

L'hon. M. DUNNING: Je rafraîchirai peut-être la mémoire de mon honorable ami en lui apprenant que l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) a fait insérer ce rapport au Hansard, hier.

M. CAHAN: Je ne l'ai pas trouvé.

L'hon. M. DUNNING: Il est consigné à la page 4381.

M. CAHAN: Voilà le texte du rapport en question:

J'ai cru devoir m'abstenir surtout parce que je sais que vous avez toujours été un des plus forts partisans de l'entreprise. Vu la condition des glaces cette année, que j'ai soigneusement étudiée les 13 et 29 août et le 6 septembre, à l'entrée du port Nelson, et d'après les mouvements de nos navires qui sont venus à Port-Nelson et qui en sont repartis au cours des cinq dernières saisons, j'en suis venu à la conclusion que la saison de navigation pour les vapeurs irréguliers sur cette route sera si courte que les frais qu'entraîneront la manutention et le transport des marchandises seront si élevés que la route ne pourra certainement pas rivaliser avec celle des lacs à la baie Georgienne, et de là, par voie ferrée, jusqu'à Montréal.

Port-Nelson a été cette année bloqué par les glaces le 29 août, et on apercevait encore de la glace à l'entrée du port le 6 septembre; fait dont je vous inclus la preuve.

Le *Sheba* a dû changer sa course deux fois le 12 septembre afin d'éviter les glaces à moins de cent cinquante milles de Port-Nelson. Bien que la saison soit cette année très tardive pour ce qui est de la glace, il n'est cependant pas rare que l'on rencontre des glaces aux environs du cap Tatnam jusqu'en septembre. La saison extrêmement tardive devra compter sur une route commerciale. Je crois aussi que nous ne pouvons prolonger la fin de la saison au delà de la date du départ de nos navires au cours des dernières années, ce qui veut dire que le 15 octobre doit clore la navigation commerciale, à moins que les reconnaissances faites en aéroplanes sur le mouvement des glaces du détroit de Fox nous apportent des renseignements inconnus jusqu'ici.

Prenant, pour les fins de la discussion, la plus longue saison qu'il soit permis d'espérer, soit deux mois entre l'arrivée du premier navire à Port-Nelson et le départ du dernier, je trouve que la route du chemin de fer de la baie d'Hudson ne pourrait offrir un taux plus élevé aux vapeurs irréguliers pour se rendre à Port-Nelson qu'il faut offrir pour que ces navires se rendent à Montréal et je crois qu'à taux égaux le vapeur irrégulier préférera aller à Montréal plutôt qu'à Port-Nelson, pour ce qui est du commerce avec l'Europe.

A titre de renseignement, j'ai préparé le tableau suivant, lequel indique le coût du transport du grain de Saskatoon à Liverpool via Fort-William:

Avec la permission de la Chambre, je ferai inscrire ce tableau au Hansard:

	c.
Saskatoon à Fort-William, 917 milles à 4 milles $\frac{1}{2}$ par tonne-mille.	12.4
Transbordement à Fort-William:	
Intérêt sur le prix des élévateurs et du port, à 6 p. 100, élévateurs remplis sept fois par saison à 45 et 35c. par boisseau, première dépense 80 x 6 x 1.	0.7

100 7

	c.
Main-d'œuvre et exploitation de l'élévateur. Moyenne de Port-Colborne et de Montréal.	0.3
Transport sur les lacs de Port-William à Baie-Port, taux de septembre.	1.5
Transbordement au port de la Baie-Georgienne, comme ci-dessus.	1.0
Transport à Montréal par voie ferrée:	
Voie actuelle du P.-C. de Port-McNicoll, 375 milles à $\frac{1}{40}$ de cent par tonne-mille, ou voie projetée du N.-C. de Key-Harbour à Montréal, 401 milles à 35 centièmes de cent par tonne-mille.	4.5
Transbordement à Montréal.	1.0
Transport océanique, taux d'avant-guerre.	5.0
Assurance omise.	—
	26.4

Le rapport ajoute:

Pour fin de comparaison avec ce qui précède, j'ai préparé le tableau suivant qui indique les frais du transport du grain de Saskatoon à Port-Nelson. Les taux par voie du chemin de fer de la baie d'Hudson seraient comme suit:

	c.
Saskatchewan à Port-Nelson, 730 milles à 625 millièmes de cent par tonne-mille.	13.8
Transbordement à Port-Nelson:	
Élévateur et port, chacun 70c. par boisseau.	
Intérêt sur le prix de ces derniers, élévateur rempli deux fois par saison, 70 x 6 x 1 x 2.	4.2
100 2	
Report.	18.0
Main-d'œuvre et exploitation de l'élévateur, deux fois le prix sur les lacs.	0.6
Intérêt sur le coût de $\frac{3}{4}$ du grain détenu pendant trois mois, valeur \$1.00 le boisseau à 8 x 3 x 2.	1.3
100 12 3	
Total ci-dessus.	19.9

Balance pour le transport océanique, l'assurance additionnelle et l'intérêt sous le montant des travaux=26.4—19.9=6.5c. par boisseau.

Les taux océaniques de Montréal sont généralement les taux des navires de ligne et non ceux des vapeurs irréguliers. Lorsque l'on prend les taux de ces derniers, ils sont généralement de 2c. plus élevés que ceux des navires de ligne et très rarement moins élevés que 7c., de sorte que même si la route de Port-Nelson pouvait obtenir l'assurance à aussi bon terme que Montréal, le mieux que l'on pourrait offrir serait des taux égaux à ceux des vapeurs irréguliers de Montréal. Vu les difficultés que présenterait le transbordement, il est bien impossible de supposer que les vaisseaux de ligne se rendent à Port-Nelson ou que la manutention en ballots puisse se faire sur une large échelle.

Dans les chiffres que j'ai soumis, j'ai supposé que le prix de la main-d'œuvre pour la manutention d'une cargaison à Port-Nelson serait le double de ce que l'on paye à Montréal ou à Fort-William, et aussi que les frais d'exploitation par tonne-mille sur le chemin de fer de la baie d'Hudson seront de 40 p. 100 plus élevés que par voie ferrée de Saskatoon à Fort-William, à cause de la différence entre le prix du combustible et à cause de la courte durée de la saison, dont dépend le commerce maritime entre Port-Nelson et l'Europe. Je puis prouver que je ne dépasse pas les bornes de bien des façons. Si on amène un homme ici pour travailler