

M. BIRD: Je rappellerai à mon honorable ami que le fleuve Nelson est un cours d'eau important; c'est un des plus grands du monde, et le courant y est très rapide. Je n'ai pas étudié cette question dans les détails, mais je crois que les rapports ministériels mentionnent un débit minimum au sujet de l'exploitation future de ces chutes. Je suppose que le débit mentionné se maintient pendant toute l'année.

M. MACLEAN (York-Sud): Puis-je fournir la réponse à cette question? Je causais il y a moins de deux semaines avec sir Adam Beck, et il me dit qu'il était possible de produire plus de 4 millions de chevaux-vapeur sur le versant de la baie d'Hudson. Cette force motrice pourrait servir toute l'année aux besoins miniers du nord et pour le chemin de fer.

M. BIRD: J'ai vu qu'on a évalué à plus de 6 millions de chevaux-vapeur la force motrice disponible dans le nord du Manitoba; je pense que les rapports du gouvernement l'évaluent aux environs de 3,000,000 chevaux. Toute cette force motrice se trouve à proximité du chemin de fer de la baie d'Hudson, et pourrait être utilisée dans les endroits où le chemin de fer traverse le fleuve. Outre ces ressources de première importance, il y en a encore d'autres d'ordre secondaire, comme les fourrures, le poisson, et peut-être la pâte de bois qui contribueront à augmenter le trafic destiné à maintenir le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Au-delà du chemin de fer, nous trouvons la baie d'Hudson. Bien que les ressources de la baie elle-même soient problématiques, cette étendue d'eau est le seul moyen d'accès à une superficie de plus de 2 millions de milles carrés, superficie tellement grande qu'elle semble défier toute imagination. Je dis que la baie d'Hudson est le seul chemin pour arriver à ce vaste territoire qui partout semble très riche en minéraux. Cette raison n'est pas imaginaire; elle n'est pas seulement alléguée pour les fins du débat. Je la prouve en lisant une seule citation; elle est du Dr Corless, le président de l'Institut canadien des Mines et de la Métallurgie, et ces paroles ont été prononcées l'année dernière. Voici:

Arrêtons-nous quelques moments, et essayons d'évaluer l'importance probable des mines de l'immense région qui entoure la baie d'Hudson, région couvrant plus de 2 millions de milles carrés et occupant plus de la moitié de la superficie entière du Canada.

Je résumerai les paroles du Dr Corless en disant que 10 p. 100 seulement de cette région a été inspecté, et une faible partie de cette proportion a été étudiée attentivement. Mais le résultat de cette étude démontre que cette vaste étendue est tout à fait semblable à la

[M. Good.]

région nord de l'Ontario qui a produit déjà tant de richesses pour le pays. Plus loin, il dit:

Heureusement, nous en connaissons assez pour être raisonnablement certains que la moyenne des grandes assises géologiques des parties moins connues ressemble beaucoup aux couches des portions examinées plus complètement. Dans ces dernières parties, où il a été fait quelques études au point de vue géologique et minéralogique, on a déjà découvert des gîtes de fer, de nickel, d'or et d'argent d'une richesse fabuleuse, contenant plusieurs milliers de millions (billions) de dollars sous la forme de ces minerais.

Si vous voulez de plus amples renseignements sur la nature de cette contrée, je vous recommande de lire la brochure publiée par le ministère de l'Intérieur en 1914, et intitulée *The Unexploited West*. Nous serions tous meilleurs canadiens, si nous savions que cette vaste région, aussi grande, comme l'a dit le Dr Corless, que la moitié de la superficie totale du Canada, et souvent représentée en blanc sur nos cartes géographiques, n'est pas dépourvue de ressources et peut fournir de magnifiques rendements de toutes sortes. Et la seule voie pour y parvenir, c'est le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je voudrais pour quelques instants vous parler de la somme de préjugés qui s'est accumulée contre cette route pendant les périodes des aventures et de la traite des fourrures. Depuis l'âge des hardis pirates de la reine Elizabeth jusqu'à celui des baleiniers américains de nos jours, nombreux sont ceux qui pour un motif ou un autre, ont bravé les obstacles de cette route. Dans ce temps-là, ces intrépides aventuriers n'existaient pas seulement dans l'imagination des auteurs de mélodrammes, mais tous ces hardis capitaines qui couraient alors les mers, parfois pour y semer la terreur, étaient épris du même enthousiasme pour l'avenir.

Il est parfois difficile de savoir ce qu'il faut admirer le plus, de leur connaissance de la navigation ou de leur puissance de vision. Des hommes comme Frobisher, Davis et Hudson ont rêvé du royaume de Cathay et de la route qui y conduirait et, en y rêvant, ils ont pu accomplir des choses qu'ils n'auraient pas pu accomplir autrement. Ces eaux septentrionales les fascinaient; elles travaillaient leur imagination à tel point qu'ils ont inconsciemment entrepris les premières démarches qui ont fait du Canada ce qu'il est aujourd'hui. Sans la clairvoyance de ces hommes courageux d'autrefois, nous ne connaîtrions pas notre pays tel qu'il est maintenant. L'esprit de ces temps anciens nous parle à cette heure. Il a été fixé d'une manière inoubliable dans les fastes de l'histoire par des hommes tels que Hablyut et de nos jours il est interprété dans des chants vibrants par des hommes comme sir Henry Newbolt dont