

port de Churchill en fin de semaine et d'inspecter les beaux entrepôts qui s'y trouvent. Je me suis enquis auprès du fonctionnaire de l'endroit sur l'outillage de séchage. Il m'a dit qu'à sa connaissance...

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, je ne veux pas interrompre le député...

M. Ross (Souris): J'arrive à la question que je veux poser.

L'hon. M. Chevrier: ...mais en fin de compte, nous devons être raisonnables. Je ne permettrai pas un débat sur le blé, si je puis l'empêcher. Le blé n'est pas du ressort de mon ministère et je ne prétends pas m'y connaître en blé. D'ailleurs, nous sommes à discuter un sujet qui intéresse le Conseil des ports nationaux et non pas le crédit dont la Chambre est saisie. Il s'agit du chemin de fer de la baie d'Hudson, et voilà que depuis une demi-heure on parle du port de Churchill. Je ne tiens pas à interrompre continuellement, et je tâche de patienter, mais en toute justice pour le ministre dont nous étudions les crédits, nous devrions nous en tenir au poste à l'étude. Je veux bien qu'on s'écarte de temps en temps du crédit à l'étude, mais nous avons passé au moins trente ou trente-cinq minutes à discuter le port de Churchill et des questions qui intéressent la Commission du blé et non pas mon ministère.

M. Ross (Souris): La question que je veux poser intéresse le ministre des Transports. J'allais y arriver en disant simplement que d'après un fonctionnaire de Churchill on n'a jamais séché deux wagons complets de céréales dans cet établissement. On a certes aujourd'hui à cet endroit de magnifiques entrepôts d'une capacité de plus de deux millions de boisseaux. Je voulais demander au ministre quand a été créée cette commission de répartition des wagons à marchandises. Il y a encore des gens mécontents de la répartition de ces wagons. Je voudrais pouvoir dire à des personnes dont j'ai reçu les lettres aujourd'hui depuis quand la commission fonctionne.

L'hon. M. Chevrier: Elle fonctionne depuis deux semaines. Tout comme l'honorable député, j'ai reçu bon nombre de télégrammes. Je leur ai répondu dans le sens que j'ai indiqué hier soir et ce soir encore. C'est le meilleur renseignement que je possède et je l'ai communiqué à ces personnes.

M. Bate: Je dirai un mot seulement de la pénurie de fourgons. On a retenu dans ma circonscription à peu près autant de céréales, je crois, que dans toute autre circonscription de la Saskatchewan. Je sais qu'en ce qui a trait à la pénurie de fourgons, le ministre n'y est

[M. Ross (Souris).]

pour rien. J'espère, toutefois, qu'après tout ce qui a été dit à ce sujet, il comprend pourquoi nous réclamons ces fourgons qui permettront de transporter non seulement le grain entreposé dans les élévateurs, grain qui est resté humide et gourd tout l'hiver, mais aussi la récolte qui n'est pas encore battue.

M. Knight: Je voudrais des précisions du ministre à propos de ce déficit de \$400,000 pour 1951. Ce déficit se rapporte-t-il uniquement aux chemins de fer? Il aurait donc été réduit à \$250,000 l'an dernier.

L'hon. M. Chevrier: Il se rapportait uniquement aux chemins de fer.

M. Knight: Je vois un déficit pour 1951-1952 qui s'élève à \$250,000, soit une diminution, je suis heureux de constater, de \$150,000. A quoi le ministre attribue-t-il cette diminution? Au volume accru des marchandises transportées?

L'hon. M. Chevrier: A la plus forte quantité de céréales transportées.

M. Knight: Si l'on pousse le raisonnement à sa conclusion logique, il suffirait d'expédier une assez forte quantité de céréales par cette route, pour faire disparaître le déficit de \$250,000 et remettre le chemin de fer sur pied. En d'autres termes, si nous voulons que le chemin de fer ne soit pas un fardeau pour les contribuables, il faut l'utiliser davantage. Le ministre croit-il que l'expédition d'une plus forte quantité de denrées par cette route améliorerait la situation et permettrait au réseau de faire ses frais?

L'hon. M. Chevrier: Oui, je répète que cela résulte de l'expédition d'une plus grande quantité de céréales par ce port et de l'accroissement des expéditions de matériel de défense.

(Le crédit est adopté.)

Service de transbordement des wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard—

493. Paiement, dans l'année financière 1951-1952, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs comptables de la compagnie du National) du service de transbordement et des terminus de l'Île du Prince-Édouard durant l'année civile 1951, \$1,280,000.

M. McLure: Au moins une chose me plaît au sujet de ce crédit, c'est qu'on l'a classé sous une autre rubrique. Autrefois, il figurait comme déficit. Il est maintenant classé sous les services. Le mot "service" convient certes mieux que l'expression "déficit" qu'on a