

pendant deux mois, son transport et le temps perdu coûteront autant que le salaire payé pour le travail réel, pourvu que le salaire payé ne soit pas plus élevé que ceux de Fort-William et, de plus, vous aurez les frais de rassemblement et de dispersion de l'organisation. Bien que le prix du transport des hommes n'ait égalé que 28 p. 100 du total des salaires, il y a de plus une somme considérable de frais fixes portés à d'autres comptes sous forme de temps perdu en attendant l'ouverture de la saison et autres choses. La saison de construction ici a duré presque trois fois la saison de navigation et ce qui rend les travaux futurs difficiles sera le chômage forcé en avril et mai. Le simple fait de réunir une organisation pour l'exploitation d'un port pendant deux mois, sans autre occupation que celle de charger les navires irréguliers, pour être ensuite renvoyée du soir au lendemain, constitue déjà une tâche des plus difficiles et dont le prix égalera à peu de chose près celui du maintien d'une organisation semblable ailleurs pendant toute la saison. Le chef de gare sur le chemin de fer de la baie d'Hudson retire \$10 par jour pendant 90 jours et ne fait rien le reste de l'année. Nos hommes ici chôment de novembre à avril, et il en sera toujours de même.

Si vous entretenez des doutes à ce sujet, rappelez-vous le cas de l'arrimeur. Salaire pendant le trajet, aller et retour; transport, aller et retour; et dix heures lorsqu'il n'y a pas de navire.

N'oubliez pas qu'il s'agit de l'ingénieur dirigeant les travaux et dont le Gouvernement devait accepter les avis.

Je n'hésite plus à dire que le chemin de fer de la baie d'Hudson est voué à une faillite certaine. Il peut y avoir du poisson dans la baie d'Hudson, mais il n'y a pas de saison de pêche. Il peut se trouver des minéraux sur la côte orientale, mais on peut les atteindre aussi bien d'Halifax que de Port-Nelson.

Il n'y a rien pour le chemin de fer de la baie d'Hudson au nord de la formation huronienne au sud du lac Split, tant que la route du Saint-Laurent existera, et pour ce qui est des avantages agricoles au nord du même point, ils n'existent pas.

Bien à vous,

(Signé) W. W. McLACHLAN.

En face de ce rapport, quiconque se préoccupe de l'accroissement continu de la dette et des impôts dont le peuple est chargé, mais qui tient néanmoins à ce qu'on prenne soin des intérêts des différentes régions du Canada, y compris l'Ouest central, en leur donnant des taux de transport aussi bas que possible du lieu de production aux marchés d'Europe, hésitera, s'il est habitué à juger d'après les faits et les chiffres, à voter de grosses sommes d'argent pour l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson, principalement en vue de procurer des taux moins élevés pour le transport du blé de l'Ouest central à Liverpool et autres ports européens, par voie de la baie d'Hudson et des détroits. Je laisserai de côté les autres rapports traitant des difficultés qui se rapportent à la construction des ouvrages de tête de ligne, des embarras dus à l'obstruction des glaces, à ce que les navires ne peuvent approcher, suivant la température, qu'à 20 ou 22 milles des quais projetés et à ce que l'estuaire est en grande partie bloqué par la glace qui empêche les navires d'avoir

[M. Cahan.]

accès aux ouvrages du port du 15 novembre aux mois d'avril ou de mai suivants. Mais, en passant, je voudrais citer un autre rapport. Nous savons tous qu'en 1920, le Sénat avait constitué un comité spécial. Ce comité n'avait pas pour mission de rechercher s'il était possible de construire et d'exploiter le chemin de fer, ni quels seraient les frais ou la valeur future des ouvrages de tête de ligne à Port-Nelson. Son enquête devait porter uniquement sur la navigabilité des détroits et de la baie pendant les différentes saisons de l'année. Le comité s'est réuni, a recueilli des témoignages et a donné ses conclusions. Or, je ne pense pas qu'un homme pratique, ayant eu beaucoup d'expérience en fait de gros travaux de génie, puisse, en s'appuyant sur ces témoignages et ce rapport, autoriser au nom d'une compagnie quelconque, une dépense d'au moins \$500,000. J'ai moi-même acquis une certaine expérience pendant sept ou huit ans, comme directeur régional d'une compagnie qui a exécuté une des plus grosses entreprises du monde. Cette compagnie a employé pendant sept ou huit ans 15,000 à 20,000 ouvriers et au moins 300 ingénieurs compétents de toutes les parties du monde, pour construire un chemin de fer à travers des montagnes, non pas absolument inaccessibles, mais difficiles d'accès, pour construire ce qui était le plus grand barrage du monde avant celui de Gatun, du canal de Panama, et aussi un énorme réservoir qui fit disparaître deux ou trois villes considérables et fournit une chute huit fois plus haute que celle de Niagara. Quand on a eu à faire dans une entreprise comme celle-là, qui a coûté des millions et dont le succès a dépassé celui de toutes les autres entreprises du même genre au monde, on se forme une certaine idée et l'on songe toujours comme vous avez dû le faire, à la nécessité de restreindre les dépenses, afin que les travaux ne coûtent pas plus qu'il ne faut pour assurer le succès de l'entreprise, au point de vue commercial. Imbu donc de cette idée, acquise à cette époque et aussi en d'autres circonstances, j'ai été désappointé en lisant le rapport du Sénat. Ce rapport ne donne pas lieu d'espérer que les détroits d'Hudson seront navigables pendant plus de deux mois ou deux mois et demi de l'année, pas plus qu'il ne me permet de reconnaître le côté pratique du chemin de fer même ou des ouvrages de tête de ligne en partie achevés et restant encore à construire.

M. MURPHY: L'honorable député me permet-il de lui poser une question?

M. CAHAN: Si l'honorable député n'y voit pas d'objection, je préfère qu'il attende