

hiver les cultivateurs des Prairies ont perdu trois millions de dollars, soit le coût des amendes imposées par suite des retards dans les livraisons aux ports de la côte ouest.

On s'attend à ce que les exportations faites par ce port cette année atteignent 43 millions de tonnes, soit près de 22 p. 100 de plus qu'en 1971. L'an dernier, les expéditions se sont chiffrées au total à 35.3 millions de tonnes, soit 30 p. 100 de plus qu'en 1970.

De toute évidence, le volume du commerce semble augmenter. Je continue:

Ceci montre que Vancouver est le port le plus actif non seulement du Canada, mais de toute la côte ouest de l'Amérique du Nord. Seul Long Beach, en Californie, a un volume presque aussi important. L'an dernier, on y a expédié près de 27 millions de tonnes.

La plupart des expéditions faites à Vancouver sont faites par cargaisons en vrac—céréales, soufre, charbon. Les expéditions de céréales ont été retardées non seulement par les problèmes qui se posaient au port même, mais par les retards des chemins de fer, qui ont été bloqués par le plus grand nombre d'avalanches connu de mémoire d'homme.

De l'avis de nos expéditeurs, les retards des chemins de fer ne font qu'accentuer le manque de coordination des réseaux de transport qui étrangle peu à peu le port. Un haut fonctionnaire a dit cette semaine: «Il est trop tard maintenant pour faire quoi que ce soit pour 1972. On a accepté trop de cargaisons au port, et il va falloir en payer les conséquences».

Mais les hauts fonctionnaires essaient de voir plus loin que 1972. L'augmentation énorme du volume des expéditions prévu pour cette année présage des problèmes encore plus graves pour l'avenir... Le gouvernement fédéral a dit qu'il s'attendait à ce qu'au cours des années à venir, une bonne partie de l'expansion économique du Canada se fasse dans le Pacifique.

Dans ce cas, monsieur l'Orateur, le gouvernement fédéral veut dire le parti libéral, et ce dernier s'attend à une expansion du commerce dans cette région.

Le port de Vancouver est la voie principale du commerce entre l'Orient et l'Occident, et l'administration du port tremble à la pensée du volume d'expéditions dont il va devoir se charger. On estime qu'Ottawa ne comprend toujours pas...

... je répète: «ne comprend toujours pas»...

... ces problèmes. Il y a une observation qu'a faite en novembre dernier le ministre des Transports, M. Don Jamieson, et que les expéditeurs ont trouvée plutôt cruelle et cynique. Il a dit: «Je n'ai pas un seul dollar d'affaires pour lequel je puisse justifier la dépense des deniers publics.» Les délégations se sont succédées à Ottawa dans l'espoir qu'on les écouterait, mais en vain, bien que les agriculteurs et les hommes d'affaires de l'Ouest aient accusé Vancouver de ne pas s'acquitter pleinement de ses responsabilités.

Vancouver ne peut rien faire sans l'approbation d'Ottawa. La nomination au début de cette année, nomination attendue depuis longtemps, de l'administrateur du port de Vancouver, avait suscité des espoirs. Mais les fonctionnaires demeurent perplexes devant l'attitude adoptée à Ottawa, où l'on persiste à ne pas voir l'urgence de la situation. Ils voudraient améliorer l'installation des quais, moderniser le matériel, augmenter les installations de conteneurs, non seulement pour améliorer la situation sur le plan local, mais parce qu'il s'agit de nécessités vitales et qu'il y va de l'intérêt de tout le pays.

Les fonctionnaires du port sont d'avis qu'il faudra s'attaquer au problème sur un vaste plan. Il faudra faire le raccord entre les opérations ferroviaires et routières et les nouvelles installations portuaires de façon à assurer des solutions de rechange en cas de blocage ou de retard. Je vous donne un exemple: On a l'impression qu'une bonne partie du grain, dont le transport est retardé entre Vancouver et les Prairies, pourrait être acheminé vers des routes ferroviaires des États-Unis.

