

L'honorable M. BOULTON: Le major Walsh n'est-il pas rendu sur le cours des eaux que ces vapeurs devront naviguer?

L'honorable M. SCOTT: Non, il est beaucoup plus bas.

L'honorable M. BOULTON: Il doit parcourir cette route. En cheminant vers Dawson, les approvisionnements ont à traverser les mêmes difficultés contre lesquelles il lui faut lutter.

L'honorable M. SCOTT: Oui, mais il y a cette particularité-ci, c'est que le cours de la partie supérieure du Yukon, et les tributaires de ce fleuve sont ouverts à la navigation et libres de glace six semaines environ avant l'époque où la glace s'en va sur le Yukon, en face de Dawson. La glace ne part pas près de l'embouchure du Yukon, avant le mois de juin. Le premier vapeur qui remontera le Yukon n'atteindra pas la frontière internationale avant le mois de juillet, et si les gens qui sont menacés de mourir de faim à Dawson, à Circle City, et autres localités, ne devaient compter que sur les secours apportés par les vaisseaux naviguant le Yukon, ils resteraient sans nourriture pendant deux mois, parce que les vapeurs voyageant sur le Yukon n'arriveraient pas à Dawson avant le mois de juillet. Mais atteignant cette ville par le sud, on m'informe que vers la fin de mai, la glace, se brisant sur le cours supérieur du fleuve, les bateaux descendront avec elle.

Quelques-uns d'entre vous, honorables messieurs, supposent qu'il est possible de voyager en hiver dans ce pays là. Tous les honorables messieurs qui ont assisté à la conférence donnée, hier soir, par M. Ogilvie, ont dû chasser cette manière de voir de leur esprit. D'après les gravures qu'il nous a montrées, et c'étaient de véritables photographies — projetées sur la toile au moyen de la lumière, — il est impossible de voyager sur la glace.

Il cita comme exemple le cas d'un individu qui, voulant aller très rapidement, prit trois jours pour faire neuf milles. Il a dit qu'il était impossible de suivre les rives et le cours du fleuve, la glace s'amoncelant en tas à divers endroits, de sorte qu'il vous fallait tout simplement ouvrir un sentier à travers les banquises entassées avant que vous puissiez passer.

Ainsi, vous voyez honorables messieurs, que le seul moyen de faire parvenir des secours dans cette contrée était celui adopté par le Gouvernement.

Ces honorables messieurs ont parfaitement raison de dire que la politique du Gouvernement a été qu'aucune concession de travaux, plus particulièrement celle de cette importance, ne devrait être accordée, sans recourir à la publicité, et il nous a fallu vaincre une grande répugnance lorsque nous dûmes ignorer ce principe, mais nous avons cru que, pour servir l'intérêt public, il n'y avait pas d'autre alternative. Il n'y avait que bien peu d'entrepreneurs au Canada possédant l'outillage, les ressources et la compétence leur permettant d'exécuter ces travaux et de les terminer dans un aussi bref délai. Construire 150 milles de voie ferrée dans Ontario ou dans quelqu'une des autres provinces, avec des fonds et les matériaux sous la main, serait une chose d'une exécution très facile; mais ouvrir 150 milles de chemin de fer dans cette contrée, et surmonter les obstacles que j'ai, dans une certaine mesure, décrits pour vous procurer là les matériaux, est, en vérité, une entreprise des plus difficiles. En sus de cela, les entrepreneurs se sont engagés à faire en six semaines un chemin d'hiver le long de la rivière Stikine. Ce chemin sera accessible à tous ceux qui voudront s'en servir. Des gens peuvent partir maintenant et être certains de se rendre jusqu'à Glenora, en passant par le chemin d'hiver.

L'honorable M. BOULTON: Sans opposition de la part des autorités des Etats-Unis?

L'honorable M. SCOTT: Oh, oui. En parlant du traité avec la Russie, j'aurais dû mentionner une autre de ses dispositions qui est très importante.

Dans le traité primitif conclu en 1825, entre la Russie et la Grande-Bretagne, il y avait une disposition expresse devant avoir toujours force et effet, les mots dont on se sert sont "à jamais", déclarant que tous les cours d'eau traversant le territoire russe seraient libres et accessibles aux mêmes conditions aux nationaux des deux pays, la Russie et la Grande-Bretagne. Ce n'était pas simplement le privilège de naviguer les rivières pour des fins commerciales, c'était un droit absolu, ou un intérêt égal dans ces rivières à celui que possédait