

pendant un certain temps. J'espère donc que mes quelques observations mettront en valeur cette idée, car je ne tenterai pas d'envisager les possibilités de la route. On me reprocherait de croire aisément ce que je désire. Je n'en ferai pas non plus l'historique, intéressant et romanesque, car il est consigné dans les *Débats* de 1945 comme le sont les données statistiques relatives à l'exploitation de ladite route. Je tenterai de mettre un frein à mon enthousiasme et d'exposer d'une façon nette et précise pourquoi il convient, en 1947, de mettre le projet convenablement à l'épreuve.

En premier lieu, la population tient à ce qu'on fasse l'essai de la route. J'ai déjà parlé du désir qu'elle a exprimé par l'entremise de ses représentants à la Chambre des communes. Mais que pense le public? A tort ou à raison, bien des gens de l'Ouest estiment, et ils l'ont affirmé ouvertement, que certains particuliers, à qui la route nuit, l'ont sabotée à dessein. Le Gouvernement ne doit pas oublier qu'au cours de la grève des cultivateurs de l'Ouest, qui a eu lieu dernièrement, ces derniers ont exprimé leurs opinions de la route de la baie d'Hudson.

J'ai à la main une brochure qui s'intitule *Farmers' Action Program of Alberta Farmers' Union and United Farmers' of Canada* et à la page 6, où il est question des tarifs-marchandises, je relève l'extrait suivant:

Il faut régler équitablement l'échelle injuste des tarifs-marchandises car elle nuit aux cultivateurs des Prairies qui exportent et importent des denrées sur toutes les lignes ferroviaires, y compris le chemin de fer de la baie d'Hudson.

À la page 15, sous le titre *Churchill et le chemin de fer de la baie d'Hudson*, nous trouvons un plaidoyer énergique en faveur de l'emploi de cette route, ainsi qu'une proposition réclamant la création d'un comité chargé d'enquêter sur la question de savoir s'il existe des raisons valables de ne pas utiliser cette route. Un grand nombre de cultivateurs s'intéressent à cette question et ils commencent à perdre patience, car, à leur avis, ces retards ne sont aucunement motivés. Voici un vœu formulé en décembre 1946, au congrès des cultivateurs unis du Canada, section de la Saskatchewan:

Nous prions donc le gouvernement fédéral d'instituer sans retard une commission royale, chargée d'enquêter sur toutes les questions relatives à l'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson et du port de Churchill, et de nommer, au sein de cette commission, un représentant de la Hudson Bay Route Association.

J'ai tenté d'indiquer qu'on tient à permettre au port de Churchill de démontrer sa valeur. Je me permets de citer les paroles du ministre des Transports (M. Chevrier) que je

suis heureux de voir à son siège. Voici ce qu'il a dit, comme en fait foi le hansard du 15 octobre 1945:

Le Gouvernement désire faciliter de toutes les façons possibles l'utilisation du port de Churchill.

Il semble donc que ce désir soit unanime.

Cette route intéresse tous les Canadiens. Il faudrait pouvoir l'utiliser aux fins d'importation et d'exportation, même si, à l'heure actuelle, ce débouché ne peut manutentionner qu'une faible partie de nos exportations de blé. Nonobstant toute prétention contraire, on ne saurait le regarder comme un rival important d'aucun autre port canadien puisque le volume de céréales qu'il est en mesure de recevoir est bien petit en regard des exportations totales de blé canadien. Il importe de sauvegarder le placement fait par le Canada dans ce chemin de fer et ce port.

D'aucuns ont insisté sur l'importance du Nord du point de vue stratégique. Je vois qu'à l'heure actuelle il se trouve à Churchill 600 hommes de troupe, y compris cent Américains, comme en fait foi une dépêche de la *Presse canadienne* du 12 février. Durant la guerre, on attachait plus d'importance au Fort de Churchill qu'au port du même nom. Quant à moi, je préfère assister à l'expansion civile du nord du Canada. Je tiens donc à préciser que je ne réclame aucunement son expansion du point de vue militaire. J'aimerais plutôt assister à son expansion industrielle, car un jour viendra où le Nord sera le centre des exportations de peuplier blanc, dont on reconnaît de plus en plus la valeur économique; où l'on exploitera des mines et l'huile extraite du béluga aux mœurs si prolifiques; où l'on pourrait encore faire l'élevage des rennes et développer enfin le tourisme. Je m'excuse de m'éloigner quelque peu du sujet à l'étude, mais je tenais à faire ressortir l'importance de Churchill, puisqu'on y songe, du point de vue stratégique.

Churchill se trouvait sur le passage de l'expédition Musk-Ox. Il est la porte d'entrée de l'Arctique oriental, l'unique tête de ligne reliée au continent, l'unique port à marée avec communications océaniques et il sert également de base aérienne. J'insiste ici sur la vulnérabilité de nos chemins de fer transcontinentaux à voie unique, et de celui de la baie d'Hudson. Au point de vue stratégique, il incombe au gouvernement canadien comme à celui de Grande-Bretagne de mettre à l'épreuve cette voie ferrée, car le sort d'une armée ayant des bases à Churchill pourrait en dépendre un jour ou l'autre. Je suppose que nous avons gardé une partie de la flotte canadienne utilisée durant la guerre. Cette marine devra faire la manœuvre quelque part et je demanderai de