

Il n'y a actuellement aucune accumulation de ces produits au Canada. Il en résulte plus de satisfaction puisque les producteurs qui avaient dû se débattre avec des excédents peuvent s'adonner à la production en ayant l'assurance qu'aucune nouvelle réserve ne s'accumulera. Les produits s'écoulent à peu près au même rythme qu'ils sont fabriqués et l'exploitation de l'industrie laitière au pays se fait de façon beaucoup plus satisfaisante.

**M. Marchand:** Les députés là-bas ne présentent pas ce genre de remarques.

**L'hon. M. Olson:** Oui, je le sais. C'est affreusement pénible pour ces vis-à-vis. Ils croient qu'une élection se prépare. Je sais ce qu'ils feront à la tribune électorale: aucun d'entre eux ne mentionnera l'industrie laitière s'il peut s'en abstenir.

**Des voix:** Bravo!

**L'hon. M. Olson:** Et personne ne soufflera mot de l'industrie céréalière; s'il le peut. Lorsque j'aurai fini de parler des porcs, des bœufs, des légumes et le reste, je me demande ce que les vis-à-vis trouveront à dire au sujet de l'agriculture.

**M. Benjamin:** J'aimerais poser une question au ministre.

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** Le député le peut si le ministre y consent.

**M. Benjamin:** Je remercie le ministre de sa courtoisie. Il a fait certains commentaires au début de son discours, mais je n'ai pas voulu l'interrompre. Je conviens que ce n'est pas sa faute ni celle du gouvernement libéral s'il y a des congères de cinq pieds en Colombie-Britannique. Mais si aujourd'hui nous pouvons faire avancer 800 wagons, maintenant que la neige a été enlevée, pourquoi n'avons-nous pu faire avancer 800 wagons par jour avant que la neige ne s'abatte autour de Vancouver?

**L'hon. M. Olson:** Je suis étonné que le député me pose une question aussi simple. Il devrait en savoir assez long sur l'industrie du transport, puisqu'il y était engagé pendant un certain temps, pour comprendre qu'il ne sert pas à grand-chose de faire avancer plus de wagons par jour à Vancouver qu'on ne peut en décharger dans le port. Aujourd'hui, on peut décharger un plus grand nombre de wagons grâce au système de zonage du transport que le gouvernement a rendu possible et qui constitue une amélioration sensible en permettant un bien meilleur usage de notre matériel roulant.

Il n'y a pas bien longtemps, tout le monde tenait pour absolument impossible le déchargement de plus de 550 ou 576 wagons par jour aux terminus du littoral occidental. C'était la limite extrême et elle n'était même soutenable que pendant un ou deux jours. Mais grâce au système de zonage du transport, les préposés connaissent le contenu de chaque wagon avant son arrivée. Ils savent quelle catégorie de grains a commandée la Commission canadienne du blé et dans quels wagons le grain se trouve. On a surmonté les difficultés en obtenant des sociétés céréalières qu'elles échangent des documents plutôt que des wagons.

Voilà pourquoi, en partie, il nous est maintenant possible d'y faire parvenir 800 wagons par jour et de les décharger. Auparavant, selon la méthode alors en vigueur, il était évidemment impossible de faire décharger 800 wagons à Vancouver. Mais à cause des améliorations adoptées par le ministre chargé de la Commission cana-

dienne du blé et les intéressés au sein de l'industrie même, il est devenu possible d'augmenter de jusqu'à 50 p. 100 en deux ans la capacité de déchargement de wagons à Vancouver.

• (2110)

**M. Benjamin:** Le ministre me permettrait-il une question?

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** A l'ordre! Le député ne peut poser sa question que si le ministre accepte d'y répondre.

**L'hon. M. Olson:** Non, monsieur l'Orateur, je ne veux plus répondre à d'autres questions. Comme les députés le savent, le nombre maximum de wagoonnées que l'on pouvait décharger à la tête des lacs il y a deux ans et demi ou trois dans s'établissait à un peu plus de 1,000 par jour, bien que parfois il atteignait un chiffre aussi imposant que 1,100. Durant certaines semaines de décembre et pendant tout le mois de janvier 1,700 wagoonnées étaient déchargées tous les jours à Thunder Bay. Nous devrions—et je le répète—féliciter ceux qui travaillent aux éleveurs, sur les chemins de fer et dans l'industrie céréalière car ils sont responsables de cette amélioration remarquable, d'autant plus qu'elle a été réalisée sans guère recourir à de l'outillage supplémentaire mais en utilisant mieux celui dont on disposait déjà.

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** A l'ordre! Le député de Moose Jaw (M. Skoberg) invoque-t-il le Règlement, ou veut-il poser une question au ministre?

**M. Skoberg:** Monsieur l'Orateur, il y a une question que j'aimerais poser au ministre s'il le veut bien.

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** Le député peut poser une question seulement si le ministre veut bien y répondre.

**L'hon. M. Olson:** Monsieur l'Orateur, j'aimerais répondre aux questions, mais je dois dire quelques mots au sujet d'autres produits et je crains de manquer de temps.

**M. Skoberg:** Alors, revenons au fromage.

**L'hon. M. Olson:** J'aurai encore quelque chose à dire au sujet du fromage. Des progrès importants ont été également accomplis en 1971 dans l'industrie du bœuf.

**Une voix:** Un autre bill de commercialisation.

**L'hon. M. Olson:** Il n'a pas été nécessaire de présenter un bill visant la commercialisation du bœuf, parce qu'il s'agit d'une denrée dont l'étape de la surproduction n'est atteinte qu'après un certain temps. J'espère sincèrement que l'industrie du bœuf ne connaîtra jamais les problèmes graves qui se sont posés à l'industrie laitière et à celle du porc depuis un an et demi. Je dis cela bien sincèrement, même si certains progrès ont été enregistrés dans l'industrie du bœuf en 1971.

La question du prix est importante, bien sûr, mais tout aussi important est le fait que nous avons réalisé quelques progrès en modifiant le système de classement, de telle sorte que la viande de bœuf sera maintenant mieux adaptée aux desiderata de la ménagère. Même si l'impact de ce changement ne sera probablement pas perceptible dans l'immédiat, il y a néanmoins de bons débouchés pour la viande de bœuf. En fait, dans l'avenir, nous aurons à nous préoccuper davantage—c'est bien l'expression qui convient—de la marge de profits des producteurs de viande