dant l'année-récolte 1971-1972, quelque 20 millions de boisseaux ont été expédiés du port de Churchill et quelque 23 millions de boisseaux l'année précédente. On estime à 25 millions de boisseaux environ le volume des céréales expédiées du port de Churchill.

Mais, monsieur le président, on estime qu'il coûterait environ 36.652c. par boisseau pour expédier du port de Churchill. On estime qu'il coûte 59.110c. par boisseau pour expédier des ports de mer et 44.578c. le boisseau pour l'expédition outre-mer directement de Thunder Bay. Des économies de cette importance nécessitent que l'on étudie davantage les possibilités du port de Churchill.

J'aimerais brièvement vous proposer certaines initiatives peu coûteuses pour exploiter le port à pleine capacité et réaliser des économies plus grandes dont profiteraient les cultivateurs de blé, les producteurs et les expéditeurs dans les provinces des prairies qui ont accès au port de mer de Churchill, au Manitoba. En premier lieu, les nouveaux projets en immobilisation nécessitent 15 millions de dollars environ. Ce n'est pas à l'aveuglette et d'une façon fragmentée que l'on procédera à ces améliorations, mais dans la perspective d'un concept global d'expansion.

Il faut tout d'abord rendre le port plus profond en le draguant. Je n'aime pas remonter au passé, mais je crois qu'on ne l'a pas fait depuis 1962. Par la suite, on a fait du draguage d'entretien à une petite échelle, mais pas du tout comme il l'aurait fallu. Le port, aux environs du quai proprement dit, devrait avoir une profondeur de quatre pieds de plus au minimum pour accueillir les grands navires qui fréquentent de plus en plus la région. La profondeur actuelle y est d'environ 32 pieds, et, bien entendu, est tributaire des marées qui atteignent jusqu'à 15 pieds de hauteur. Il faut donc draguer encore, pour permettre aux grands navires d'y entrer, de charger des céréales le plus rapidement possible, et de repartir pour l'Europe.

On doit en même temps creuser le bassin de virage. Lorsque les navires sont chargés, ils doivent virer à l'embouchure du Churchill. Pour conserver à ce bassin la profondeur voulue, il faut le draguer constamment, ce qu'on ne fait pas depuis des années, de telle sorte qu'il devient de moins en moins profond et ne correspond certainement pas aux dimensions des navires qu'on utilise dans la région de nos jours.

Il faut aussi s'occuper d'installer des galeries à céréales et des installations au quai pour desservir ces gros navires. Rien ne sert de creuser le port, si l'on n'améliore pas les installations pour permettre de desservir les navires de la taille maintenant courante. Et il faut aussi des entrepôts pour les céréales et des dispositifs de nettoyage. Je le répète, la capacité des entrepôts actuels est d'environ 5 millions de boisseaux mais la distance et la situation du port au bout du parcours rendent nécessaire de les accroître et d'y adjoindre un service de nettoyage des grains. Monsieur le président, il n'est pas nécessaire que le service soit ajouté au port même de Churchill. Il n'y a pas de raison qu'il ne puisse être instauré à un point quelconque de la voie ferrée conduisant à Churchill où cela hâterait le transport du grain hors du port.

Subsides

• (2150)

Une des raisons mentionnées pour justifier l'utilisation incomplète du port, c'est que le Churchill se jette dans la baie et qu'à la fin de l'automne, des glaçons se forment dans le fleuve, poussent les navires contre les quais et compliquent ainsi la manœuvre. Divers plans ont été mis de l'avant pour surmonter cette difficulté, notamment une digue et elle est tout à fait réalisable et pourrait être construite à un coût minimal. Une autre raison qui est parfois mise en avant est la brièveté de la saison. Les responsables de la commercialisation du grain ont déclaré qu'il faudrait prolonger la saison pour justifier toute hausse des dépenses au port. Toutefois, il ne s'agit pas nécessairement d'un problème matériel.

L'une des raisons pour lesquelles la saison est si courte, c'est que les compagnies d'assurance maritime ont fixé arbitrairement les dates entre lesquelles l'assurance sera en vigueur pour les navires sillonnant la baie d'Hudson et faisant escale au port de Churchill. D'habitude la saison commence le 23 juillet et s'étend presque jusqu'à la fin d'octobre. On pourrait la prolonger jusqu'à 107 jours si la coque des navires était renforcée. Avec l'aide de brise-glace, il est concevable d'envisager de prolonger la saison jusqu'à 214 jours. Dans de telles conditions, le port pourrait assurer un service d'une durée beaucoup plus longue et le volume de céréales manutentionné pourrait augmenter sensiblement.

En plus des améliorations effectuées au port, il faut assurer des brise-glace pour maintenir la baie en bon état et un remorqueur bien équipé qui amènerait rapidement les navires au poste d'amarrage où ceux-ci seraient chargés et retournés ensuite à la baie. Une des causes d'embouteillage, c'est que les navires doivent souvent attendre longtemps dans la baie avant d'être dirigés vers le quai de chargement. Il y a un autre facteur à considérer, soit l'amélioration des services ferroviaires pour déplacer les nouveaux wagons-trémies que le gouvernement a achetés. Ces wagons ne fonctionnent pas à leur pleine capacité actuellement. Il faudrait rénover le chemin de fer en direction de Churchill afin qu'il seconde le port dans l'expédition des céréales et d'autres produits.

Une autre difficulté, c'est que le port ne reçoit pas l'aide qu'il est en droit d'attendre du gouvernement. Le conseil des ports nationaux doit voir à l'entretien et à l'amélioration du port mais la Commission canadienne du blé et le ministre de l'Agriculture ont la responsabilité de décider quel mode d'expédition convient aux céréales. Un nouvel examen approfondi du problème s'impose de même que certaines autres initiatives et j'espère sincèrement qu'il sera tenu compte de toutes ces considérations.

Monsieur le président, je ne veux pas m'attarder beaucoup plus longtemps sur cette question. J'aimerais cependant formuler l'espoir que les députés d'en face, et le ministre en particulier, examineront attentivement le port de Churchill et qu'ils songeront sérieusement à lui procurer les capitaux qu'il faut pour en faire un port qui permettra le transport rapide et à bon compte du grain des Prairies.