

je n'estime pas que ce soit là une mesure financière émanant d'un simple député.

J'aimerais dire, cependant, qu'il s'agit là d'un bill d'importance nationale, non seulement en ce qui concerne la construction d'un terminus pour accélérer l'expédition de céréales à Churchill, mais parce que nous, gens de l'Ouest, faisons face à un autre problème: l'abandon des chemins de fer. A cet égard, la construction d'un terminus à Tisdale allégerait en quelque sorte la situation.

Monsieur l'Orateur, je tiens à appeler votre attention sur la gravité de l'affaire. Ainsi, les chemins de fer présentent un mémoire à la Commission des transports à propos de l'abandon dont j'ai parlé et qui touchera 13,500 cultivateurs de Saskatchewan. Ces 13,500 cultivateurs de la Saskatchewan seront privés de 1,274 milles de voies ferrées, si bien que plusieurs élévateurs à grain ne seront plus utilisés. Quelque 40 millions de boisseaux de céréales en moyenne, ces dix dernières années, ont emprunté ces chemins de fer. Quand je dis qu'il s'agit là d'une question d'importance nationale, c'est que je pense qu'il incombe non seulement aux sociétés céréalières, mais aussi au gouvernement d'assurer de l'espace supplémentaire pour l'entreposage. Nul n'a oublié les années de récoltes excédentaires et le contingentement dont nous avons souffert dans l'Ouest. C'est pourquoi, à mon avis, nous ne saurions nous en remettre aux sociétés céréalières pour assurer l'entreposage supplémentaire. C'est au gouvernement ainsi qu'à nous, membres du Parlement, de voir à ce que le cultivateur de l'Ouest ne soit pas placé dans une situation intenable.

Quant à l'élévateur de Tisdale, son aménagement répondrait à un autre objectif. Dans l'Ouest, nous avons toujours pensé que pour expédier les céréales l'on ne s'était pas pleinement servi du parcours menant à Churchill. Les cultivateurs pourraient économiser en frais de transport entre 6 et 7c. le boisseau, car c'est la voie la plus courte pour atteindre l'Europe. Même notre client, la Grande-Bretagne, pourrait épargner environ 3c. car on raccourcit le trajet d'environ 1,100 milles si l'on expédie les céréales par la baie d'Hudson plutôt que par les Grands lacs. Autrement dit on pourrait économiser environ 10c en tout.

J'aimerais signaler aussi que les années d'excédents, nos deux élévateurs terminus de Saskatoon et d'Edmonton, n'étaient jamais remplis au maximum mais seulement à moitié, parce que les sociétés céréalières trouvaient plus économique d'entreposer leurs céréales dans leurs propres élévateurs de la tête des Lacs, touchant ainsi du gouvernement plus d'argent pour leurs frais de manutention

et d'entreposage, qui s'élevaient jusqu'à 45 ou 50 millions de dollars. A mon avis, non seulement devrions-nous expédier plus de céréales par le port de Churchill, mais surtout si l'on abandonne des lignes ferroviaires, le gouvernement devrait fournir aux cultivateurs des élévateurs et des terminus de l'État non seulement à Saskatoon et à Edmonton mais à Tisdale, ce qui entraînerait une diminution du coût actuel de l'entreposage.

Voici pourquoi je trouve que Tisdale a besoin d'un élévateur terminus. Il y a quelques années, monsieur l'Orateur, le gouvernement de l'époque a envoyé des fonctionnaires étudier la possibilité de construire un élévateur terminus entre les provinces de l'Ouest et Churchill, en particulier dans la partie nord du pays, et Tisdale a été choisi comme l'un des endroits les mieux situés. En fait, cette localité n'est qu'à environ 600 milles du port de Churchill. L'élévateur terminus de Prescott et celui de Port-Colborne servent à la même fin mais les céréales expédiées de ces endroits à Montréal, Québec et Halifax doivent parcourir une distance beaucoup plus grande que les 600 milles qui séparent Tisdale de Churchill.

J'ajoute que Tisdale est le centre d'une région où l'on cultive les meilleures céréales. Un élévateur terminus à Tisdale serait très utile, étant donné que plusieurs agriculteurs commencent à s'adonner à l'élevage du bétail et qu'on pourrait revendre à ces derniers une partie des céréales nettoyyées sur place. Actuellement les céréales qui partent des élévateurs à destination de Churchill ne sont pas nettoyyées. L'élevage du bétail est en train de devenir une industrie importante à Tisdale. L'an dernier, par exemple, on a vendu environ deux millions de dollars de bétail à l'enchère, aux seuls parcs à bestiaux. Je me dis également que si nous avons de nouveau un excédent de céréales, il nous faudra de la place pour l'emmagasiner. Nous ne pouvons compter entièrement sur les compagnies de céréales pour l'entreposage; le gouvernement doit y veiller. Nous ne pouvons nous soustraire à nos responsabilités à cet égard parce que, ainsi que je le disais tout à l'heure, si ces 1,200 milles de chemins de fer sont supprimés, 13,500 cultivateurs seront touchés, ce qui nous obligerait à construire un élévateur et un terminus à Tisdale pour l'expédition de nos céréales à Churchill. A l'heure actuelle, 20 millions de boisseaux seulement sont expédiés en moyenne à Churchill, mais ceux qui sont au fait de la situation disent qu'on pourrait en expédier deux ou trois fois plus si nos compagnies de céréales ou la Commission du blé consentaient à expédier plus de céréales