

poursuivre ce programme au cours des sept, huit ou neuf prochaines années. Et il tiendra cet engagement comme le montrent les mesures déjà prises.

Les agriculteurs des Prairies peuvent être certains que, non seulement nous construisons des wagons-trémie, nous rebâtissons les lignes d'embranchement et nous incitons les chemins de fer à améliorer la manutention des wagons dans leurs cours de triage, mais encore nous veillons à ce que le nécessaire soit fait progressivement au cours des années à venir pour atteindre l'objectif de 1 milliard de boisseaux dont j'ai parlé il y a quelques années et pour que, d'ici 1985, nous ayons un réseau capable d'acheminer vers les marchés d'exportation les 30 millions de tonnes que la Commission du blé considérerait comme un chiffre réaliste au début de l'année. A en juger par les mesures déjà prises par le gouvernement, qui est prêt à dépenser de grosses sommes pour améliorer le réseau, tout permet de croire qu'il fera le nécessaire pour parvenir à ce résultat.

L'agriculteur des Prairies a déjà des résultats concrets sous les yeux, et il peut se dire que nous nous sommes engagés à bâtir un réseau efficace et solide au cours des années à venir.

Des voix: Bravo!

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. J'aimerais informer les députés des questions qui seront soulevées au moment de l'ajournement ce soir: le député de Laval (M. Roy)—Les inondations—Les travaux limitant les risques d'inondation dans la région nord de Montréal—La position du gouvernement; le député de Saint-Jean-Ouest (M. Crosbie)—Les pêcheries—La fermeture de la mine de spath fluor à St. Lawrence (T.-N.)—Les effets sur l'emploi dans l'industrie; le député de Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe (M. Faour)—La situation économique—On demande si le gouvernement a un programme économique spécial pour Terre-Neuve.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LES SUBSIDES

JOUR PRÉVU AUX TERMES DE L'ARTICLE 58(11) DU RÈGLEMENT—L'INCAPACITÉ DU GOUVERNEMENT À FAVORISER L'EXPÉDITION DU GRAIN VERS L'ÉTRANGER

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Benjamin:

Que la Chambre blâme le gouvernement de n'avoir pas

a) exigé que les chemins de fer ajoutent 4,000 wagons-trémies et 5,000 wagons couverts réparés à leur parc de wagons à grain; et

b) donné à la Commission canadienne du blé tous pouvoirs pour coordonner toutes les phases du transport des grains et tout autre pouvoir nécessaire pour protéger et amplifier les exportations de grains.

M. Jack Murta (Lisgar): Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports (M. Lang) a démontré une chose sur laquelle

Transport des grains

tous les députés tomberont d'accord, j'en suis certain. C'est qu'après les prochaines élections il redeviendra un éminent professeur d'économie ou d'histoire politique à l'Université de Saskatoon. Il est évident qu'il ne gagne pas sa vie à vendre du grain sur les marchés mondiaux, sans quoi il n'aurait pas parlé comme il l'a fait, en essayant de gloser sur des problèmes qui inquiètent beaucoup de gens que préoccupe la question de la manutention et du transport des grains à l'heure actuelle dans l'Ouest du pays. Le ministre s'est borné à parler de ce que le système pourrait faire à l'avenir. C'est important, c'est vrai, mais il y a un autre aspect encore plus important, et c'est ce que le système peut réaliser maintenant. C'est ce qui est important pour le portefeuille de céréaliculteurs des Prairies. Nous pouvons tous ergoter sur l'avenir, et je suis certain qu'un certain nombre de députés le feront au cours du présent débat.

Après avoir parlé à un bon nombre de céréaliculteurs, surtout du Manitoba, et après avoir parlé à des représentants de la Commission canadienne du blé, j'en suis venu à la conclusion que nous faisons face à ce qu'on pourrait appeler une crise dans le domaine du transport céréalier, comme le dit la motion que nous sommes actuellement en train d'étudier. Le gouvernement n'a personne d'autre que lui-même à blâmer pur les échecs dont le ministre a refusé de parler directement. Après tout, le gouvernement actuel est au pouvoir depuis 1968. En dépit de l'urgence, il s'est montré très peu empressé à faire quoi que se soit, si ce n'est des promesses.

J'aimerais prendre quelques minutes pour analyser ce qui est arrivé dans le domaine du transport du grain. La plupart des chiffres que j'ai l'intention de présenter proviennent de la Commission canadienne du blé. Ils couvrent la période terminée le 11 novembre, juste la semaine dernière. Personne dans l'industrie du grain ne croit vraiment que ces chiffres changeront probablement beaucoup au cours du reste de l'hiver, et certains croient que la situation sera probablement pire que ne le laissent croire ces chiffres.

La Commission canadienne du blé a fait des prédictions, comme elle le fait chaque année, concernant le nombre de déchargements par semaine à Thunder Bay. Si le réseau fonctionnait comme il se doit, on pourrait décharger 7,000 wagons par semaine. En fait, on en décharge 5,500 par semaine à Thunder Bay. Le grain s'est quelque peu accumulé à Thunder Bay au cours de la grève des Grands lacs mais depuis la fin de cette grève trois navires attendent. En fait, il n'arrive pas présentement assez de grain à Thunder Bay pour que les terminus fonctionnent à plein temps.

● (1702)

La Commission canadienne du blé a prévu que l'on déchargerait de 3,000 à 3,500 wagons par semaine à Vancouver. Avant la semaine du 11 novembre on avait déchargé environ 2,400 wagons par semaine. Le port de Vancouver a littéralement fonctionné au jour le jour et il en sera ainsi pour le reste de la récolte de cette année. A la fin de la semaine dernière neuf navires attendaient dans le port de Vancouver. D'après ce qui se passe présentement et compte tenu des faiblesses du réseau qui sont devenues très évidentes, on prévoit qu'en janvier ou en février il y aura environ 30 navires, peut-être plus, qui attendront dans le port de Vancouver.