

Me sera-t-il permis de répéter ceci qui se rapporte directement au présent débat? En résumant le résultat de ses recherches, M. Melville déclare en premier lieu que la question des voies ferrées est d'importance primordiale. Poursuivons:

Lorsqu'on aura fourni les moyens de transport, il n'y a guère lieu de douter que les pêcheries de poisson blanc seront l'une des plus grandes entreprises du Canada et que, à mesure qu'elle se développera, les autres fonds de pêche prendront une valeur immense.

Dans une note au bas de la page il déclare qu'on a constaté qu'il avait été profitable d'expédier du poisson à Winnipeg, à Chicago, ainsi qu'à d'autres endroits situés au cœur du Canada et des Etats-Unis, à partir de Prince-Rupert, qui est le centre des pêcheries du nord du Pacifique à 1,745 milles de Winnipeg. Or la distance réelle entre Port-Nelson et ces endroits ne dépasse pas la moitié de ce parcours.

Je pourrais faire observer de plus que, si le gouvernement de l'Ontario met à exécution le projet qu'il a en vue, celui de relier le sud de la baie James à Toronto par un chemin de fer direct, ces pêcheries se trouveraient placées presque aux portes des centres les plus importants du Canada.

La seconde expédition — celle de Burleigh — qui a examiné la rive occidentale, s'est exprimée dans ces termes par la voix de son chef:

Comme on le verra, la saison était extraordinairement en retard, ce qui m'a laissé fort peu de temps pour mon travail. Je le regrette beaucoup, parce que je suis sûr que la rive sud-est aurait été trouvée d'une plus grande valeur pour les pêcheries que la rive occidentale, bien que celle-ci donne de belles espérances. Il faudrait toute une saison pour faire une enquête complète.

En ce qui concerne la troisième expédition, celle qui s'est aventurée plus au sud dans la baie, j'extrais un paragraphe du résumé de M. A. R. M. Lower, qui dit:

Je n'exagère pas en prédisant qu'un jour viendra où le poisson qui descend des eaux salées du Nord sera aussi constamment en abondance que celui de nos Grands lacs de l'intérieur, à l'heure actuelle.

Quand il dit qu'"un jour viendra", il a, apparemment, à l'idée le besoin d'un transport rapide. Le transport par eau n'est pas assez expéditif pour approvisionner les marchés de poisson frais; c'est un rapide service de chemin de fer qu'il faut. Les pêcheries sont d'une importance majeure et l'on gagnerait à exploiter cette industrie. Ne fut-ce que pour cette raison, le chemin de fer aurait son utilité. Mais on a déjà appelé notre attention sur les grandes chutes d'eau que l'on trouve sur les rives de la baie d'Hudson, ainsi que sur les richesses minières. D'aucuns ont prétendu que l'exploitation de ces chutes d'eau en divers endroits du fleuve Nelson serait

tellement dispendieuse que l'entreprise en serait impossible. Je crois que l'énergie provenant de cette source serait en grande demande. Etant donné ce point de vue, et à la suite de certaines recherches que j'ai faites au sujet de l'énergie disponible, bien que ne se montant pas à des dizaines de millions de chevaux-vapeur, bien entendu, je me suis adressé au département pour en obtenir les résultats des travaux d'études faits sur un tributaire du Nelson qui est parallèle à ce chemin de fer sur un parcours de plusieurs milles.

Je désire faire part à la Chambre des résultats de travaux d'études qui ont été faits en 1917 sur cet affluent, la rivière Grass, et de la force hydraulique que l'on peut s'y procurer. La Grass coule presque parallèlement à la ligne actuelle du chemin de fer de la baie d'Hudson, et aucun endroit où l'on pourrait exploiter de l'énergie ne se trouve éloigné de plus de 20 milles des stations de chemin de fer ou des voies de garage.

Cinq chutes ont fait l'objet de ces travaux d'études. Aucune d'elles n'était très considérable, mais toutes étaient assez importantes pour avoir une valeur commerciale, surtout pour ceux qui ont besoin d'une énergie qui peut être exploitée à un prix modique. La première chute est à 16 milles du chemin de fer et le pouvoir, avec un rendement de 80 pour 100, est de 1,640 chevaux-vapeur. La deuxième, située à 20 milles, sur la même base de pourcentage, est évaluée à 2,450 chevaux-vapeur. La troisième, à 7 milles, toujours sur la même base de pourcentage, est de 2,180 chevaux-vapeur. La quatrième, située à 7 milles, avec la même capacité, est de 4,250 chevaux-vapeur, et la cinquième, à 10 milles à une force de 4,250 chevaux-vapeur.

J'ai dit que j'avais demandé les résultats de ces investigations parce que j'avais reçu une lettre d'une compagnie d'améliorations et d'approvisionnements demandant des statistiques sur l'énergie disponible et sur la possibilité d'obtenir une charte pour l'exploitation de forces hydrauliques faisant fonctionner en cet endroit une minoterie dont la farine et d'autres produits devaient être exportés sur les marchés européens.

M. WALLACE: Ces statistiques indiquent-elles le minimum des forces hydrauliques?

M. STEWART (Humbolt): Je le pense. Ce n'est pas tout. Je désire donner à la Chambre un exemple des ressources agricoles de cette région. Je ne dirai rien des terrains qui sont disponibles dès qu'un territoire est desservi par un chemin de fer. C'est l'honorable député de Qu'Appelle (M. Millar), je crois, qui a déclaré qu'au moins 12 millions