

• (1720)

M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de faire des observations sur le projet de loi dont nous sommes maintenant saisis.

Je voudrais d'abord dire au député qui vient de parler qu'il n'y a pas d'autre solution. Jamais je n'aurais cru possible qu'on présente un jour à la Chambre des communes un projet de loi qui enlèverait le droit de grève aux travailleurs canadiens.

C'est un droit fondamental qui a été conquis de haute lutte. Des propos semblables doivent être signalés non seulement par les députés de ce côté-ci de la Chambre, mais aussi par mes amis qui seront sûrement d'accord avec moi. Des propos comme ceux-là ne doivent pas rester sans réponse; on doit y répliquer sans tarder.

S'il est un groupe de mes électeurs—et ils ne sont sans doute pas les seuls dans tout le pays—qui aient beaucoup souffert des politiques des conservateurs, c'est bien les manutentionnaires de grain, notamment ceux de Thunder Bay.

Si le député voulait faire des remarques sur la manière de résoudre les problèmes de l'industrie du grain, il aurait mieux fait de parler de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la viabilité de la plus grande voie navigable intérieure du pays et même des plus grands silos servant au stockage du grain. Ceux-ci sont situés à Thunder Bay, dans ma circonscription.

Les manutentionnaires de grain de Thunder Bay en ont assez de ce gouvernement. Nous savons que l'industrie du grain est touchée de trois façons au Canada. Elle est touchée par la législation, par l'emplacement de nos marchés et malheureusement par la politique.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest doit changer. Nous ne pouvons plus invoquer la distance comme un facteur relatif dans le mode d'expédition du grain et dans la façon de subventionner ces expéditions. Nous devons modifier cette loi et adopter le mécanisme en place pour établir le coût de revient.

Ce que nous devons faire en ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, c'est trouver une méthode précise d'établissement du coût de revient qui permettrait de calculer combien il en coûte aux sociétés de chemins de fer CP et CN pour transporter une tonne de grain sur certaines distances, ce qui éviterait de lier le

Initiatives parlementaires

coût pour ces régions strictement aux distances parcourues. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest doit donc être modifiée.

Nous avons été amenés si souvent à croire que les marchés expliquaient en grande partie pourquoi l'activité était si intense dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert et pourquoi jusqu'à 60 ou 70 p. 100 de la manutention du grain s'y effectuait, jusqu'à ce que se produisent les événements en Irak.

Le Canada alimente depuis longtemps le marché irakien à partir du port de Thunder Bay en passant par les ports situés en aval du fleuve jusqu'aux pays du Moyen-Orient. Quand est survenu l'embargo sur le grain, les navires chargés de grain qui devaient se rendre en Irak et qui ont été retenus ne se trouvaient pas dans les ports situés en aval du Saint-Laurent. Ils n'étaient pas non plus à Thunder Bay, mais bien dans le port de Vancouver.

C'est ainsi que s'est dissipée la théorie que nous avons été amenés à croire, c'est-à-dire que les marchés se trouvaient dans la région du Pacifique et que nos marchés n'étaient pas ceux qui étaient depuis longtemps alimentés à partir du port de Thunder Bay et de cette grande route intérieure qu'est la Voie maritime du Saint-Laurent.

Malheureusement, même si nous sommes réticents à l'admettre, il semble que la politique influe sur la façon dont évolue cette question et sur la manutention des expéditions de grain au Canada. C'est ce qui explique les disparités et les inéquités qui découlent du fait qu'il n'y a plus de grain qui passe par le port de Thunder Bay et par la Voie maritime du Saint-Laurent et qu'on n'utilise plus les remarquables installations des ports situés en aval, à Baie-Comeau et dans d'autres villes autour de Montréal.

Lorsque j'ai pris connaissance de ce projet de loi, je n'ai pas pu croire ce que le député proposait pour remédier aux répercussions de certains conflits de travail dans le secteur céréalier au Canada. J'ai demandé l'opinion d'un de mes amis qui travaille dans ce secteur et, si vous me le permettez, je voudrais vous faire connaître le point de vue des manutentionnaires céréaliers de Thunder Bay à l'égard de ce projet de loi.

C'est M. Herbert Daniher, le président général de la *Canadian Lakehead Grain Elevators Workers Transportation and Communications Union* qui m'a fait part de ce point de vue, et je l'en remercie. Il m'a déclaré que le député de Swift Current—Maple Creek—Assiniboia