

J'ai présumé que tout l'objet de cette route devait être de transporter le blé ou le grain à Liverpool au même prix total que par la route de la baie Georgienne-Montréal.

Je vous retourne le memorandum MacLachlan sur lequel vous m'avez demandé mon opinion.

Votre, etc.,

(Signé) R. A. C. HENRY.

Ministère des Chemins de fer et des Canaux

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef,

Ottawa, 14 mars 1918.

Mémoire pour M. Bowden au sujet de la route de la baie d'Hudson

L'examen des possibilités du trafic sur la route de la baie d'Hudson, en tablant sur la situation d'avant-guerre, semble indiquer les faits suivants:

1. Il faudrait transporter 5,000,000 de boisseaux de blé ou l'équivalent en d'autres grains pour couvrir les frais d'exploitation.

2. Il faudrait transporter 10,000,000 de boisseaux de blé ou l'équivalent en d'autres grains pour couvrir les frais d'exploitation et en outre payer 3 p. 100 sur le prix estimé du développement entrepris.

3. Il pousse assez de grain dans le territoire tributaire du chemin de fer de la baie d'Hudson pour permettre de croire qu'au même prix, la dernière quantité mentionnée prendrait le chemin de la baie d'Hudson pour aller à Liverpool.

4. Il pourrait y avoir, retour d'Europe, des cargaisons suffisantes pour placer Port-Nelson sur le même pied que Montréal, par exemple, en ce qui concerne le trafic des chargements.

5. La possibilité de naviguer sur cette route sans dangers extraordinaires n'est pas encore suffisamment démontrée pour qu'une compagnie consente à placer sur cette ligne un nombre de navires suffisant pour transporter les quantités de grain sus-mentionnées sans l'aide du gouvernement. Il semble donc évident que le Gouvernement doit acheter ou nolisier un assez grand nombre de navires pour transporter cette marchandise et exploiter la ligne jusqu'à ce que la possibilité économique de l'entreprise soit démontrée.

Ces navires ne pourraient être nolisés que pour la période de navigation. En les achetant, on pourrait, lorsque la saison de navigation est close dans la baie d'Hudson, les faire servir au transport entre l'Atlantique et le Pacifique ou les répartir entre différentes lignes.

6. Il faudrait, de quelque façon garder, sur la récolte d'une année, une quantité de grain suffisante pour fournir des cargaisons aux navires qui arriveraient avant que la nouvelle récolte ne soit prête à partir.

On a fait remarquer que, la saison de navigation sur la route de la baie d'Hudson étant très courte, le coût de la manutention et du transport des marchandises va être tellement considérable que cette route ne pourra pas concurrencer le transport par eau sur les lacs et la baie Georgienne et par rail jusqu'à Montréal, et qu'ainsi la nécessité d'établir une importante organisation pour une si courte période est un grave inconvénient.

Que la saison de navigation sur la ligne de la baie d'Hudson se limite à deux mois et demi, cela fait peu de doute. Cette condition, il faut l'admettre franchement, exige une dépense beaucoup plus forte par unité de trafic que si la navigation était possible toute l'année si le facteur chargement était constant et favorable. Malheureusement, dans le transport à l'intérieur du Canada, ce facteur n'est ni favorable ni raisonnablement constant. Ainsi, l'examen des registres de la navigation sur les grands lacs révèle qu'en moyenne, depuis 1909, plus de 40 p. 100 du grain qui passe par

Fort-William et Port-Arthur pour aller vers l'est se transporte en deux mois, soit en octobre et novembre, immédiatement après la récolte. Pendant la corvée du transport des grains vers l'est, on en expédie deux ou trois fois plus qu'en temps ordinaire, c'est-à-dire que, pendant cette période, il faut deux ou trois fois plus que le nombre régulier de wagons, d'employés de trains, d'employés d'élevateurs et de navires de transport sur les lacs qu'il n'en faudrait si ce trafic s'écoulait régulièrement pendant toute la saison de navigation. Il faut mettre tout cela en action ou le distraire des autres champs d'activité. Entre la route de la baie d'Hudson et celle des lacs, la différence de situation n'est qu'une affaire de degrés. Elle n'est peut-être pas aussi accentuée qu'on peut le supposer de prime abord, surtout maintenant que le Gouvernement possède le réseau du Canadian-Northern dont les nombreuses ramifications sillonnent la zone des grains. La difficulté de créer une organisation particulière pour la courte saison de navigation de la baie d'Hudson ne sera pas plus grande que celle de doubler ou de tripler l'outillage et la main-d'œuvre de manutention qu'on emploie habituellement dans les pleines. En fait, la main-d'œuvre et une partie de l'outillage pourraient, après la clôture de la navigation de la baie d'Hudson, servir pendant un mois supplémentaire à activer le transport vers la tête des lacs.

Le volume du trafic est un autre facteur. Il serait insensé d'envisager un trafic restreint à un ou deux millions de minots, et l'élevateur devrait écouler cinq fois sa contenance au lieu de deux fois comme on l'a suggéré.

Frais de transport entre Saskatoon, Fort-William, la baie Georgienne, Montréal et Liverpool.—Vingt-six cents est le prix du transport d'un boisseau de blé de Saskatoon à Liverpool par les ports de Fort-William, de la baie Georgienne et de Montréal, suivant les tarifs d'avant la guerre (le prix du transport maritime ne comprenant pas les assurances). Ce prix prévaut tant que l'offre du grain est suffisamment abondante. Il monte lorsqu'elle est excessive et baisse légèrement lorsqu'elle est faible.

Frais de transport entre Saskatoon, Port-Nelson et Liverpool.—Si le blé peut se transporter par le chemin de la baie d'Hudson au même prix que par celui de la baie Georgienne et de Montréal, on peut croire qu'une partie prendrait la première route. On peut donc supposer pour les fins de la comparaison que 26c. pourrait être le prix de transport d'un boisseau de blé par ce chemin, prix qui se composerait comme suit:

Frais entre Saskatoon et Le Pas, 4c.	
par tonne-mille, 300 milles.	4c. le boisseau
Transport sur l'océan et assurance.	8c. le boisseau
Marge pour couvrir les frais du chemin de fer de la baie d'Hudson et des terminis de Port-Nelson.	14c. le boisseau
	26c. le boisseau

Il reste donc à déterminer la quantité minimum de blé ou d'équivalent en d'autres grains (puisque le trafic d'exportation doit surtout consister en céréales) qu'il faudrait transporter par ce chemin pour couvrir les frais d'exploitation et donner un rendement raisonnable sur le capital. Les frais annuels fixes du chemin de fer de la baie d'Hudson et du terminis de Port-Nelson sont estimés comme suit:

Intérêt à 3 p. 100 sur le prix du chemin de fer, \$16,000,000.	\$480,000
Intérêt à 3 p. 100 sur les frais du terminis de Port-Nelson, \$13,000,000.	390,000
	\$870,000