Je m'insurge contre cela. S'il nous faut utiliser les chemins de fer américains, il le faudra. Mais il me semble que les chemins de fer canadiens devraient certes être capables de transporter ce grain. Je poursuis:

Il semble qu'on pourrait également réduire l'encombrement dans le port de Vancouver en aiguillant le trafic de plus en plus considérable vers Roberts Bank, à 30 milles au sud de Vancouver.

Cet article, monsieur l'Orateur, nous donne, mieux que je ne saurais le faire, une idée des problèmes qui se posent dans le port de Vancouver.

J'aimerais vous citer également un passage du bulletin ou journal du 29 février 1972 de la Palliser Wheat Growers Association, selon lequel le système de manutention du grain à Vancouver, qui pourrait être qualifié d'opération à la Mickey Mouse, est un système démodé. On ajoute:

Il y aurait toujours moyen d'améliorer la situation, mais étant donné le nombre restreint des voies de remorquage à Vancouver et aux élévateurs de tête de ligne, ainsi que la longue durée du procédé de nettoyage, il est très peu probable que le port puisse augmenter son rendement de façon à assurer de plus nombreuses ventes aux pays du Pacifique.

• (1650)

Voici ce que j'essaie de démontrer. Le gouvernement s'est employé à établir de nouvelles relations commerciales dans les pays de la frange du Pacifique. De cela, je le félicite. Néanmoins, il n'a pas adapté son réseau de transport à ces importants marchés, et il ne semble pas non plus accorder au problème l'attention qu'il mérite. Si on veut améliorer un côté des affaires, il faut aussi améliorer les installations que nécessite l'accroissement des affaires. Le gouvernement n'a pas déployé les efforts nécessaires en vue de résoudre le problème qui se présentait.

A l'heure actuelle, des mesures s'imposent d'urgence, bien qu'elles puissent être temporaires. J'en fournirai simplement quelques exemples, car je ne prétends pas être une autorité en matière de transport. Nous pourrions songer à utiliser des convois ou à louer des convois diesel ou des wagons couverts des États-Unis. Peut-être pourrions-nous détourner d'ailleurs des wagons couverts, et, au besoin, recourir à plus de surtemps. Nous devrions accomplir tout ce qui s'impose. Ne perdons pas de ventes. Comme le chômage sévit au Canada, nous ne pouvons nous permettre de perdre des ventes. En réfléchissant au problème, nous pourrions créer des emplois pour certains de nos chômeurs, tout en satisfaisant aux besoins du transport dans notre pays.

En ce qui concerne les mesures à long terme, pourquoi ne songeons-nous pas à une autre ligne de chemin de fer en direction de la côte ouest? Peut-être pourrions-nous utiliser davantage la route du Nord. On fait si peu usage du port de Prince-Rupert, c'est comme s'il n'existait pas. Vancouver est-il le seul port de la Colombie-Britannique? Peut-être devrions-nous faire un meilleur usage du port de Prince-Rupert. Pourquoi ne pas développer ce port et emprunter cette route davantage? Le secrétaire parlementaire dirait-il si on a étudié cette possibilité ou celle de l'expédition des céréales à Prince-Rupert? Songe-t-il à faire un meilleur usage de cette route? On devrait essayer de résoudre ce problème. J'excuserai des erreurs éventuelles mais je n'excuse pas un gouvernement immobiliste. En matière de transports voilà trop longtemps que nous ne faisons rien surtout en ce qui concerne l'acheminement du grain vers la côte ouest.

Voilà plus de 20 ans que je fais de l'agriculture dans une région en proie à des problèmes d'expédition des grains. A chaque fois que nous concluons une vente importante avec l'étranger on nous dit ne pas disposer des installations en permettant la manutention. Après 25 ans, il est temps qu'on s'occupe de ce problème. On a suggéré que le CN et le CP se relient au PGE et utilisent cette ligne comme autre itinéraire de pénétration dans Vancouver. Je ne suis pas en mesure de dire si ce serait une bonne décision mais je suggère qu'on l'étudie. Ces problèmes iront en empirant si nous ne faisons rien. Si nous n'amé-