

ministre songeait également à faire accompagner l'*Arctic*, qui est un brise-glace de deuxième catégorie, par trois ou quatre autres navires. Le ministre a répondu qu'il ne pensait pas la chose faisable et que personne ne voudrait envoyer des navires. Je n'aime pas ce genre d'attitude.

Le ministre aurait dû s'arranger pour qu'au moins 4 ou 5 millions de boisseaux de grain supplémentaires partent du port de Churchill car les 9 millions de boisseaux qui n'ont pu être expédiés de Churchill devront passer par Prince-Rupert et Vancouver cet hiver, et vu l'efficacité de nos installations de manutention du grain, je suis certain que ces 9 millions de boisseaux seront toujours là le printemps prochain.

Lorsque j'ai parlé de l'*Arctic*, le ministre a déclaré qu'il avait rencontré des glaces qui avaient ouvert une brèche dans sa coque. Le ministre cherchait à noyer le poisson pour la simple raison qu'à ce moment-là, l'*Arctic* revenait des mines Nanisivik avec un chargement de minerai de fer et qu'il était de l'autre côté de l'Île de Baffin, à Baffin Bay. Il était bien loin de la route de Churchill. C'est le 20 octobre que le ministre a signalé à la Chambre que l'*Arctic* avait rencontré des glaces. Le dernier bateau qui a quitté Churchill cette année l'a fait le 24 octobre et n'a eu aucun problème. Je tenais seulement à faire cette mise au point.

Le ministre a dit que l'*Arctic* serait à Churchill le 15 novembre. Il n'a pas pu y aller à cause de ses avaries. Si j'ai bien compris, il doit aller à Rotterdam pour être complètement réparé. Étant donné la lenteur de transport du grain au Canada, je demande au gouvernement d'envoyer l'*Arctic* à Churchill au moins le 1^{er} juillet 1979 et de le faire accompagner d'au moins quatre ou cinq navires. Commençons la saison du bon pied afin de pouvoir expédier de Churchill non seulement les 30 ou 32 millions de boisseaux prévus, mais peut-être même davantage.

Je parle au nom des manutentionnaires de grain et des employés de l'Office des ports nationaux, à Churchill. Certains d'entre eux y vivent depuis 25 ou 27 ans et ils tiennent personnellement à atteindre et même à battre le record des années précédentes. Le gouvernement doit s'y engager. Il faut que le ministre collabore avec la Commission du blé et la convainque que le CN peut acheminer le grain à Churchill et que des navires pourront se charger de la manutention du grain par ce port.

Mais le port de Churchill n'est pas le seul à me préoccuper, il y a aussi Montréal et Halifax. Sauf erreur, on vient de mettre sur pied un groupe de travail interne du Conseil des ports nationaux en vue d'examiner les possibilités de location des ports de Churchill, de Montréal et d'Halifax. J'ignore quel est l'objectif visé car je n'ai pas vu le contrat. Peut-être le gouvernement désire-t-il louer ces ports à Cargill par exemple, qui pourrait alors en être responsable. Quoiqu'il en soit, Cargill devrait prouver qu'elle possède les wagons nécessaires pour acheminer le grain à ces ports et accroître la circulation. J'attends impatiemment que le groupe de travail publie son rapport qui devra paraître dans deux mois.

Le gouvernement et la Commission canadienne du blé doivent assurer le transport dans notre pays selon un axe nord-sud et est-ouest. L'ancien axe est-ouest né à l'époque de la Confédération est insuffisant pour assurer le transport des quantités de grains que nous produisons aujourd'hui. Il nous faudra utiliser le port de Churchill. Lorsque nous aurons un nouveau

Transport des grains

gouvernement—et je ne pense pas que cela tardera—je suis certain que le port de Churchill sera utilisé au maximum de sa capacité et que nous pourrions ainsi faciliter la tâche aux Prairies et accélérer le transport du grain.

On prétend qu'il n'y a pas de wagons couverts disponibles. Or, il y a deux fois moins de milles de la Saskatchewan au port de Churchill que de la Saskatchewan à Thunder Bay. C'est un peu plus loin que Prince-Rupert mais nous devons passer par le port de Churchill pour acheminer le grain plus rapidement. Voilà à quoi notre parti s'engage vis-à-vis des céréaliers de ce pays.

● (2152)

M. Gordon Towers (Red Deer): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir prendre la parole pour clore le débat sur ce grand problème de l'ouest du Canada.

Je dirais tout d'abord que l'histoire se répète. Nous traversons aujourd'hui presque la même crise que celle qu'ont connue les producteurs de céréales il y a 22 ans. Les grains s'empilaient dans les Prairies, sans que le gouvernement du jour y remédie en quoi que ce soit. Il a été battu en 1957 et ensuite, mis hors combat en 1958. Je vois la même chose se reproduire aujourd'hui, alors que j'écoutais les prétendus experts ministériels se ranger aux côtés des NPD contre les conservateurs. C'est là qu'on voit leurs ceillères. Ils ne se rendent pas compte de l'étendue du problème. Il est pourtant très simple: il s'agit de vendre les céréales en stock, puis, si on les vend, de les transporter. Ce sont là les deux simples données du problème à l'ordre du jour.

C'est ce qui s'est produit en 1960 et en 1961. Les députés d'en face devraient se rendre compte que le ministre de l'Agriculture alors responsable, le député de Qu'Appelle-Moose Mountain (M. Hamilton), s'est rendu alors en Chine. On aurait dit que c'était la fin du monde que ce marché avec la Chine, et les NPD comme les libéraux du jour n'ont eu que des critiques acides à propos de ces marchés. Mais à présent, ils suivent l'exemple.

Pour moi, je ne doute pas un seul instant que le gouvernement se fasse battre aux prochaines élections et que nous ayons la possibilité de nous charger du transport des céréales, car il faut bien le faire. Vous pouvez vous en prendre à qui vous voulez, au gouvernement, aux chemins de fer ou à la Commission du blé. L'essentiel du problème reste le même: il faut se rendre sur les marchés mondiaux et vendre. Nous sommes en concurrence actuellement avec d'autres pays pour la vente de céréales, car la production est légèrement excédentaire.

Je m'inquiète particulièrement de certaines remarques du député de Battleford-Kindersley (M. McIsaac) qui nous a dit que les producteurs céréaliers de l'Ouest avaient moins de problèmes à présent qu'ils n'en avaient il y a huit ou dix ans. Si l'on compare, a-t-il poursuivi, ce que valent les agriculteurs de l'Ouest à présent avec ce qu'ils valaient il y a plusieurs années, on constaterait un grand progrès. Ce n'est pas en valeur nette qu'il faut compter, car il y a beaucoup de régions qui ne manquent pas de riches agriculteurs, c'est vrai. Ce qui importe, c'est le revenu net qui leur reste, et c'est ce que les députés d'en face semblent oublier. Le céréalier doit réaliser plus de bénéfices de nos jours pour pouvoir poursuivre son exploitation.

Bien que je ne prise pas spécialement les statistiques, je crois utile de faire figurer certains chiffres au compte rendu, afin de