

notre avenir existe maintenant de façon permanente et sera désigné comme le Conseil ministériel des ressources. Le conseil visera à améliorer les relations et la coordination intergouvernementales dans le domaine des ressources renouvelables.

Monsieur l'Orateur, j'ai en main un exemplaire de l'*Enterprise* de Selkirk, du 8 mars 1961. En page 3 je lis le titre: «Cunningham entrevoit une route navigable d'Edmonton à Selkirk».

M. Cunningham réside à Selkirk, au Manitoba. Jusqu'à sa retraite, qu'il a prise récemment, il était chargé par le gouvernement fédéral de tous les travaux de dragage au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et dans les territoires du Nord-Ouest. M. Cunningham, parlant à la Chambre de commerce de Selkirk, a exposé son plan d'une route navigable, depuis Edmonton, par la rivière Saskatchewan, jusqu'à Grand-Rapids, par le lac Winnipeg et en remontant la rivière Rouge jusqu'à Selkirk et Winnipeg. Il était évident que M. Cunningham parlait d'un sujet qui lui était familier, et qu'il a fait beaucoup de recherches là-dessus. C'est un sujet auquel il croit, un projet qu'il serait pratique de réaliser.

Chaque fois qu'on émet de nouvelles idées, il y en a qui disent aussitôt qu'elles sont ridicules et insensées, et que leur auteur n'est qu'un rêveur. Je suis sûr que la première fois qu'on a proposé l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, il y en a qui ont dit que le projet était insensé. Une fois l'idée lancée, il a fallu pas mal de temps pour stimuler l'intérêt à ce propos et pour convaincre les gens de ses possibilités. Par la suite, il a fallu procéder à des enquêtes approfondies pour déterminer si le projet était suffisamment valable pour justifier la dépense d'argent nécessaire. Je n'ai rien contre cela. Au contraire j'estime qu'il est important que ce genre de projet fasse l'objet d'une étude attentive. J'admets qu'il faut être convaincu des avantages généraux que peut retirer d'un projet le pays dans son ensemble avant que l'on affecte des deniers à la mise en œuvre. Si je signale ce détail, c'est que, j'en suis sûr, chaque fois dans l'histoire qu'une idée nouvelle a été mise de l'avant, il y en a qui l'ont considérée absurde. Cependant, il faut se souvenir que celui qui émet une idée a étudié la question, alors que ceux qui la critiquent n'y ont habituellement jamais songé, ce qui explique pourquoi ils formulent le genre de critique que je viens de signaler. Je suis de ceux qui croient que chaque fois que quelqu'un propose un projet, notamment lorsque ce projet fait preuve d'imagination et de vision, il convient de l'examiner avec soin et de lui accorder toute la considération voulue.

[M. Stefanson.]

Le programme que propose M. Cunningham est de ceux qui, à mon avis, entrent dans cette catégorie. Il est certain qu'il s'agit d'un programme imaginaire; c'est un programme qui fait preuve de vision également. On peut concevoir ce genre de projet comme amenant la mise en valeur des secteurs septentrionaux des trois provinces des Prairies. Il est essentiel que nous puissions fournir tous les moyens pratiques de transport. Comme le Canada est une nation en plein essor, dont l'économie est en expansion, et que tout indique que dans les années à venir notre population va augmenter considérablement, j'estime qu'il serait souhaitable de disposer de divers moyens de transport afin de pouvoir desservir les Canadiens, quel que soit l'endroit où ils se trouvent. La présence de voies ferrées, de wagons-marchandises, de camions, de lignes aériennes et de navires tendrait à établir des tarifs-marchandises de concurrence, ce qui pourrait faire autrement que favoriser la population en général.

M. Cunningham a beaucoup travaillé à ce projet, et il a présenté à la Chambre de commerce un mémoire d'un vif intérêt, esquissant les possibilités de ce plan d'une voie navigable à partir d'Edmonton, sur la Saskatchewan, jusqu'à Grand Rapids, passant par le lac Winnipeg pour se rendre jusqu'à la rivière Rouge et jusqu'à Selkirk et Winnipeg. Il a ajouté également qu'on pouvait viser encore plus loin et entrevoir le jour où une voie navigable serait également construite sur le Nelson pour relier la baie d'Hudson au lac Winnipeg. De la sorte, l'ouest du Canada serait relié par une voie navigable à l'océan Atlantique et à la baie d'Hudson. Dans son résumé des frais et des perspectives que représente ce projet, M. Cunningham a ajouté ce qui suit:

A partir de ces plaines du Canada, on pourrait rêver encore un peu plus et, encore une fois tournant notre regard vers le passé, nous rendre compte qu'il n'est pas nécessaire que Winnipeg soit le terminus oriental de cette voie navigable intérieure. Grâce à des chenaux de 100 à 150 pieds de largeur, d'une profondeur moyenne de 6 à 8 pieds, on pourrait transporter des charges considérables du lac Winnipeg jusqu'aux Grands lacs par les routes empruntées par les anciens explorateurs. Oui, et certains de nos tracés militaires d'autrefois, le long de la rivière Winnipeg jusqu'au lac des Bois, et de là jusqu'au bassin hydrographique et jusqu'au lac Supérieur, au moyen des cours d'eau s'écoulant de l'autre côté de ce bassin, nous indiqueraient la voie.

Je proposerais que le ministère des Transports commence à recueillir des données et des renseignements à propos de ce projet de voie navigable entre Selkirk et Edmonton. Il est parfaitement possible qu'à l'avenir ce projet de voie navigable devienne réalité, et constitue un avantage économique réel pour l'ensemble de la population.