

M. MacInnis: Il s'agit, semble-t-il, d'un nouveau poste, car rien n'indique qu'on demande un crédit supplémentaire. Le ministre nous dira-t-il de qui on achètera ces navires, à quel endroit de la côte du Pacifique ils seront stationnés et quand le travail sera terminé? Il ne s'agit ici que d'une faible partie des frais de réfection.

L'hon. M. Chevrier: On achète ces navires de la *Marine Industries Limited*, à raison de \$57,520 chacun. Je ne parle que de mémoire, mais je crois que leur position sera à environ 500 milles au nord-ouest de Victoria.

M. MacInnis: Quand les navires seront-ils prêts à entrer en service?

L'hon. M. Chevrier: On s'attend que ce soit au cours de la présente année.

M. Higgins: N'y a-t-il qu'un seul navire dans l'Atlantique pour les opérations mixtes avec les États-Unis?

L'hon. M. Chevrier: En effet.

M. Green: Quelle société fabrique ces navires?

L'hon. M. Chevrier: On les achète de la *Marine Industries Limited* et ils seront transformés en navires météorologiques.

(Le crédit est adopté.)

Service des chemins de fer—Chemin de fer de la Baie d'Hudson—

621. Construction et améliorations—Capital—Crédit supplémentaire, \$8,300.

M. Knight: Je reconnais toute la valeur au moins des motifs invoqués par le ministre en faveur de l'adoption rapide de ces crédits. Ce poste est d'une telle importance pour le nord de la Saskatchewan qu'il me faut cependant formuler certaines observations. Il est essentiel pour cette région que le chemin de fer de la Baie d'Hudson serve davantage. Le député de Souris, entre autres, a souligné que l'élevateur à grain de Saskatoon n'est pas suffisamment utilisé.

Nous espérons qu'une fois que les présents accords sur le blé seront périmés, nous aurons l'occasion d'entreposer plus de céréales dans la partie nord de la Saskatchewan, notamment à Saskatoon. Espérons qu'à l'avenir l'élevateur de cette localité serve plus que depuis quelques années. Les accords sur le blé nous ont obligés à une livraison rapide, mais la situation changera sous peu et nous pourrions faire servir l'élevateur en question aux fins prévues lorsqu'on l'a aménagé.

Mes notes pourraient former la trame de tout un discours, mais je me borne à vous les communiquer. J'exposerai le plus brièvement possible un ou deux points impor-

tants. Toutes choses égales d'ailleurs, ceux qui importent de la province en cause devraient emprunter cette route.

Si l'on prolongeait la période d'assurance et partant la saison de navigation, les cultivateurs pourraient épargner des frais en expédiant leurs produits par ce chemin de fer. Ils économiseraient ainsi de onze à douze cents le boisseau. A cause de nos contrats avec la Grande-Bretagne, nos cultivateurs n'ont pas pu, depuis quelques années, profiter de cet avantage.

Mon collègue, l'honorable député de Melville, a présenté un projet de loi modifiant la loi sur la Commission canadienne du blé et tendant à mettre Churchill sur le même pied que Vancouver, Port-Arthur et Fort-William, pour ce qui est de l'expédition de blé. Cet amendement serait très utile. Le principal organisme qui préconise l'usage de ce port, la *Hudson Bay Route Association*, envoie une députation à Ottawa pour demander qu'on utilise davantage cette route. J'engage le Gouvernement à envisager favorablement sa demande.

A cause de la période limitée pendant laquelle l'assurance est en vigueur, on n'a utilisé les aménagements du port que durant une partie du temps où ils étaient utilisables. L'assurance vaut pour 65 jours, du 8 août au 10 octobre, et, durant cette période, on n'a utilisé que pendant 18 jours les installations aménagées pour l'expédition du blé. Je suis heureux qu'on ait expédié l'an dernier cinq millions et demi de boisseaux de blé, soit un peu plus que l'année précédente, mais comme le sait le ministre des Transports, ce chiffre n'est rien en comparaison de la quantité qu'il serait possible de diriger sur ce port. En utilisant tous les moyens de transport, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas transporter, durant cette période, vingt millions de boisseaux de blé. Si la période de validité de l'assurance pouvait être prolongée, on pourrait accroître en conséquence le volume des expéditions.

Certains citoyens de l'Est (peut-être même des députés) nous diront que ce chemin de fer est un éléphant blanc, qu'il coûte de l'argent aux contribuables, mais je tiens à leur répondre qu'on a établi la preuve que tous ces griefs tomberaient si quinze millions de boisseaux par année pouvaient être expédiés par ce port. Si je m'en tenais à ma promesse, je m'arrêteraient ici, mais j'ai trois ou quatre autres points à souligner.

Premièrement, nous avons besoin de la collaboration des parties intéressées, la Commission du blé, les chemins de fer, le Conseil des ports nationaux, les gouvernements pro-