

pourrait fournir 4 ou 5 millions de dollars de ses propres produits. Si nous acceptons 4 ou 5 millions de dollars de ses produits, elle est disposée à nous acheter pour 15 millions de dollars de blé. Ces transactions ne nous tomberont pas du ciel. Les agents du ministre ont une longue expérience de la vente du blé mais nous n'avons envoyé personne jusqu'à maintenant sur nos débouchés éventuels pour découvrir quels produits pourraient être importés de ces pays au Canada. Comment les vendre au Canada sans bouleverser notre industrie automobile, celle des textiles et les autres? Il n'y a pas à se le cacher, mais à moins de vous attaquer au plus tôt à ce problème, nous risquons de perdre bien des débouchés éventuels.

Je crois devoir dire encore une dernière chose: le ministre du Commerce et le ministre de l'Agriculture méritent plus particulièrement les critiques des députés représentant les régions agricoles pour n'avoir pas présenté sous son vrai jour le triste sort des agriculteurs de tout notre pays. Il est bien malheureux de constater qu'à un moment où les sociétés réalisent des bénéfices plus forts que jamais, et où chaque domaine de notre économie prospère, les ministres refusent de l'admettre. Qu'on se souvienne du travail qu'il a fourni pendant la guerre comme ministre des Munitions, lorsqu'un million de dollars était pour lui une vètille, quand on a trouvé d'un moment à l'autre 50 millions de dollars afin de mettre au point l'usine de caoutchouc synthétique de Sarnia, alors que selon toute évidence, il s'agissait d'une perte totale; mais le ministre n'a pas craint de risquer 50 millions de dollars, parce que nous avions perdu nos sources d'approvisionnement en caoutchouc naturel. Mais quand il s'agit d'assurer quelque sécurité aux 600,000 familles de cultivateurs que compte le Canada, c'est tout autre chose. Quand il s'agit de donner quelque garantie à ceux qui produisent la nourriture de notre peuple et des vivres pour nos voisins et les autres parties du monde, on aboutit à la comédie qu'on nous a offerte ce soir. Il donne l'impression que les producteurs de blé roulent dans des voitures neuves, qu'ils ont de l'argent en banque, que leurs terres ne sont pas hypothéquées, ou bien qu'il y a de leur faute. Je ne pouvais laisser le débat prendre fin sans relever cette description inexacte de l'agriculture dans l'Ouest.

**M. Hahn:** Je prends part au débat uniquement à cause des observations fortuites, — elles sont peut-être voulues, — du ministre du Commerce. Si j'ai bien saisi, il a dit que si on ne payait pas l'entreposage à l'égard des céréales emmagasinées dans les exploitations, c'est qu'elles n'appartiennent pas aux

élevateurs. Il a expliqué dans la suite que payer les céréales entreposées dans les exploitations reviendrait à payer des bestiaux d'avance. Je ne relèverai pas ce qu'il a dit à ce sujet. J'abandonne aux députés qui sont cultivateurs ou qui représentent des régions rurales le soin d'exposer leur point de vue particulier là-dessus.

Cependant, ce qui m'intrigue, c'est que les céréales emmagasinées dans les exploitations n'appartiennent pas à l'élevateur. C'est probablement exact. Toutefois, comment concilier cette assertion avec la question posée au premier ministre le 20 janvier par l'honorable représentant de Cariboo:

Monsieur l'Orateur, je veux poser au premier ministre une question qui découle de ce qu'a dit hier le ministre du Commerce, savoir que les navires attendent les arrivages de blé par chemin de fer, arrivages retardés par suite de la rareté de wagons couverts. Le Gouvernement étudiera-t-il de nouveau l'offre d'assistance en vue de l'aménagement du *Pacific Great Eastern Railway*, étant donné que cette voie raccourcirait de moitié la distance entre la région de la rivière de la Paix et la côte? Sur ce parcours, un wagon transporterait autant de marchandises que deux sur l'autre parcours.

Il est probable, peut-être même certain que, grâce au chemin de fer *Pacific Great Eastern*, il faudrait la moitié moins de wagons couverts pour transporter les céréales des agriculteurs au terminus de la côte du Pacifique. La distance serait moins longue. Puisque le *Pacific Great Eastern* dessert la région de la rivière de la Paix et que son terminus dans la partie nord de Vancouver est presque terminé, le Gouvernement devrait bien songer à aménager un élévateur de tête de ligne au terminus de ce chemin de fer, à Vancouver-Nord.

Je signalerai aussi au ministre du Commerce que, d'après le rapport de 1953 sur l'activité du port de New-Westminster, on a expédié 9,633,733 boisseaux de grain par ce port en 1952. C'était bien près de 10 millions de boisseaux; mais, en 1953, d'après le rapport de l'année suivante, ce chiffre était tombé à 8,571,058, et, en 1954, il n'était que de 5,448,714 boisseaux. Il y a là un élévateur de tête de ligne capable de recevoir 800,000 boisseaux de grain. Nous y avons les installations nécessaires et, ainsi que le reconnaîtra le ministre des Transports, notre port est l'un des plus beaux de la côte du Pacifique. Toutes les lignes de chemin de fer conduisent dans la région et nous pourrions utiliser plus de moyens d'entreposage du grain, précisément pour venir en aide aux producteurs agricoles de l'Ouest.

On doit se rendre compte comme moi que les récoltes de ces dernières années n'ont rien d'exceptionnel. Il ne s'agit pas de récoltes magnifiques qui se produisent de temps à autre, comme on voudrait nous le faire