

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, qu'il me soit permis de traiter une couple de questions que m'a signalées le représentant de Lake-Centre. J'ai été heureux de l'entendre parler en termes aussi élogieux et avec autant d'éloquence du président de la commission, l'honorable M. Turgeon, et du rapport même. Compte tenu de toutes les circonstances, je crois très utile qu'il ait manifesté de telles dispositions à l'égard du rapport, au lieu de le critiquer.

Cependant, à l'entendre parler de la région improductive, je suis sûr qu'il n'a pas lu les observations que j'ai faites à la Chambre l'autre soir en réponse à une question du représentant de Vancouver-Quadra, car j'ai dit alors quelle était notre intention. De fait, j'ai déclaré qu'un comité avait été constitué, au sein du ministère des Transports, en vue de préparer un projet de loi visant la question de la péréquation, et que j'espérais pouvoir mettre cette mesure en vigueur au cours de la présente session du Parlement.

M. Diefenbaker: Y est-il question d'une subvention à l'égard de la région improductive?

L'hon. M. Chevrier: J'ai dit que les deux questions allaient de pair; mais j'ai précisé, car j'ai voulu être juste envers la Chambre, qu'il me faudrait soumettre à mes collègues du cabinet les projets de modifications à la loi avant de prendre une décision définitive. En effet, non seulement il faut examiner les dix-huit ou vingt articles mentionnés dans la première partie du rapport, mais il y a une foule d'autres articles de la loi des chemins de fer,—mon honorable ami sait qu'ils sont très nombreux,—dont il faut tenir compte quand on étudie les rapports qui existeront entre ces articles et les dix-huit ou vingt projets d'amendements proposés par la Commission.

Je crois donc que mon honorable ami n'a rien à craindre pour ce qui est de cette partie du rapport. Je ne puis promettre davantage, mais je puis affirmer que le Gouvernement tient sincèrement à donner suite à la première partie du rapport au moins.

Le député a avoué son inquiétude au sujet du port de Churchill. Il m'a demandé de songer à faire un meilleur emploi des moyens dont on y dispose. Je lui rappelle qu'il n'appartient pas au ministre d'orienter le transport des marchandises vers un port plutôt que vers un autre. Sa fonction est de voir à ce que le port dispose des installations nécessaires au mouvement des marchandises qui y arrivent.

Le Conseil des ports nationaux et mes prédécesseurs au ministère des Transports ont

[M. Diefenbaker.]

toujours, je crois, adopté pour ligne de conduite qu'il appartient à la direction des divers ports du pays, qu'elle soit municipale ou autre, de favoriser le mouvement des marchandises vers ces ports. Toutefois, pour ce qui est du port de Churchill, le ministère des Transports a prolongé la saison de navigation, en multipliant les installations utiles à la navigation et en améliorant les moyens de chargement et de déchargement, en prévision du mouvement des marchandises qui pourrait s'y effectuer. En outre, et c'est un point important, nous avons vu à la réduction des taux d'assurance. Il est vrai, comme je l'ai signalé ici, que la question ne relève pas directement de nous. Mais nous avons soumis à ceux qui, au Royaume-Uni, arrêtent et établissent ces taux des observations qui, je le crois, ont amené une réduction.

Je puis assurer à l'honorable député que nous continuerons d'accorder aux ports et aux chemins de fer toute l'attention possible et de favoriser le transport du blé et d'autres marchandises vers l'extérieur par voie de Churchill. Mais si les navires du Royaume-Uni et d'ailleurs ne désirent pas transporter de denrées par voie de ce port, je ne crois pas que le ministère des Transports jouisse d'une autorité qui lui permette de leur dire d'employer un port plutôt d'une autre.

M. Diefenbaker: Qu'est-ce que le ministre entend par le mot "favoriser"?

L'hon. M. Chevrier: Nous pourrions favoriser le transport en portant à l'attention des autorités du chemin de fer de la baie d'Hudson et du National-Canadien qu'il est possible de transporter de plus fortes quantités de blé par voie de Churchill et qu'il y existe des éleveurs capables de recevoir de plus fortes quantités de blé.

L'honorable député a signalé que nous avons évacué, l'an dernier, plus de 6 millions de boisseaux. Si l'on songe que la quantité de marchandises transportées par Churchill a plus que doublé au cours des cinq ou six dernières années, on verra que nous avons l'intention d'assurer le plus grand usage possible de ces installations.

Je ne veux pas retarder le débat mais je tiens à signaler que les opinions du député de Lake-Centre et du chef cécéliste à l'égard du programme de coordination exposé dans le rapport m'ont bien intéressé. Elles sont diamétralement opposées, à celle du député créditiste qui a parlé cet après-midi. Selon moi l'opinion du député de Lake-Centre est la bonne. Il me semble que le président et les autres membres de la commission royale songaient à coordonner, par l'entremise de la Commission des transports, les