

qu'on pourrait réaliser sur le transport océanique. Si l'on veut faire cet essai, il faudra que les divers gouvernements et organismes intéressés coopèrent le plus étroitement et le plus amicalement possible. Le comité technique qui a été établi n'est investi d'aucune autorité, bien qu'il puisse rendre des services incalculables en matière de recherches. J'espère que le comité interprovincial insistera auprès du Gouvernement et que celui-ci remplira la promesse qu'il a faite d'accorder toute l'aide possible.

Je désire appeler l'attention sur une ou deux mesures que le gouvernement fédéral devrait prendre. Il peut apporter une aide des plus efficaces par l'entremise des ministres du Commerce et des Transports. Il peut donner des instructions à la commission en vue de l'entreposage des quantités voulues de blé aux divers endroits. Il peut voir à ce que l'outillage des ports et des chemins de fer soit moderne et en bon état. Il peut assurer la sécurité de la navigation grâce à des précautions particulières s'inspirant de l'étude du balisage et à l'aménagement de postes de radar à haute fréquence aux lieux et places de nos postes actuels de radiogoniométrie à basse fréquence. Il peut assurer l'utilisation d'appareils de radar dernier cri à la place des appareils plus anciens qui présentaient certains inconvénients à l'égard des bancs de glace flottants. Enfin, le projet n'est réalisable qu'avec l'appui indispensable de la Commission du blé, car une grande difficulté, ce sera de placer à des points stratégiques la quantité de blé nécessaire. Il y aurait lieu de restreindre, au besoin, le mouvement du blé à l'intérieur des régions jouissant d'un tarif de transport privilégié afin d'assurer, à destination de Churchill, au 1er août 1947, l'accumulation d'une quantité suffisante pour permettre de tenter un essai convaincant, c'est-à-dire, à mon avis, au moins 15 millions de boisseaux.

Je comprends la répugnance de la Commission du blé à faire transporter le froment en des endroits dits à l'écart, pour employer l'expression des commerçants. J'invite le Gouvernement à utiliser à pleine capacité l'entrepôt de Saskatoon afin d'approvisionner le port de Churchill. Le blé entreposé en cet endroit se trouve bien placé, quel que soit l'itinéraire emprunté pour l'expédition vers le littoral. Cet élévateur peut contenir 5 millions et demi de boisseaux, ce qui s'ajoutant au blé de l'élévateur de Churchill, fait 8 millions de boisseaux de blé. Sauf erreur, M. McIvor a promis, du moins oralement, qu'on remplirait l'élévateur de Churchill.

J'arrête là mon énumération des tâches que peut accomplir le gouvernement fédéral. Nous

comptons aussi sur la collaboration des grossistes et des détaillants, des coopératives et des autres organismes de vente des Prairies, quant aux importations. L'autre jour, on m'apprenait la livraison par la voie de la baie d'Hudson de deux moteurs Diesel commandés en Angleterre. Les gens des Provinces maritimes, je l'espère, se rendront compte des avantages de la voie de Churchill; ils comprendront qu'ils peuvent utiliser leurs lainages, les produits de leurs industries et leur houille pour remplir les cales. Si Charlottetown possédait un élévateur pour recevoir le grain de provende de Churchill, toute l'industrie du bétail et de la volaille des Provinces maritimes connaîtrait un regain de vie. Le commerce avec Churchill loin de nuire à la navigation dans les Provinces maritimes pourrait l'aider.

Passons à la question des navires disponibles. Sous l'empire de l'accord conclu avec la Grande-Bretagne à l'égard du blé, ce sont les cales britanniques qui transporteront notre froment. Il y a donc lieu d'intéresser le gouvernement britannique lui-même, les agences et sociétés de navigation, les coopératives et les exportateurs de l'autre côté de l'Atlantique. Personne n'a jamais eu un intérêt vital à favoriser le commerce par la route de la baie d'Hudson. La situation doit changer. M. Graham Spry vient d'arriver à Londres en qualité de représentant commercial de ma province; personne n'est plus apte que lui à remplir les fonctions qui lui sont dévolues. Il mettra à profit sa vaste expérience et ses relations au sein des cercles de l'administration britannique pour favoriser le commerce nécessaire à l'exploitation de la route de la baie d'Hudson. Le Manitoba et l'Alberta, autant que la Saskatchewan, attendent avec confiance le succès de ses efforts.

M. MacNICOLL: L'honorable député peut-il étayer son argument, qui me semble excellent, par des chiffres relatifs à la quantité de bêtes à cornes qu'on pourrait transporter des Prairies par le port de Churchill? On a déjà expédié de ce port des quantités considérables de bestiaux à destination de la Grande-Bretagne.

M. KNIGHT: J'ai traité la question du bétail.

M. MacNICOLL: Avez-vous cité des chiffres? Je n'en ai pas saisi.

M. KNIGHT: Non, je n'ai aucune idée du volume des exportations mais il serait facile de se renseigner.

J'invite donc le Gouvernement et tous les partis de la Chambre à appuyer cet objectif concret pour 1947. Je résume les arguments qui militent en sa faveur.