

réconforté. Je doute parfois de ma compétence mais après avoir entendu le dernier orateur je me suis souvenu des paroles célèbres d'un monsieur bien connu qui disait «Lorsque je m'examine, je suis un peu embarrassé mais lorsque je me compare à d'autres, je suis réconforté». Cependant, à un certain moment nous étions assez éloignés de Vancouver et de la situation qui y règne.

La motion dont nous sommes saisis regorge d'expressions impressionnantes comme «l'arrêt presque complet du transport des céréales dans le port de Vancouver», «la perte d'un contrat de 17,000 tonnes», qui peut entraîner j'imagine d'autres pertes éventuelles, «l'immobilisation du transport des céréales». Avec son enthousiasme coutumier, le député de Mackenzie (M. Korchinski) a ajouté d'autres expressions comme «un fléchissement grave de nos ventes» et «une paralysie complète». Voilà donc l'atmosphère qu'il s'efforçait de créer bien que, j'en suis sûr la Chambre et le pays ne partagent pas son avis.

L'honorable député fait des erreurs quoique involontaires et inconscientes j'en suis sûr. Il exagère aussi. C'est ce que mon collègue le ministre de l'Agriculture (M. Olson), le ministre d'État (M. Lang) et moi-même allons vous démontrer ce soir. Toutefois, aucun d'entre nous ne niera la gravité de la situation. Selon la Commission du blé, nous avons à Vancouver 31 navires en cours de chargement ou attendant d'être chargés. Certains ont dit qu'il y en avait 29 et 30, et quelqu'un a même parlé de 33; en fait, il y en a 31.

J'aimerais d'abord essayer de définir le problème. Le fait que les cultivateurs ont récolté l'automne dernier des quantités sans précédent de blé gourd et humide et que les quantités de blé à transporter sont deux fois plus élevées que n'importe quelle autre année est à la base du problème de transport du blé au cours de cette campagne agricole. Cela est regrettable mais le gouvernement ne pouvait prévenir la situation. Le gouvernement peut faire bien des choses, mais il reste impuissant devant le mauvais temps.

Le deuxième fait dont il faut tenir compte est que la manutention du grain très mouillé est un processus lent, qui prend beaucoup de temps. Ainsi—et ce n'est qu'un exemple—les exploitants de silos terminus trouvent que, dans certains cas, il faut plusieurs heures pour décharger un wagon couvert de grain très mouillé, alors qu'il ne faut que quelques minutes pour un même wagon de grain sec. Le gouvernement ne peut pas changer cette situation.

Des hivers particulièrement rigoureux diminuent beaucoup l'efficacité du matériel ferroviaire. Ainsi, la température était hier, à

[L'hon. M. Pepin.]

Edmonton, de 40° au-dessous de zéro; si le député de Calgary-Nord (M. Woolliams) s'était trouvé là, elle aurait peut-être monté de quelques degrés. Cela signifie, par exemple, qu'un moteur diesel normalement capable de tirer de 80 à 100 wagons de grain, ne peut en tirer que 30. Ici non plus, le gouvernement ne peut rien faire pour modifier cette situation.

Un autre facteur est que la demande de grain canadien en provenance des ports de la côte occidentale a été plus importante qu'on pouvait le prévoir. Je l'ai déjà dit et je le répéterai encore et donnerai à la Chambre des chiffres à ce sujet dans un moment. Le désir de transporter le plus grand volume possible de grain très mouillé aux terminus de Vancouver pour séchage et pour exportation s'est heurté aux efforts tentés pour satisfaire cette demande croissante de grain sec.

J'ai déjà dit que nous nous heurtons à un conflit qui oppose deux objectifs très souhaitables. L'un est le transport de quantités maximales de céréales humides à des élévateurs de tête de ligne pour qu'elles soient séchées et exportées; l'autre très valable est de réaliser le maximum d'exportations. Comme je l'ai indiqué, nous devons faire face à quelques engagements d'exportations en plus des engagements déjà prévus. C'est là une situation à laquelle j'ai fait souvent allusion et qui concerne aussi les ventes à la Chine et au Japon.

La solution la plus simple aurait été de réduire les ventes à partir de Vancouver. Quand les résultats de la récolte ont été connus, la Commission du blé savait que se poseraient cette année de graves problèmes de transport et de manutention.

La Commission du blé aurait pu s'en tirer facilement en limitant simplement les ventes à des niveaux sans danger. Elle a préféré fixer les ventes au maximum et essayer de résoudre les problèmes de transport. Si elle n'avait pas agi ainsi, les vis-à-vis nous imputeraient les ventes perdues, et le député de Mackenzie (M. Korchinski) nous a accusés ce soir d'une perte en particulier. Son allégation n'est pas exacte.

• (9.10 p.m.)

**M. Woolliams:** Vous avez perdu plus d'une vente.

**L'hon. M. Pepin:** On peut imaginer ce qu'auraient dit les membres du parti conservateur si la Commission du blé avait craint, par prudence, de prendre des risques. Ces messieurs auraient été les premiers à l'accuser de manquer de hardiesse, elle ou, de préférence le ministre responsable de la Commission du blé.