

les réponses à ces questions que les cultivateurs unis du Canada, division de la Saskatchewan, ont adopté un projet de résolution tendant à l'établissement d'une commission d'enquête.

L'hon. M. CHEVRIER: Si l'honorable député veut bien m'excuser de l'interrompre, je puis lui dire qu'on peut obtenir les réponses à ces questions lorsque le comité des chemins de fer et de la marine marchande tient ses séances. Je ne voulais pas interrompre l'honorable député, mais il n'est certes pas sans savoir qu'on peut obtenir ces renseignements du comité précité.

M. COLDWELL: L'honorable député a le droit de formuler ses observations.

M. KNIGHT: La commission pourrait examiner d'autres points relatifs aux opérations à la baie. Si l'on utilisait cette route dans la mesure que je préconise, on se rendrait compte de la situation qui existe là-bas. Voici, prises au hasard, quelques questions qui ne sont pas nécessairement par ordre d'importance. Quelqu'un est-il expressément chargé de diriger le trafic vers cette route? Effectue-t-on les réparations d'importance secondaire qu'exige le port? Les Américains ont-ils employé, détruit ou transporté une partie de l'outillage? Dans le cas de l'affirmative, quelles conditions a-t-on posées? A-t-on remplacé cet outillage? Quelle est la situation ouvrière au port? Les débardeurs sont-ils gens du métier? Les conditions de vie dans les cabines-dortoirs sont-elles ce qu'elles devraient être? Les installations sanitaires du port proprement dit sont-elles suffisantes? Je signale au ministre qu'il s'agit "du port proprement dit".

L'hon. M. CHEVRIER: L'honorable député pourra obtenir les renseignements qu'il désire en s'adressant au comité des chemins de fer et de la marine marchande.

M. KNIGHT: Je ne poserai plus de questions au ministre. Les dirigeants, y compris les spécialistes qu'on a fait venir de Montréal, sont-ils enchantés du succès obtenu à Churchill? Pour ma part, je ne vois pas pourquoi le ministre se tiendrait sur la défensive à propos de cette question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne me tiens pas sur la défensive; j'indique simplement à l'honorable député comment il pourra se procurer les renseignements qu'il désire.

M. KNIGHT: Merci.

M. HÉON: Le ministre semble être passé à l'offensive.

M. KNIGHT: Pas tant que cela. A-t-on fait l'essai du compas gyroskopique, des appareils de radar ou de signalisation à longue portée? A certains égards, cela constituerait une réponse à la question que le ministre

[M. Knight.]

m'a posée il y a quelque temps. Quelles épreuves a-t-on effectuées au point de vue de l'adaptation de ces appareils aux conditions climatiques du détroit? Le Gouvernement a-t-il obtenu des Américains, qui ont constamment exécuté des levés aériens pendant la guerre, les données concernant la congélation des eaux de la baie proprement dite, données au sujet desquelles l'accord n'a jamais existé? Voilà quelques-unes des questions qu'une commission royale d'enquête pourrait approfondir, mais je dois ajouter que, pour être exactes, les données obtenues devront se fonder uniquement sur l'utilisation maximum de la route pendant une saison entière. Parallèlement à ces épreuves, on devrait accomplir un premier pas vers l'ouverture aux civils des régions septentrionales. Ce point me semble important, car une telle initiative assurerait à Churchill une population permanente et intéressée, parmi laquelle pourrait être recruté un personnel dûment formé et acclimaté pour l'exploitation du port et du chemin de fer.

Nous devrions expédier cette année par la Baie au moins 15 millions de boisseaux de grain. Ce chiffre est fondé sur des calculs soigneux et prudents, et je m'y arrête pour plusieurs motifs. Ces expéditions tiendraient les installations raisonnablement occupées pendant toute la saison, ce qui réduirait les frais généraux, élément qui a toujours été une cause de difficulté du fait que, jusqu'ici, seules des expéditions théoriques ont été effectuées. En second lieu, les exportations étant à ce niveau, nos quais et nos entrepôts actuels nous permettraient d'accroître nos importations à un chiffre plus élevé que jamais, c'est-à-dire à 2,500 tonnes de plus, sans nuire aux opérations d'exportation. Troisièmement, la manutention de 10 millions de boisseaux de blé suffirait à solder les frais d'exploitation et les déficits d'entretien de l'élevateur et du port, le montant excédentaire constituant un bénéfice. Une telle recrudescence d'activité éliminerait le déficit du chemin de fer. La division des services commerciaux de la Saskatchewan estime que le Gouvernement canadien épargnerait près d'un demi-million de dollars, en ce sens que le chemin de fer de la baie d'Hudson n'accuserait plus de déficits, si la quantité de blé exporté était de 16 millions de boisseaux.

Sous le régime de l'article 2 a) de l'accord sur le blé, conclu entre le Canada et la Grande-Bretagne en juillet 1946, le blé peut être chargé à Vancouver, à la tête des Lacs, à Montréal et à Churchill. Les épargnes sur les frais de transport ferroviaire jusqu'à Churchill sont portées au compte de la Commission canadienne du blé tandis que ce sont les expéditeurs britanniques qui bénéficient de celles