

la part des principaux intéressés. Depuis quelques jours, nous avons entendu des députés des provinces de l'Ouest réclamer des wagons couverts pour l'expédition de leurs céréales. Pourquoi n'en avons-nous pas obtenu?

Des voix: Bravo!

M. Forrestall: On fait valoir, par exemple, qu'en hiver il n'est pas possible de faire ceci ou cela. C'est absurde. Faites votre travail. S'il n'y a pas assez de wagons couverts... et bien, alors achetez-en ou louez-en aux États-Unis.

M. Benjamin: On dirait que c'est le premier hiver où il y a eu de la neige.

M. Forrestall: Mon collègue de l'Île-du-Prince-Édouard a évoqué le manque de wagons frigorifiques pour le transport des pommes de terre en provenance de sa province. Quelle excuse valable peut-on bien avancer pour expliquer le non-acheminement de nos produits vers les marchés? Nous versons tous les ans à ces sociétés des millions et des millions, et pourtant nos cultivateurs ne sont pas capables de vendre leur blé, parce qu'ils ne parviennent pas à l'acheminer vers les marchés. C'est aberrant... c'est stupide et je n'arrive pas à comprendre comment cela est possible. Cela me fait tout simplement penser au ministre, quand il se lève ici pour nous dire sur un ton convaincant: «Ah, voilà une question importante... je suis heureux que vous l'ayez soulevée. Nous avons justement parlé de cela ce matin et je vais faire en sorte que l'on prenne des mesures d'ici à demain. Si le député veut bien m'accorder 48 heures, je vais arranger ça» et ensuite nous n'entendons plus jamais parler de l'affaire. Il en va de même des wagons couverts qui doivent transporter le blé et des wagons frigorifiques destinés au transport des pommes de terre... et pour le poisson, c'est la même chose.

M. Benjamin: Chaque année depuis quatre ans.

M. Forrestall: Oui, mais je m'inquiète moins du passé que de ce qui s'annonce. Nous en entendons parler depuis des mois. N'y a-t-il pas suffisamment de wagons couverts au Canada pour transporter le grain? Pourquoi? Si le CN ne prend pas l'initiative de s'en procurer vendons-le à quelque entreprise qui peut en faire construire.

M. Benjamin: Ne faites pas cela, de grâce, c'est pire au CP.

M. Forrestall: Je ne sais trop lequel est le pire.

Monsieur l'Orateur, j'ai essayé de démontrer, au sujet des ports nationaux, que le ministre montre beaucoup de conviction, qu'on parle beaucoup mais que rien ne se fait. Naturellement, ces problèmes créent des difficultés, mais, qu'on ne nous dise pas qu'elles vont être résolues, qu'on élabore des plans à cette fin et, qu'en somme, tout va s'arranger après-demain lorsque, en fait, personne n'a la moindre idée où nous allons. Qu'on ne nous trompe pas. S'il n'y a pas assez de wagons couverts disponibles, qu'on en trouve. Il ne suffit pas de reconnaître tout simplement la carence de matériel et de ne rien faire, comme c'est le cas actuellement. Les Canadiens de l'Ouest et de la région atlantique méritent, de la part de leur réseau de transport national, un meilleur traitement, que celui qu'ils ont obtenu ces dernières années. Il faut résoudre les problèmes qui se posent tant dans l'Est que dans l'Ouest. La plupart pourraient être réglés si certains consacraient plus de temps à chercher des moyens de le faire, plutôt que d'en parler.

[M. Forrestall.]

• (1640)

M. Rod Thomson (Battleford-Kindersley): Monsieur l'Orateur, je constate que le secrétaire parlementaire du ministre des Finances (M. Buchanan) suit le débat au nom du ministre.

M. Benjamin: La belle avance!

M. Thomson: Je crois que oui. Je sais le secrétaire parlementaire travailleur et consciencieux. De plus, il se prépare. S'il doit résoudre les problèmes soulevés au cours du débat, il lui faudra travailler aussi la nuit. Je parlerai de certains problèmes. J'espère qu'il écoutera mes suggestions ainsi que celles d'autres députés sur ces questions.

J'ai ici une série d'articles de journaux sur le commerce extérieur du Canada, dont l'un a paru dans le *Globe and Mail* sous le titre: «More Pacific Trade Predicted by Pepin.» C'est très bien. Espérons qu'il ne s'agit pas seulement d'un petit boniment du ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin). Nous pouvons logiquement nous attendre à un accroissement du commerce du côté du Pacifique, ce que je souhaite. J'ai ici un communiqué du ministère canadien de l'Agriculture. Le ministre (M. Olson) y parle d'un record dans nos ventes de produits agricoles à l'étranger. J'espère qu'il ne s'agit pas simplement de discours politiques. Je viens d'une région qui exporte des produits agricoles et qui veut que ce commerce continue.

Je passe maintenant à un rapport du syndicat du blé de la Saskatchewan qui traite d'un nouvel accord commercial prévoyant la vente de blé à la Russie. Le premier paragraphe déclare que les producteurs canadiens de céréales sont assurés de bonnes livraisons de blé; l'auteur présume que nous pourrions amener le grain au marché, bien entendu. Voici maintenant un exemplaire d'un discours prononcé par le député de Saskatoon-Humboldt (M. Lang), qui est aussi ministre chargé de la commission du blé. Il a parlé à Thunder Bay de questions relatives aux transports. Je vous assure, monsieur l'Orateur, qu'il a fait un beau discours. Il connaît tous les détails et parle de ce qui devrait se faire au moyen des nouvelles méthodes modernes de transport, etc. Mais vous savez, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas assez. Ce n'est pas assez de faire des études et des études sur les études. Vient un temps où il faut décider d'agir. C'est ce que je reproche au gouvernement actuel. Nous avons connu plus de livres blancs et d'études depuis quatre ans que jamais au cours d'une même période dans toute l'histoire du Canada. Certaines de ces études sont excellentes. Mais lorsqu'il s'est agi d'être constructif, de résoudre certains problèmes révélés par ces études, les états de service du gouvernement n'ont pas été aussi satisfaisants. J'espère que le secrétaire parlementaire m'écoute.

J'aimerais vous entretenir de l'envoi des céréales sur la côte ouest, ou du commerce et de la côte ouest, si vous préférez. L'essentiel de mes observations portera sur ce sujet. A cet égard, j'ai ici un article dont j'aimerais vous citer plusieurs extraits. Il vient de la Colombie-Britannique et s'intitule *Is Vancouver's port strangling?* M. John Clarke en est l'auteur. Voici ce qu'il dit:

La fin de la grève des débardeurs de la côte ouest des États-Unis ne soulagera qu'en partie les pressions exercées sur le port de Vancouver. Les problèmes fondamentaux du port sont créés au Canada ou, plus précisément, pour emprunter les termes de personnalités en vue de Vancouver, à Ottawa.

Depuis des semaines, plus de 20 navires sont ancrés dans la baie English, incapables d'accoster au quai de chargement. Déjà cet