

prochaine et le texte de la motion ne rendent pas service aux producteurs de grain canadiens ni à l'ensemble du Canada. En conclusion, monsieur l'Orateur, je dirai que le grand problème que nous avons à surmonter pour honorer tous nos engagements était le mauvais temps. Quiconque veut être raisonnablement juste le sait fort bien. Pendant ce temps froid, le nombre des trains chargés de grain qui devaient traverser les montagnes Rocheuses a dû être réduit non seulement de moitié, mais de bien davantage, pour que la force énergétique suffise à les tirer.

Une voix: Le problème n'est pas nouveau.

L'hon. M. Olson: Le problème n'est pas nouveau, mais j'aimerais que les vis-à-vis m'écoutent jusqu'à la fin. J'ai paisiblement occupé mon siège tandis qu'ils parlaient. De fait, on m'a accusé de garder le silence. Je dis donc qu'en décembre et janvier, le moment étant venu de livrer les commandes accrues, la coïncidence de la température extrêmement basse a empêché la Commission canadienne du blé, de même que les chemins de fer et tous les intéressés, de suivre un programme normal, le temps étant lui-même anormal.

On me dit que si le temps froid persiste pendant encore trois jours, il dépassera tous les records météorologiques enregistrés dans l'Ouest canadien. Or, monsieur l'Orateur, si les vis-à-vis tiennent à en rendre responsables le gouvernement et les sociétés de transport en les enjoignant à y remédier, eh bien, il semble que ce soit là leur argument.

Au lieu de se livrer à ce genre de critique injustifiée, ils devraient exhorter la Commission canadienne du blé, le personnel, l'industrie du transport et d'autres secteurs de l'industrie céréalière fondamentalement intéressés à toute l'affaire à redoubler d'efforts tout en les félicitant de s'être tirés le mieux possible des difficultés dans des conditions extrêmement défavorables.

Des voix: Bravo!

L'hon. M. Olson: Je pourrais relever plusieurs autres détails soulevés dans les arguments présentés, mais il ne me reste pas beaucoup de temps, monsieur l'Orateur, et une forte partie de ces détails ont été précisés à maintes reprises durant les périodes de questions. Je me plais à espérer que, devant le bien-être économique des producteurs de céréales et des autres qui sont engagés dans

l'industrie des céréales, pour cette année et certes pour l'avenir, nous pourrions obtenir un peu plus de collaboration dans nos efforts pour parvenir à des solutions plutôt que ce que nous avons eu jusqu'à présent et qui est en réalité rien de plus qu'une critique sévère, injuste et injustifiée. *(Applaudissements)*

M. Winch: Le ministre permettrait-il une question?

L'hon. M. Olson: Volontiers.

M. Winch: Vu les conclusions du ministre, qui impute la congestion aux conditions climatiques et, devrais-je dire, à des causes naturelles, le ministre expliquerait-il pourquoi, avec tout le blé dans les cours de triage de Vancouver et en route vers ces cours, quatre de nos emplacements d'expéditions ne sont pas présentement utilisés parce que la bonne catégorie de céréales n'est pas au bon endroit au bon moment?

L'hon. M. Olson: Monsieur l'Orateur, j'espère que j'ai le temps de répondre à cette question. Si le député avait mieux étudié le problème, il serait au courant lui aussi. Voici la réponse: avec les diverses qualités de grain et, en fait, le nombre de wagnonnées de grain humide dans les gares de triage, c'est un véritable cauchemar de manœuvrer pour amener le grain sec numéro 2 jusqu'aux élévateurs pour le chargement. Ce n'est pas tout. L'autre partie de l'histoire est, comme l'a signalé le député, que seulement la moitié du grain dans les gares de triage et en route pour Vancouver est du grain numéro 2. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je pense que c'est un faible pourcentage, moins de 50 p. 100. Par conséquent, pour maintenir la circulation, il faut faire des manœuvres compliquées dans ces gares pour que les wagnonnées de grain numéro 2 soient correctement acheminées au terminus où se fait le chargement de ce grain.

Le député sait aussi que les conditions atmosphériques au port n'ont pas été normales. Elles ont été très mauvaises, et ont rendu encore plus pénible la tâche des ouvriers dans les gares, aux glissières de déchargement et à toutes les étapes de l'opération. Le mauvais temps a nui au rendement total. Donc, monsieur l'Orateur, ce n'est pas que certains, quelque part ne font pas bien leur travail, que ce soit les ouvriers des gares de triage ou des élévateurs terminus. C'est que tout au long du parcours depuis les Prairies jusqu'au port, ils ont dû travailler par très mauvais temps.