

Les frais d'entretien annuels minima requis pour maintenir la ligne en exploitation se composent comme suit:

Entretien du chemin de fer, 420 mills à \$800.	\$336,000
Entretien du terminus de Port-Nelson (est arbitraire)...	250,000
	\$586,000

Nos exportations par les ports de l'Atlantique semblent être à peu près le double de nos importations. On peut donc présumer que les cargaisons de retour, sur la ligne de la baie d'Hudson, représenteraient à peu près la moitié des exportations. En supposant 10,000,000 de boisseaux de blé par année ou l'équivalent en d'autres grains, soit 300,000 tonnes exportées et 150,000 tonnes importées, et en présumant que le chargement net de la marchandise d'exportation soit de 1,200 tonnes et qu'il y ait autant de trains dans un sens que dans l'autre, nous trouvons un total de 500 trains, soit 210,000 train-milles à \$1.40 par train-mille, c'est-à-dire une dépense, pour l'entretien, de

\$c.	\$ 294,000
Frais d'exploitation de l'élévateur, 7c. par boisseau.	75,000
Frais de déchargement, 50c. la tonne d'importation.	75,000
	\$ 444,000
Total des frais annuels.	\$1,900,000

Recettes brutes:

10,000,000 de boisseaux de blé à 14c. . .	\$1,400,000
150,000 tonnes de marchandises d'importation à \$3.	450,000
	Total. \$1,850,000

Il semble donc évident qu'il faut transporter au moins 5 millions de boisseaux de blé par année pour couvrir les frais d'exploitation et les frais fixes à 3 p. 100 sur les capitaux engagés.

La première récolte nouvelle n'arriverait pas à Port-Nelson avant le 10 ou le 15 septembre, de sorte que les expéditions antérieures à cette date seraient pour la récolte précédente.

L'exportation de 10 millions de boisseau de blé en un temps aussi court exigerait un grand nombre de navires, par exemple, de 20 à 50, suivant le tonnage, car chaque navire ne pourrait probablement pas faire plus de 2 voyages dans la saison. Il faudrait donc pourvoir au quaiage simultané de 4 ou 5 navires et construire un élévateur de 2,000,000 de boisseaux pour éviter l'encombrement et assurer un écoulement régulier pendant la courte saison de navigation. Près de 7,000,000 de boisseaux de blé ont passé par l'élévateur du gouvernement, à Saskatoon, entre le 1er septembre 1915 et le 31 août 1916, de sorte qu'il ne serait pas difficile d'obtenir 10 millions de boisseaux de grain du district tributaire de Saskatoon pour la route de la baie d'Hudson.

Vous trouverez ci-inclus un état indiquant les régions tributaires de certaines lignes du Nord-Canadien qu'on pourrait considérer comme partiellement tributaire du chemin de fer de la baie d'Hudson, indiquant aussi le nombre de wagons de grain provenant de chaque région. Cet état semble démontrer qu'au moins 10 millions de boisseaux de grain sont à portée facile du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Pour ce qui est des cargaisons de retour, le premier voyage de la saison pourrait se faire soit à partir de la côte atlantique de l'Amérique soit de l'Europe. Dans le premier cas, évidemment, le deuxième voyage serait retour d'Europe. Le charbon serait probablement une cargaison de retour. Il faudrait trente-cinq mille tonnes de houille grasse par année pour exploiter le che-

[L'hon. M. Dunning.]

min de fer et le terminus et expédier le trafic indiqué plus haut. Ce charbon pourrait facilement s'obtenir à Sydney ou en Angleterre et coûter, rendu à Port-Nelson, \$5 la tonne. Mais il n'est pas possible que la houille grasse importée par la voie de la baie d'Hudson puisse concurrencer le charbon de l'ouest provenant des mines de Yellowhead ou des environs, comme le démontre le tableau ci-joint.

Anthracite.—Quant à l'anthracite, les perspectives sont meilleures. Le prix de l'anthracite avant la guerre à Saskatoon, était de \$13.50 la tonne, au détail. Ce charbon provenait de la Pennsylvanie. On me dit que le cardiff de bonne qualité se compare avantageusement aux bons anthracites de Pennsylvanie, mais que les caractéristiques des deux espèces sont assez différentes pour exiger des grills et un système de tirage différents. Le cardiff est plus tendre, contient moins de cendre et de matières volatiles, brûle plus facilement et donne un peu plus de chaleur que l'anthracite de la Pennsylvanie. Le gallois est peu employé dans l'est du Canada à cause de la proximité du bassin de la Pennsylvanie et parce qu'en général les calorifères sont faits pour utiliser le produit américain. Mais dans l'ouest central, les circonstances ont exigé qu'on fasse des calorifères pour brûler la houille grasse aussi bien que l'anthracite. Il semble donc que dans des conditions de prix favorables, le cardiff de bonne qualité puisse faire concurrence au produit de la Pennsylvanie dans les parties des plaines qui se trouvent tributaires du chemin de fer de la baie d'Hudson. Sur le pied d'avant-guerre, on pourrait rendre le charbon gallois à Moose Jaw, à Regina et à Saskatoon pour 65c. à \$2 meilleur marché par tonne. De 1912 à 1915, les importations d'anthracite par les ports de Fort-William et de Port-Arthur ont été relativement constantes et ont avoisiné 490,000 tonnes (de 2,000 livres) par année. Pendant la même période, les importations d'anthracite par la voie du Dakota et du Minnesota ont été de 15,000 tonnes annuellement. Les importations totales, depuis les charbonnages de la Pennsylvanie jusque dans l'ouest central canadien, ont donc avoisiné 500,000 tonnes par année. La répartition exacte de ce charbon n'est pas connue d'une manière certaine, mais on estime qu'elle est comme suit:

	Tonnes
Port-Arthur, Fort-William et point à l'est de Winnipeg.	130,000
Ville de Winnipeg.	200,000
Ville de Mosse Jaw.	10,000
Ville de Saskatoon.	10,000
Ville de Regina.	15,000
Endroits du Manitoba et de la Saskatchewan à l'ouest de Winnipeg.	135,000
Total.	500,000

Il semble raisonnable de compter sur un trafic d'anthracite gallois allant de 50,000 à 75,000 tonnes par année, si les conditions de prix sont favorables. Sans doute, une diminution de prix variant de 65c à \$2 par tonne augmenterait la consommation d'anthracite, surtout dans les régions où il n'y a pas de bois de chauffage.

Il est également possible que certaines parties de l'Ouest importent des aciers de construction autres que ceux du district de Pittsburg. D'ici quelques années, le développement de l'Ouest canadien exigera une bonne quantité de matériaux de construction.

Pour les exercices 1911-1912, 1912-1913 et 1913-1914, les rapports de la douane indiquent qu'on a importé annuellement pour 15 millions de dollars de marchandises (cotons, lainages, produits du fer et de l'acier, porcelaine et faïence, verre et verrerie, cacao, papier et produits du papier, toiles, gants, linoléum, etc.) venant directement de l'Europe, à destination de Winnipeg, Brandon, Regina, Mosse-Jaw, Saskatoon, Ed-