

Je sais que les associations agricoles, et notamment les producteurs de denrées, sont depuis un certain temps assez impatients de se prévaloir des dispositions de la loi et ils sont en mesure aujourd'hui de créer des structures modernes de commercialisation en utilisant la forme légale prévue. J'aimerais informer les députés qui n'en ont pas encore connaissance, que cette mesure a reçu force de loi depuis quelques jours.

Je tiens aussi à dire quelques mots au sujet du programme de mise en valeur des petites entreprises agricoles. Comme je l'ai dit au tout début, le moment est venu pour nous de voir brièvement comment se sont comportés, au cours des douze derniers mois, un nombre de produits agricoles, de donner un aperçu général des perspectives à venir comme nous les entrevoyons aujourd'hui et de notre intention de donner suite et ampleur aux programmes déjà mis en train.

Permettez-moi de dire quelques mots, tout d'abord, des céréales, qui sont aujourd'hui sans aucun doute l'une des denrées les plus importantes, sinon la plus importante, de l'agriculture canadienne. Je ne vais pas citer de chiffres, car les députés et, bien sûr, les cultivateurs de l'Ouest de manière générale savent qu'au cours de la dernière campagne nous avons battu tous les records, en exportant près de 700 millions de boisseaux de céréales. Quant à cette année, nos ventes ont déjà, à ce jour, dépassé ce chiffre.

M. Benjamin: Mais les cultivateurs sont toujours pauvres.

L'hon. M. Olson: Je trouve assez surprenant que ceux qui critiquent le gouvernement et ceux qui ont participé à la période des questions d'aujourd'hui ne comprennent pas que lorsqu'il y a dans les montagnes une chute de neige exceptionnellement abondante jour après jour et semaine après semaine, les livraisons de céréales qui doivent se faire par cette partie du réseau de transport sont de toute évidence ralenties.

M. Benjamin: Où était le ministre l'automne dernier?

L'hon. M. Olson: C'est ce qui s'est produit. Certains députés de l'opposition ont cherché à prouver que c'était la faute du gouvernement. Ils ont essayé de rendre le gouvernement responsable sous prétexte qu'il était tombé cinq pieds de neige par semaine pendant plusieurs semaines d'affilée sur les sommets les plus élevés des montagnes Rocheuses.

M. Benjamin: Personne ne reproche cela au gouvernement.

L'hon. M. Olson: Le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) doit savoir, étant donné le milieu d'où il vient, qu'une chute de neige de ce genre diminue le trafic ferroviaire de moitié. Il y a eu plusieurs jours pendant lesquels plus un train ne circulait. Non seulement cela, monsieur l'Orateur, mais longtemps après que les chutes de neige ont cessé et que les voies ont été dégagées, il faut des semaines avant que l'on puisse rétablir le trafic normal. Même après une tempête ou une chute de neige légère, des bancs de neige énormes s'accumulent. Cela ralentit énormément le trafic. Au cours des derniers jours, j'ai été très satisfait de la collaboration sans réserve apportée par tous ceux qui travaillent dans ce secteur de l'industrie du transport. Ils ont réussi à faire passer jusqu'à 800 wagons par jour et parfois plus. Nous devons remercier les gens qui travaillent dans les chemins de fer pour le magnifique effort qu'ils accomplissent.

• (2050)

Des voix: Bravo!

L'hon. M. Olson: Ils travaillent certainement avec un handicap non négligeable à l'heure actuelle.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre, s'il vous plaît. L'honorable député invoque-t-il le Règlement ou désire-t-il poser une question?

M. Downey: Je me demandais si le ministre me permettrait de poser une question.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): L'honorable député sait qu'il ne peut poser une question que si le ministre se déclare prêt à y répondre.

L'hon. M. Olson: Je répondrai volontiers à la question.

M. Downey: Le ministre peut-il nous dire si la politique du gouvernement a changé de quelque façon que ce soit en ce qui concerne le niveau de remplissage des silos à grain? Qu'en est-il? Le gouvernement a-t-il modifié son attitude à l'égard de cette situation?

L'hon. M. Olson: D'autres facteurs interviennent, monsieur l'Orateur. Les frais entrent ici en jeu. Il y a aussi la question de l'usage maximal du matériel de transport disponible. Le député ne nous demande sûrement pas de modifier notre politique, de changer de formule et de garder des céréales en entrepôt aux terminus sur la côte ouest alors que nous devons les charger sur les navires. Pour ce qui est des terminus à l'intérieur des terres, au plus fort de la demande nous devons disposer de tout le matériel nécessaire pour acheminer les céréales vers les ports d'exportation. A quoi bon les entreposer dans ces terminus, si les installations, le matériel sont restreints?

S'il arrive que nous puissions disposer de matériel, de services de transports supplémentaires pour entreposer des céréales dans ces terminus, les nettoyer selon les exigences pour pouvoir les exporter, ce que je ne prévois pas avant la fin de la présente campagne agricole, alors nous pourrions peut-être y songer. Mais même cela ne constitue pas l'usage le plus sage qu'on puisse faire pour l'instant de tout ce matériel. Je le répète: nous devons transporter toutes les céréales possibles, et sans tarder, sur la côte ouest car les stocks y sont gravement réduits. Lorsque nous tenons compte de cela, nous ne devons pas oublier que le transport des céréales à des élévateurs intérieurs, leur déchargement et leur rechargement entraînent des frais supplémentaires. Lorsqu'on a les installations voulues pour entreposer et nettoyer les céréales aux élévateurs qui sont en mesure d'exporter, il faut en premier lieu les utiliser au maximum. S'il y a encore de l'espace libre, c'est alors qu'on achemine les céréales vers les élévateurs terminus.

Il y a un point que je voudrais signaler au sujet des livraisons des cultivateurs aux élévateurs terminus. Les cultivateurs peuvent aussi, s'ils le veulent, livrer leur grain à certains élévateurs intérieurs pour le compte d'une compagnie de céréales.

Une voix: Bagatelles!

L'hon. M. Olson: Ce sont peut-être des bagatelles, mais si la distance parcourue dépasse 25, 30 voire même 50 milles, le transport des céréales entraîne des frais supplémentaires pour le cultivateur. Je ne préconiserais certes pas le détournement vers les élévateurs intérieurs des chargements de céréales qui pourraient être utilisés