

J'aborde ce sujet non seulement à cause de la question que fait surgir à l'esprit l'augmentation du déficit que révèle le budget des dépenses, mais parce que je me rends compte que le Manitoba et, en général, les provinces des Prairies arrivent peu à peu à se tirer d'affaires par elles-mêmes, et qu'elles sont en train de gagner la lutte avec un minimum d'aide extérieure. Il y a quelques années, on avait coutume de taquiner les gens de l'Ouest, —peut-être le fait-on encore,—en disant que tous les sages viennent de l'Est. L'habitant de l'Ouest qui avait de la présence d'esprit, de dire aussitôt: "Parfaitement, et plus ils sont sages, plus vite ils viennent". Mais il est évident que tel n'est pas le cas; parce que la population des Prairies a décréu, comme l'a fait ressortir la discussion courante ayant trait au remaniement de la carte électorale. Cependant, nous gagnons du terrain, peu à peu, dans notre dur combat contre les gros intérêts et les préjugés. Nous voyons poindre la victoire.

Le fait a été mis en relief, l'autre jour, d'une manière dramatique; si dramatique même que, selon les commentaires de la presse du Manitoba, même nos propres citoyens n'ont pas cru immédiatement à ce qu'a déclaré le député de Churchill; celui-ci avait proclamé que dans un avenir assez rapproché, le Manitoba septentrional deviendrait le premier centre producteur de nickel de l'univers. Il a ajouté (ce qui m'a surpris) que dans les vastes régions du Manitoba du nord, nous avons quatre Sudbury en puissance, dans cette zone qui, pour le moment, n'est en réalité qu'un désert. Les manitobains eux-mêmes ont été étonnés, ainsi d'ailleurs, j'en suis sûr, que les membres de la Chambre.

Un autre motif me pousse à évoquer cette question. C'est le fait que la réussite des chemins de fer et du port de la baie d'Hudson est liée très étroitement à la mise en valeur des richesses virtuelles décrites par le représentant de Churchill. En outre, en juillet dernier, j'ai eu l'avantage de me joindre, au cours d'une excursion, aux membres du gouvernement du Manitoba. L'excursion dite de l'aurore boréale jusqu'au port de Churchill a été mon premier contact avec cette partie de notre province. Nous avons visité les exploitations minières bien connues de Flin-Flon et de Snow-Lake et nous avons eu l'occasion de voir par nous-même les progrès réalisés à Lynn-Lake. J'ai été étonné de constater ces promesses d'avenir ainsi que les résultats actuels de ces exploitations minières.

Toutefois, un autre aspect que présente l'avenir du Manitoba septentrional est la possibilité d'une industrie touristique. En réalité l'excursion entreprise par les membres du

gouvernement du Manitoba avait pour motif l'ouverture de la grande route de Flin-Flon. Cela signifie que les transports routiers sont possibles même assez au nord de notre province. L'inauguration de cette voie nous a donné d'excellentes communications routières allant du jardin de la paix sur la frontière internationale (que nous avons entendu mentionner il y a quelque temps au cours des débats de la Chambre) vers Le Pas et Flin-Flon en passant par le parc national du Manitoba et le lac Clear. Chacune de ces régions du Manitoba offre au voyageur des attraits marqués que commencent à découvrir maintenant les touristes potentiels que représentent nos voisins au sud de la frontière.

Tant Le Pas que Flin-Flon ont dénoté à cet égard un remarquable esprit d'entreprise. Le Pas a célébré son festival annuel des trappeurs, qu'on commence à connaître d'un bout à l'autre du Canada, tandis que l'été dernier, Flin-Flon a tenu son premier festival de la truite. Ces fêtes ont attiré bon nombre de touristes américains, qui ont participé à diverses manifestations, et l'essai a eu tant de succès qu'on se propose de le renouveler en l'amplifiant cette année.

M. le président: Le tourisme relève-t-il de ce ministère?

M. Dinsdale: J'allais dire, monsieur le président, que c'est une des raisons pour lesquelles le chemin de fer de la baie d'Hudson revêt une si grande importance, non seulement pour le Manitoba, mais pour toutes les régions du Canada, car le chemin de fer transporte des touristes jusqu'à Churchill, à ses emplacements historiques, à l'industrie de la baleine inaugurée par le député de Dauphin, et à ses nombreuses autres attractions. Une autre raison de son importance est l'activité militaire qui a lieu au port de Churchill. J'ai été fort surpris de constater l'expansion que le port a prise. Nous avons entendu parler d'activité dans la région, mais pour des motifs de sécurité, nous n'en connaissions pas grand chose. Même si nous n'avons pu examiner les installations que de l'extérieur, j'ai été surpris de constater que l'expansion évidente n'avait pas accru le revenu à l'égard de l'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je poursuis l'exposé des motifs qui me poussent à aborder la question ce soir. Elle se rattache, il va sans dire, au problème de la décentralisation de l'industrie dont les représentants des provinces des Prairies et des provinces Maritimes ont tant parlé. Elle se rattache également au besoin d'aménager des entreprises d'énergie hydroélectrique sur le fleuve Nelson, dont le potentiel est considé-