

satisfaites des réponses que nous avons obtenues à la Chambre. C'est une des raisons pour lesquelles j'appuie sans réserve la motion de ce matin visant à débattre la question à fond. Nous avons des avances en espèces, mais leur objet n'est pas l'acheminement du grain. Elles permettent aux agriculteurs de garder le grain à la ferme et de subsister temporairement. Le programme des avances en espèces n'est qu'une panacée; ce n'est pas un véritable remède. Il ne résoudra pas le problème actuel.

Je m'inquiète d'un aspect particulier de ce problème. Nous allons disposer de beaucoup de comités, mais l'action fera défaut. On propose un Conseil national des grains. Ce sera une société délibérante. Elle donnera naissance à d'autres comités. Ces comités formeront des sous-comités. Nous essayerons de savoir ce que les comités et sous-comités feront après avoir été formés. Nous n'avons pas besoin d'un Conseil national des grains, ce sont des actes qu'il nous faut. Il faudrait quelque chose pour coordonner les institutions et organisations actuelles et pour les faire fonctionner. Il faudrait coordonner les travaux de la Commission canadienne du blé, de la Commission des grains, des sociétés ferroviaires et des compagnies d'élevateurs afin que le grain soit transporté et vendu. Je ne voudrais pas dénigrer la tâche qui attend la Commission canadienne du blé ou plutôt le ministère du Commerce, dont elle relève. J'ai une certaine idée de la nature de cette tâche car j'ai fait partie du comité consultatif de la Commission. Je sais donc de quoi il retourne.

Toutefois, monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'on ait tout tenté pour résoudre le problème du transport. Je ne suis pas convaincu qu'on ait fait un effort maximum pour amener des wagons couverts sur la côte ouest et à la tête des lacs pour que le grain sorte du pays. Je n'ai pas la certitude qu'on a agi efficacement. Je serai très heureux si, ce soir, le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin), le ministre de l'Agriculture (M. Olson) ou le ministre d'État, député de Saskatoon-Humboldt (M. Lang) prend la parole et me convainc que le travail relatif au transport a été fait, est entre bonnes mains et progresse. J'aurais plus confiance si on avait fait comme un ancien ministre du Commerce d'un gouvernement fédéral qui, dans des circonstances semblables, a nommé un contrôleur du transport, feu M. Milner, et l'a chargé de veiller au transport du grain par chemin de fer. Je serais bien plus confiant que le travail serait fait.

[M. Gleave.]

• (8.40 p.m.)

En terminant, j'estime qu'il faudrait à tout prix nommer un contrôleur chargé de veiller à ce que les organismes de manutention du grain soient coordonnés et puissent s'acquitter de leurs tâches efficacement.

[Français]

**M. Bernard Dumont (Frontenac):** Monsieur le président, la motion qui a suscité le présent débat d'urgence se lit en partie comme il suit:

... je demande l'autorisation de proposer l'ajournement de la Chambre en vue de la discussion d'une affaire déterminée et importante dont l'étude s'impose d'urgence, à savoir l'arrêt presque complet du transport des céréales dans le port de Vancouver attribuable au fait que le gouvernement ne s'est pas entendu avec les chemins de fer au sujet d'un programme d'attribution de wagons à cette fin; situation, qui a déjà causé la perte d'un contrat de 17,000 tonnes et qui peut entraîner d'autres pertes; qui a représenté des pertes nuisibles à l'économie puisque certains navires sont immobilisés depuis un mois et doivent payer des frais de surestaries s'élevant à \$2,500 par jour; qui a engendré l'immobilisation du transport des céréales à un moment critique pour les cultivateurs de l'Ouest, alors que le gouvernement, en la personne du ministre hier, a refusé d'agir.

Il y a déjà quelques années, nous, du Ralliement créditiste, avions réclamé que le gouvernement conservateur de l'époque prenne des mesures d'urgence et construise des élevateurs à grains dans tous les ports du Canada, afin de permettre l'emmagasinage des grains de provende, dont les cultivateurs de l'Est du Canada avaient besoin, et d'éviter des situations comme celle que nous connaissons aujourd'hui.

Je sais que dans l'Ouest canadien, on dit souvent que la quantité de grains de provende consommée dans l'Est du Canada est minime, mais je sais aussi qu'on aurait aidé à décongestionner le port de Vancouver si l'on avait autorisé la construction d'élevateurs à grains dans l'Est. A ce moment-là, on aurait pu y emmagasiner cette abondante récolte de grains de l'Ouest du Canada, car, dans l'Est, nous utilisons les grains de provende pour nourrir les animaux, même s'il s'agit de grain humide ou de qualité inférieure.

J'avais même suggéré, en 1962, que nous achetions un navire pour transporter les surplus de grains, afin de les emmagasiner à Berthier-en-Bas, tout près de Québec, tout comme on le fait dans certains pays, quand il y a abondance et qu'on emmagasine, pour les années plus difficiles, ce produit essentiel à l'alimentation des bestiaux qui nous assurent la nourriture journalière, de même que les grains de qualité supérieure, pour le faire parvenir à ceux qui en ont besoin pour manger trois repas par jour.