

pendant trois ans, de bonnes récoltes pendant cinq ans et un excédent de céréales pendant deux ans. Un cultivateur peut utiliser ce matériel une ou deux fois seulement en huit ou dix ans. Nous ne pouvons nous permettre cela.

Lors de notre visite dans l'Ouest tous les membres du comité ont été révoltés, j'en suis sûr, d'apprendre ce que même les cultivateurs ignoraient probablement. En arrivant au terminus de Moose Jaw nous y avons trouvé moins de 20 boisseaux de céréales, qui étaient là depuis des mois. On y comptait 40 employés. Si chacun d'entre eux avait apporté un boisseau de grain chez lui, l'élévateur serait devenu absolument inutile. Ce terminus pourrait en trois ou quatre jours, préparer le blé de la catégorie 2 pour fins d'exportation et de vente. Tout ce qu'il s'agirait de faire aux élévateurs à la tête des Lacs ou à Vancouver, serait d'acheminer le grain vers les navires mouillés dans cette région. La nécessité où l'on s'est trouvé cette année de sécher le grain et de le rendre prêt à l'exportation a rendu les choses plus difficiles. On aurait pu remédier à la situation beaucoup plus facilement aux élévateurs aux points terminus qu'aux élévateurs portuaires.

• (1.10 a.m.)

Comme tout le monde le sait, on est très peu disposé à se servir du port de Churchill. Les installations dans ce port auraient dû être utilisées bien davantage, sans doute trois ou quatre fois plus qu'on ne l'a fait, pour les exportations européennes de blé. Tous les gens de la région de Churchill le disaient. Ils ajoutaient que si l'on transportait le grain au port de Churchill, les frais seraient moindres que pour l'acheminement vers les autres ports. Mais on n'a songé à la chose que lorsque la situation est devenue urgente.

J'exhorte le ministre de l'Industrie et du Commerce à instituer la Commission dont on a recommandé l'établissement. Il a le choix: ou créer une commission chargée de coordonner le transport ou en établir une pour s'occuper de coordonner tout le transport du grain. Les membres de la Commission du grain ont une responsabilité en la matière, de même que les fonctionnaires des élévateurs du pays et les membres de la Commission du blé. Il est difficile pour tous ces gens de rester en contact les uns avec les autres. Ainsi, on m'a appris ce soir qu'il y avait eu un grave accident de chemin de fer dans la région d'Edmonton. Si la chose est vraie, les envois de grain pourraient être acheminés par une autre route par un membre de la Commission des transports, qui aurait un télétype dans son bureau. Il serait au courant du transport effectué par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et pourrait prendre des dispositions en conséquence.

[M. Peters.]

Si nous n'avons pas de telles installations, nous aurons continuellement à faire face à des difficultés. Nos installations actuelles sont archaïques et il faudrait absolument que nous envisagions de donner à ce problème une solution à long terme. Tous ceux qui s'occupent de cette industrie et de l'agriculture ont fait de leur mieux dans leur propre domaine d'activité pour permettre les livraisons des quatre ou cinq dernières années. Cette année-ci est une année exceptionnelle à cause du problème de la dessiccation. Il existe aussi un problème dans le domaine de l'agriculture, un problème très général qui prend rapidement de l'ampleur; je veux parler des taux d'intérêt imposés aux cultivateurs lorsqu'ils doivent acheter. Il est évident que cela a des répercussions sur l'achat de séchoirs par les propriétaires d'élévateurs. Il y a donc eu, répetons-le, des problèmes spéciaux cette année.

Si le ministre se croit assez puissant pour trouver tout seul la solution à l'ensemble du problème, il se trouvera dans la même situation que son illustre prédécesseur, C. D. Howe. Il ne possédait pas toutes les qualités requises et il a dû recourir à l'aide d'autres collaborateurs compétents. Si le ministre désire qualifier ces personnes d'administrateurs et les affecter à son propre personnel pour les charger d'aspects précis de cette question, je ne m'opposerais pas à une telle initiative, car j'estime qu'elle permettrait de résoudre le problème. Cependant, s'il attend de recevoir les rapports de toutes ces commissions, et qu'il fonde la coordination sur ces rapports, il verra qu'il perdra grandement contact avec la réalité.

Le problème nous harcèle depuis de nombreuses années, et tant que les députés ne se lèvent pas pour protester, rien ne semble jamais se faire. La situation actuelle a surgi à des degrés divers chacune des 12 années où j'ai siégé à la Chambre, et je crois que le ministre de l'Agriculture (M. Olson) le confirmera. Aucune observation nouvelle n'a été formulée au cours du présent débat. Aucune situation d'urgence ne nous est étrangère. Pour l'amour du ciel, réunissons-nous au comité de l'agriculture pour régler certains de ces problèmes, du moins ceux qui se prêtent à une solution.

Je dis cela sans aucune partisanerie. Le but est de conserver la plus grande part possible du marché d'exportation, c'est-à-dire fournir le grain demandé en bon état mais aussi à temps, pour que les navires soient chargés dès leur arrivée. Il faudrait donc que le grain soit transporté de façon régulière, afin que tous les cultivateurs aient un contingent suffisant et qu'il ne se produise pas de crise dans les services de transport ou dans les