

de la Saskatchewan, à Londres, où il se dévoue pour la même cause et à qui il convient de rendre hommage.

Les gens des prairies de l'Ouest, je le répète, s'intéressent à cette route et les gens de ma ville natale ne s'en désintéressent pas. Il faut avoir vécu là-bas quelque temps pour se rendre compte jusqu'à quel point les étendues d'eau fascinent les gens des prairies. Certains députés, originaires de Winnipeg, n'en conviendront peut-être pas, mais nous aimons l'eau en Saskatchewan et nous aimons croire que, dans cette partie centrale du Canada, nous avons un port convenable, bien à nous, dont nous pourrions faire usage.

Bien des gens ont visité le port ces dernières années. Beaucoup ont profité d'excursions spéciales et y sont allés. L'autre jour encore, beaucoup y sont allés sur l'invitation du ministre de la Défense nationale, je crois. Je n'ai pu profiter de cette circonstance, mais j'y suis allé il y a deux ans.

Pour ce qui est de la route de Churchill et du port lui-même, je tiens à souligner l'aide que tous les organismes en cause,—je ne crois pas qu'il y ait eu d'exception,—ont accordée à cet égard. Le succès a été entier ces deux dernières années. En 1950, vingt navires ont utilisé le port; on a exporté 6,700,000 boisseaux de blé et importé 3,400 tonnes de marchandises. Ces chiffres,—particulièrement ceux qui ont trait aux importations,—sont encore trop faibles. Les exportateurs anglais ne savent peut-être pas assez l'économie qu'ils réaliseraient en utilisant ce port. Ainsi, pour les voitures anglaises,—ces petites voitures que nous voyons dans nos rues,—l'économie varie de \$35 dans le cas des petits modèles à \$60 dans le cas des gros.

Saskatoon est le principal centre de distribution des marchandises dans le Nord de la Saskatchewan. Les grossistes et les distributeurs de la région souhaitent particulièrement le succès du port afin qu'ils puissent faire bénéficier leurs clients de l'économie ainsi réalisée et afin que ces produits déjà économiques deviennent encore moins coûteux dans la région en cause. On a également formé une société d'exportation et d'importation pour l'Ouest du pays. Cette société, qui porte un nom assez bien connu, s'efforce d'accroître les échanges commerciaux effectués par voie de ce port avec la ville de Saskatoon et les autres centres du Nord.

Les chiffres que j'ai cités indiquent un progrès. Je pourrais démontrer qu'il y a eu progrès dans d'autres domaines également. On nous dit que le *Commonwealth Shipping Committee* se montre bien plus conciliant pour ce qui est de l'assurance des navires qui passent par Churchill. Le tarif des

assurances maritimes a été abaissé de 35 p. 100 et nous pouvons entrevoir le jour, peut-être du vivant de certains d'entre nous, où il sera le même à l'égard de ce port qu'à l'égard d'Halifax ou de Montréal. J'ajoute que les tarifs élevés ne peuvent s'expliquer par aucune bonne raison, si ce n'est l'ignorance des sociétés d'assurances quant à la sécurité qu'offre cette route.

Depuis des années, on nous rassure sur la sécurité de ce port. Qu'on me permette de citer une déclaration d'un capitaine de navire qui a passé par là. Dans une lettre adressée à M. Hansen, directeur des services commerciaux à Regina, il écrit entre autres choses:

Je n'hésite pas à dire ouvertement que le voyage du Royaume-Uni au port de Churchill est tout aussi sûr que la traversée du Royaume-Uni à Montréal ou à un autre port du Saint-Laurent.

La sécurité y est peut-être même plus grande. Le temps, sur la route du Nord, n'est pas plus mauvais que sur la route qui mène au Saint-Laurent. Le brouillard, quand il y en a, se dissipe en moins d'une heure et il se présente en nuages détachés. Il n'est certes pas aussi dense que celui qu'on doit souvent traverser au large des bancs de Terre-Neuve.

Il y a une autre petite citation intéressante qui jette quelque lumière sur la même situation et qui se rapporte à la longueur de la saison. La durée de la saison a toujours été la bête noire des affréteurs qui entrent dans le port. On s'est toujours rendu compte que les sociétés d'assurance surveillaient de très près la durée de la saison non couverte par les taux d'assurance. Voici l'opinion d'un capitaine de navire qui venait de franchir le détroit:

A propos de la durée de la saison, je tiens à vous dire que, lors de notre premier voyage à Churchill, nous avons dû rester, pendant deux jours et demi, au large du cap Chidley, à l'extrémité orientale du détroit parce que notre police d'assurance ne nous permettait pas d'entrer dans le détroit avant 0001 heures (minuit et une minute), le 5 août. Or, durant ces deux jours, la température était idéale: mer calme et visibilité parfaite. Le *N. B. McLean* nous a fait savoir que nous pouvions avancer quand nous le voudrions mais, à cause des règlements de l'assurance, nous ne le pouvions pas.

Ne semble-t-il pas très étrange que par beau temps et mer calme, lorsqu'il n'y a pas de glace en vue, les navires doivent rester deux jours au large simplement parce que la saison assurée ne comporte aucune variation. A cet égard cependant, j'ai des progrès à signaler, car on a prolongé de dix jours la période assurée. La saison commence maintenant le 26 juillet au lieu du 5 août. Bien des gens sont d'avis qu'elle pourrait se prolonger jusqu'à la fin d'octobre.

Pour ce qui est du port de Churchill lui-même, certains de ceux dont je parle l'ont