

● (1815)

J'espère que, dans sa conférence de presse de demain, le premier ministre (M. Mulroney) va annoncer des programmes comme ceux qui existent pour les agriculteurs des États-Unis et d'Europe. De tels programmes résoudraient les difficultés de nombreux agriculteurs en leur assurant au moins de récupérer leur coût de revient. Comme je l'ai dit tantôt, la baisse extraordinaire des revenus agricoles exige une action extraordinaire. Nous aimerions avoir une idée maintenant de la décision du gouvernement.

L'hon. Charles Mayer (ministre d'État (Commission canadienne du blé)): Monsieur le Président, le député de Prince-Albert (M. Hovdebo) a abordé un problème auquel sont sensibles tous ceux qui s'intéressent à l'agriculture. Je signale que ce problème ne touche pas uniquement les Canadiens de l'Ouest—l'Ouest que bien des gens considèrent comme le grenier du Canada—mais toute l'agriculture de notre pays.

Lorsque nous considérons les provinces productrices de grain de notre pays et que nous les rangeons par ordre de production, la province de la Saskatchewan que le député représente est le plus gros producteur; l'Alberta vient au deuxième rang; l'Ontario vient au troisième, suivie du Manitoba. Le fait est que l'Ontario produit beaucoup de grain et est durement touchée par ce que le député de l'Alberta a qualifié de situation extraordinaire.

Il s'agit d'une situation extraordinaire, et nous avons beaucoup de difficulté à vendre à cause de la guerre des prix que se livrent les Européens et les Américains. Cette situation est due en grande partie à la Communauté européenne à la suite d'une augmentation considérable de la production agricole, surtout dans le secteur des grains, due à l'octroi de subventions très fortes.

Je signale que le gouvernement n'a pas pour stratégie de supprimer les agriculteurs. J'hésite à répondre à une telle question. Le député devrait très bien savoir que le gouvernement actuel donne son appui à l'agriculture. Le premier ministre (M. Mulroney) a dit à une conférence de presse il y a environ deux semaines que nous devons faire davantage pour les agriculteurs de l'Ouest et que nous allions essayer de le faire compte tenu des contraintes que nous impose la situation économique. C'est certainement une attitude réconfortante de la part d'un premier ministre, non seulement pour les agriculteurs de l'Ouest mais pour les agriculteurs canadiens en général.

Je crois que nous avons beaucoup aidé les agriculteurs, surtout ceux de l'Ouest. Durant l'année civile 1985, le gouvernement fédéral avait consacré près de 1,5 milliard à de nouvelles initiatives ou au maintien d'initiatives existantes visant à aider les céréaliers de l'Ouest. C'est une somme d'argent considérable et c'est une belle preuve que le gouvernement est disposé à aider les agriculteurs.

Le député a entendu le premier ministre dire aujourd'hui, à la période des questions, que le Canada a l'intention de parler des problèmes d'échanges agricoles à la réunion de Tokyo, ce qui prouve une fois de plus que le gouvernement aide les agriculteurs. En prévision de la réunion de Tokyo, le premier ministre rencontrera un groupe de représentants des agriculteurs de toutes les régions du pays jeudi, pour entendre leurs doléances et leur montrer que nous nous intéressons à l'agriculture.

L'ajournement

Je trouve que nous avons bien soutenu l'agriculture. Nous voulons préserver nos réalisations dans ce domaine, voire faire davantage encore pour que les Canadiens ne soient pas les victimes de cette dure guerre des prix que se livrent la Communauté économique européenne et les États-Unis.

● (1820)

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES—ON DEMANDE DE RENFORCER LA LOI

M. Bill Attewell (Don Valley-Est): Monsieur le Président, il y a quelque temps de cela, j'ai demandé au ministre des Transports (M. Mazankowski) de faire le point sur la loi qui régit actuellement le transport de marchandises dangereuses. Il nous a dit que des règlements généraux, dans ce domaine, avaient été proclamés le 1er juillet 1985. Ces règlements embrassent tous les modes de transports aériens, maritimes, ferroviaires et routiers. La seule exception est le transport routier interprovincial qui relève des provinces et non pas du gouvernement fédéral. Mais depuis février 1986, les provinces et les territoires ont adopté des mesures analogues pour réglementer aussi ce mode de transport et étayer ainsi les règlements généraux dont je viens de parler concernant le transport de marchandises dangereuses. Ces règlements ont pour ultime objectif d'établir un cadre législatif uniforme applicable à tous les moyens de transport sans exception.

Ainsi, par cette loi et par les règlements qui en découlent, on tente de rationaliser davantage la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses d'un bout à l'autre de Canada. Il ne faut pas oublier que le transport de substances comme les produits chimiques toxiques, très inflammables ou explosifs, et les matières radioactives, corrosives et ainsi de suite font courir un véritable danger à nos concitoyens si on ne prend pas toutes les précautions nécessaires. N'oublions pas qu'en 1979, le déraillement, à Mississauga, de wagons contenant du gaz chloré a été la cause d'une évacuation massive dans cette ville pendant plusieurs jours. On n'a pas eu à déplorer de pertes de vie, fort heureusement. Mais rien n'assure qu'une pareille chance continuera de nous sourire.

Le mode de transport, le type de conteneur et le marquage des matières sont des considérations importantes qui contribuent à la sécurité du transport des matières dangereuses. Il y a une autre chose qui en préoccupe beaucoup, comme par exemple la municipalité de Toronto et un groupe de citoyens conscients appelés «M-TRAC», c'est-à-dire la *Metro Toronto Residents' Action Committee for Rail Safety*; c'est la vitesse à laquelle les trains circulent dans les régions urbaines à forte densité de population.

Au mois de mars de cette année, la municipalité de Toronto a présenté un mémoire au président suppléant de la Commission canadienne des transports et au président du Comité des transports par chemin de fer pour demander que la vitesse des trains soit plafonnée à 25 milles à l'heure sur la voie du CP de la subdivision de North Toronto. Le mémoire expose qu'en 1981, le Comité des transports par chemin de fer a plafonné à 35 milles à l'heure la vitesse des trains transportant des chargements complets de matières dangereuses spéciales. Mais la municipalité continue de s'inquiéter beaucoup au sujet des trains transportant des charges partielles ou des wagons vides emportant des restes de produits chimiques dangereux. A