

l'Est que dans l'Ouest du Canada, et les échanges qu'on effectue sont fort avantageux, non seulement pour l'ensemble du Canada mais aussi pour les chemins de fer. Le ministre aurait-il la bienveillance de prendre cette question en considération lorsqu'il élaborera les plans de certaines réunions avec les chemins de fer?

M. Knight: Monsieur le président, par déférence pour le ministre j'avais l'intention de différer mes observations jusqu'à ce que le crédit n° 491 concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson soit mis en délibération, mais comme le représentant de Lake-Centre, celui de Souris, et quelques autres en ont parlé, je ferai aussi bien de faire mes observations sur-le-champ. Je dois dire d'abord que je me suis toujours intéressé à ce chemin de fer et à ce port. Je m'y intéressais avant de venir au Parlement et, naturellement, cet intérêt s'est accru au cours des cinq dernières années.

En 1945, la première année de ma venue au Parlement, mon ami et ancien collègue, M. Moore, le représentant de Churchill, a présenté un projet de résolution, une de ces mesures d'initiative parlementaire qu'on qualifie parfois d'académique, mais qui néanmoins donnent quelquefois des résultats. Leur discussion fait connaître la question dans le pays, ou exerce une certaine influence sur le Gouvernement, de sorte qu'après plusieurs années parfois, le Gouvernement fait sien le projet de résolution et présente la mesure qu'on avait voulu obtenir en premier lieu.

M. Knowles: Très bien!

M. Knight: Mon ami le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) dit: "Très bien!" et à bon droit, car je sais que quelques années avant ma venue à la Chambre il présentait déjà des projets de lois tendant à exonérer de l'impôt sur le revenu les cotisations syndicales et certaines contributions versées à des sociétés professionnelles. Il continue de les présenter. J'ai eu le plaisir de l'appuyer dans sa tentative à l'égard des instituteurs et, l'autre soir, l'exposé budgétaire nous a appris que les cotisations syndicales et les cotisations professionnelles des instituteurs seront désormais exonérées.

Je crois que les projets de résolutions des simples députés ont du bon. Certains de mes amis libéraux, à propos de mon projet de résolution touchant l'instruction, se sont montrés peu obligeants en disant que les motions des simples députés n'étaient qu'une perte de temps.

M. le président suppléant: A l'ordre! Je crois que l'honorable député devrait faire porter ses observations sur le crédit dont le comité est saisi.

[M. Ferrie.]

M. Knight: J'accepte votre réprimande, monsieur le président, et je parlerai de la question à l'étude. On m'a fait dévier de mon sujet. Je reviens au point précis. En octobre 1945, l'ancien député de Churchill, M. Moore, a présenté à la Chambre un de ces utiles projets de résolution. Il demandait au gouvernement fédéral de songer à encourager par tous les moyens possibles l'utilisation de cette voie et de ce port. En cette circonstance, le projet de résolution n'a pas été noyé dans un flot de paroles, mais il a été mis aux voix. Il a été adopté par 105 voix contre 24, comme en fait foi la page 1145 du Hansard de ce jour-là. A propos de l'itinéraire par le port de Churchill, ainsi qu'on peut le voir à la page 1144 du compte rendu du 15 octobre 1945, le ministre du Commerce s'est exprimé dans les termes suivants:

Je suis d'avis que durant la période d'après-guerre ce port se développera dans la mesure où ce sera matériellement possible, et je puis assurer à la Chambre que le Gouvernement s'emploiera activement et vigoureusement à la réalisation de cet objectif.

L'activité et la vigueur peuvent, bien entendu, se manifester à des degrés divers. Dans l'ensemble, je dois féliciter le gouvernement fédéral, le ministre, le ministère des Transports et quelques organismes étrangers au gouvernement, de l'intérêt qu'ils ont accordé à cette question et des mesures pratiques qu'ils ont adoptées à cet égard. Mes félicitations s'adressent également au gouvernement de la Saskatchewan, qui a servi cette bonne cause. L'Association de la route de la baie d'Hudson est bien connue pour le travail qu'elle a accompli dans ce domaine. Je songe à M. Frank Eliason, qui s'est fatigué à se rendre utile, ou mieux, qui a vieilli en faisant le bien et dont la santé est maintenant un peu délabrée. Cet homme qui a consacré toute sa vie à la cause de la coopération et de l'agriculture dans sa province d'adoption mérite un hommage spécial de la part de ceux d'entre nous qui viennent de la Saskatchewan, surtout de la partie septentrionale de la province.

A M. Streeon aussi, le président de cet organisme actif, il convient de rendre hommage ainsi qu'à ce vieux de la vieille, M. MacNeill, qui est venu ici à diverses reprises. Pendant que j'en suis à cette députation, je tiens à remercier le gouvernement fédéral de la belle réception qu'il a accordée à ces aventuriers de l'Ouest, qui ont suivi les traces d'autres pionniers porteurs de noms de même consonance et qui s'étaient illustrés au début de la mise en valeur des régions occidentales du pays. Il y avait aussi M. Hansen, directeur des services commerciaux à Regina, M. Graham Spry, commissaire du commerce