

Transport des grains

toutes. Il est le suivant: Le gouvernement a-t-il l'intention de réduire le nombre des heures de travail restreintes dans le cas des exploitants d'éleveurs? On rapporte dans les journaux de Winnipeg que le ministre responsable de la Commission du blé aurait déclaré au syndicat du blé du Manitoba que la règle des 48 heures de travail des exploitants des éleveurs ruraux va être suspendue pour une période indéfinie. Je crois qu'il s'agit là d'une décision importante car la restructuration du réseau et dans une grande mesure aussi l'avenir des exploitants des éleveurs ruraux dépendent de la solution de cette question simple en apparence. En ce qui concerne le réseau d'éleveurs, il s'agit là d'un facteur très important et bien que le ministre n'ait peut-être pas pleinement l'autorité requise pour faire une déclaration à ce sujet, j'espère qu'il priera le ministre du Travail suppléant (M. Ouellet) de faire très prochainement cette déclaration.

M. Cecil Smith (Churchill): Monsieur l'Orateur, nous avons entendu aujourd'hui le point de vue des chefs de gare en retraite et divers intéressés, autres que les cultivateurs. J'aimerais apporter ma modeste contribution comme député d'une région qui compte le seul port intérieur du centre du Canada.

L'incapacité flagrante du gouvernement à coordonner le transport des céréales a coûté au Canada un manque à gagner qui se chiffre par 4 millions de tonnes de céréales, alors que 1.5 million de tonnes ont dû être reportées en 1979. Notre réseau de transport de céréales est engorgé, après avoir pris un retard fantastique dans les livraisons, retard qui s'est accumulé sur toutes les expéditions à faire, depuis le début de la saison au printemps 1978. A la suite de trois récoltes record, les producteurs ont des stocks qu'ils ne savent plus où entreposer. Les éleveurs de céréales dans les Prairies sont axphyxiés et ont 35 p. 100 de stock de plus qu'il y a un an, alors que les livraisons jusqu'aux éleveurs primaires sont en retard par rapport à 1977. Par ailleurs, les stocks de céréales dans les principaux terminaux sont en perte de vitesse et sont inférieurs de 33 p. 100 à ceux de l'année dernière. Tout le problème réside donc dans le transport ferroviaire du grain jusqu'aux points d'exportation et plus encore dans le calendrier des livraisons.

Je participe à ce débat sur la motion présentée par le député de Regina-Lake-Centre (M. Benjamin), en étant certain de parler au nom du port de Churchill et de l'arrière pays. Celui-ci couvre la plus grande partie de la Saskatchewan où sont produits 118 millions de boisseaux de céréales au moins qui pourraient être expédiés par Churchill.

Au lieu d'accroître nos exportations céréalières et de conquérir de nouveaux marchés, le Canada perd ses clients traditionnels. L'absence de prévisions, le manque d'initiative du gouvernement qui n'a pas su moderniser notre réseau de transport pour répondre à la demande actuelle nous ont amenés à refuser des offres d'achat de céréales canadiennes provenant de l'étranger.

Pourtant, on pourrait grâce à ces ventes faire baisser considérablement notre déficit national. Au lieu de cela, nos installations de manutention et les lacunes de nos moyens de transport entre les éleveurs jusqu'aux éleveurs terminaux des ports nous obligent à limiter nos exportations à 21 millions de tonnes par an. D'après le gouvernement, c'est tout ce qu'il livrera.

Le port de Churchill nous fournit le meilleur exemple de cette anomalie de la politique du gouvernement. Ce port du

[M. Ritchie.]

Manitoba fournit aux producteurs de l'Ouest des bénéfices nets supérieurs de 10 à 14 p. 100, et pourtant le gouvernement refuse d'y acheminer plus qu'un chargement minimal de grains. Au cours de la saison 1978, on a acheminé en tout par ce port 23 millions de boisseaux—soit 9 millions de boisseaux de moins que le quota prévu de 32 millions de boisseaux.

A cause de cela, le port est dans une situation déficitaire. Ce déficit devra être comblé par les contribuables canadiens. Si on avait acheminé quelques milliers de boisseaux de plus vers ce port, il aurait réalisé un profit, ce qui en aurait fait un des quelques ports canadiens à ne pas accuser de déficit à la fin de l'année.

● (2142)

Le port de Churchill est capable d'entreposer environ 4 millions de boisseaux. Il y a quelques années, on a pu s'en servir pour y entreposer du grain, mais, pour quelque raison, le gouvernement a décidé qu'il n'allait pas entreposer de grain à Churchill. Une de ses excuses est qu'il ne sait pas combien il vendra de grain l'année prochaine à ce port. Toutefois, cette année, on a déjà vendu des cargaisons qui seront expédiées l'année prochaine par le port de Churchill. Je ne vois donc pas de raisons, vu cette énorme capacité, de ne pas y entreposer de grain.

Nous étudions cette motion aujourd'hui parce qu'il y a une pénurie de wagons couverts. Même si des wagons couverts devenaient disponibles plus tard, l'idée d'ouvrir le port de Churchill pendant l'hiver, ne semble guère soulever d'enthousiasme. Si on avait pu trouver des wagons cet automne, les 4 millions de boisseaux auraient pu être entreposés avant le gel et les neiges. Il est temps que le ministre élargisse ses horizons et se tourne vers le Nord.

Un dixième des exportations totales du grain du Canada passent par le port de Churchill. Un économiste de la Commission du blé, Harold F. Bjarnsson, a dit que d'ici seulement six ans, en 1985, le Canada devrait pouvoir exporter 20 millions de tonnes de blé, jusqu'à 10 millions de tonnes d'orge et 1.5 million de tonnes de graines oléagineuses, pour un total de 31.5 millions de tonnes. Une augmentation de 10.5 millions de tonnes, qui nécessitera un agrandissement de 50 p. 100 des installations de transport et de manutention du grain.

Le port de Churchill peut jouer un rôle important dans l'expansion de l'industrie canadienne d'exportation de grain. La Commission Hall a recommandé d'accroître les expéditions de grain par le port de Churchill à 55 millions de boisseaux, mais jusqu'ici le gouvernement d'en face n'a pas été capable de les augmenter de plus de 2 millions de boisseaux par année. Il nous faudra jusqu'à cinq ans pour reprendre les quelques 9 millions de boisseaux que nous avons perdus cette année.

De plus, le ministre des Transports (M. Lang) a pratiquement ignoré les recommandations Hall et demandé qu'on effectue une deuxième étude, le rapport Bryden, que j'ai déjà mentionné et qui considère tout nouvel agrandissement comme étant non rentable. Nous attendons maintenant les résultats d'un troisième rapport sur la manutention et le transport du grain. Le gouvernement prétend se battre pour consolider la fédération, mais tant qu'il ne comprendra pas que le Canada s'étend du nord au sud et de l'est à l'ouest, il ne peut espérer conserver un pays uni et prospère.

Cette année, le cargo *Arctic* devait prendre un chargement de grain à Churchill, le 15 novembre. J'ai demandé si le