

Depuis des années, je dis qu'il faut des installations plus nombreuses et meilleures pour l'entreposage et le transport de nos céréales. Nous devons être prêts à livrer ce que les clients demandent au moment où ils le veulent. Il est bien évident que les quantités exceptionnelles de grain gourd et humide que nous avons sur les bras cette année ont dérangé quelque peu le cours normal du transport. Sauf erreur, le Japon aurait récemment annulé des commandes de blé aux États-Unis et envoyé à bref délai, des navires à Vancouver charger du blé canadien. C'est un atout dans notre jeu; il faut que nous sachions en profiter.

Les cultivateurs canadiens vendent des céréales à une grande variété de clients, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. Pour que cette opération de vente soit fructueuse, il est indispensable, à mon avis, d'en avoir un approvisionnement suffisant et facilement accessible à nos clients. Cela nécessite, je crois, une modification et un perfectionnement de notre système de manutention des céréales. Des méthodes doivent être mises au point très rapidement, afin de permettre à la Commission canadienne du blé de livrer de temps à autre les quantités et les qualités de blé requises par le marché.

Je prétends que nous avons besoin d'un plus grand nombre d'élevateurs de tête de ligne pour emmagasiner de grandes quantités de blé de catégories différentes. Il y aurait probablement lieu de les construire dans les ports, en vue d'éviter les embouteillages ferroviaires. Il faudrait également songer à construire des élevateurs de tête de ligne à l'intérieur qui seraient desservis par des trains-blocs, des trains à containers ou des pipe-lines. Je crois que la proposition formulée ce soir par le député de Frontenac (M. Dumont) au sujet des installations d'entreposage dans l'Est canadien est aussi une excellente idée. En outre, il convient d'examiner la déclaration du préopinant qui a affirmé que nous avons besoin d'installations étendues d'entreposage outre-mer.

Je sais que certains fonctionnaires de la Commission canadienne du blé et de la Commission des grains reconnaissent que nos installations pour la manutention du grain sont loin de répondre aux besoins actuels touchant la commercialisation des grains. Le syndicat du blé de la Saskatchewan a pris certaines initiatives dans ce domaine. Cette organisation qui appartient aux agriculteurs et dont je suis membre, a réinvesti une grande partie de ses gains passés et réinvestira beaucoup de ses gains futurs dans la construction de vastes terminus sur la côte de l'Ouest. J'exhorte tous les intéressés: les chemins de fer, les syndi-

cats de grains, le Conseil des ports nationaux et tous les organismes en cause à tout mettre en œuvre pour moderniser notre réseau.

Pour en revenir au problème immédiat, j'incline à partager l'avis de ceux qui préconisent la nomination d'un contrôleur ou d'un commissaire des transports. Il y a quelques années, le titulaire d'un poste semblable a accompli un excellent travail en dirigeant et en coordonnant le transport des grains. Je sais qu'un comité des transports a été à l'œuvre pendant la plus grande partie de la saison. Ce comité se compose de représentants de diverses associations. Mais le fait que les problèmes actuels ont pris plus d'ampleur fait douter de l'efficacité de cet arrangement essentiellement bénévole.

On dit que le comité le plus efficace est un comité de deux membres, dont l'un est absent. Je suis donc favorable, pour le reste de la campagne agricole du moins, à la nomination d'un contrôleur des transports, chargé de veiller à ce que les mesures d'urgence qui s'imposent soient prises promptement. De grandes quantités de grain de diverses qualités, dont nos marchés auraient besoin, s'accumulent dans l'Ouest du Canada. Nous serons peut-être forcés de nous écarter de nos itinéraires traditionnels, et d'expédier le grain du Manitoba et de l'Est de la Saskatchewan vers la côte ouest ou le grain d'Alberta et de la Colombie-Britannique vers l'Est, et peut-être en résultera-t-il une majoration des frais d'expédition. Je crois que la plupart des cultivateurs trouveront qu'il vaut mieux subir une légère perte due à la majoration des frais de commercialisation, si cela est nécessaire pour développer et garder nos marchés.

Il y a aussi la question du partage équitable des avantages de la commercialisation entre cultivateurs des diverses parties des Prairies. Tout ce blé finira par être manutentionné; il importe donc que le grain de toutes sortes et de toutes les régions soit accepté et emmagasiné, au besoin. S'il est entreposé à des endroits où l'écoulement est plus facile, il y aura plus de possibilités de trouver des acheteurs. Il ne faut jamais oublier l'importance de l'égalité de livraison à la fin de chaque campagne agricole. C'est le but principal et la justification d'un système de contingentement.

En terminant, je dirai que la situation actuelle doit être largement imputée à un système désuet de transport et d'entreposage. De toute façon, il ne servirait à rien de blâmer des personnes ou des groupes. Nous devrions chercher comment nous pourrions le mieux améliorer les conditions. A mon avis, il y aurait avantage à nommer un contrôleur des transports détenant une autorité suffisante.