

gouvernement dont le jugement en matière de finance s'est révélé lamentablement faux. J'invite le secrétaire parlementaire ou celui qui me répondra à se pencher méticuleusement et froidement sur ces statistiques que moi-même, et la plupart des économistes et hommes d'affaires réfléchis, considérons comme un autre indice que tout ne va pas pour le mieux chez nous.

Je lui demande en outre, à lui et au parti au pouvoir d'user de leur influence sur le gouvernement pour que l'on donne un coup de barre et que l'on réagisse aux nombreux signes de malheur, et puissions-nous ne pas attendre jusqu'à ce que nous ayons une dépression au lieu d'une récession, avant que le gouvernement manifeste qu'il se rend compte que notre économie n'est pas des plus stables.

M. P. M. Mahoney (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, les faillites commerciales sont imputables à de nombreuses raisons. L'extension des marchés parfois ne correspond pas aux prévisions. Les frais peuvent aussi augmenter à une époque où les prix ne peuvent être haussés suffisamment pour couvrir les coûts accrus. La perte de ventes attribuable à des conflits industriels peut causer de graves difficultés à l'homme d'affaires et l'année 1970 a certes été marquée par une série de litiges de ce genre d'un bout à l'autre du Canada. En outre, à une époque où les taux d'intérêt sont élevés et où les liquidités sont restreintes dans l'économie, le problème que pose le financement des dettes et le coût élevé de l'accumulation des stocks lorsque les ventes ralentissent peuvent provoquer des faillites. Ces diverses considérations sont importantes en 1970.

Le gouvernement connaît ces problèmes auxquels il n'est pas insensible. Les mesures prises par le gouvernement depuis mars dernier ont été énumérées à maintes reprises à la Chambre par le premier ministre (M. Trudeau) et le ministre des Finances (M. Benson). Les éléments particulièrement importants sous ce rapport sont l'augmentation de la masse monétaire à un rythme très accru dans le deuxième trimestre et la baisse du taux d'intérêt. Au milieu de l'été, l'homme d'affaires pouvait se procurer plus facilement des fonds à un coût plus avantageux.

Une analyse de la courbe des faillites, d'un mois à l'autre, révèle que la plus grande part de l'augmentation des faillites par rapport à 1969 s'est produite entre février et juillet. La situation a changé brusquement au cours du troisième trimestre, et il est intéressant de noter que le nombre de faillites a commencé à diminuer au moment où s'amorce habituellement une augmentation saisonnière.

LES CÉRÉALES—LES CONFLITS OUVRIERS ET LE RALENTISSEMENT DU TRAFIC À DESTINATION DE VANCOUVER— LE PRÉAVIS RELATIF AUX DIVERSES CATÉGORIES

M. John L. Skoberg (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, le 22 février, j'ai posé la question suivante au ministre du Travail (M. Mackasey):

Comme le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration a déclaré hier à l'émission «Question Period» que des difficultés attribuables à des problèmes ouvriers sporadiques avaient ralenti l'acheminement des céréales vers Vancouver, le ministre peut-il préciser à la Chambre le lieu et la durée des ralentissements qui ont affecté le transport des céréales?

Ce jour-là, le ministre du Travail a dit qu'il ne pouvait pas répondre à la question parce qu'il n'en avait pas été prévenu. J'ai donc adressé la question supplémentaire suivante au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Lang) qui est chargé de la Commission du blé:

Comme l'acheminement des céréales vers Vancouver n'a été ralenti que pendant deux jours, le ministre peut-il dire à la Chambre quel est le préavis exigé pour nous permettre d'honorer nos engagements en ce qui concerne les catégories particulières de céréales destinées à l'exportation?

Le ministre a dit qu'il n'avait pas bien saisi le début de la question et m'a demandé de la répéter, mais M. l'Orateur a dit: «A l'ordre». J'ai plus tard posé au ministre des Transports (M. Jamieson), lorsqu'il a témoigné devant le comité permanent des transports et des communications le 25 février 1971, la question suivante qu'on trouvera à la page 51 du fascicule n° 2 des délibérations du comité:

On a dit que cette situation de ralentissement et de blocage était due en partie aux chemins de fer. Avez-vous eu des contacts avec les chemins de fer, le CN et le CP, relatifs à un arrêt dans le trafic—à une suspension du trafic du grain vers la côte?

Le ministre a répondu, en partie, ce qui suit:

Non, je dois dire que ces derniers mois, on nous a fait savoir que c'était très satisfaisant.

Un peu plus tard, j'ai demandé:

Est-ce qu'il s'ensuivait que la commission du blé elle-même pourrait ne pas avoir la sorte de grain qui convient?

Je voulais dire sur la côte. Je poursuis la citation:

Si vous dites qu'il n'y avait pas d'embouteillage dans le pipe-line qui achemine le grain à la côte, il doit donc y avoir une raison quelque part pour que ces grains ne fussent pas disponibles. Mais je dois dire que je suis très heureux d'apprendre enfin qu'il n'y a pas eu d'embouteillage, tout au moins en ce qui concerne l'opération elle-même.

Le ministre a répondu:

Non, il n'est rien arrivé de fâcheux à part le genre de problèmes qui se posent habituellement, tels l'insuffisance de wagons à certains endroits.

Je suis heureux de voir le ministre chargé de la Commission du blé ici ce soir pour répondre à nos questions. La plus importante est celle-ci: quel préavis est-il réellement nécessaire pour nous permettre de remplir nos engagements quant à des catégories précises de grain destiné à l'exportation? Si les navires étaient retardés d'un mois, comme le ministre l'a dit à la Chambre, la Commission du blé aurait un mois de plus au moins pour expédier le grain à Vancouver en vue de l'exportation au pays acheteur.

Bien sûr, nous pouvons demander au ministre quelles ont été les causes de ces délais, outre celles dont il a fait mention à la télévision. S'agissait-il de conflits ouvriers sporadiques, d'un manque de wagons aux élévateurs régionaux ou de contretemps entre le point d'origine et la destination? Se peut-il qu'il y ait manque de collaboration entre la Commission du blé et les compagnies ferroviaires en cause ainsi que les acheteurs? Y aurait-il manque de collaboration pour ce qui est d'amener le grain aux points d'expédition vers l'étranger?

Si le ministre veut que tous les intéressés collaborent, il faut, à mon avis, qu'il donne à la Chambre des réponses dignes de foi. J'espère qu'il répondra à certaines des