

l'envoyer pendant quelque temps dans les eaux de la baie d'Hudson. On pourrait déterminer une fois pour toutes quelles conditions climatiques et autres y règnent ordinairement et utiliser les renseignements ainsi obtenus à des fins commerciales et personnelles.

Cette question est également d'intérêt national, car établissant la praticabilité de cette route, on susciterait la possibilité d'un commerce interprovincial. J'espère que certains de mes amis des Provinces maritimes m'écouteront, parce que ces dernières, au lieu de s'opposer à cette entreprise, pourraient fort bien envisager les perspectives suivantes. Les provinces des Prairies pourraient expédier à Charlottetown de grandes quantités de céréales de provende qu'on utiliserait à la création d'une telle industrie du bétail et du bacon. Les entreprises d'exploitation forestière de la Nouvelle-Ecosse pourraient expédier de la pâte de bois par la baie d'Hudson, et grâce à des tarifs de transport équitables et une route maritime praticable, ces entreprises pourraient se développer. Les rapports entre l'extrême Est du Canada et l'Ouest central deviendraient ainsi plus étroits que jamais, ce qui serait sûrement à désirer du point de vue national.

Je vous parlerai maintenant des événements récents et passés qui se rattachent à cette route. Voyons un peu ce qui est arrivé depuis que nous avons discuté cette question à la Chambre en octobre 1945. Les honorables députés qui ont participé à ce débat se rappellent qu'il y fut question de l'établissement d'un comité par les gouvernements des trois provinces des Prairies. Je suis heureux d'apprendre à la Chambre qu'on a constitué ce comité au mois de juillet 1946. Il se compose du ministre des Mines et Ressources du Manitoba, du ministre des Chemins de fer de l'Alberta, du ministre des Coopératives de la Saskatchewan, ainsi que de deux membres de la *Hudson Bay Route Association*. Grâce à ce comité, les efforts des gouvernements provinciaux pourront se coordonner avec ceux du gouvernement fédéral afin de tirer le meilleur parti possible du port. Ce comité a constitué un comité technique chargé d'étudier la question et de réunir une documentation sur l'emploi qui pourrait être fait du port. Il est composé d'économistes des trois provinces, et s'est réuni à Winnipeg en octobre 1946, puis à Regina en novembre de la même année et encore en janvier dernier. Il a fait et fait encore un utile travail, étudié par exemple la durée possible de la saison de navigation, le balisage des eaux, l'exploitation et l'administration du chemin de fer de la baie d'Hudson, et la possibilité d'expédier

par le débarcadère de Churchill certaines denrées, notamment du blé, de la houille et du peuplier. Ses recherches s'étendent aussi à d'autres aspects de la question et c'est grâce à la documentation qu'il a accumulée que je pourrai tout à l'heure présenter quelques données.

Quant à l'activité du port et du chemin de fer depuis le débat qui a eu lieu aux Communes en 1945, on a expédié du port, cette saison-là, environ trois millions de boisseaux de blé, y compris deux millions de boisseaux qui, bien qu'entreposés à Churchill durant toute la guerre, étaient tout de même en parfait état de conservation. Les importations se résument à peu de choses, quelque 40 tonnes, surtout de pierres à curling, d'eau-de-vie d'Ecosse, de faïences et porcelaines de provenance britannique et destinées au marché des Prairies. Ces importations ne suffisent pas à constituer une preuve,—si ce n'est que le commerce par cette route est matériellement possible et que, toutes choses égales d'ailleurs, le commerce par cette voie serait profitable et à l'expéditeur et à l'acheteur.

Je ne dirai que quelques mots de l'aménagement matériel du port de Churchill. On est déjà au courant. L'aménagement actuel permet de charger et de décharger environ quarante-cinq navires durant la saison de navigation. Mais quand je parle de chargements et de déchargements, je dois dire qu'il s'agit surtout des exportations de blé, et non des denrées importées, car, la situation étant ce qu'elle est, l'accroissement des importations nuirait à l'exportation. Six ou sept navires peuvent mouiller dans le port en même temps, et on peut en charger trois simultanément. Quand les circonstances s'y prêtent, on peut charger un navire en un jour, mais il faut généralement une journée et demie. Les navires peuvent en moyenne prendre une cargaison de 325,000 boisseaux et l'élevateur de Churchill peut entreposer deux millions et demi de boisseaux. Quant au chemin de fer de la baie d'Hudson, il appartient à la population canadienne et l'exploitation en est confiée au National-Canadien sous la direction d'un administrateur général. Il peut transporter, pendant la saison de navigation, environ 150 wagons de blé par jour. Ce chiffre semble modéré. On pourrait l'élever, mais je tiens à être exact. La distance, du Pas à Churchill, est de 510 milles et la voie est excellente. On m'assure qu'il n'en existe pas de meilleure au Canada pour le transport des marchandises. Elle est faite d'acier de 85 livres. Quelqu'un qui la connaît depuis des années m'a dit qu'on pouvait transporter du blé à Churchill, le décharger et retourner les wagons au Pas en quatre jours.