

100. En outre, une planification plus efficace a permis un meilleur usage des wagons, car en 1977 un wagon ordinaire faisait 3.3 voyages de plus qu'en 1974. C'est donc dire que les améliorations apportées au système combinées à l'utilisation de locomotives plus puissantes et à des voies en meilleur état ont réduit d'un tiers le nombre total de wagons nécessaires au transport des céréales l'an dernier. Le rapport montre également une augmentation sensible du marché des céréales dans les ports de Vancouver et de Churchill. En 1977, 34 p. 100 du commerce d'exportation s'est effectué à Vancouver, comparé à 27 p. 100 en 1974. A Churchill, le volume des exportations a augmenté de 62 p. 100 entre 1974 et 1977 et 3.6 p. 100 du total des exportations canadiennes y ont été manutentionnées l'an dernier. Toutes ces conclusions, sont, bien sûr, passées sous silence par nos collègues d'en face. Et le nom du rapport, le nom de Snavely est disparu entièrement de leur vocabulaire depuis la publication de ce dernier rapport.

Mon collègue de Regina-Lake Centre dit que M. Snavely est dans le tort, monsieur le président. Je crois que le cadre du débat de ce soir ne me permet pas d'entreprendre avec lui une longue discussion à ce sujet, mais je serai très heureux de m'asseoir avec lui. Nous pourrions ensemble réviser les conclusions de M. Snavely qui démontrent, sans l'ombre d'un doute, que les coûts variables du transport des céréales sont passés de 247.1 millions de dollars à 355.9 millions de dollars en trois ans, ce qui représente une augmentation de seulement 13 p. 100 la tonne. De plus, les frais des producteurs sont passés, pour leur part, de 89.7 millions de dollars à 114.8 millions de dollars, ce qui représente une augmentation d'à peu près le même ordre. Alors, monsieur le président, il n'y a pas que des mauvais côtés dans le transport des grains, et je pense que le gouvernement peut se féliciter des initiatives qu'il a prises dans ce domaine et des améliorations apportées tant au niveau du matériel roulant, de l'amélioration des voies ferrées que du volume d'exportation des grains.

Monsieur le président, j'aimerais revenir un peu sur l'importance que revêt cette question des grains pour tous les Canadiens, l'importance qu'on accorde à cette question à la Chambre, et l'importance que ce gouvernement accorde démontrent bien une des facettes les plus importantes de la fédération canadienne. Comme je le disais, la question des grains au Canada est un des grands facteurs positifs de notre économie, l'exportation des grains nous permet d'avoir une balance des paiements quelque peu équilibrée. Et il est fort compréhensible que les députés qui viennent des provinces de l'Ouest, de même que des autorités provinciales de ces provinces céréalières, il est bien compréhensible, monsieur le président, que ces personnes intéressées, de même que les agriculteurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta luttent d'arrache-pied pour améliorer les conditions de transport, leurs possibilités d'avoir des récoltes de plus en plus fortes et des conditions de plus en plus améliorées pour faire les plus hauts gains possibles, il est bien compréhensible, monsieur le président, que ces préoccupations se fassent jour ici au gouvernement central, tout comme les intérêts régionaux d'une autre province que je connais mieux, la province de Québec, alors que nous, dans la province de Québec, nous avons des revendications légitimes au sein de cette fédération, comme les provinces de l'Ouest ou les provinces Maritimes ou la province du Pacifique, la Colombie-Britannique, bien sûr, nous avons tous des intérêts régionaux

très forts, et là réside la sagesse de notre système parlementaire où nous avons un gouvernement central fort qui permet un certain arbitrage entre tous les intérêts régionaux et une juste redistribution et de la richesse et des intérêts entre les diverses parties du Canada.

Monsieur le président, je pense que cet important débat soulevé aujourd'hui grâce à la motion mise de l'avant par mon ami le député de Regina-Lake Centre me permet de conclure sur cette vision de notre pays qui est extrêmement importante, à savoir cette réunion au Parlement central des intérêts régionaux de notre pays où nous devons côte à côte, que ce soient des députés de l'opposition ou des députés du parti au pouvoir, essayer d'apporter aux Canadiens de toutes les régions de ce pays le meilleur service possible, la plus juste redistribution des richesses possible, et je suis certain que l'honorable député a présenté cette motion dans cet esprit, et je veux l'en féliciter d'avoir démontré cet esprit de générosité à l'égard de tous les Canadiens.

[Traduction]

M. Gordon Ritchie (Dauphin): Monsieur l'Orateur, la motion présentée par le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) relative aux wagons-trémies fournis par la Commission canadienne du blé me donne l'occasion d'aborder les problèmes rencontrés par l'industrie céréalière de l'Ouest et je m'en réjouis. Étant un ancien chef de gare, le député est spécialiste dans ce domaine. C'est un problème qui nous préoccupe depuis longtemps. Le numéro du 26 octobre du *Western Producer* porte en manchette: «Les chemins de fer et le gouvernement s'accusent mutuellement d'avoir provoqué des déficits céréaliers». Il est dit dans l'article:

Les représentants des compagnies de chemins de fer et les fonctionnaires du gouvernement se sont accusés mutuellement lorsque la question des déficits du système de manutention des grains a été évoquée lors de la réunion semestrielle du Conseil canadien des grains qui s'est tenue le 18 octobre.

Les représentants des chemins de fer Canadien National et Canadien Pacifique ont prétendu être en mesure d'acheminer le grain vers les points d'expédition si les hausses des expéditions en hiver s'étaient sur une période de 300 jours pendant la saison de navigation.

Quelle que soit l'issue des discussions, l'important, à mon avis, est que l'industrie privée et l'industrie d'État se réunissent pour discuter du problème du grain en ce moment. Au niveau local, je me rappelle avoir rencontré il y a quelques années un chef régional de syndicat céréalière de ma circonscription. Je lui avais demandé comment allait le commerce du grain. Il m'avait répondu: «Quand les wagons arrivent et qu'ils ont une semaine de retard—ils sont censés arriver un mardi et n'arrivent qu'un jeudi—nous finissons par nous débrouiller, mais quelquefois c'est assez difficile.» On ignore s'il conviendrait pour résoudre ce problème que le gouvernement consacre davantage de crédits à l'achat de wagons-trémies et on n'est même pas sûr que ceux-ci soient pleinement utilisés même s'ils sont contrôlés par la Commission canadienne du blé ou les chemins de fer. Mais cela au moins leur permet de discuter de leurs difficultés.

Le transport pose assurément un grave problème, du moins du point de vue de l'exportation et de l'économie canadienne. Bien que les ventes soient satisfaisantes, et c'est assez surprenant, les céréaliculteurs n'ont pu capitaliser en se basant sur les possibilités d'écoulement de leurs produits de sorte que bon nombre d'élévateurs sont remplis à craquer. On parle quelquefois de records atteints dans le transport de certaines catégories de grains, tels que le blé d'utilité générale n° 3 et le blé