

Des voix: Dix heures.

M. l'Orateur adjoint: Est-il convenu de dire qu'il est 10 heures?

Des voix: D'accord.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LE GRAIN—L'ACHEMINEMENT VERS LES POINTS D'EXPORTATION

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, la question dont j'aimerais traiter ce soir fait suite à des questions que j'ai posées au ministre de l'Agriculture (M. Whelan) le 10 novembre, comme en fait foi la page 1007 du hansard de cette date. Ces questions avaient trait à l'acheminement du grain vers les points d'exportation, et si je les ai posées, c'est parce que des fonctionnaires de la Commission canadienne du blé avaient déclaré que des ventes de grain totalisant quelque 2.3 millions de tonnes avaient été annulées cette année, entraînant une perte de revenu de l'ordre de 350 millions de dollars pour les agriculteurs. Ils ont ajouté que l'on aurait pu exporter quelque 4 millions de tonnes de plus au cours de la dernière campagne si la capacité de transport avait été suffisante, et cela représentait une perte de 500 millions de dollars.

Le ministre de l'Agriculture a répondu que je portais des accusations générales, que l'on surveillait attentivement la situation, et il a laissé entendre qu'il était facile de lancer des accusations générales, mais qu'il était difficile de régler le problème.

J'ai insisté alors et j'ai essayé de savoir si le gouvernement avait un plan d'action pour augmenter la capacité de notre système de manutention, de manière à relever le défi qui se posera à nous au cours des années 80, notamment sur la côte ouest, par suite de l'augmentation de la capacité de production prévue qui est de l'ordre de 70 p. 100. Le ministre de l'Agriculture a répondu sur le même ton vague qui le caractérise que de nouveaux programmes étaient à l'étude etc. etc.

Ces questions et les réponses qui les accompagnent n'ont rien de nouveau à la Chambre. Mais ce qui est de plus en plus troublant, c'est que ces conditions empirent de jour en jour. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons du mal à comprendre pourquoi le ministre et le gouvernement se montrent si susceptibles et sont tellement sur la défensive quand on soulève ces questions. Ils cherchent à éluder l'importance du problème de la manutention et du transport des céréales et ils se lancent dans des explications creuses au lieu de répondre de manière précise.

Aujourd'hui encore à la chambre, j'ai soulevé un lièvre qui montre bien qu'il y a quelque part une lacune, et je ne désignerai personne, au sujet de la manutention et du transport du grain, mais il y a un manque total de coordination dans la répartition du matériel ferroviaire roulant. On est à présent rendu au point mort. Voilà des voitures vides qui sont expédiées vers les éleveurs régionaux qui n'ont pas de commande. N'ayant pas de commandes, les voitures repartent à vide d'où elles étaient venues. C'est un gaspillage total des ressources. Le

L'ajournement

ministre des Transports (M. Lang) s'est montré fort embarrasé et impatient et a cherché à détourner la question que je lui ai posée cet après-midi. Il a en outre essayé de saper la solution raisonnable que notre parti avait proposée.

En fait, le Canada continue à perdre des ventes, et la situation se détériore de jour en jour, au point que nous devons soulever quotidiennement la question à la Chambre et réclamer des mesures. La semaine dernière, la Commission canadienne du blé a dû se retirer du marché mensuel de l'agence japonaise d'alimentation. En fait les États-Unis ont à présent conquis une part appréciable de notre marché avec la Chine, et cherchent activement à s'emparer d'autres marchés.

En outre, le pool du blé de l'Alberta et autres sociétés céréalieres ont décidé d'assurer eux-mêmes le transport des grains et particulièrement des oléagineux, vers la côte ouest, vu les mauvaises conditions de transport du grain et en particulier le manque de wagons. Cette solution est très onéreuse. Voilà donc un ensemble de facteurs qui montrent que le problème est grave. Les producteurs d'orge souffrent aussi car les marchés sont presque taris, non pas qu'il n'y ait pas de possibilités de ventes mais parce que nous manquons des moyens de transport voulus pour assurer l'expédition de cette céréale. Jusqu'à maintenant, c'est l'exportation de 2.3 millions de tonnes de grain qui a été retardée et il ne se passe pas de jour que de nouvelles ventes ne le soient. Je suis convaincu que le montant total de ces ventes retardées doit maintenant atteindre au moins un demi-milliard de dollars.

● (2202)

Nous devons également subir des frais de surestimation. Notre réputation de fournisseur de grain fiable continue de se détériorer. On nous a annoncé que l'industrie des graines de colza est menacée du fait que des ventes représentant une valeur d'un milliard de dollars ne peuvent être conclues pour le moment. Voilà certaines des raisons qui nous poussent à demander au gouvernement de prendre des mesures.

Je crois d'ailleurs que la raison pour laquelle les ministres responsables s'estiment offensés par nos questions est due à l'incapacité de la part du gouvernement qu'ils servent de tenir ses promesses, en particulier celles qu'il a faites au cours de la campagne électorale de 1974. Même à cette date tardive, le gouvernement n'est toujours pas capable de réagir devant ce que j'appelle une situation urgente. Le ministre des Transports parle d'études supplémentaires. Il évoque la nécessité d'analyses techniques. Le système a pourtant été étudié à fond. Nous n'avons certainement pas besoin que des spécialistes américains viennent chez nous pour essayer de découvrir ce qui ne marche pas quand on sait pertinemment que des wagons de chemin de fer sont actuellement dirigés vers des éleveurs ruraux qui n'ont pourtant pas reçu de commandes. Nous n'avons certainement pas besoin de ces experts pour élucider de tels problèmes.

Nous estimons quant à nous qu'il n'y a qu'une seule façon de résoudre cette question aujourd'hui. Elle consiste à réunir des représentants des intérêts en jeu dans les différents systèmes de manutention, de transport et de commercialisation des céréales. Il ne fait pas de doute que l'expérience combinée de ces personnes, sans compter l'initiative dont devrait faire preuve le gouvernement ainsi qu'un désir de la part de ce dernier d'agir efficacement, devrait permettre de catalyser tous les efforts en matière de planification actuelle et future.