

c) (i) Pour étudier la possibilité que le Revenu national (Impôt) assume les fonctions relatives à la vérification des feuilles de paie et au recouvrement de la Commission d'assurance-chômage et la mise au point de systèmes de recouvrement comparables. (ii) Ni le ministère ni un organisme central n'avaient les ressources voulues pour effectuer cette étude. (iii) Le ministère n'avait pas les ressources voulues pour entreprendre cette étude.

En ce qui concerne les douanes et l'Accise, Quatre. a) 1950-1965, Néant; 1966, \$2,000; 1967 et 1968, Néant; 1969, \$40,000; 1970, \$14,000; (Années se terminant le 31 mars), b) (i) Un colloque sur l'organisation et la gestion ayant pour but de fournir des conseils concernant les projets de découpage par régions du Service des Douanes et de l'Accise. (ii) Une étude du concept de l'application de l'informatique coûtant \$10,000. (iii) Une étude coûtant \$30,000 des Services de la Planification, des Finances et de la Gestion. Cette étude portait sur les exigences du ministère en ce qui a trait à la planification, à la programmation et à l'établissement des budgets ainsi qu'à l'organisation de la Direction des Services. (iv) Une étude du «climat» qui règne chez le personnel d'une région du ministère afin d'examiner sur une base expérimentale le moral des employés en fonction du milieu où ils travaillent et les possibilités d'amélioration des communications entre tous les niveaux de l'organisation.

c) On procéda à ces études afin de mettre au point et d'appliquer des nouveaux concepts dans le domaine de l'organisation et d'améliorer les techniques de gestion et d'administration. Le ministère n'avait pas les ressources voulues pour entreprendre ces études.

LE RAPPORT «PORT CHURCHILL—DÉVELOPPEMENT VIRTUEL»

Question n° 1399—M. Simpson:

1. Suivant quelles instructions le rapport intitulé «Port Churchill—Développement virtuel» et déposé à la Chambre des communes le 14 janvier 1970 a-t-il été composé, pour le compte du ministère des Transports et du Conseil des ports nationaux, par Hedlin, Menzies & Associates Ltd. et Gibb, Alberly, Pullerits & Dickson?

2. Combien a coûté ce rapport?

M. Gérard Loiselle (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Étude des transports dans le port de Churchill (Man.): 1. Étude des travaux de développement actuellement effectués au Manitoba le long de la voie ferrée de la baie d'Hudson et des voies secondaires, afin de déterminer: a) l'importance du port de Churchill dans leur développement initial et leur exploitation actuelle; b) l'importance pour le port Churchill de ces divers travaux de développement. Étudier, si on le juge nécessaire, les possi-

bilités de développement futures dans le nord du Manitoba pour déterminer leur influence sur Churchill et vice versa. Exemples: (i) Aménagement hydro-électrique du fleuve Nelson; (ii) Churchill Forest Products Limited.

2. Étudier les facteurs qui influent sur le volume des marchandises manutentionnées dans le port de Churchill, déterminer ceux d'entre eux qui pourraient avoir entravé le développement du trafic et suggérer les modifications possibles. Faire rapport en particulier sur les questions suivantes: a) Influence de la courte durée de la saison de navigation; b) Services maritimes et taux de transport océanique; c) Pratiques d'assurance maritime; d) Dangers pour la navigation, tant à Churchill même que sur la route vers le port par l'Atlantique, le détroit et la baie d'Hudson; e) Installations et services portuaires (y compris la main-d'œuvre); f) Services et taux de transport intérieur; g) Pratique de distribution des denrées d'importation; h) Politique des organismes du gouvernement fédéral se rapportant directement ou indirectement à la commercialisation des céréales; i) Autres facteurs importants.

Étude des possibilités de manutention des marchandises à l'aide de l'équipement portuaire existant, dans les conditions normales, en tenant compte a) du volume actuel et b) du volume de marchandises prévu à l'avenir (voir articles 4 et 5 ci-dessous).

Extrapolation du volume de trafic dans 5, 10 et 20 ans, sans modification importante des installations et des services actuels.

Extrapolation du volume de trafic dans 5, 10 et 20 ans, après modification des installations et des services actuels (selon les propositions faites en réponse à l'article 2 ci-dessus).

Le calcul du trafic, tant actuel que prévu, doit établir une distinction entre le commerce de cabotage et le trafic océanique. Chacune de ces divisions doit ensuite être subdivisée en: a) marchandises diverses; b) marchandises en vrac; (i) céréales; (ii) autres denrées en vrac.

Proposer des mesures propres à accroître le trafic dans le port de Churchill et estimer les coûts et profits pour toute dépense engagée (immobilisation et exploitation).

En plus d'étudier Churchill comme port océanique en eau profonde et comme tête de lignes ferroviaires, a) évaluer son rôle (actuel et futur) comme centre de ravitaillement et de transport pour le Nord canadien; b) évaluer ses besoins en matière de routes.

On doit tenir compte au cours de l'étude de l'évolution des techniques de transport et de l'utilisation de moyens modernes comme la containerisation, l'utilisation accrue de grands cargos pour les marchandises en vrac, les systèmes de navigation sur coussin d'air, les pro-