

la possibilité de prolonger immédiatement ces voies. Ces lignes ferroviaires seront rentables. La circulation sera suffisante pour justifier les dépenses requises tout comme le transport effectué sur les lignes secondaires qu'on aménage présentement vers les centres miniers justifiera le coût de leur installation.

Je ne sais pas si le ministère ou si les chemins de fer ont fait un relevé ni s'ils ont recueilli des données statistiques mais l'histoire de l'Ouest prouve que quand ces lignes sont prolongées elles rapportent des dividendes. Elles servent au transport de produits agricoles plus abondants jusqu'à la tête des Lacs ou vers d'autres parties du Canada et elles apportent aux nouveaux colons une grande partie de l'outillage dont ils ont besoin pour l'exploitation agricole. C'est donc pour le Canada un bon placement que de mettre en valeur ces nouvelles régions en ce moment.

Je suppose que le ministre a deviné quelle est l'autre question que je me propose de porter à son attention. C'est du port de Churchill et du prolongement de la saison de navigation à cet endroit que je veux parler. Il est maintenant tout à fait possible de prolonger la saison d'une autre quinzaine à l'automne. L'an dernier, on a expédié plus de céréales que jamais du port de Churchill et j'ai lieu de croire que le nombre de navires qui passeront par cet endroit cette année sera plus élevé que jamais. Je suis convaincu que le nombre des navires pourrait être accru considérablement et que le port et le chemin de fer seraient rentables si on prolongeait la saison de navigation. Les députés ont parfois l'impression qu'on a placé beaucoup d'argent là-bas. Je rappelle à ce propos que le gouvernement actuel a dépensé plus depuis dix ans, à Churchill, en travaux de défense, que le coût entier du port et du chemin de fer. Si nous pouvons affecter autant d'argent à la défense,—ces dépenses sont nécessaires, à mon avis,—nous pouvons certes dépenser la somme nécessaire à l'expansion du port et au prolongement de la saison de navigation de façon à assurer le succès de cette initiative.

**M. Fair:** Je n'ai pas l'intention de prononcer ce soir un long discours mais je tiens à appuyer les deux projets qu'a mentionnés l'honorable préopinant. Je me suis rendu dans le nord de la Saskatchewan où j'ai discuté cette question avec des cultivateurs et des hommes d'affaires; aussi suis-je instruit de la nécessité d'utiliser davantage le port de Churchill.

Je veux également appuyer l'appel qu'a lancé cet après-midi l'honorable représentant de Bow-River en faveur d'un meilleur traitement pour le camionnage que celui auquel il

peut s'attendre si les réclamations des chemins de fer vont très loin. Personne ne songe à contester aux chemins de fer la place qui leur revient dans l'économie canadienne, mais personne ne saurait prétendre, non plus, que les camions n'ont pas aussi leur place dans nos échanges commerciaux. Comme l'a signalé cet après-midi l'honorable représentant, les camions ont prouvé leur utilité lorsque les cheminots ont fait la grève il y a eu un an en août et septembre derniers. Ils ont alors assuré le fonctionnement de l'économie canadienne; ils ont empêché que les gens ne soient privés de nourriture et ont j'en suis sûr prouvé leur utilité. Les taux convenus, s'ils sont appliqués,—ce que j'espère ne pas voir se produire,—enlèveraient à des milliers de camionneurs leurs moyens d'existence et le pays s'apercevrait peut-être plus tard qu'une grave erreur a été commise. Les camionneurs ont leur place dans notre économie et j'espère que le ministre veillera à ce qu'ils aient le droit d'exploiter leurs camions tout comme par le passé.

Les taxes convenues que j'ai mentionnées m'amènent à traiter d'un autre sujet soulevé par l'honorable député de Peace-River. Il s'agit du relèvement du tarif transcontinental qui pèse lourdement sur ma province, en particulier. J'espère que le ministre s'occupera de ces questions en leur accordant toute l'attention qu'elles méritent et cela dans l'intérêt des provinces des Prairies.

**M. Dinsdale:** Au cours de ce débat général sur les crédits du ministère des Transports, je désire traiter brièvement deux questions. Les deux honorables préopinants ont déjà signalé la première qui, à ce que je vois, est un perpétuel sujet de discussion, bien que, pour ma part, je l'aborde pour la première fois à la Chambre. Le sujet m'intéresse, parce que je relève dans le budget des dépenses un versement pour combler le déficit d'exploitation, accru cette année, du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Je trouve la chose difficile à comprendre, en raison de l'essor que prend l'Ouest et de la prospérité générale de l'économie canadienne. C'est un sujet qui, à cause de son importance, peut souffrir beaucoup de répétition. Je découvre vite que, même à l'égard des entreprises importantes, les répétitions deviennent assez souvent nécessaires pour en assurer la réalisation éventuelle. Je me rappelle également le vieux dicton d'après lequel c'est la roue qui grince plus fort qu'on graisse le plus. Nous qui, à titre de représentants des provinces des Prairies, constituons une minorité relative, soupirons après le jour où toutes les régions canadiennes jouiront de l'égalité des avantages surtout dans le domaine économique.

[M. Wright.]