

Je vous parie un dollar contre un trou de beignet, madame l'Orateur, qu'il se trouve des centaines, sinon des milliers, de wagons remplis de céréales paralysés en ce moment à la gare de triage de Winnipeg en cours normal d'expédition vers Thunder Bay. Je vous parie un dollar contre un trou de beignet que trois ou quatre cents wagons sont là remplis d'orge, d'avoine ou de blé fourrager. Il faudrait un train de 100 à 120 wagons par jour, sur chaque ligne de chemin de fer, pour fournir un demi-million de boisseaux de provendes par jour au Québec.

Si le ministre de l'Agriculture ou le ministre responsable de la Commission canadienne du blé avait chargé l'Office canadien des provendes de demander aux négociants en grain de commencer à acheminer le grain en vertu du plan C, ou d'une combinaison des plans B et C, le jour où la grève a commencé ou même une semaine plus tard, celle-ci n'aurait pas nui aux Québécois qui avaient besoin de provendes.

Je dis à mes bons amis, les députés de Bellechasse (M. Lambert) et de Joliette (M. La Salle) qu'ils avaient parfaitement raison de s'inquiéter des besoins des producteurs agricoles du Québec et que leur intervention était pleinement justifiée. Mais ils devraient se rappeler—et le dire aux agriculteurs de la province de Québec—que le mécanisme nécessaire au transport des provendes est en place et l'a toujours été et qu'il peut satisfaire à leurs besoins même si les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières ne fonctionnent pas.

**M. La Salle:** Sauf pendant la grève.

**M. Benjamin:** Je ferai remarquer à mon honorable ami de Joliette qu'en vertu du plan C de l'Office canadien des provendes, les grains transportés par rail passent loin des ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec frappés par la grève. Ces wagons sont dirigés sur les grandes minoteries, les grossistes en aliments pour bestiaux ou les détaillants dans bon nombre de localités comme Granby. Les chargements y parviennent directement. En vertu de la loi sur les subventions au transport des grains, tous les coûts additionnels sont assumés par le gouvernement. Il n'y a pas de coûts additionnels pour les éleveurs de la province de Québec, qu'il s'agisse d'éleveurs de volailles, de bétail ou de ce qu'on voudra.

Je ferai remarquer au ministre du Travail que c'est son collègue de qui relève le transport des grains qui a fait preuve de la plus grossière incompétence. J'inclus là-dedans le ministre de l'Agriculture (M. Whelan), le ministre des Transports (M. Marchand) et le ministre chargé de la Commission canadienne du blé. J'estime aussi que, pour ce qui est des céréales d'exportation, la Commission a fait un excellent travail. Elle court-circuite encore maintenant les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec, et à l'exception de deux navires retenus à Québec et peut-être un à Montréal, toutes les autres cargaisons destinées à l'exportation ont été acheminées de Thunder Bay vers d'autres ports par les navires des Lacs. En outre, des hauturiers ont été chargés de céréales d'exportation et, à mon avis, il n'y a eu ni arrêt ni problèmes au sujet de ces céréales.

● (1630)

A mon avis, s'il répugne tant au ministre de l'Agriculture et au ministre chargé de la Commission canadienne du blé d'appliquer le plan C ou une combinaison des plans B et C, c'est qu'ils craignent de nuire à ceux qui font le commerce du grain à titre privé. Si ceux-ci manifestent à leur tour de la répugnance à appliquer le plan C ou une combinaison des plans B et C, c'est que des quantités

### *Conflit ouvrier*

considérables de grains fourragers devraient être confiées à d'autres expéditeurs ou à d'autres compagnies, de sorte qu'ils perdraient une bonne part de leurs primes et certains autres profits qu'ils comptent réaliser grâce à la spéculation.

J'ose espérer qu'à la prochaine réunion du Cabinet, le ministre du Travail (M. Munro) montrera du doigt le ministre chargé de la Commission canadienne du blé et dira: voilà votre récompense pour avoir soustrait les grains au contrôle de la Commission canadienne du blé et les avoir mis sur le marché libre. Les compagnies privées qui font le commerce des grains à partir de la bourse privée des grains de Winnipeg, de même que certaines de celles qui sont installées à Montréal, à Trois-Rivières et à Québec se soucient bien peu d'acheminer d'urgence les grains soit par chemin de fer ou à la fois par le chemin de fer et les élévateurs de Thunder Bay. Elles s'en soucient fort peu, car cela pourrait leur faire perdre une partie de leurs primes et des profits excessifs qu'elles réalisent sur le marché libre sur le dos des agriculteurs tant de l'Ouest que de l'Est du Canada.

Même si toute cette question d'approvisionnement en grains fourragers au Québec est grave et inquiète à juste titre les députés de cette province, n'oublions pas qu'il existait des solutions de rechange, qu'il en existe encore et qu'il en existera toujours. On n'y a pas eu recours.

Cela m'amène à un autre point. Lorsque nous avons à faire face à une situation semblable, même s'il n'y a pas de grève, mais si tout à coup les exportations ou les besoins en grains fourragers montent en flèche à cause d'un incident survenu sur le marché du maïs des États-Unis ou de quelque chose de ce genre, il nous faut un contrôleur du transport qui puisse ordonner aux compagnies de chemin de fer de mettre chacune en service 500 wagons couverts pour l'expédition du grain de même que les locomotives nécessaires pour les tirer afin d'assurer le transport du grain. Il devrait leur offrir deux choix: ou vous le faites de plein gré ou on vous l'ordonne. Les machines sont là, le matériel et le grain aussi.

Si les chiffres de l'Office canadien des provendes sont exacts, grâce aux mesures d'aide sur les grains fourragers, il serait moins coûteux pour les Québécois de faire venir les grains de Moose Jaw par chemin de fer uniquement que de l'amener à la tête de ligne par chemin de fer, puis de l'acheminer par les Grands lacs et par la Voie maritime du Saint-Laurent. Cela coûterait trois ou quatre cents de moins le boisseau.

Que fait actuellement le gouvernement? Il continue à diviser pour régner et il entretient la lutte avec les agriculteurs. Nous avons le mécanisme, mais on ne l'utilise pas. C'est le ministre du Travail qui est en mauvaise posture dans ce cas-ci et ses collègues qui sont responsables de cette situation n'ont même pas le courage de venir à la Chambre. C'est au ministre du Travail qu'on laisse le soin de diriger la discussion sur un bill qui va à l'encontre des principes de tous les députés qui respectent un tant soit peu le droit de grève et la liberté des négociations collectives. Le ministre est pris avec ce bill et il est presque temps qu'il se mette à se rebiffer un peu au cabinet. La prochaine fois que ses collègues lui demanderont de faire une chose de ce genre, il devrait dire qu'ils peuvent le faire eux-mêmes ou confier la tâche à quelqu'un d'autre.