

Le gouvernement, et partant les Canadiens, possède des terminus à l'intérieur des Prairies. J'en signale un, à Saskatoon, qui jusqu'à récemment n'était guère utilisé. Il peut contenir environ 5 millions de boisseaux de céréales. Rien n'empêche les chemins de fer de transporter les céréales dans les terminus de ce genre, de les tenir bien remplis de toutes sortes de céréales, de nettoyer le grain dans les terminus et de charger ce grain dans des wagons-trémies pour le transporter à un navire qui attend sur la côte. Cela créerait sans doute un peu plus de tension dans notre réseau de communications pour coordonner l'arrivée des trains et des navires. Mais on le fait pour d'autres marchandises, pour la potasse, par exemple. Rien n'empêche qu'on s'en serve également pour le transport du grain.

Comme chacun sait, il est déjà arrivé que le trafic ferroviaire soit interrompu à cause d'avalanches et d'autres aléas. Ce n'est pas la faute du cultivateur, du gouvernement, des chemins de fer ou de leurs employés. Ces avalanches posent un problème qui doit être abordé à long terme, en adoptant les quatre propositions que j'ai faites. Nous devrions utiliser davantage notre réseau ferroviaire de sorte que les avalanches ne créent pas une situation identique à celle que nous avons connue dernièrement.

Récemment, et pour la première fois depuis des années, le Japon a fait une offre pour l'achat de céréales au Canada, mais nous n'étions pas en mesure de donner suite à cette offre, car nous pensions que nous ne pourrions pas exécuter la commande à temps. Voilà qui montre à quel point la situation présente est grave. Le ministre chargé de la Commission canadienne du blé a indiqué que nous avions renoncé, pour le moment, à accepter des offres concernant les ventes de céréales. A mon sens, aucune amélioration n'est en vue, à moins que nous ne nous commencions à dresser des plans et à les mettre à exécution.

On ne peut demander aux cultivateurs de faire les frais des erreurs commises par le gouvernement. Il n'y a aucune raison pour que les cultivateurs paient, directement ou indirectement, de \$3,000 à \$6,000 par jour de droits de magasinage, parce qu'un navire est obligé d'attendre dans la rade de Vancouver. Je sais que c'est, en fin de compte, la Commission canadienne du blé qui paie les droits en question, mais, en dernier ressort, les cultivateurs risquent de perdre leurs versements finals pour les céréales. Il y a des spécialistes du commerce des céréales qui estiment que, dans une situation aussi critique que celle que nous connaissons actuellement, nous pourrions avoir recours à la Burlington Northern Railroad et transporter les céréales par le sud du Montana jusqu'à Vancouver en évitant les difficultés auxquelles le CN et le CP se heurtent sur le tracé accidenté menant à Vancouver. On devrait examiner cette possibilité.

En résumé, monsieur l'Orateur, je pense que nous avons affaire à un problème grave, mais celui-ci ne constitue qu'une petite partie de l'ensemble des difficultés que nous rencontrons dans le domaine des transports. Certains députés ont évoqué les contradictions qu'on peut relever en ce qui concerne l'aide au transport des céréales, et ils ont mis l'accent sur certaines disparités régionales qui sont encouragées par la politique pratiquée dans le domaine des chemins de fer. Dans l'état actuel des choses, une solution ne pourra être trouvée que grâce à un effort concerté de la part du gouvernement, des compagnies de chemins de fer, des sociétés céréalières, des responsables des terminus et des cultivateurs. Si nous voulons parler en

termes d'un milliard de boisseaux de céréales par an, il faudra s'attaquer à ces problèmes et les résoudre.

M. A. P. Gleave (Saskatoon-Biggar): Monsieur l'Orateur, je souscris de tout cœur à l'idée de renvoyer ce bill à six mois. A titre de député de la circonscription de Saskatoon-Biggar, je ne suis pas prêt à laisser adopter ce bill avant que le gouvernement n'ait apporté des solutions valables aux problèmes des transports. Ces solutions, on ne les a pas encore proposées. Rien n'indique clairement que le gouvernement soit prêt à s'attaquer aux problèmes de transports qui sévissent dans l'Ouest canadien. Apparemment, le gouvernement est prêt à laisser les sociétés de chemins de fer et les négociants de céréales rançonner l'Ouest du Canada.

Notre situation actuelle n'est pas due qu'aux avalanches et aux conditions difficiles qui existent dans les montagnes. Les circonstances actuelles étaient connues déjà lorsque le gouvernement conservateur était au pouvoir, avant l'élection du gouvernement Pearson. A ce moment-là, on tenait des assemblées sur la côte ouest pour tenter d'évaluer les problèmes que posait le transport des céréales hors de l'Ouest canadien. Depuis lors, et par surcroît, nous sommes aux prises avec le problème logistique de l'évacuation de la potasse de la Saskatchewan, ce qui impose une autre charge à nos chemins de fer.

• (2150)

Le mouvement du soufre s'est aussi accéléré en partance de l'Alberta. Autrement dit, le volume de transport et de besoin d'installations ont augmenté considérablement au cours de cette période, sans que le ministère des Transports ou les autres d'en face qui sont responsables répondent au besoin de façon valable.

En causant avec quelqu'un l'autre jour, j'ai dit qu'à ma connaissance, la seule réalisation était la construction, à Vancouver, par le syndicat du blé de la Saskatchewan, d'un terminus de 25 millions de dollars et d'une capacité de cinq millions de boisseaux. J'ai demandé à mon interlocuteur s'il était au courant de ce qu'on avait fait d'autre pour faciliter le mouvement accéléré du grain.

Des solutions ont été proposées, monsieur l'Orateur. Certains suggèrent d'accroître le mouvement sur la ligne vers Prince Rupert, d'autres, d'augmenter la capacité d'entreposage dans le port de Vancouver, d'autres encore de construire de nouveaux entrepôts à Roberts Bank et d'autres enfin d'ajouter d'autres voies en direction de la côte. Nous avons besoin de tout cela, et j'ajoute que nous devons investir des montants considérables dans le transport ferroviaire et l'entreposage des céréales si nous voulons remédier à la situation actuelle. Cessons de juger du transport ferroviaire au pays comme nous l'avons fait jusqu'ici, depuis le rapport MacPherson. Ce rapport préconisait l'abandon d'embranchements et la réduction des services. Nous en récoltons les fruits actuellement; aussi devons-nous aller de l'avant en songeant au progrès et aux moyens d'expansion.

Dans ma circonscription, les embranchements sont en si mauvais état que certains cheminots chargés des locomotives aiment mieux rentrer à la maison et perdre leurs gains que de conduire la locomotive sur les embranchements en partance de Biggar. Croyez-le ou non, mais j'en ai la preuve dans des lettres provenant de la Fraternité des cheminots de la petite ville de Biggar, lettres que j'ai envoyées au comité de transport ferroviaire. Au nom des travailleurs, j'ai demandé au comité d'enquêter sur les griefs et sur l'état des voies dans le secteur. On envoya un