

production de céréales. Mais il nous faut considérer l'intermédiaire, car nous ne voulons pas que l'Ouest tombe aux mains d'une poignée d'individus. Si cela arrivait, l'Ouest serait découpé en une série de grandes ceintures de céréales et un ou deux exploitants seulement gouverneraient et possèderaient toutes les communautés. Nous tenons à conserver cette activité aux petites collectivités et aux villes, et nous ne voulons pas de monopole à cet égard.

Le domaine des céréales représente pour nous 2 milliards de dollars. S'il y a un problème, c'est que tous ceux qui ne sont pas de l'Ouest croient comprendre la situation. Il y a quelques années une récolte de céréales de 50 boisseaux ou même de 25 à 50 boisseaux par acre était considérée comme une bonne récolte et il n'y avait pas de problème. Mais en agriculture, comme dans l'industrie automobile, la question est de vendre la denrée qu'on produit.

Il se peut que les céréales soient vendues, du moins sur le papier. Les marchés attendent et les céréales peuvent être transportées des exploitations agricoles aux ports d'expédition. Le programme des avances en espèces, instauré en 1957, était alors indispensable, car souvent les cultivateurs avaient de la difficulté à obtenir les fonds nécessaires pour acheter des machines agricoles et payer leurs dépenses. Les contingents de blé sont encore très faibles.

Je reçois de mes commettants de nombreuses lettres. Elles sont un bon exemple du courrier des députés de l'Ouest, sauf que ma circonscription est à moitié urbaine et à moitié rurale, de sorte qu'il faut distinguer leurs problèmes respectifs. La plupart des lettres qu'on m'envoie proviennent d'agents d'éleveurs ruraux et d'agriculteurs, me signalant qu'ils peuvent faire parvenir les céréales aux éleveurs, mais que la difficulté est de les acheminer de là aux terminus et aux ports d'expédition vers les pays acheteurs.

Certaines personnes trouvent que je me suis montré trop sévère à l'endroit du Pacifique-Canadien. J'ai souvent répété à la Chambre que j'avais foi en l'entreprise libre et que je considérais le Pacifique-Canadien comme une grande société. Mais pourtant, que la faute en ait été imputable au gouvernement ou à la compagnie, celle-ci retarde de bien des années en ce qui a trait au transport des céréales. Comme le représentant de Medicine-Hat l'a fait observer, elle s'est laissée dépasser quant à l'automatisation de son matériel. Cette étape n'est pas facile à franchir et représente une très forte dépense. Lorsque le Pacifique-Canadien a remplacé ses locomotives à vapeur par des diesels il lui en a coûté des millions de dollars. Il devra certainement dépenser des millions de dollars pour automatiser ses wa-

gons et surtout ses installations des terminus. Toutefois, monsieur le président, je suis toujours convaincu qu'une des grandes difficultés dans cette région, comme le représentant de Medicine-Hat l'a mentionné, c'est que les wagons ne suffisent pas à effectuer le transport d'une quantité suffisante de céréales. L'immobilisation des wagons semble poser le grand problème aujourd'hui.

On me répète sans cesse que 10, 15 ou 20 wagons sont poussés sur une voie d'évitement et qu'il ne se produit rien. Par conséquent, j'espère que le ministre du Commerce, avec la collaboration du ministre des Transports, consultera les autorités du chemin de fer pour qu'on amène ces wagons aux ports d'expédition, que ce soit Vancouver, Port-Arthur ou Fort-William. Le déplacement des wagons à ces ports se trouve ralenti du fait que les voies ne sont pas munies d'outillage automatique.

S'il existait au Canada une industrie aussi importante que celle des céréales et si elle était laissée complètement à la libre entreprise, ces problèmes ne se poseraient pas. Le déplacement des céréales relève de la Commission du blé, organisme d'État. Je suis convaincu que toute autre industrie de cette importance serait complètement automatisée en peu de temps pour être en mesure de faire concurrence. Ces problèmes surgissent à cause du contrôle et de la réglementation de l'État. J'appuie la Commission du blé parce qu'elle aide au vendeur comme à l'acheteur du blé, de telle sorte que nous avons obtenu au cours des années un prix raisonnable pour nos céréales.

Lorsque le ministre aura recueilli les faits des premiers intéressés, je lui demande de s'entretenir avec les responsables des chemins de fer et toutes les parties en cause pour les convaincre de faire quelque chose afin d'améliorer cette situation, et de le faire immédiatement. Si les chemins de fer doivent conserver le matériel qu'ils ont, il faudra déplacer les céréales aussi rapidement que possible pour que les céréales vendues par le Canada puissent être livrées.

Je suppose que tous les gouvernements aiment à dissimuler certains faits. Je suis sûr que nous l'avons fait lorsque notre parti a formé le gouvernement, et je suis convaincu que les libéraux le font maintenant qu'ils sont au pouvoir. Cependant, monsieur le président, il nous faut passer à l'action ici. A plusieurs reprises, j'ai exhorté le ministre des Finances à répondre aux questions que je lui ai posées pour savoir si nous avons perdu des ventes de céréales l'an dernier par suite de retards dans la livraison causés par les grèves de chemin de fer ou de débardeurs et par d'autres problèmes. M. McNamara, président de la Commission du blé, a dit que des dommages irréparables avaient été causés à nos marchés de céréales. Je sais que lors de discussions au