

visité l'autre jour. Les améliorations réalisées depuis cinq ans sont presque incroyables. L'emplacement même de la ville s'est amélioré. Ceux d'entre nous qui s'intéressent au problème depuis bien des années se sont plaints du refus du gouvernement manitobain de vendre des lots dans le port de Churchill. Il n'est guère encourageant de bâtir une maison si l'on ne peut acquérir le lot sur lequel on veut l'ériger. Tout ce qu'on pouvait faire auparavant, c'était de prendre un bail de douze mois. C'est là certes une méthode fort peu satisfaisante, surtout si la somme immobilisée est considérable. Je me réjouis donc encore une fois du progrès réalisé et je remercie le gouvernement du Manitoba de la mesure qu'il a prise à cet égard et qui permet aux gens de devenir propriétaires de leurs lots. Il va sans dire que les établissements militaires situés à proximité de la ville ont activé le commerce.

Leur existence, tout au moins, est connue du public. Leur présence a stimulé le commerce et l'activité, à l'année longue. Il y a des églises, des écoles par exemple. L'établissement de demeures permanentes à cet endroit favorisera sensiblement l'utilisation de cette route et de ce port. Par le passé, il fallait faire venir de Montréal ou emprunter à d'autres emplois les hommes dont on avait besoin pour manutentionner les cargaisons de blé. Il fallait les faire venir pour ce travail particulier. Cela coûtait cher, sans doute. Aussi, si nous pouvions créer dans cette région septentrionale du travail suffisant pour permettre à une population permanente d'y gagner convenablement sa vie toute l'année, nous pourrions, par la suite, emprunter à cette population la main-d'œuvre nécessaire pour manœuvrer l'outillage du port et aider au chargement des navires.

Le député de Souris doute des chiffres qu'il a cités il y a quelque temps, au sujet du séchage du blé à Churchill. Je puis lui assurer qu'ils étaient bien exacts. Le compte rendu du 15 mars 1951, à la page 1292, renferme une question que j'ai posée et qui se lit ainsi:

Combien de boisseaux de blé peuvent être entreposés dans l'élévateur de Churchill?

Cette partie de la question ne nous intéresse pas pour le moment. Voici ce qui nous intéresse:

Combien de boisseaux de blé peut-on faire sécher, par jour, dans cet élévateur?

J'avoue que j'ai été saisi d'apprendre que dans cette installation,—installation magnifique, un des plus beaux élévateurs à grain du monde,—on pouvait sécher de 15,000 à 20,000 boisseaux de blé par jour de 24 heures, selon le degré d'humidité. J'ai presque

refusé de le croire, mais ce sont là des chiffres officiels. C'est remarquable. L'élévateur eût-il fonctionné à plein rendement depuis que les premières moissonneuses-lieuses ont parcouru les champs de la Saskatchewan l'automne dernier, il aurait aujourd'hui séché une grande partie du froment qui dort, humide et gourde, dans les entrepôts des cultivateurs ou dans les élévateurs de la province de Saskatchewan. C'eût été d'un grand secours. Qui est responsable de l'inactivité de cet outillage, je l'ignore, mais il me semble qu'il aurait dû fonctionner depuis la fin de la campagne. Quelle quantité de blé nous aurions pu entreposer dans l'élévateur de Churchill, car il y a là beaucoup de place! Il a une capacité de deux millions et demi de boisseaux. D'après la réponse que j'ai reçue, le nombre de boisseaux de blé entreposés dans cet élévateur n'atteint pas un demi-million de boisseaux; il est exactement de 463,000. Y eût-on asséché et entreposé ce grain, il serait au moins prêt à être expédié. On ne peut invoquer, cette année, l'excuse des années passées, c'est-à-dire que la demande, pour ce blé, était si pressante en Europe qu'il fallait le tenir prêt là d'où on pouvait l'expédier durant les mois où le port de Churchill est inactif. Cette raison n'existe plus maintenant.

Nous aurons un excédent de blé, que cela nous plaise ou non, et malheureusement ce blé ne sera pas en bon état. Au moins, s'il était asséché et entreposé, il se trouverait sur les lieux prêt à être expédié par le premier navire qui se rendrait au port à l'ouverture de la nouvelle saison de navigation en 1951.

De nouveau j'exhorte le gouvernement, le chemin de fer, la commission du blé et les syndicats du blé à favoriser l'expédition par ce port. Je demande depuis cinq ans aux autorités de permettre à ce port de démontrer son utilité. S'il vaut la peine de nous occuper de l'affaire, occupons-nous en comme il convient. Si nous expédions 15 millions de boisseaux de blé par ce port en une année, et ce serait facile, les contribuables canadiens seraient libérés de tout fardeau à l'égard du port de Churchill.

Cette année, d'après le poste 491 du budget des dépenses, le déficit du port a diminué de \$150,000. Tant mieux. Des gens qui s'y connaissent affirment que si l'on expédiait 15 millions de boisseaux de blé par ce port, les contribuables n'auraient rien à verser à l'égard du port ou du chemin de fer, il n'y aurait pas de déficit.

Il en est d'autres qui sont convaincus qu'on pourrait expédier de ce port de 20 à 25 millions de boisseaux. N'étant pas spécialiste en la matière, je ne me prononcerai pas sur ce point. Cependant, je le répète, il suffirait