

est fortement intéressé dans la fabrication de l'Alexbow; soit dit en passant, le ministre des Transports (M. Hellyer) n'en connaissait même pas le nom quand je le lui ai signalé.

M. Scott Alexander, l'inventeur de l'Alexbow, m'a dit lui-même que, grâce à l'Alexbow le port de Churchill serait beaucoup plus facile à maintenir ouvert en hiver qu'aucun des ports du Saint-Laurent. Il ne voit aucune raison, pour peu qu'on lui en donne l'occasion, qui pourrait l'empêcher d'amener une péniche d'un port de l'Est à Churchill, et cela en plein hiver—en janvier, en février, ou en tout autre temps.

Je ne prétends pas que l'an prochain ou l'année suivante, le port de Churchill doive être maintenu ouvert pendant tout l'hiver, mais il pourrait l'être bien plus longtemps si le gouvernement voulait prendre des mesures à cet effet. Je suis de plus en plus convaincu que le gouvernement prête une oreille trop attentive aux intérêts de la navigation dans d'autres ports canadiens.

En 1905 et en 1910, les bateaux venaient s'abriter dans le port de Churchill dès la mi-novembre, sans l'aide d'aucun brise-glaces, sans radar et sans aucun phare. Il n'y a donc aucune raison pour que ce port ne reste pas ouvert beaucoup plus longtemps chaque année.

Une autre chose qu'il faudrait trouver dans le port de Churchill—et le gouvernement devrait y songer—c'est un autre bateau-pilote; ainsi les services de pilotage pourraient être assurés en tout temps, quelles que soient les conditions barométriques, car le bateau-pilote actuel n'est pas adapté à toutes les conditions atmosphériques.

La capacité d'emmagasinage, qui est actuellement de 5 millions de boisseaux, devrait être portée à 10 millions de boisseaux. Les grands navires peuvent maintenant charger jusqu'à un million de boisseaux; la capacité d'emmagasinage actuelle de 5 millions de boisseaux est donc insuffisante pour garantir un volume suffisant de grain dans le port, à tout moment. La capacité d'emmagasinage supplémentaire permettrait également de transporter d'autres types de grain, en dehors du blé, et assurerait plus de grains de chaque sorte.

En conclusion, je voudrais dire au ministre et aux membres du cabinet qu'il faudrait examiner cela attentivement. Ils se souviendront qu'il y a quelques années, lorsque certaines ventes ont été faites à la Tchécoslovaquie et que des représentants de ce gouvernement sont venus à Ottawa pour discuter avec les représentants du gouvernement actuel ou

leurs prédécesseurs, assurance m'a été donnée à la Chambre que ces représentants tchécoslovaques seraient renseignés sur les installations de Churchill et les économies qu'ils pourraient réaliser en prenant leur grain dans ce port.

Je ne suis pas en mesure d'affirmer que cette information ne leur a pas été donnée. Mais M. Jim Gray, secrétaire-trésorier de la Hudson Bay Route Association, en s'entretenant avec les représentants tchécoslovaques, s'est entendu dire qu'ils n'avaient jamais reçu cette information. Nous avons éclairci la situation lors de la vente faite à la Russie par le Canada parce que ces gens étaient dans la tribune et j'ai eu l'occasion de leur dire que les ventes étaient possibles en passant par Churchill.

● (1.40 a.m.)

[Français]

M. Gilbert Rondeau (Shefford): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots sur le problème important dont la Chambre est saisie aujourd'hui, et j'essaierai de m'en tenir au sujet que nous discutons présentement.

Ce problème concerne surtout l'Ouest du Canada, mais nous n'y sommes pas étrangers, car s'il manque des wagons pour transporter le blé au port de Vancouver, ce qui nous rappelle une situation que nous connaissons, nous, créditistes, que nous avons dénoncée et que nous dénonçons depuis des années, soit l'accumulation du blé à cause de la pénurie de wagons. Il va sans dire que les députés le savent et plus particulièrement l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Olson).

Nous avons dénoncé l'embouteillage économique qui sévit au Canada. Il y a une abondance évidente de blé dans l'Ouest et il existe un débouché pour notre production, car des pays étrangers sont prêts à acheter notre blé. Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin) me fait signe que non; je me demande de quel argument il a besoin pour s'en convaincre. Nous sommes aux prises avec un problème d'exportation ou de transport du blé, que nous avons déjà dénoncé en cette enceinte, puisque les créditistes sont ici depuis 1935.

La situation est la même, au point de vue économique. C'est pour ainsi dire la production en face de la consommation, et ce sont les moyens de transport qui manquent. On se plaint actuellement de la pénurie de wagons, alors que nous, créditistes, nous plaignons depuis 30 ans du fait que les moyens de transport n'ont pas fait le lien entre la production et la consommation. C'est pourquoi nous avons dénoncé l'embouteillage économique