

La durée moyenne de la saison est de quatre mois, ou même de quatre mois et demi, avec l'aide de la télégraphie sans fil. L'emploi des aéroplanes serait d'un avantage énorme pour obtenir une vue à vol d'oiseau et faire rapport touchant la situation de la glace.

D'autre part, le rapport du sénat de 1907 décrirait ce qui suit:

Tous les témoins s'accordent à déclarer que, dans les circonstances ordinaires, la durée minimum de la période de navigation serait de quatre mois tandis que la durée maximum n'excéderait guère cinq mois.

Et plus loin, le même rapport ajoute:

L'opinion générale parmi les témoins, c'est que la baie d'Hudson est ouverte à la navigation toute l'année; il en serait de même du détroit, si ce n'était des champs de glace en dérive qui viennent du chenal. Les aides à la navigation la faciliteraient grandement et en prolongeraient aussi la durée.

Or, monsieur l'Orateur, je suis du nombre de ceux qui croient que le chemin de fer de la baie d'Hudson amènera avec le temps un volume de trafic suffisant pour rendre son exploitation profitable. Le développement des immenses ressources naturelles de cette vaste région septentrionale signifieraient donc un supplément de trafic pour les industries de l'est du Canada. La région qui environne la baie est en général peu boisée, mais d'après les rapports, cela est dû en grande partie aux fréquents incendies qui sont allumés la plupart du temps par les sauvages. Ces feux de forêts ont des résultats néfastes. Les rives des fleuves Nelson et Churchill ainsi que d'autres cours d'eau sont boisées de vastes forêts d'épinettes et de diverses autres essences tandis qu'au sud et à l'ouest de la baie, de larges étendues forestières renferment d'énormes quantités de bois utiles pour la fabrication de la pâte à papier.

L'industrie de la pâte de bois pourrait devenir florissante dans cette contrée. Quelques honorables députés ont déjà parlé des ressources hydrauliques. Sur le cours du fleuve Churchill, du fleuve Nelson, de plusieurs autres cours d'eau, il y a une somme énorme de force motrice susceptible d'être exploitée. M. McInnes, un explorateur qui a passé quelque temps dans la région en 1896, puis en 1905 et 1906, dit que sur le Nelson, on rencontre les plus magnifiques pouvoirs d'eau, susceptibles d'un développement inouï. Règle générale, on ne considère pas la contrée adjacente au chemin de fer de la baie d'Hudson comme une région destinée à l'agriculture. Il n'y a pas de doute, cependant, que dans un avenir rapproché, on y trouvera une forte population s'occupant de culture et d'élevage aussi bien que de la pêche et des mines. M. McInnes dit, dans son rapport officiel publié en 1900:

Une forte partie de la terre est propre à l'agriculture. J'ai vu de beaux jardins et de belles récoltes à Nelson-House. Le blé vient bien à Norway-House.

Ce district contient en abondance du bois de construction, de l'herbe, et possède des forces hydrauliques illimitées. La région du lac Split à Churchill, environ 250 milles au nord de Le Pas, est propre à l'agriculture. Une immense forêt s'étend à l'ouest du fleuve Nelson. La végétation est presque tropicale.

M. McInnes estime que la terre arable propre à la colonisation dans le district est de 10,000 milles carrés, et il l'a décrit comme étant très semblable à celle du district Dauphin. Il a tenu note de la température depuis son arrivée au lac Split, le 19 juin, jusqu'au 29 septembre, et il dit qu'il n'y a pas eu de gelée assez forte pour nuire aux plantes les plus tendres. Il est convaincu que la région est absolument propre à l'agriculture. En comparant les tableaux de la température de l'été avec ceux de Minnedosa, de Stoney-Mountain et de Brandon, il conclut que le climat du pays situé le long du chemin de fer proposé est manifestement plus chaud que celui des régions situées à 400 milles plus au sud. M. J. W. Tyrrell, ingénieur des mines, confirme cette observation dans son rapport, et il ajoute que la plus basse température qu'il a subie durant un hiver passé à la baie a été de 42 degrés au-dessous de zéro. Il a constaté que le froid est plus intense à Winnipeg.

M. J. A. J. McKenna, dans son rapport sur la route de la baie d'Hudson dit:

Le froid à Nelson-House n'est pas plus intense que celui du nord du Manitoba en partie à cause de l'altitude moins forte, et les légumes de toutes sortes viennent en abondance, avec une croissance presque tropicale. On attribue ce résultat aux jours qui sont plus longs, et à la présence de cours d'eau vive un peu partout.

On trouve de la houille en abondance à l'île Melville ainsi que dans plusieurs autres îles du nord de la baie.

M. Stefansson dit qu'il a vu de la houille dans presque toutes les îles du nord, et ses navires ont pu faire du charbon à l'île Melville. Ce charbon est semblable à celui de Ladysmith. Le capitaine Bernier a aussi extrait de ce charbon qu'il dit être d'aussi bonne qualité que celui de Sydney.

Vu que l'exploitation minière peut se faire tout l'hiver, je prédis que lorsque le chemin de fer sera prolongé jusqu'à la baie James, les provinces d'Ontario et de Québec ne seront plus à la merci du contrôleur du combustible des Etats-Unis. Actuellement, nous achetons chaque année de 50 à 125 millions valant de houille aux Etats-Unis, et on pourra garder la plus grande partie de ce montant, lorsque le chemin du nord sera terminé. En 1920, nous avons acheté des Etats-Unis 11,552,000 tonnes de charbon, en 1921, 15,407,000 tonnes, et nous en aurions acheté encore plus si nous avions pu le faire.