

wagons par jour à la fin de la période, alors que l'espace manque, on aura de 6,000 à 8,000 wagons non déchargés. Il est beaucoup plus facile de décharger 1,000 wagons par jour lorsque le terminus est presque vide. C'est en tout cas ce que m'ont assuré le chef du syndicat des manutentionnaires de céréales, les directeurs des compagnies de céréales et le personnel des chemins de fer. Si l'on ne manutentionne pas le grain ainsi c'est parce que les compagnies de chemins de fer ont plus d'intérêt à fournir plus tard des wagons en grande quantité.

• (5.10 p.m.)

Personnellement, je ne me soucie pas du tout d'accommoder les chemins de fer. J'engage le ministre, car il y a urgence, à veiller à ce que cet espace soit rempli rapidement et à assurer de l'espace aux points d'expédition pouvant procéder à des expéditions à la tête des Lacs, afin de dégager les élévateurs régionaux pour le contingent de deux boisseaux, ce qui permettra aux agriculteurs de livrer leur grain plus tôt. Les agissements des chemins de fer, en dépit de leurs protestations et des assertions du ministre tendant à prouver que tout est soigneusement organisé, créent une impression d'incompétence et d'indifférence absolues. En jetant un coup d'œil sur le rapport hebdomadaire du BFS sur les chargements des wagons, on voit que du 1^{er} août au 21 décembre dernier, période d'environ 20 semaines, on a chargé de grain 21,109 wagons de moins qu'à l'époque correspondante en 1968. L'année a été marquée par la lenteur et les difficultés. Au cours de la campagne agricole, on a chargé 21,000 wagons de moins qu'en 1968. On y a même chargé 29,000 wagons de moins qu'en 1967, durant la même période.

Le ministre a assuré le chef du syndicat des manutentionnaires de grain de la tête des Lacs le lundi 17 janvier de l'arrivée de 3,000 à 4,000 wagonnées. Selon mes informations, de 1,500 à 2,000 wagons sont arrivés pendant la semaine terminée le 17 janvier, la moitié du nombre annoncé par le ministre. Le Syndicat du blé de la Saskatchewan affirme qu'il pourrait maintenant manutentionner quotidiennement 400 wagons, en employant trois équipes par jour pendant une semaine de cinq jours, et que, pendant les huit jours ouvrables allant du 2 au 13 janvier, les arrivées ont été en moyenne de 71 wagons par jour. Il ne reçoit même pas les 100 wagons par jour qu'il attendait. Le nombre total des wagons chargés était inférieur de 4,000 environ le 14 janvier cette année à ce qu'il était à la même date un an plus tôt. Le 14 janvier l'an dernier, 12,000 wagons chargés étaient en transit contre 8,400 cette année. Il y avait 726 wagons chargés en

[M. Benjamin.]

transit à la tête des Lacs le 15 janvier, et cela représentait deux journées de chargement.

Toute l'opération n'a pas été convenablement coordonnée. C'est le résultat d'un plan inapproprié du ministre et de ses hauts fonctionnaires pour terminer graduellement le remplissage des entrepôts de la tête des Lacs pour l'ouverture de la saison maritime vers le 10 ou le 15 avril. Dans l'intervalle, les agriculteurs doivent attendre sept semaines de plus que le temps nécessaire pour obtenir un autre contingent d'un ou deux boisseaux à destination des points d'expédition autorisés à acheminer les céréales vers la tête des Lacs. Les sociétés ferroviaires peuvent invoquer une pénurie d'équipement. Ce peut n'être pas important, mais je crois comprendre qu'il y a au moins 1,000 wagons à potasse inutilisés. Ils se chargent et se déchargent plus facilement et plus rapidement. Or au moment où existe une pénurie, ces wagons sont inutilisés. Il est vrai qu'il faut les nettoyer pour empêcher la corrosion, mais il n'y a aucune excuse pour ne pas s'en servir lorsqu'ils sont inutilisés.

Je demande au ministre de réviser son programme parce que la situation est urgente. Je le répète, les méthodes d'hier et d'aujourd'hui sont valables en temps normal, mais ce n'est pas actuellement le cas. Il s'agit d'une crise dont les fermiers des Prairies ne sont pas les seuls à souffrir. Il suffit de visiter quelques endroits, de parler aux employés et aux petits hommes d'affaires, de se rappeler les événements des derniers mois, de se rendre au cœur de Regina et d'y trouver bien des places d'affaires vacantes pour se rendre compte de la situation. Quand les employés des fabricants de machinerie agricole et les manutentionnaires de blé sont en chômage le ministre admettra sûrement l'existence d'une crise et qu'il devrait prendre des mesures extraordinaires pour combler ces vides sans délai. Cela peut se faire, car la machinerie et les hommes sont disponibles, il y a des entrepôts pour emmagasiner le blé. J'espère que le ministre admettra qu'il importe de prendre une mesure autre que celle qu'il propose aujourd'hui.

L'amendement visant le prix garanti aux agriculteurs réclame aussi la nomination d'un contrôleur des transports à qui, à mon sens, on devrait accorder des pouvoirs et un contrôle absolu sur toutes les modalités du transport des céréales entre Vancouver et Thunder Bay. Lorsqu'il a été mis à l'essai auparavant, le système, sans être parfait, a fonctionné assez bien. Il faut y recourir de nouveau. A l'heure actuelle, le problème se complique par suite de pouvoirs mal définis et du trop grand nombre d'organismes intéressés. J'espère donc que le ministre ne se contentera pas de nommer un coordonnateur aux terminus de Vancouver et de la tête des Lacs.