

Premièrement, à cause de cet arrangement, les gens de ma circonscription n'obtiennent pas les émissions du ministère de l'Éducation de l'Ontario que donne Radio-Canada. J'ai reçu plusieurs plaintes. Je crois comprendre que le cours de physique . . .

L'hon. M. Pickersgill: Je n'aime pas interrompre le député, vu surtout qu'il est nouveau à la Chambre, mais pourrait-il réserver ses cajoleries pour l'honorable représentante qui est responsable de Radio-Canada?

M. Reid: Je serai certainement très heureux d'essayer de convaincre, bien tranquillement, l'honorable représentante. Si je réussis, il faudra que je sois beaucoup plus tranquille que je ne l'ai été. Toutefois, s'il en est ainsi, je suis tout à fait disposé à attendre l'étude des crédits de l'honorable représentante.

M. Watson (Assiniboia): C'est avec plaisir, monsieur le président, que je prends part à ce débat sur les crédits du ministère des Transports. Je me bornerai principalement à traiter du transport des céréales dans l'Ouest canadien. Mais auparavant, j'aimerais dire quelques mots du service-voyageurs. Le député de Kamloops nous a brossé un tableau de la situation dans la région canadienne la plus à l'ouest et le député de Kenora-Rainy-River n'a parlé que des problèmes touchant sa propre région.

La suppression du service du *Dominion* a fort inquiété tous les Canadiens de l'Ouest. Notre service ferroviaire n'est pas ce qu'il devrait être. Je parle principalement de la région entre Calgary et Winnipeg. Un grand nombre des gens qui habitent ma région préfèrent voyager par train parce que c'est plus commode. La suppression du *Dominion* représente certainement une détérioration des services, ce qui est loin de plaire aux habitants de cette région. La plupart d'entre eux tiennent à un service-voyageurs efficace, qui comporterait le service des repas, des couettes et le reste.

J'étais à Toronto il y a une couple de semaines et je devais revenir à Ottawa dans la soirée du 31 janvier. Je n'ai jamais vu autant de désordre dans un train que dans celui-là. Arrivés à Brockville, nous avons dû descendre afin de changer de train pour un autre tronçon; nous avons alors constaté qu'il s'agissait effectivement du train où nous étions d'abord, de sorte que finalement il y avait 200 voyageurs debout dans les allées centrales pour les deux dernières heures du voyage jusqu'à Ottawa. A mon sens, il incombe aux chemins de fer d'accorder un service efficace entre une ville comme Toronto et la capitale du Canada. Le ministère devrait examiner soigneusement la question. Il devrait peut-être y avoir un

service d'autorail qui permettrait de voyager facilement et rapidement entre ces deux villes.

L'acheminement des céréales, monsieur le président, a toujours été un épineux problème dans l'Ouest du Canada. Selon moi, les autorités ferroviaires, ou les autres responsables de l'acheminement ordonné des céréales, ne nous ont jamais accordé leur entière collaboration. Chaque année, ou peu s'en faut, les chemins de fer réussissent, au cours des derniers mois de l'année-récolte, à affecter des wagons couverts au transport des céréales.

● (3.40 p.m.)

Je vais établir une comparaison entre le régime des contingents et le transport des céréales au cours des quatre dernières années, car je crois que c'est la seule façon de se rendre compte de la situation. Je voudrais parler de deux provinces de l'Ouest, l'Alberta et la Saskatchewan, et dire quelques mots du Manitoba. Cette province n'entre pas en ligne de compte ici autant que naguère car, si je ne me trompe, les céréales en provenance de cette région sont déjà acheminées vers la tête des Grands lacs en vue de l'expédition de la fin de l'automne, par suite de l'insuffisance du service ferroviaire.

J'ai ici la déclaration de la Commission canadienne du blé au sujet de la répartition des contingents au 24 février 1964; on y trouve un état comparatif des années 1962-1963 et 1963-1964. L'exposé établit également une comparaison entre le 7 février 1966 et la date correspondante des deux campagnes agricoles précédentes.

En Saskatchewan, il n'y avait, en 1962-1963, que deux points pourvus du contingent de trois boisseaux. En 1963-1964, il y en avait sept. Au cours de la campagne agricole de 1964-1965, on y trouvait 14 points pourvus du contingent de trois boisseaux. Il reste encore aujourd'hui en Saskatchewan 157 points pourvus du contingent de trois boisseaux.

Je passe maintenant à la province de l'Alberta. Il y a quatre ans, elle ne comptait aucun point doté d'un contingent de trois boisseaux. En 1963-1964, il y en avait 37. L'an dernier, il y en avait 17. Il y reste encore aujourd'hui 128 points dotés du contingent de trois boisseaux ou moins et, en Alberta, 74 points pourvus d'un contingent de deux boisseaux.

Je dois signaler ce que cela signifie pour les agriculteurs qui voudraient disposer de leurs céréales, en bien des cas leur unique source de revenu. Je me reporte au Sommaire de l'industrie agricole en Saskatchewan 1964, où figure l'étendue des diverses exploitations. Cela éclaire toute la situation.