

**Le Brigadier H. W. Love** (directeur exécutif, Institut d'Études arctiques de l'Amérique du Nord): Je crois que cela rend compte des faits essentiels pour le moment.

**Le président:** Quelle est votre réaction? Est-ce que le transport vous intéresse, même dans le Nord?

**M. Horn:** En fait, dans notre recommandation n° 3 nous sommes fait violence pour résister à la tentation de dire que l'industrie minière devrait avoir la priorité absolue et nous disions que du point de vue de notre industrie nous pensions—comme le Conseil des Sciences,—que le problème le plus important est le transport et qu'il faut y insister.

De notre point de vue, les transports représentent encore bien autre chose que ce long transport à travers le Nord, mais cela compte beaucoup aussi.

Nous nous trouvons en face de problèmes de transport difficiles et importants, à l'intérieur même du territoire de la mine. À l'avenir, au fur et à mesure que la teneur en minerai baissera et que la profondeur augmentera nous aurons des problèmes terribles à l'intérieur de la mine elle-même. Mais notre réponse est oui: nous mettons ces problèmes au tout premier rang.

**Le président:** Comme vous le savez, naturellement, très peu d'argent a été consacré jusqu'à présent aux recherches de cet ordre, et nous avons toutes sortes de bureaux différents qui s'intéressent actuellement aux recherches sur les transports, chacun faisant quelque chose de son côté. Seriez-vous favorables à une proposition qui est faite actuellement de certains côtés, concernant la création d'une sorte d'institut national de recherches sur les transports?

**M. Horn:** De prime abord, cela me semble très bien à ce point de vue-là, c'est-à-dire au point de vue des transports à longue distance. Comme je le disais, pour nous, et ceci sera de plus en plus vrai à l'avenir, l'exploitation d'une mine peut fort bien dépendre d'une question de transports et je suppose que cela rentrerait dans le cadre de votre idée?

**Le président:** Ce n'est pas mon idée, mais un projet qui a été proposé par d'autres, dans le nord et l'ouest en particulier.

**M. Bonus:** Très souvent, la décision d'exploiter ou non une mine dépend entièrement des transports, de la question de savoir comment amener la production sur le marché.

**M. McTaggart-Cowan:** Le Conseil des sciences a entrepris son étude sur les transports en la considérant comme programme de première importance. Pour appuyer ce que le sénateur Grosart a fait ressortir: (a) il manque un centre et (b) les difficultés que

rencontre l'Institut arctique d'études sont un exemple de l'extrême fragmentation de ce qui existe et du fait qu'il n'y a pas de véritables centres spécialisés compétents.

**Le sénateur Grosart:** Est-ce que le contraire de la fragmentation est la centralisation?

**M. McTaggart-Cowan:** Pas nécessairement. C'est un moyen d'éviter la fragmentation, il y a un autre moyen qui est ce qu'on appelle «faire des montagnes»—cela sous-entend que l'on n'en fait pas une seule mais plusieurs, chacune étant un centre compétent. Peut-être avons-nous davantage besoin d'une chaîne de montagnes que du Mont Everest lui-même?

D'autre part, comme le D<sup>r</sup> Horn l'a fait remarquer, il s'agit de domaines très différents quand on s'occupe d'introduire toute la gamme des moyens de transports actuels à l'intérieur de la mine elle-même, ou des communications entre cette mine et vos systèmes nationaux et puis, quand vous en arrivez à votre environnement urbain, vous vous trouvez sur un terrain tout à fait nouveau qui fait en réalité tout autant partie du développement urbain que d'autre chose.

L'étude de ce programme capital vient juste d'être entreprise. De même la possibilité de considérer le développement urbain comme programme de première importance est examinée. Les problèmes des transports urbains font partie de notre commission sur le développement urbain et toutes les autres formes de transport font partie de cette étude sur les transports; en effet, suivant les avis les plus autorisés, c'est là où le système de transports urbains rejoint les systèmes de transport à longue distance et spécialisés qu'il vaut le mieux faire la confrontation.

Il existe un grand nombre d'exemples de systèmes de transport qui ont été construits sans qu'une étude du problème des transports soit faite. La ligne de chemin de fer qui va à Churchill en est un bon exemple. Si elle avait été construite à dessein pour ne pas passer par les principaux gisements de minerai, on aurait difficilement pu faire mieux.

**M. Armstrong:** M. le président, je ne peux pas répondre à la question de savoir si l'on dépense suffisamment pour la recherche sur les transports. Je veux laisser la commission juge de savoir si la proportion est juste: dans notre propre programme, 20 pour cent de nos débours sont affectés, en gros, aux transports urbains. Par rapport à l'ensemble des fonds publics de recherche, il semblerait que ce soit 27 ou 28 p. 100.

À notre point de vue, c'est un secteur où une grande proportion au moins de la technologie des véhicules, excepté en ce qui concerne les régions froides, peut être importée. Le secteur que nous estimons être particulièrement négligé dans les transports