

Transport des grains

M. Nystrom: Il rapporte en outre que le chef de l'opposition a dit que le fait que des organismes privés travaillent au côté de la Commission canadienne du blé stimulerait les efforts de la Commission et ainsi de suite. Le chef de l'opposition nous dit donc que nous devrions créer des organismes privés pour concurrencer la Commission canadienne du blé, ce qui est le premier pas vers la destruction et l'abolition complète de la Commission canadienne du blé.

M. Andre: Elles ne peuvent se faire concurrence.

M. Nystrom: Obliger la Commission canadienne du blé à faire concurrence à Continental Grain et à d'autres multinationales du grain est comme faire danser un éléphant avec les poules dans le poulailler. La Commission canadienne du blé est une petite entreprise comparée à ces énormes multinationales. Je pense que la position du chef de l'opposition est très claire: il voudrait abolir la Commission canadienne du blé, se débarrasser de toutes ces entreprises publiques. Pour la même raison, il s'opposait aujourd'hui à l'achat de la compagnie Pacific Petroleum par Petro-Canada.

Une voix: Vous devriez démissionner.

Une voix: Vous aussi.

Des voix: Oh, oh!

M. Nystrom: Je vois que nous avons hérisé les plumes du coq conservateur avant même qu'il n'entre dans le débat.

La motion dont la Chambre est saisie aujourd'hui est très claire, et je tiens à le signaler pour répondre à mon ami, le député de Battle-Kindersley. Elle dit clairement que nous voulons ajouter 4,000 wagons-trémies et 5,000 wagons couverts réparés au parc de wagons à grain et nous voulons que les chemins de fer en payent le coût. Il critiquait le député de Regina-Lake Centre en disant que celui-ci voulait faire un cadeau aux chemins de fer en subventionnant leur coût réel de manutention du grain, autrement dit, en comblant la différence entre le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et le coût réel. Ce que nous disons, c'est que s'ils ne transportent pas le grain, ils ne recevront pas l'argent. Le quiproquo ici, c'est que s'ils obtiennent l'argent pour défrayer le coût du transport du grain, ils devraient certainement payer tous les autres frais se rattachant au transport du grain. Les chemins de fer reçoivent assez de subventions depuis des années que, s'ils réalisent un profit raisonnable sur le transport du grain, ils devraient certainement payer les wagons-trémies et le coût de réparation des wagons couverts requis pour transporter ce grain.

Certains députés libéraux nous ont demandé à quoi serviraient tous ces wagons couverts. Je me contenterai de citer un article du *Leader Post* où les fonctionnaires de la Commission du blé nous ont eux-mêmes donné une idée de ce qu'il fallait dire dans la motion à l'étude. C'est un article daté du 22 juillet 1978. A la page 22 on peut lire:

Un porte-parole de la Commission canadienne du blé a déclaré à Winnipeg que l'on avait prévenu le gouvernement fédéral qu'il fallait 4,000 wagons-trémies et 5,000 wagons couverts rénovés pour répondre aux besoins actuels de transport du grain.

C'est la Commission du blé elle-même qui dit avoir besoin de ces wagons supplémentaires. Le député de Battleford-Kindersley prétend que l'opposition se montre souvent trop négative. J'admets que les députés à ma droite ont prononcé des discours négatifs, mais je pense que le député de Regina-Lake Centre a commenté cette motion de façon très positive. Nous avons beaucoup de respect pour la Commission du blé, nous

[M. Nystrom.]

pensons qu'elle fait de l'excellent travail, mais nous pensons aussi qu'elle a besoin de plus d'outils pour faire encore mieux. Elle doit entre autres disposer de moyens de transport plus importants. C'est là l'essence de notre motion.

Si les députés veulent plus de renseignements, ils peuvent tenir compte des inquiétudes que des membres de la Commission du blé ont exprimées au sujet de la vente que nous venons de conclure avec la Chine. Comme les députés le savent, nous avons vendu environ trois millions de tonnes métriques à la Chine. Un des membres de la Commission a dit à mon ami, le député de Regina-Lake Centre, que si nous avions pu transporter notre grain efficacement, nous aurions pu en vendre environ quatre millions de tonnes à la Chine, et que si nous avions pu le transporter de façon vraiment efficace, nous aurions pu lui en vendre six millions de tonnes. C'est vraiment une grosse commande qui a beaucoup d'importance pour nous, non seulement pour les agriculteurs, mais pour notre balance des paiements, pour la valeur de notre dollar, pour notre activité économique et notre chômage et pour répondre à toutes sortes de besoins qui se font sentir dans le pays.

Nous avons tellement de difficulté à équilibrer ces paiements, qu'un petit investissement en wagons couverts seulement contribuerait pour beaucoup à assainir notre économie. Le commissaire F. Hetland a déclaré que si nous avions environ 4,000 wagons-trémies de plus, nos ventes de grain connaîtraient une augmentation nette de 700 millions de dollars par année. Ce montant supplémentaire améliorerait la situation jusqu'à Terre-Neuve, même si cette province ne produit pas de grain, car elle stimulerait notre économie, renforcerait notre dollar, créerait plus d'emplois, nous aiderait à équilibrer notre commerce et rendrait le Canada beaucoup plus attirant du point de vue économique, ce dont nous pourrions tous être fiers.

Permettez-moi de citer maintenant le Commissaire en chef de la Commission canadienne du blé qui était invité au même congrès que le ministre responsable de la Commission canadienne du blé. Je veux parler de M. Esmond Jarvis. Dans son allocation, il a dit le 9 novembre que nous avons perdu l'an dernier 350 millions de dollars de ventes environ à cause des reports. Cela a constitué une perte réelle pour l'économie canadienne, a dit le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé.

J'estime donc que la motion à l'étude est tout à fait sensée, très positive et constructive. Je remarque que le ministre responsable de la Commission canadienne du blé lui-même est plutôt vague à ce sujet. Il a dit, si j'ai bonne mémoire, que si c'était l'année dernière, s'il n'y avait pas eu les réductions imposées au gouvernement par les huiles du cabinet, comme par exemple le ministre d'État aux relations fédérales-provinciales (M. Lalonde), peut-être une nouvelle commande de wagons-trémies aurait-elle déjà été passée. Mais parce que le gouvernement réduit ses dépenses, le ministre est incapable de faire accepter son point de vue au conseil des ministres. Donc je ne sais pas exactement où il se situe. Il a dit clairement qu'il y a deux points de vue: d'une part, oui nous avons besoin d'un plus grand nombre de wagons-trémies; d'autre part, non nous n'en avons pas besoin pour le moment.

Sur la deuxième partie de la motion, qui donne tout pouvoir à la Commission du blé de coordonner toutes les phases du transport des céréales, la position de notre parti est sans