

ditions existantes, ou autres termes semblables, il n'était pas alors possible de dépenser d'autres sommes pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il en résulte donc, — je ne puis trouver d'autres raisons, — que le Gouvernement a accepté l'avis qui lui a été donné. Les circonstances justifiaient-elles une pareille demande, je ne suis pas prêt à le dire maintenant.

Pendant, si cet état de choses régnait pendant la guerre, si les coffres publics étaient dans un état tel qu'il eût été imprudent de poursuivre l'entreprise, cette situation n'existe plus. Eclairé par tous les renseignements qui ont été communiqués à la Chambre pendant les deux dernières sessions, je suis convaincu que les habitants du Canada occidental peuvent légitimement affirmer que l'heure est arrivée de parachever l'entreprise et de dépenser pour le port et les docks une somme suffisante pour faire subir au projet une épreuve raisonnable ou pour permettre de tenter d'expédier la marchandise par cette route. Je ne suis pas de ceux qui conseilleraient de faire des dépenses sans bornes en ce moment pour le creusement du port ou l'établissement de la voie ferrée. A vrai dire, ces dépenses ne sont pas nécessaires pour le chemin de fer et je ne crois pas qu'elles le soient pour le port. En dépensant quelque chose de plus, nous pourrions établir ce que vaut cette route, dès qu'on pourra faire venir des vaisseaux convenables pour y prendre des cargaisons. Je voudrais faire quelques commentaires concernant la possibilité de réaliser le projet. Le sujet a été si bien traité cet après-midi que je retrancherai beaucoup de choses que j'avais dans mes notes relativement à cet aspect de la question; cependant, j'aimerais à appeler l'attention sur un point ou deux. Le chemin de fer est si près de son parachèvement qu'il est inutile de prouver que le projet peut être réalisé. Il n'y a pas un grand nombre d'années qu'on se demandait en cette enceinte s'il serait possible de construire une voie ferrée jusqu'à la baie d'Hudson. Il y a à peine plus d'un demi-siècle que des membres du parlement canadien affirmaient qu'on ne pouvait pas poser des rails d'acier à travers le continent pour établir une voie ferrée d'un océan à l'autre et assurer le succès de l'entreprise. Je vous invite donc à examiner les arguments qui tendent à prouver qu'il est possible de pratiquer cette route.

Quant à l'état de choses qui existe dans la baie, je ne suis pas navigateur et, par conséquent, je ne saurais donner le résultat de mes propres observations. Je n'ai jamais visité la baie, je regrette de le dire, mais j'ai lu les rapports présentés par des gens qui ont fréquenté ces eaux pendant longtemps. Je voudrais citer un extrait d'un rapport dont

il a déjà été question, celui que M. J. A. J. McKenna a soumis au ministère de l'Intérieur. Un paragraphe suffira pour résumer son opinion quant à la possibilité de naviguer dans la baie et le détroit. Le voici:

Pendant un siècle et trois quarts, 750 vaisseaux du port de 70 tonneaux et des pinasses de 10 tonneaux ont traversé l'Atlantique, franchi le détroit et navigué dans la baie pour le service de la compagnie.

C'est-à-dire la compagnie de la baie d'Hudson.

Deux seulement ont été perdus — ce qui est merveilleux si l'on se rappelle que tous ces vaisseaux étaient des voiliers et que la plupart étaient petits et grossièrement construits, et que la baie et le détroit ne leur offraient aucun des auxiliaires modernes de la navigation le long des rives.

Monsieur l'Orateur, il m'a été donné de commenter un projet de résolution comme celui-ci, l'an dernier, et j'ai alors exprimé la conviction que Port-Nelson n'était probablement pas le terminus qui convenait. Cependant, pendant l'année qui vient de s'écouler, j'ai fouillé davantage les archives auxquelles j'ai pu avoir accès, et je crois maintenant que nous n'avons pas commis d'erreur en insistant pour que la voie aboutisse à Port-Nelson. Si un jour cet endroit ne suffisait pas à tout le trafic qui s'offrirait, il resterait toujours l'autre port que quelques-uns considèrent comme un meilleur port naturel — Fort-Churchill. L'établissement de quelques milles de chemin de fer de plus nous donnerait dans ce cas deux ports, au lieu d'un. Mais, vu que la voie ferrée se dirige maintenant vers Port-Nelson et qu'on a dépensé beaucoup d'argent, je crois qu'on devrait la rendre jusque-là le plus tôt possible. Port-Nelson a été choisi après mûre délibération. En 1913, après une consultation entre le capitaine Bernier, le capitaine Bartlett — qu'on représentait comme une autorité en la matière — et le ministre des Chemins de fer de ce temps-là, l'honorable Frank Cochrane, il fut décidé que Port-Nelson serait la tête de ligne. Ces personnes ne connaissaient pas seulement le côté théorique de l'affaire, mais elles étaient au courant par elles-mêmes de l'état des lieux. Le ministre avait visité la baie; des deux autres étaient des capitaines au long cours qui avaient fréquenté les régions arctiques pendant plusieurs années. Port-Nelson était considéré comme le meilleur des deux, non seulement parce qu'il était situé plus au sud, mais aussi parce qu'il était plus accessible par eau.

J'ai quelques données concernant Port-Nelson et j'aimerais à les communiquer à la Chambre. L'examen des archives relativement aux levés de ce port et aux sondages qu'on y a pratiqués démontre qu'il existe un chenal en eau profonde d'au moins un tiers de mille