

rable. On me dit que ce seul cours d'eau pourrait produire deux millions et demi de chevaux-vapeur.

Cependant, comme je l'ai dit, ma principale raison d'aborder la question d'une façon générale ce soir était de me renseigner sur le déficit de ce chemin de fer, qui s'est accru de \$75,000 l'an dernier. L'essor de la route commerciale de la baie d'Hudson a certes été lent. Ses débuts remontent à l'établissement de Selkirk en 1813.

On a parlé à maintes reprises à la Chambre des difficultés qui ont accompagné cet essor; par exemple, le problème des gros intérêts et la difficulté de changer les habitudes établies dans ce coin depuis longtemps. Il y a les difficultés relatives aux taux d'assurances, au traitement injuste que comporte le tarif-marchandises et à l'éternel problème des frais de détournement, difficultés qui ont toutes été soulevées au cours de débats. On ne s'est pas intéressé autant qu'on aurait pu le faire, lorsque nous avons exposé de façon objective les possibilités qu'offre la route de la baie d'Hudson. La *Hudson Bay Railway Association* a accompli un excellent travail mais la légende du nord gelé subsiste toujours même dans l'esprit des habitants du sud du Manitoba. La légende doit disparaître lorsqu'on se rend compte de l'immense expansion industrielle que connaît la partie septentrionale de la Russie par exemple, aire géographique qui ressemble à notre nord canadien. Il nous faut nous appliquer à des réalisations semblables si nous voulons ne pas être en arrière dans la lutte entre l'Est et l'Ouest qui n'est que trop évidente de nos jours.

Les députés seraient peut-être intéressés de savoir que 800 personnes habitent Churchill en ce moment. Il n'y en avait que 40 il y a vingt ans; cela ne comprend pas les troupes établies à cet endroit. Tous ces progrès devraient nous rapprocher du temps où l'exploitation du chemin de fer deviendra profitable, surtout étant donné les circonstances particulières qui ont accompagné l'écoulement de la récolte de blé de l'an dernier. Nous relevons, au contraire, un déficit accru. Il me semble que la solution au problème ne doit être cherchée que dans les importations et les exportations. Une augmentation du mouvement commercial dans les deux sens par le port-là serait, semble-t-il, assez facile à réaliser si l'économie du Canada croît aussi vite que le déclarent si souvent les membres du Gouvernement. On me dit que si nous étions en mesure d'exporter par Churchill quinze millions de boisseaux de blé, l'exploitation du port deviendrait rentable et qu'il ne serait plus nécessaire d'inclure, chaque année, ce montant aux crédits pour couvrir le déficit.

[M. Dinsdale.]

Du point de vue exportation, bien entendu, il y a lieu d'envisager l'utilisation du port pour le transport d'autres denrées que le blé. Ce que sont ces denrées, d'ailleurs, ceux que préoccupent davantage nos problèmes d'exportation le savent. Quant au point de vue importation il semble que les difficultés auxquelles nous faisons actuellement face en ce qui concerne la vente à l'étranger de nos produits agricoles puissent être résolues par une utilisation accrue du port. De Churchill à la Grande-Bretagne il y a 1,200 milles de moins que par les autres routes. Il semble que nous tendions à établir des relations commerciales plus étroites avec la Grande-Bretagne à cause du défaut d'autres débouchés étrangers. En lançant une campagne dont le thème serait "achetons des produits britanniques!" il me semble qu'on pourrait facilement surmonter le problème du déficit. La Grande-Bretagne achèterait nos produits agricoles et nous vendrait en échange de produits manufacturés.

La dernière et ultime raison pour laquelle je signale la question à l'attention du ministre, c'est que, dans les circonstances actuelles, seul ou à peu près le Gouvernement peut trouver une solution. En lisant les discussions antérieures sur ce sujet, j'ai découvert que le ministre a toujours manifesté, à l'égard de ce problème, un intérêt sympathique et un point de vue compréhensif. Ainsi, le printemps dernier, lorsque certains députés des Prairies ont soulevé à la Chambre le problème des frais de détournement (c'est un problème très difficile), on a promis d'étudier cette injustice et de tenter de la supprimer. Il semble que le problème n'a pas encore été résolu. Ceux qui expédient des céréales par Churchill constatent encore qu'il faut payer un certain droit de détournement aux éleveurs de l'Est, pour des installations qu'ils n'emploient jamais. Voilà, pour le moins, un état de choses remarquable.

En lisant les débats passés, j'ai découvert aussi que la Chambre et la population du pays en général semblent vouloir qu'on utilise davantage ce port. En 1946, lorsqu'on a présenté une résolution proposant une plus grande utilisation du port de Churchill, tous les députés ont voté en faveur de la résolution. Cela se passait en 1946. Vous comprenez donc, monsieur le président, qu'en usant le roc de l'inertie petit à petit, nous ferons en sorte que ces excellentes installations portuaires jouent un jour le rôle qu'elles devraient jouer, surtout lorsque le Manitoba et les autres provinces des Prairies auront surmonté le handicap que constitue l'absence d'une économie diversifiée.