

l'Ouest canadien. La culture mixte s'y fait à une grande échelle, si bien qu'une foule de marchandises qui viennent de l'Est doivent se rendre à Edmonton pour ensuite en revenir. D'autre part, les produits de la terre, les céréales et autres denrées agricoles, expédiés de là doivent d'abord être acheminés vers l'ouest pour revenir ensuite vers l'est, parcourant ainsi des centaines de milles supplémentaires.

Je le répète, il m'est difficile de comprendre pourquoi ce vide n'a pas été comblé. Cette ligne de chemin de fer passe par les champs pétrolifères de Redwater, une des régions de l'Ouest les plus riches en pétrole. On pourrait y exploiter des mines de sel. On peut donc difficilement s'expliquer pourquoi ce tronçon n'a pas été aménagé, étant donné qu'il s'agit d'une des régions les plus peuplées de l'Ouest et que le sol se prêterait à ces travaux.

L'honorable député d'Athabaska et d'autres membres de la Chambre ont déjà abordé la question. Pour ma part, j'en ai parlé pour la première fois à mon entrée à la Chambre en 1949, en portant la question à l'attention du ministre des Transports, M. Chevrier. Le ministre m'a répondu, ainsi qu'en fait foi la page 1257 du 2<sup>e</sup> volume du *hansard*, 2<sup>e</sup> session de 1949:

Je remercie l'honorable député de Vegreville de l'intérêt qu'il porte aux endroits non desservis par le chemin de fer reliant Heinsberg (Alberta) et Frenchman's Butte (Saskatchewan). Le National-Canadien a étudié soigneusement le problème en 1947, 1948 ainsi qu'en 1949; à vrai dire, il accorde une haute priorité au projet.

Après quelques autres remarques, le ministre a terminé en disant:

Toutefois, que mon honorable ami sache que la découverte des gisements pétrolifères et de la mine de sel sont deux éléments qui en rendent l'aménagement plus probable. Ils ajoutent sûrement aux avantages économiques qu'il comporterait. Tout ce que je puis dire à présent, c'est que le National-Canadien étudie soigneusement la question et que cette ligne figure en tête de la liste prioritaire.

Pour la gouverne de la population de cette région de l'Alberta, le ministre pourrait-il nous dire jusqu'à quel point le National-Canadien a étudié la question? Qu'en pense le chemin de fer? Le ministre jugerait-il opportun de faire pression afin que ce tronçon soit achevé?

**M. Herridge:** J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques préliminaires du ministre mais, comme les honorables préopinants, je suis un peu déçu que nous n'ayons pas sous les yeux un exemplaire imprimé du rapport du ministère avant de passer à l'examen des crédits. Avant de formuler les remarques que je me propose de faire cet après-midi, je voudrais remercier le ministre et ses fonc-

tionnaires pour la façon courtoise dont ils ont examiné toutes les questions que j'ai cru bon de leur soumettre. Non que le ministre accorde tout ce qu'on lui demande,—d'ailleurs j'en dirai davantage sur cette question lorsque nous examinerons les divers crédits. Je dois dire que le ministre a une manière de refuser qui nous semble une faveur malgré tout.

Je ne parlerai pas de questions concrètes qui intéressent le ministère des Transports; j'aborderai plutôt le domaine moins dense des ambiguïtés constitutionnelles. Il est une question que bon nombre de mes commentants, de tous les partis politiques, m'ont demandé de traiter ici, parce que, selon eux, il faudrait y remédier.

Il s'agit des droits de navigation dans les lacs Arrow qui ne sont qu'un élargissement, de 135 à 140 milles de long, du Columbia. Depuis la découverte de ce fleuve par Thompson, en 1811, la navigation s'est faite sur cette partie qui est navigable. Ce furent d'abord les bateaux de la Compagnie de la baie d'Hudson. En 1866, sont apparus les bateaux à vapeur, qui allaient depuis Northport jusqu'au nord de Revelstoke. Et puis, pendant une soixantaine d'années, la *Kootenay Steam Navigation* et le Pacifique-Canadien ont exploité une flotte de vapeurs à roue arrière. Au grand regret des habitants le long du lac, le dernier de ces navires à vapeur du Pacifique-Canadien, le *Minto*, a été mis au rancart en avril 1954. En effet, ils regrettaient beaucoup que le gouvernement provincial de l'époque n'ait pas assumé la moitié de la subvention de \$60,000 jugée nécessaire par le Pacifique-Canadien. Le gouvernement fédéral aurait pu assumer l'autre moitié.

En raison des doux souvenirs que me rappelle ce navire, je ne puis m'empêcher de raconter une brève histoire de ses débuts. Un jour, un de nos premiers ministres anglicans descendait les lacs à bord du navire tout en lisant sa Bible. Le patron s'approcha de lui et lui dit: "Padre, le Seigneur dit-il quelque chose du vieux vapeur *Minto*?" Le ministre du culte lui répondit: "Un instant, capitaine. Laissez-moi vérifier. Je suis bien sûr que le Seigneur n'a pas oublié un aussi bon navire." Le ministre revint aux premières pages de sa Bible et lui dit: "Voici, capitaine, ici dans la *Génèse*", et il lut ce qui suit: "...et Dieu fit tout ce qui rampe sur la terre".

Je le répète, nous avons été très peiné quand ce navire a cessé de circuler, mais nous sommes fort heureux qu'il ait été remplacé par le transbordeur *Arrow Park* maintenant exploité par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique. Lorsque le vapeur *Minto* a cessé de circuler, le gouvernement de la Colombie-Britannique a de-