

par boisseau. En préférant Churchill aux ports de la côte du Pacifique, l'exportateur économiserait 15c. par boisseau.

Je pense que vous comprendrez mieux mon point de vue car les chiffres sont assez éloquentes. En dehors de l'accès qu'il offre aux marchés européens, Churchill est bien situé pour approvisionner l'Arctique et également livrer le matériel de pipe-line et assurer la distribution. On a d'ailleurs appelé Churchill «la porte du centre de l'Arctique».

Il faut également mentionner le chemin de fer qui relie Churchill à ses voisins du sud. Au cours des quelques dernières années, le chemin de fer qui relie le Pas à Churchill a été amélioré et il est maintenant possible d'utiliser des wagons-trémies léger en aluminium pour le transport des céréales. Les représentants des chemins de fer canadiens m'ont informé qu'à présent, ils étaient en mesure d'assurer le transport de 30 à 40 millions de boisseaux de céréales sans difficulté. J'estime que la Commission canadienne du blé devrait être tenue d'utiliser au maximum cette ligne et j'irais même jusqu'à dire que les Chemins de fer canadiens devraient autoriser le Canadien Pacifique à l'emprunter.

Actuellement, les installations de Churchill peuvent stocker 5 millions de boisseaux. Le port peut acheminer plus de 40 millions de boisseaux pendant la saison de navigation, mais il n'en exporte effectivement que 22 millions. Si les installations d'entreposage étaient modernisées et étendues, on peut dire sans exagération que 14 millions de boisseaux de grain pourraient être expédiés pendant chacun des trois mois de la saison.

De nombreuses autres raisons militent en faveur d'une amélioration des installations portuaires. Du point de vue du céréalier des Prairies, il y aurait beaucoup d'argent à économiser si le gros de la production était expédié par Churchill. Il y a d'autre part les économies de frais généraux à réaliser. Si l'on achemine 40 millions de boisseaux—c'est-à-dire ne l'oublions pas le double du volume actuel des exportations—on réduirait en conséquence la part des frais généraux. Il y a aussi des questions de simples impératifs économiques, qui me confirment dans ma conviction que Churchill peut et doit être utilisé à capacité.

L'activité portuaire est la seule qui ouvre des perspectives à la collectivité de Churchill. En fait, le port est un élément important de l'économie du Nord tout entier. Le gouvernement fédéral a investi beaucoup d'argent pour ranimer Churchill. Ce qu'il lui faut, c'est une activité économique pour faire vivre les installations actuelles, et un complément de capitaux pour améliorer encore ces installations.

Les avantages de Churchill pour l'acheminement du grain sont faciles à comprendre. Pourquoi le gouvernement fédéral n'a-t-il pas voulu en tenir compte? La population du Canada central n'arrive pas à ouvrir les yeux du gouvernement, malgré qu'elle s'y efforce depuis bien longtemps. Nous n'arrivons pas à faire comprendre au gouvernement que nous avons au Canada central un port maritime qui est sous-employé.

● (2230)

D'après les prévisions budgétaires de l'année dernière, 12 millions et demi de dollars seront dépensés pour le port de Churchill au cours des quatre prochaines années. Cette somme suffit à peine à défrayer l'entretien. C'est à cause

### L'ajournement

d'un manque de fonds que les autorités du port ne peuvent maintenir le port en état de fonctionnement. Il est malheureux que le gouvernement ne respecte pas sa promesse électorale.

**L'Orateur suppléant (M. Turner (London-Est)):** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

**M. Smith (Churchill):** Ne pourrais-je finir, monsieur l'Orateur?

**L'Orateur suppléant (M. Turner (London-Est)):** Il est écoulé.

**M. McKinley:** Une minute seulement.

**M. Smith (Churchill):** Merci. Maintenant que j'ai parlé des raisons pour lesquelles le port de Churchill pourrait servir bien davantage à l'expédition du grain, j'estime devoir faire quelques suggestions sur la façon d'y arriver. Au port de Churchill, l'arrivée et le départ des navires devraient être mieux coordonnés. A l'heure actuelle, le gouvernement ne juge pas bon de coordonner l'arrivée des navires au moment voulu. J'estime que le gouvernement pourrait peut-être encourager les navires qui transportent du grain à utiliser le port de Churchill, accélérant ainsi l'expédition du grain par ce port.

En terminant, j'aimerais dire que je suis personnellement convaincu que Churchill pourrait manutentionner deux fois plus de grain qu'à l'heure actuelle. Par exemple, la saison de navigation a commencé le 23 juillet cette année, mais le premier navire céréalier n'est arrivé au port que le 18 août. La commission du port a quand même pu expédier 22 millions de boisseaux du 18 août au 18 octobre. Cela prouve au-delà de tout doute que Churchill pourrait facilement manutentionner 40 millions de boisseaux de grain.

Henry Hudson a découvert la baie qui porte son nom en 1610, et l'emplacement de Churchill a été colonisé quelque 19 années plus tard. On se demande...

**L'Orateur suppléant (M. Turner (London-Est)):** A l'ordre. Le temps du député est écoulé.

**M. Smith (Churchill):** Je n'ai que deux mots, monsieur l'Orateur.

**L'Orateur suppléant (M. Turner (London-Est)):** Je suis désolé.

**M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, je dois dire que l'intervention de mon honorable ami sur le port de Churchill m'a beaucoup intéressé. J'ai déjà eu l'occasion, comme bien d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre, de l'entendre traiter le sujet à la Chambre, et je puis lui garantir que ses instances ne passent pas inaperçues.

Comme le ministre des Transports (M. Lang) l'a dit à la Chambre le 12 décembre, la Commission canadienne du blé s'efforce toujours d'expédier le plus de grains possible par le port de Churchill. En 1975, comme l'a dit le député, on a expédié 22,710,000 boisseaux de grain par le port de Churchill. Malheureusement, au cours des deux dernières années, les expéditions par le port de Churchill ont commencé relativement tard parce que la saison a été courte. En 1974, le premier navire n'est arrivé que le 11 août et cette année, il est arrivé le 15 août.