

d'une déclaration faite par un producteur de grain à des journalistes du sud de la Saskatchewan. Je cite:

Depuis le 1^{er} décembre, quatre ou cinq cents wagons canadiens chargés de grain américain ont été acheminés vers le Canada depuis North Portal (Saskatchewan) jusqu'à la C.-B., puis à Seattle pour exportation.

L'agriculteur a reproché au Canadien Pacifique de permettre aux Américains d'utiliser les wagons canadiens et les voies ferrées canadiennes pour acheminer leurs céréales aux éleveurs côtiers, alors qu'on éprouve des difficultés à transporter les céréales canadiennes jusqu'à la côte ouest. Il a dit:

Par exemple, North Portal, qui a un contingent de six boisseaux de blé, a peine à obtenir assez de wagons. Mais le blé américain y passe, à bord de wagons canadiens.

Le cultivateur a demandé ensuite à quoi cela rimait de fournir 2,000 wagons de plus aux sociétés ferroviaires, alors que cela leur permettait de retirer leurs propres wagons du service et de les louer aux Américains. Les autorités du CP affirment être à jour dans toutes les livraisons qu'elles font pour la Commission du blé vers la baie du Tonnerre et la côte ouest. Ce que je veux bien faire comprendre, c'est qu'il n'y a pas pénurie de wagons à céréales au Canada dans l'ensemble, même au milieu de la période de pointe que nous traversons actuellement.

• (2100)

Les directeurs des deux chemins de fer nous ont assurés dans le passé qu'ils pouvaient effectuer le transport d'un milliard de boisseaux aux fins d'exportation avec le matériel dont ils disposaient déjà, s'il existait une certaine coopération et planification. Ce n'est pas le nombre des wagons disponibles qui a posé notre principal problème du transport. Ce qui a été difficile, c'est le passage des trains à travers les Rocheuses jusqu'au littoral du Pacifique afin que nos clients puissent recevoir les céréales en temps voulu et que le Canada soit considéré comme un fournisseur de tout repos. Il nous faut un ordre de priorités, des programmes à long terme de sorte que tous les secteurs de l'industrie céréalière, les chemins de fer, les expéditeurs, les compagnies de manutention et, ce qui importe le plus, les producteurs, puissent envisager l'avenir avec une certaine clairvoyance.

Nous des Prairies nous n'en revenons pas des projets de dépenses de centaines de millions de dollars pour de nouveaux aéroports et des centaines de millions de plus pour des pipe-lines dans le sol gelé du Nord alors que nous ne pouvons en ce moment compter livrer nos produits aux clients à la satisfaction de ceux-ci. J'étais à bord d'un navire japonais à Vancouver il y a à peine un an. Ce navire attendait là depuis 27 jours pour embarquer une cargaison d'orge fourragère canadienne. Il n'avait pas encore pris un seul boisseau. Selon le capitaine le coût du maintien d'un navire à cet endroit s'établissait à \$4,000 par jour. Trente-sept jours à \$4,000 par jour! Tout ce montant sera compensé par des surestaries et par des frais de transport océaniques supplémentaires que devront payer les cultivateurs de l'Ouest.

Tous les ans, des milliers de wagons chargés de céréales se trouvent immobilisés à l'Est des Rocheuses par la gorge du Fraser. L'année dernière, la voie du Canadien National en direction de Prince-Rupert a été bloquée pendant cinq semaines. Celle du Canadien Pacifique a été obstruée pendant quatre semaines dans la gorge du Fraser. L'hiver revient tous les ans. Et les problèmes ouvriers continueront de nous accabler. Cette dépense de 48 millions de dollars ne règlera pas notre principal problème de trans-

Subsides

port de céréales, c'est-à-dire l'acheminement vers le littoral du Pacifique. Plus de 40 p. 100 des exportations canadiennes de céréales passent par ce littoral. Pourtant il ne possède que 10 p. 100 des élévateurs terminus au Canada.

Il est évident que le présent régime ne prévoit pas suffisamment d'espace d'emmagasinement. A vrai dire, c'est tout juste si sur la côte ouest il y a possibilité d'emmagasiner cinq à sept millions de boisseaux de blé—soit un approvisionnement de trois jours au taux de chargement maximum. Nous sommes en bonne posture cette année. La nature nous a favorisés. Les chemins de fer n'ont pas été bloqués. Les navires arrivent à temps. Il n'y a pas de grain humide ou gourd. Et il n'y a pas de problèmes ouvriers. Selon le rapport de la Commission canadienne du grain pour la semaine prenant fin le 24 janvier, il y avait 6,853,000 boisseaux de blé de meunerie dans sept terminus de la côte du Pacifique. Plus d'un million de boisseaux se trouvaient à Prince Rupert. En moyenne, cela représente moins d'une cargaison pour chacun des terminus de Vancouver-Victoria.

Les expéditeurs de charbon, de potasse et de soufre disputent aux producteurs de grain de l'Ouest les transports à destination de la côte ouest. Ces produits sont manutentionnés par lots de trains-blocs dans des installations modernes de manutention de vrac. Il est possible d'accumuler ces produits plusieurs semaines d'avance, ce qui protège les clients contre les répercussions des arrêts de circulation ferroviaire. Tandis que le tonnage total manutentionné par les chemins de fer continue de s'accroître rapidement, l'exportation du grain continue de se détériorer chaque année. Le grain, la seule denrée sous le contrôle du gouvernement, est celle qui souffre le plus.

Le gouvernement canadien a effectué, sur le transport du grain, une étude de trois ans qui a coûté très cher aux contribuables. Au lieu de donner suite au rapport, les ministres ont confié cette question épineuse au Conseil des grains qui estime maintenant qu'il faudra cinq autres années pour accomplir ce travail. La dépense de 48 millions de dollars pour ces wagons à trémie a été effectuée pour des raisons d'opportunisme politique. Elle a été annoncée par le premier ministre (M. Trudeau) à Winnipeg où elle pouvait avoir la plus grande répercussion politique à la veille des dernières élections.

Nous devrions utiliser au maximum les installations déjà existantes. Il est presque incroyable que durant l'étude sur le transport qui a duré trois ans, aucun fonctionnaire de l'État n'ait communiqué avec les personnes qui manipulent le grain en vrac à Vancouver—les gens dont les installations ne sont pas utilisées à pleine capacité et qui sont disposés à faciliter l'exportation d'une plus grande quantité de céréales. La dépense sur la côte du Pacifique d'une même tranche de ce montant de 48 millions de dollars consacré à l'achat de nouveaux wagons à céréales aurait accru l'acheminement de céréales à Vancouver de plus d'un tiers, c'est-à-dire plus de 100 millions de boisseaux par année. Cela nous aurait permis d'emmagasiner en prévision des arrêts ferroviaires et nous aurions pu utiliser les installations modernes de chargement en vrac pour faire concurrence aux exportations de charbon, de potasse et de soufre.

On a beaucoup parlé du programme LIFT. Je n'en dirai pas davantage à ce sujet. Je signalerai qu'en 1970, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé avait parlé de la nécessité d'entrepôts supplémentaires pour les céréales sur la côte du Pacifique. Nos bons clients les Japonais ont décidé, mesure sans précédent, de réunir une conférence sur le transport à Vancouver pour expri-