

confirment les statistiques montrant que 60 p. 100 de nos produits agricoles doivent nécessairement être acheminés vers d'autres régions du Canada et vers l'étranger car il y en a plus qu'il n'en faut pour la population de l'Ouest.

Le blé a toujours été la récolte la plus importante dans l'Ouest du Canada. Les progrès techniques introduits dans la culture du blé ont considérablement réduit les mauvaises récoltes dans l'Ouest aussi bien qu'ailleurs au Canada, au point qu'en 1967, la récolte céréalière de la Saskatchewan a dépassé la valeur polyennale de production, malgré une sécheresse générale. Nous produisons plusieurs variétés de blé dur, nous disposons de machines agricoles perfectionnées et faisons un usage accru de pesticides, d'herbicides et de fertilisants, ce qui a haussé la production par acre durant ces dernières années et ranimé notre foi dans l'avenir. Des procédés techniques perfectionnés ont permis aux agriculteurs d'exploiter des terres jadis considérées marginales ou même sous-marginales. Il est significatif de noter qu'environ un million de tonnes de fertilisants ont été utilisées en 1966 dans les Prairies, contre 85,000 tonnes seulement en 1950.

Cette tendance se maintiendra parallèlement à celle de l'expansion des entreprises agricoles et à la nécessité croissante de réduire le coût de production unitaire. C'est pourquoi les récoltes de blé ont été particulièrement importantes au cours des dernières années de la décennie 60. Celle de 1966, la plus forte qu'on ait enregistrée, a été suivie d'autres récoltes très abondantes. L'amélioration des techniques agricoles a beaucoup contribué à l'augmentation des récoltes de blé, mais elle a permis entre-temps aux pays en voie de développement de s'engager, de façon saisissante, dans la voie de l'autarcie. Ainsi, de nouvelles espèces de blé ont été produites pour des climats plus chauds, d'où des récoltes meilleures dans plusieurs pays émergents. L'augmentation de la récolte de blé en Inde et au Pakistan a une signification spéciale. L'Inde affirme maintenant que dans deux ans, elle pourrait devenir autonome en ce qui concerne les récoltes de céréales ou autres. L'évolution de la technologie de la meunerie et de la cuisson a également permis à plusieurs pays qui achetaient de nous d'utiliser leur propre blé à meilleur avantage, donc à moins compter sur notre blé qu'il y a quelques années.

C'est la perspective dans laquelle, à mon avis, nous devrions examiner la position du gouvernement actuel en ce qui concerne l'industrie du transport des céréales au Canada. Une denrée comme le blé ou l'orge dépend d'une commercialisation rapide et d'une réponse prompte aux besoins du consommateur, non seulement au Canada mais aussi outremer. C'est pourquoi un bon réseau de transport est essentiel. De nos jours, il est plus que jamais nécessaire aux provinces de l'Ouest qui produisent des céréales d'expédier à la clientèle les produits qui apportent un revenu honnêtement gagné à nos agriculteurs de l'Ouest du Canada. Il faut conquérir et conserver ces marchés en permanence.

Avec les initiatives voulues, le Canada pourrait, et je m'attends qu'il le fasse d'ici quelques années, exporter un milliard de boisseaux de céréales par année. Je le prévois pour bientôt. Cela dépend de notre habileté non pas forcément à les produire mais plutôt à les livrer à nos clients. Notre régime agricole n'a la force que de son chaînon le

plus faible, et depuis quelques mois il est évident que ce chaînon le plus faible est bien le transport vers la côte ouest.

Le transport ferroviaire a été aux prises avec des avalanches et des conditions défavorables dans les Rocheuses, mais les avalanches dans les Rocheuses en hiver ne sont pas un nouveau phénomène. Il est clair que nous devons nous préoccuper, non pas seulement en tant que députés mais aussi en tant que producteurs de céréales, de ce que j'estime être les quatre besoins fondamentaux auxquels nous devons répondre sans tarder. Comme on l'a déjà dit à la Chambre, il nous faut augmenter la capacité des entrepôts à notre terminus de Vancouver. Je sais, moi aussi, que construire des entrepôts est une entreprise coûteuse, mais avec les techniques voulues, on pourrait le faire à un prix relativement peu élevé. Nous n'avons pas besoin d'entrepôts coûteux, mais nous en avons besoin d'un nombre plus considérable qu'à l'heure actuelle pour ce que j'appellerais les périodes de pointe. Tant que nous aurons des hivers rigoureux, des menaces de grève ou des grèves perlées de la part des cheminots, l'acheminement du produit vers son port d'expédition posera des problèmes. A mon avis, il faut absolument accroître le nombre d'entrepôts, en raison de la quantité globale de céréales à transporter.

Deuxièmement, il y a quelques mois, un train-bloc est parti d'un de nos élévateurs intérieurs à Saskatoon pour se rendre à Vancouver. Ce train était composé de wagons-trémies et de trois grosses locomotives diesel qui a transporté des céréales nettoyées de l'un des élévateurs intérieurs de l'État, qui avait peu servi jusque-là, directement à Vancouver. Puis elles ont été chargées directement sur un navire à l'ancre. Ce système avait alors bien fonctionné et je me demande pourquoi il n'est pas utilisé à l'heure actuelle pour transporter les céréales à Vancouver. L'industrie de la potasse a recours à ce système et je crois qu'il est grand temps que nous adoptions définitivement cette méthode de transport des céréales.

• (2140)

Troisièmement, les chemins de fer devraient comprendre qu'un plus grand nombre de wagons-trémies s'impose et il faudrait qu'ils prennent des mesures à ce sujet. On devrait se garder de mettre de tels wagons en service seulement lorsque survient une urgence, comme c'est le cas actuellement, semble-t-il. Nous pouvons certainement considérer urgente la situation actuelle puisque nos expéditions destinées à l'exportation accusent un retard d'à peu près 30 millions de boisseaux de grain. Plusieurs de nos wagons de chemin de fer sont maintenant désuets. On prend beaucoup de temps à les remplir et à les vider. Il faut acheter de nouveaux genres de wagons et les mettre en service permanent. Les anciens wagons ferroviaires actuellement en service transportent quelque 2,000 boisseaux de grain chacun. Les nouveaux peuvent transporter environ 3,000 boisseaux plus rapidement et avec de meilleurs résultats. Il s'ensuit que le coût baisse par wagon. Le train-bloc dont j'ai parlé et qui allait à Vancouver transportait 270,000 boisseaux de grain. Il n'y a aucune raison pour laquelle deux trains de ce genre ne pourraient pas partir chaque semaine de chacun de nos terminus intérieurs. Ainsi, on expédierait 75 millions de boisseaux de grain de plus chaque année.