

de la situation présente, le Gouvernement devra prendre l'initiative de favoriser activement la mise en exploitation de ces ressources naturelles que renferment les gisements houillers des environs de Telkwa par exemple. Inutile de rappeler aussi qu'il faudrait préparer l'exploitation de la région de Groundhog pour nous en servir en cas d'urgence nationale.

Nous n'ignorons pas le danger, la grave pénurie, dont nous avons été menacés durant la guerre. Nous avons aujourd'hui l'occasion de mettre en exploitation des régions qui nous mettront à jamais à l'abri de semblables périls. Le maintien de notre régime de gouvernement dépendra de son habileté à répondre aux besoins de l'heure et à préparer l'avenir. L'appui actif du Gouvernement aux projets dont je viens de parler batterait la marche à d'autres entreprises qui vaudraient des recettes à l'Etat.

Advenant un fléchissement dans le volume du commerce, il deviendra naturellement difficile au Gouvernement d'honorer ses obligations. Le seul moyen d'y faire face est d'accroître les progrès à partir des sommets connus durant la guerre. Autrement, les industries qui resteront se trouveront prises sous le poids d'un fardeau toujours grandissant qui finira par les écraser tout à fait. Il nous faudra alors une autre guerre pour les remettre en activité.

Aujourd'hui Prince-Rupert est le port de mer le mieux outillé au nord de Seattle et Vancouver. C'est le seul port septentrional relié au nord par le rail. Il est intéressant de constater que, sur une carte publiée dernièrement par le *Christian Science Monitor* signalant les divers ports qui ont joué un rôle essentiel durant la guerre, il est fait mention du port de Prince-Rupert et non pas de Vancouver ni de Victoria. Ce sont là des faits qui, en définitive, influenceront sur l'avenir du commerce et de la navigation dans le nord du Pacifique. On a uniformisé les tarifs-marchandises entre Prince-Rupert, Seattle et Portland rendant ainsi la concurrence plus facile dans le Pacifique septentrional aux marchandises expédiées par le port de Prince-Rupert qu'à celles qui passaient par les ports du sud.

Richard L. Neuberger, rédacteur de grands reportages à l'*Oregonian* de Portland et correspondant du *Times* de New-York dans le nord du Pacifique, prétend que de fortes influences politiques ont joué contre le port de Prince-Rupert. Les intérêts économiques étant concentrés dans le sud, il était naturel qu'ils vissent d'un mauvais œil une concurrence leur venir d'une région nouvelle. Cependant, vu la rareté de matières premières qui afflige aujourd'hui le monde entier, il nous appartient de songer à l'avenir de notre pays, d'en inspirer nos actes, au lieu de prêter l'oreille aux

puissants groupements économiques qui tentent d'étouffer les progrès de régions telles le nord-ouest du Pacifique.

Qu'il me soit permis de citer un article paru dans le numéro de mai et juin du *Nor' West Miner*, publié à Edmonton (Alberta):

Les programmes de construction d'après-guerre, arrêtés à Ottawa, se chiffrent par centaines et nous coûteront des millions de dollars. Bon nombre d'entre eux se révéleront d'une valeur indiscutable, mais l'inachèvement de ce troisième chemin de fer transcontinental nous sera d'un grand désavantage économique. Le temps est maintenant passé où il était permis aux intérêts acquis, à Vancouver, Montréal et sur les Grands Lacs, de s'opposer à tout changement dans nos moyens de transport des céréales et autres produits du Pacifique à l'Atlantique. Le Canada est devenu trop important pour voir ses progrès entravés. Le chemin de fer Churchill-Prince-Rupert nous offre la solution à plusieurs de nos problèmes de reconstruction et, à 18 millions de dollars, il est bon marché.

Durant la guerre, on a suspendu l'application de la loi Jones afin de permettre aux navires étrangers, ou mieux aux navires canadiens, de transporter des cargaisons vers les ports de l'Alaska. La loi Jones a été remise en vigueur cependant et le port de Prince-Rupert ne peut plus servir à l'expédition de matériaux à l'Alaska. Le Canada a trop négligé de protéger sa propre marine marchande et si le gouvernement canadien recourait à une loi comme la loi Jones, sur les Grands Lacs par exemple, les Américains adopteraient, j'en suis sûr, une attitude beaucoup plus pondérée à l'égard des navires canadiens pénétrant dans les eaux de l'Alaska. Les frais d'expédition d'une voiture du port de Seattle à Ketchikan sont de \$86.70; le transport de la même voiture de Prince-Rupert à Ketchikan ne coûterait que \$40.80. Le port de Prince-Rupert occupant un poste aussi stratégique, pourquoi le Gouvernement ne peut-il l'aider efficacement à absorber au moins une partie du commerce profitable du sud, ouvrant ainsi la voie à l'exploitation des ressources naturelles du nord?

La ligne de charge dans les eaux septentrionales, nuisible au développement de la navigation dans ces eaux, oppose un autre obstacle à l'expansion du nord et du port de Prince-Rupert. D'après la convention internationale sur les lignes de charge, la navigation à la latitude de 50 à 60 degrés est considérée comme étant plus dangereuse qu'à la latitude de 40 à 50 degrés. Des marins d'expérience cependant, bien au courant des conditions existant dans le nord-ouest du Pacifique, soutiennent que la navigation y est aussi bonne sinon meilleure que plus au sud, à cause de l'absence des brouillards d'hiver si dangereux pour les ports du sud. La ligne actuelle de chargement donne au port de Vancouver un injuste avantage sur celui de Prince-