

cement qu'un comité ou un sous-comité. Le gouvernement semble fort en faveur des comités et sous-comités, du dialogue et des contacts, mais ce qu'il nous faut dans ce cas-ci, ce sont des actes.

Permettez-moi d'exposer brièvement la situation à la Chambre. Selon les renseignements que j'ai reçus, 20 navires sont à l'ancre dans les arrière et avant-ports de Vancouver. Dix-neuf de ces navires attendent, paraît-il, leur chargement de grain. Quinze d'entre eux attendent des chargements de grain de première qualité, surtout de grain de la catégorie n° 2. Quelques navires, arrivés à Vancouver en décembre, ont pris de nouvelles dispositions en vue de prendre des cargaisons de grain de qualité inférieure.

On me dit également que dix millions de boisseaux de grain ont été chargés et qu'ils sont en route pour Vancouver. Là-dessus, on compte 5,500,000 boisseaux de blé du Nord n° 2. Ces chiffres ne sont peut-être pas exacts, mais je vous donne un tableau général de la situation actuelle. Il paraît également que la catégorie de grain requis n'est pas rendue sur place et que de 200 à 400 wagons sont déchargés chaque jour à ces points terminus de la côte ouest. Samedi dernier, on a fait relâche à ces têtes de ligne, parce qu'il n'y avait pas suffisamment de wagons. On peut y décharger jusqu'à 600 wagons par jour.

Malgré tout cela, la situation est meilleure qu'il y a quelques années au port de Vancouver, lorsque survenait une situation semblable, car la nouvelle tête de ligne du syndicat de la Saskatchewan, grâce à son énorme capacité, permet l'acheminement des grains dans ce port.

● (8.30 p.m.)

Par ailleurs, nous constatons qu'à la tête des Lacs 41 millions de boisseaux de blé sont entreposés. La capacité totale des entrepôts est de 90 millions de boisseaux. Personne n'a expliqué pourquoi cette capacité et cet espace ne sont pas utilisés. On devrait les combler. On devrait expédier le blé jusqu'à la tête des Lacs pour s'assurer que les sécheuses continuent de fonctionner et que le blé est entreposé jusqu'aux mois d'été, lorsque la température se réchauffe et que le séchage peut se poursuivre.

Examinons la situation du chargement des wagonnées. Je soumetts à la Chambre les chiffres d'une comparaison portant sur cinq semaines, entre 1968 et 1967. En 1967, au cours des cinq semaines du 6 décembre au 3 janvier d'après la Commission des grains nous avons expédié 28,696 wagonnées comprenant toutes les céréales. En 1968, au cours de la même période de 5 semaines, nous avons chargé 21,311 wagons avec toutes sortes de céréales. Il y a donc une différence de 7,385

wagonnées pour une période de cinq semaines. J'aimerais savoir pourquoi nous avons expédié moins de céréales cette année que l'année dernière, au cours d'une période semblable.

Il est important que nous obtenions ce soir les réponses à toutes ces questions. Il est encore plus important d'agir pour résoudre le problème. La situation comporte des circonstances atténuantes. Nous savons tous qu'il nous faut nous occuper d'importantes quantités de céréales. Je suppose que la Commission canadienne du blé a effectué des ventes supplémentaires par suite de la grève dans les ports du golfe, aux États-Unis. Je suppose qu'on a effectué des ventes supplémentaires pour une ou deux autres raisons.

Toutefois, monsieur l'Orateur, il n'y a aucune raison pour ne pas régler ces difficultés. Nous devons être prêts lorsqu'elles surgissent. Nous devrions organiser notre réseau de transport pour pouvoir surmonter cette sorte d'urgence et livrer le produit que nous voulons vendre. Nous, dans les Prairies, nous trouvons à l'extrémité d'un long mécanisme, et il importe que ce mécanisme fonctionne bien. Il ne sert pas à grand-chose de dire à nos agriculteurs d'être efficaces, ce qu'ils sont, et d'aligner leur production sur des normes très strictes, ce qu'ils font, si le reste de l'industrie de la manutention des céréales n'est pas assez efficace pour acheminer le produit vers les marchés le moment venu. C'est le sujet du débat de ce soir—l'efficacité de notre réseau de transport et de notre mécanisme de manutention des céréales.

Je sais de bonne source qu'il y a du blé sec aux terminus intérieurs qui n'a pas même été expédié à la côte ouest pour répondre à la demande. Nous devrions recourir aux trains-blocs et déployer tous les efforts pour faire face à la situation. Il est évident qu'une planification appropriée fait défaut. Le marché mondial livre une rude concurrence. Nous avons toujours vécu dans de telles conditions. Nous savons qu'elles existent. Nous savons depuis la négociation Kennedy que nous aurions des difficultés pour vendre et négocier. Cela sautait aux yeux. On venait à peine de conclure ces négociations que les Américains et les Français baissaient leurs prix et nous nous arrachions les marchés. Raison de plus pour nous tenir sur nos gardes et ne laisser échapper aucune occasion.

Si on considère la situation qui existe sur la côte ouest et à la tête des lacs, de graves réserves s'imposent sur la qualité du travail accompli. Je parle à titre de cultivateur dont les voisins voient leur grain s'empiler, alors que leur subsistance et leur bien-être dépendent de l'acheminement du grain et de sa vente sur le marché. Nous ne sommes pas