

tions étaient plus élevées cette année qu'au même point l'an passé; j'estime qu'il n'y avait pas lieu de s'en vanter puisqu'elles étaient descendues l'an passé au plus bas niveau depuis bon nombre d'années. Les livraisons ont diminué et ralenti, et ensuite le problème du grain gourd et humide s'est posé par suite des conditions de récolte.

Finalement, le gouvernement se décida à agir et institua le contingent supplémentaire de trois boisseaux pour le grain gourd et humide. Je pense que dans tous les milieux de l'industrie céréalière on reconnaît aujourd'hui que c'est cela la cause de plusieurs des problèmes que nous connaissons actuellement. Je ne m'étendrai pas longuement là-dessus, mais dans une discussion comme celle-ci, il y aurait lieu de noter, je crois, que ce n'est pas ce contingent proprement dit qui est à incriminer, mais le fait que l'établissement du contingent a produit certaines injustices et contribué à créer certains des problèmes. Il était clair, dès lors, qu'un vaste programme d'essorage s'imposait. Les cultivateurs ont commencé à essorer eux-mêmes leur grain, mais avant longtemps on rapportait que plusieurs échantillons de grain essoré avaient été rejetés par les membres de la Commission du blé, après avoir été testés. Les cultivateurs se trouvaient ainsi dans une situation embarrassante. Que devaient-ils faire? Le gouvernement n'a toujours pas donné de directives pour coordonner les ressources des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie céréalière, des associations agricoles et des cultivateurs, afin de surmonter ce grave problème.

Ensuite, il y a eu pénurie de wagons couverts, ce qui a créé une situation difficile. Des initiatives ont été prises et, à la longue, la difficulté a été surmontée. Puis, vinrent les problèmes de déchargement aux terminus—certains ne sont pas encore résolus. Enfin, une situation grave a surgi au port de Vancouver, causant de graves dommages à l'industrie du blé.

Quelle est la solution? Il semble évident qu'il faut assurer une coordination et une direction plus efficaces dans toutes les activités de l'industrie, y compris les livraisons des agriculteurs, les opérations des élévateurs, les problèmes qui se posent aux compagnies de transport et d'expédition, à la Commission canadienne du blé et à la Commission des grains. Il faut assurer une meilleure direction et, à cette fin, les membres de mon parti ont maintes fois offert des suggestions.

J'ai moi-même fait des propositions en ce sens. Le ministre a répondu à une de mes récentes propositions que nous devions tout d'abord établir une certaine coordination ici. Je n'y vois pas d'inconvénient, mais je crois que c'est le gouvernement d'abord qui doit établir une coordination. Des demandes ont été formulées en vue de désigner un régisseur du transport ou des céréales, pour instaurer cette coordination en s'occupant de tous les aspects de cette situation. Ce n'est pas une nouvelle proposition. En 1955, par exemple, un régisseur du transport avait été nommé et je crois qu'il avait accompli un travail efficace. Au début des années 60, un problème avait surgi au sujet des ventes importantes à la Chine et le gouvernement de l'époque a eu le mérite de faire appel aux services d'un ancien commissaire de la Commission du blé, M. Riddell, pour surveiller et coordonner l'activité à Vancouver. D'après les renseignements à ma disposition, les diverses autorités en cause auraient estimé qu'elles faisaient tout leur possible dans les circonstances existantes. Toutefois, lorsqu'elles se sont réunies avec le coordinateur, elles ont constaté qu'elles pouvaient améliorer leur exploitation et accélérer la manutention des grains.

Le ministre a semblé rejeter cette idée hier. A son avis, la responsabilité en retomberait sur un seul homme. Il a été prouvé, je pense, qu'il n'en est pas ainsi lorsque l'intéressé aborde ses fonctions avec bon sens en songeant que toutes les autorités concernées ont chacune leur propre sphère d'activité. Jusqu'à présent, le gouvernement a fait preuve d'incohérence.

● (12.40 a.m.)

Enfin, nous avons eu les commentaires du ministre ce soir. Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin) nous a signalé qu'il y avait 31 navires dans le port de Vancouver. Le député de Vancouver-Est (M. Winch) a fait observer que, de fait, 33 navires attendaient ou étaient mouillés dans le port à 5 h 15 cet après-midi, à l'heure d'Ottawa, je pense. Il doit donc disposer de renseignements plus à jour.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce a parlé de certaines difficultés éprouvées depuis quelques semaines. Il a mentionné avec raison, les conditions atmosphériques. Il a fait observer que la manutention de grains à haute teneur d'humidité posait certains problèmes, que le déchargement et la manutention de tels grains se faisaient très lentement. Je le croirais volontiers.