

Un wagon de bestiaux peut parvenir à Churchill dans la limite de trente-six heures après quoi la loi charge le destinataire du soin de nourrir et d'abreuver les animaux en transit.

Nous avons donc un bon port, muni d'élevateurs modernes et très spacieux. Nous avons un bon chemin de fer. Examinons maintenant l'un des obstacles qui s'opposent à la pleine utilisation de ces avantages.

J'aborde cet examen en fonction de la proposition que j'ai faite d'utiliser le port jusqu'au maximum en 1947. Le premier obstacle est d'ordre géographique, et les facteurs qui s'y rattachent sont le climat et la brièveté de la saison de navigation. Il y a trois saisons. D'abord celle de la navigation effective des armateurs, je veux dire la saison où ces derniers consentent à y conduire leurs navires et qui dure de 60 à 65 jours; ensuite la saison d'assurance maximum, pendant laquelle l'assurance maritime peut être obtenue, et il en faut, bien entendu, pour que les opérations soient le moins pratiquées; elle dure du 5 août au 15 octobre; enfin, la saison naturelle, considérablement plus longue que les deux autres, et qui dure au moins trois mois.

Pour que le port soit un succès, il faudra prolonger la saison effective de navigation; or, je prétends que l'utilisation des récentes découvertes de la science permettra de le faire.

L'hon. M. CHEVRIER: Si l'honorable député veut bien me permettre de l'interrompre, je lui demanderai de nous dire quelles sont ces découvertes scientifiques qui pourraient nous permettre de prolonger la saison de navigation au port de Churchill.

M. KNIGHT: Si le ministre le veut bien, je lui donnerai une réponse au cours de mes observations. S'il le préfère, je puis la lui donner immédiatement.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne voulais pas interrompre le fil du discours de mon honorable ami et je suis tout à fait d'avis qu'il poursuive ses observations.

M. KNIGHT: L'obstacle suivant, qui découle directement de l'autre, c'est le niveau élevé du tarif d'assurance maritime. Tout ce que nous pouvons, à cet égard, c'est de démontrer que cette route est sûre, en l'utilisant à pleine capacité pendant au moins une saison; je prie les honorables députés de remarquer ce passage "en l'utilisant à pleine capacité pendant au moins une saison." Les tarifs d'assurance constituent un élément important puisqu'ils déterminent la période maximum pendant laquelle les navires peuvent utiliser cette route, le coût du transport océanique que doivent acquitter les expéditeurs, le prix des articles importés par le port de Churchill et, d'une

façon générale, les bénéfices ou les économies réalisés par l'utilisation du port. Les tarifs d'assurance ont tendance à baisser depuis quelques années et les sociétés ont prolongé la saison de navigation. Le nombre de navires qui ont visité ce port depuis 1931 n'a pas été assez élevé pour permettre de réduire les taux en se fondant sur des données actuarielles. La pleine utilisation du port pendant toute une saison assurerait cet avantage. Le comité impérial du transport maritime, dans son rapport du 19 juillet 1939, disait ce qui suit:

Sauf en ce qui a trait aux opérations de sauvetage, le comité est d'avis que la route de la baie d'Hudson ne doit pas nécessairement être considérée comme plus dangereuse que celle du Saint-Laurent.

Et le rapport ajoute:

...Après avoir consulté notre président, le Comité mixte de la navigation... s'engage, si une vingtaine de navires de charge partent de Churchill en 1939 sans qu'il se produise de pertes sérieuses, à considérer favorablement l'à-propos de recommander, pour 1940, une autre réduction des primes exigées en 1939.

Mais, comme le savant les honorables députés, nous avons à faire face, en 1940, à une question encore plus sérieuse, et les navires en route pour Churchill furent acheminés ailleurs. On a pourtant lieu de supposer que la déclaration que je viens de lire vaut toujours en principe et qu'on pourra en tenir compte si vingt navires ou plus entrent dans la baie en 1947, ce que précisément je demande en ce moment.

Comme on n'a jamais fait l'essai complet de la route, bien des problèmes sont restés sans solution et l'on n'a pu recueillir suffisamment de données précises pour nous guider à l'avenir. Les installations du port, indispensables à l'efficacité des opérations, ne furent complétées qu'en 1936. Au cours de la guerre, on a mis de côté tous les plans relatifs à l'utilisation du port pour l'exportation du grain. De plus, comme je l'ai fait remarquer, les opérations de 1946 se sont poursuivies sur une trop faible échelle pour nous permettre de formuler un jugement sensé.

Les tarifs exigés par les chemins de fer pour le transport du grain à Churchill influent directement sur toute cette question. Le blé que transporte le National-Canadien d'après le tarif des longs parcours devrait-il être assujéti à un tarif plus élevé à partir du Pas? Il nous faut étendre le tarif-marchandises des importations et exportations à l'embranchement Le Pas-Churchill. Le traitement du directeur général est-il imputé intégralement sur les recettes du chemin de fer de la baie d'Hudson? Dans le cas de l'affirmative, pourquoi en est-il ainsi? Le National-Canadien encourage-t-il ou décourage-t-il l'utilisation du chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est parce qu'ils ignorent