

L'amélioration dans l'industrie de la pêche a déterminé la construction de conserveries nouvelles dans le nord du comté de Skeena, de même que l'établissement récent par le ministère de la Marine et des Pêcheries, d'une station biologique pour l'observation de la vie des poissons, et dans l'intérêt général de ce commerce. L'on y a découvert de nouvelles familles et de nouvelles variétés de poissons. J'habite dans le nord du comté depuis longtemps, et la Colombie-Anglaise depuis trente-sept ans près, et il y a des variétés de poissons dont je n'avais jamais entendu parler encore. J'ai découvert l'automne dernier encore une industrie nouvelle, une nouvelle conserverie de moules, installée dans une petite ville appelée Tow-Hill. En fait de moules ce que nous connaissons surtout, c'est la coquille qui jonche les grèves mais celle-ci, que l'on met en conserves à Tow-Hill, est une nouvelle, l'aristocrate de la famille des moules, ce me semble. Sa coquille qui ressemble assez à un étui à lunettes en écaille de tortue dont se servent les hommes, est mince comme du papier, d'un beau fini et d'une belle couleur, mesure à peu près 7 pouces en longueur et 1½ pouce en largeur et elle est ronde aux deux bouts. Elle est très belle au regard. Et la moule est si bonne que la demande en est illimitée. C'est quelque chose de tout à fait nouveau et une autre preuve de l'importance des recherches scientifiques, de même que de l'initiative de la population de cette région.

J'ai découvert en même temps que Tow-Hill possède une des plus belles grèves que l'on puisse voir au monde. Je connais les grèves de la Californie, celles de Blackpool et d'Ostende, et je ne crains pas dire que du côté nord des îles de la reine Charlotte se trouve une grève de cinquante milles d'un sable aussi dur qu'un pavé de ciment, la plus belle piste naturelle qu'il soit possible de trouver n'importe où. Cinquante, même cent automobiles pourraient y courir à l'aise, sur une distance de cinquante milles, et je suis certain que le désir d'amener des touristes et de faire prospérer les chemins de fer nationaux déterminera sir Henry Thornton, une fois qu'il connaîtra la localité et décidera de faire quelque chose pour la région, à fournir un meilleur service de navigation entre Vancouver et l'Alaska, via les îles de la Reine Charlotte. Cette grève dont je parle est l'un des plus grands avantages naturels que possède tout le nord de cette région. Si Burns ou Byron avaient visité cet endroit, il serait intéressant de lire la description qu'ils en auraient donnée. Pour moi c'est une des merveilles du continent de l'Amérique du Nord.

Il y a dix-sept ans, dans la ville de Prince-Rupert, sir Charles Rivers Wilson, alors président du chemin de fer du Grand-Tronc et

de sa ligne filiale, le Grand-Tronc-Pacifique, a prononcé un discours dans lequel il a dit qu'il regrettrait son âge avancé, mais que, même à cet âge, il espérait voir la réalisation du projet du Grand-Tronc-Pacifique. Il a ajouté qu'il espérait être témoin du commerce des prairies de l'Ouest sortir par le port de Prince-Rupert et les richesses de l'Orient arriver au Canada par le même port. Il y a longtemps que ce grand vieillard dort de son dernier sommeil. La défaite de sir Wilfrid Laurier en 1911, la mort de Charles M. Hayes, le changement de ministère en 1911, le poids de la guerre, le coup fatal porté au Grand-Tronc-Pacifique par Mackenzie et Mann, tout a contribué à suspendre le progrès du Canada. De 1911 à 1921, il y a eu une période de stagnation, mais, sous la direction du premier ministre actuel, et grâce au génie de sir Henry Thornton, le Canada commence à prospérer de nouveau, et, vu l'amélioration énorme du National-Canadien, comme nous l'avons constaté par le budget, vu aussi celle du Grand-Tronc-Pacifique, nous voyons briller devant nous un avenir plein de promesses. Avant de reprendre mon siège, je dirai quelques mots d'un sujet qui a donné lieu à beaucoup de commentaires des moins favorables durant la dernière campagne électorale. Tous les journaux tories du pays, tous les orateurs conservateurs qui se sont fait entendre sur les tribunes politiques, ont mis au nombre des crimes du gouvernement de Mackenzie King la construction de l'élévateur de Prince-Rupert. Même à la récente élection complémentaire de Middlesex, si je suis bien renseigné, l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a profité de cette occasion pour mettre ce sujet de nouveau sur le tapis. Nos amis les conservateurs, qui ont si violemment dénoncé ce projet, devraient se rappeler que moins de trois mois après leur arrivée au pouvoir en 1911, leur premier acte dans cette ville exécrée de Prince-Rupert fut d'exproprier de leurs propres amis 100 pieds de largeur sur la Troisième avenue, au prix de \$95,000 fixé par leurs propres arbitres. Puis, dans le roc solide, ils ont ciselé un sous-sol à un coût additionnel de \$25,000. Nous avons un climat très humide dans cette partie du pays, et cet hôtel des postes était situé de telle façon qu'il servait de rigole pour les terrains adjacents, de sorte que ce sous-sol était toujours rempli d'eau. Alors nos loyaux amis, qui pensent tant de bien de Prince-Rupert, ont installé une pompe électrique opérée par un de leurs partisans. Cette pompe était à l'œuvre jour et nuit et ceux parmi nous dans cette région septentrionale qui faisons de mieux pour ne pas nous laisser abattre durant les heures sombres de la guerre repre-