la soirée du 4 et nous sommes arrivés à Nelson le 5, y entrant le 6.

Ils furent donc bloqués par les glaces à une journée de l'estuaire.

Il y avait beaucoup de glace, assez pour arrêter un de ces navires employés pour la chasse aux phoques à Terre-Neuve. Il n'y avait pour ainsi dire rien de fait à la tête de ligne, lorsque je suis arrivé. Mon premier séjour a duré un an et quatre mois, mais ensuite, j'y suis retourné tous les ans vers le 1er avril. Je quittais vers le 1er décembre, quelquefois pas avant le milieu de février. J'y vais toujours par terre en passant par le Pas. Je n'y ai été qu'une fois par eau.

Voici maintenant ce qu'il dit au sujet de la navigabilité de la baie et de l'estuaire du Nelson:

Quant à la période de navigation de l'Atlantique à Port-Nelson, mon opinion est que tout cela dépend de l'état des glaces juste au large de Nelson, au début de la saison....

Donc, il ne s'agit pas uniquement de la navigabilité du détroit, mais de l'état des glaces juste au large de l'estuaire du Nelson, à une certaine époque de l'année.

...et qu'à la fin de la saison, tout dépendra des glaces à la tête de l'île Mansell. C'est en 1917 que nous avons vu des glaces à l'époque la plus avancée à l'entrée de l'estuaire du Nelson. Le 13 août de cette année-là, nous pouvions voir la glace qui s'étendait en une nappe ininterrompue des batteries du Nelson en gagnant vers le cap Tatnam, et j'estime qu'un navire irrégulier ne pourrait s'y frayer un passage. Le 29 août de la même année, j'ai constaté que la glace s'étendait en une immense nappe immédiatement au large de la barre extérieure.

C'est-à-dire la barre extérieure du fleuve Nelson.

Au delà de cette étendue qui se trouve du côté de la mer, les eaux de surface paraissent être recouvertes de nombreux bancs de glace, à travers lesquels un tramp pourrait cependant se faufiler, mais il courrait de grands risques. Tout ce que l'on aurait pu installer en fait de bouées sur la barre extérieure, et en deça sur une distance de plusieurs milles, aurait été emporté. Pendant les quelques jours qui suivirent on pouvait voir les glaces qui flottaient dans l'estuaire jusqu'à huit milles de l'île.

Il s'agit de l'île que l'on était à construire pour la tête de ligne en question.

Les conditions observées à cette saison particulière sont exceptionnelles. En 1915, un navire de pêche au phoque est arrivé à Port-Nelson le 1er août, et en 1916, le *Sheba*, navire irrégulier, y est arrivé le 8 du même mois. Ces navires avaient rencontré beaucoup de glace. Depuis que je suis allé là, je ne crois pas que, des navires qui sont arrivés à Port-Nelson avant le 20 août, un seul ait pu s'y rendre sans avoir, au cours de son voyage, rencontré des glaces quelque part.

Plus loin, il dit:

La date la plus avancée à laquelle fut effectué un départ de Port-Nelson était le 22 octobre 1915, alors que firent voile un navire irrégulier, le *Sheba*, et deux navires de pêche au phoque, le *Belleventure* et l'*Adventure*. Les seules glaces rencontrées par ces navires constituaient en une nappe d'environ douze milles de large à proximité de la tête de l'île Mansell. La première fois que la glace nous suscita des difficultés au cours de mon séjour à Port-Nelson fut lorsque le *Sinbad*, un navire irrégulier, parti de Port-Nelson le 30 septembre 1913, aperçut des champs de glace aux environs de l'île Mansell; n'osant pas poursuivre sa route, il revint à Nelson, mais il fit une seconde tentative, partant de Nelson le 13 octobre, et cette fois, fit le voyage sans encombre. Au cours de cette même saison, un autre navire irrégulier, l'*Alette*, parti de Port-Nelson le 7 octobre, rencontra, près de l'île Mansell, des glaces qui perforèrent sa proue; il retourna à Port-Nelson et fit naufrage le 16.

Et ainsi de suite. Je ne considère pas des témoignages de cette nature propres à démontrer de façon concluante que le détroit et la baie ou même l'estuaire du fleuve Nelson sont navigables pendant plus de deux mois ou, si l'on veut, deux mois et demi de l'année. Mais, lorsque ce Gouvernement est arrivé au pouvoir, il a constaté que rien n'avait été fait pour la construction de ce chemin de fer et que l'on n'avait rien fait non plus depuis 1917 ou 1918 pour le maintenir en état d'exploitation; c'est alors que le Gouvernement institua une enquête en vue d'obtenir de nouveaux rapports sur l'état de la ligne à cette époque. Je vois qu'un rapport a été soumis au Gouvernement par M. McLachlan; ce rapport porte la date du 7 février 1923, et se trouve à la page 37 du document parlementaire n° 234A de 1924. Les renseignements obtenus à cette époque par le Gouvernement et qui devaient le guider dans la décision à prendre se lisent en partie comme suit:

Voici quel est l'état du chemin de fer de la Baie d'Hudson et des travaux du havre de Port-Nelson.

(1) Des rails de 80 livres sont posés à partir de Le Pas jusqu'au mille 333, où le chemin de fer traverse la rivière Nelson pour la deuxième fois.

(2) Les travaux de terrassement pour le reste, à partir du mille 333 jusqu'à Port-Nelson, mille 424, sont terminés mais on n'a presque pas construit de ponts.

(3) Un train à vapeur circule entre Le Pas et le mille 214 deux fois par mois. Les traverses de cette partie du réseau ont été posées, il y a neuf ou dix ans, et elles ne peuvent plus porter une locomotive à vapeur. De fortes dépenses s'imposent pour le renouvellement de ces traverses.