

En 1957, avant que le gouvernement conservateur prenne le pouvoir, on expédiait 16 millions de boisseaux par Churchill. A partir de ce moment-là jusqu'en 1962, les céréales expédiées par Churchill se sont accrues chaque année jusqu'à ce qu'elles atteignent environ 24 millions de boisseaux. De l'avis de mes mandants, Churchill peut manutentionner plus de blé qu'il ne le fait à l'heure actuelle. En prenant le pouvoir, le gouvernement libéral nous a assurés que l'on expédierait par Churchill des quantités de céréales sans précédent. Si l'on examine les chiffres on constate que depuis 1962 une seule fois le maximum de 24 millions de boisseaux expédiés par notre port a été dépassé. Je crois qu'on en a expédié une fois 25.5 millions. Les autres années, les expéditions ont baissé radicalement. La saison dernière, on a expédié par Churchill environ 22.5 millions de boisseaux, ce qui représente une baisse radicale surtout après l'assurance du gouvernement que les expéditions seraient sans précédent.

L'hon. M. Pepin: Je vous gage un dollar que vos chiffres sont inexacts.

M. Simpson: Je suis convaincu que quiconque se renseignera auprès des hauts fonctionnaires de notre Commission des ports nationaux apprendra que Churchill a la réputation d'être l'un des ports les plus efficaces au Canada pour ce qui est du roulement des navires, de leur chargement et déchargement. Churchill, à maintes reprises, a été déclaré le port le plus efficace au Canada; pourtant, on n'augmente pas autant qu'on le devrait les envois de céréales dans sa direction. Peut-être le ministre peut-il nous donner des chiffres prouvant que Churchill a établi un record l'an dernier. Le ministre d'État (M. Lang) a félicité le gouvernement du volume de céréales manutentionné dans le port de Vancouver. J'aurais aimé qu'il soit ici pour nous dire pourquoi les chargements de blé qui passent par Churchill diminuent chaque année. Le gouvernement se laisse-t-il influencer par des menées de couloirs en faveur d'autres ports canadiens? Un directeur du port de Montréal, M. J. C. Bourguignon, qui fut secrétaire du Conseil du port de Montréal, a fait en 1965 une déclaration depuis lors souvent répétée. Il a dit qu'en promettant d'augmenter les envois de marchandises passant par Churchill le gouvernement avait fait de la «propagande électorale», ajoutant qu'il avait peine à croire que cela pouvait arriver «sans qu'il y ait consultation entre le gouvernement fédéral et les directeurs des ports de l'Est» Et il ajoutait:

Le conseil s'est opposé vigoureusement à toute tentative en vue d'utiliser Churchill davantage car ce port est une entreprise artificielle, lancée à cause de la guerre. Nous n'avons pas d'objection

[M. Simpson.]

au *statu quo*, mais nous nous élèverons contre tout projet gouvernemental visant à s'en servir davantage.

• (1.30 a.m.)

Compte tenu de la nécessité pour nous de moderniser les installations de manutention du blé partout au Canada et de ce que les directeurs du port de Montréal ont à dire sur Churchill, il semble que ces directeurs et d'autres encore influencent le gouvernement pour qu'il n'apporte pas de changement aux expéditions par Churchill. Il existe de nombreuses raisons pour parler ainsi et attirer l'attention de la Chambre sur cette affaire. Voici quelques chiffres: les frais d'entrepôt à l'élevateur de Churchill sont de 6c. le boisseau pour neuf mois, tandis qu'à d'autres terminus, ils sont de 9c. pour neuf mois. Il en coûte 12c. le boisseau pour transporter du blé de Saskatoon à Churchill et 27c. pour transporter du blé de Saskatoon à Montréal; en fait, il en coûte bien moins cher d'expédier du blé à partir de Churchill qu'à partir de n'importe quel port du Canada.

Je voudrais signaler que le 20 juin 1966, le jour où la première vente de blé à la Russie a été annoncée, le prix du blé n° 2 à Montréal était de \$2.205 le boisseau et, le même jour, il était de \$2.13 à Churchill, ce qui représente une différence de 7c. le boisseau. Cela veut dire que non seulement il en coûte moins cher pour expédier du blé à partir de Churchill qu'à partir des autres ports, mais le blé s'y vend aussi moins cher. L'acheteur et le fermier réalisent une économie. Ce ne sont là que quelques-unes des raisons pour lesquelles on devrait envisager l'amélioration du port de Churchill, qui, de l'avis de certains députés, est si essentielle aux installations de manutention du Canada.

Il y a aussi la saison de navigation à Churchill. Il faudrait la prolonger, et il y a plusieurs moyens de le faire. D'après le rapport que j'ai ici, la Commission McLean a passé la saison de 1927 sur la route de la baie d'Hudson, et elle a signalé que la navigation pourrait être ouverte pendant 120 jours sans l'aide de brise-glaces. Aujourd'hui, 40 ans après, on n'a que 88 jours. Ainsi, le prolongement de la saison de navigation à Churchill jusqu'à au moins 120 jours est indispensable pour améliorer le transport des grains de l'Ouest canadien.

En outre, on devrait établir des primes d'assurance maritime pour le port de Churchill, comparables à celles des autres ports. A cette fin, on devrait songer immédiatement à copier les méthodes employées par les nouveaux brise-glaces Alexbow-Hammerhead et Gibson. Les députés ministériels devraient savoir de quoi je parle, car le gouvernement