

*Opérations portuaires—Loi*

Les ports de la côte ouest ont exporté près de 12,2 millions de tonnes de céréales pendant la campagne agricole 1985-1986. Le volume des céréales acheminées par ces ports pendant cette période dénote une amélioration considérable de près de 15 p. 100 par rapport aux exportations pendant la campagne agricole précédente. Certes, le niveau des exportations de grain en 1985-1986 était inférieur au record précédent de 12,5 millions de tonnes établi en 1983-1984, mais il n'était que marginalement plus faible, ce qui nous donne une idée du bon rendement de ce secteur l'année dernière. Il convient également de noter que les exportations de grain de la côte ouest ont plus que doublé par rapport à leur niveau d'il y a une dizaine d'années. Tout cela est révélateur des progrès accomplis au fil des années alors qu'on a agrandi nos installations de façon à pouvoir manutentionner les grains dont la production s'est accrue sans cesse.

Je devrais également rappeler le rôle important des nouveaux élévateurs terminus très automatisés à Prince Rupert et surtout le fait que près du quart de l'augmentation des exportations céréalières de la côte ouest depuis un an est attribuable à l'augmentation de la capacité d'ensilage des nouvelles installations de Prince Rupert. J'ajoute que, en ma qualité de membre du comité des transports, j'ai eu l'honneur de voir moi-même ce terminus qui a été construit par un consortium de compagnies chargées de la manutention du grain des Prairies, regroupant notamment la Cargill, la United Grain Growers, et la Pioneer Grain, et les syndicats du blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, de même que le gouvernement de l'Alberta; ensemble, ils ont formé un consortium propriétaire de ces installations de calibre international.

Tout le monde se rend bien compte de l'importance des ports de la côte ouest dont dépendent les producteurs de grains de l'ouest du Canada pour expédier leurs récoltes sur les marchés internationaux. Il vaut toutefois la peine de se rappeler le rôle prépondérant que joue le Canada sur les marchés céréaliers mondiaux et le fait que par sa production totale, il se classe sixième parmi les plus grands producteurs de grain du monde. Cette comparaison tient compte des immenses territoires de la Chine, de l'URSS et des États-Unis. Le blé compte pour environ la moitié de la production totale de grain du Canada et il est notre plus grand produit céréaliier. Les pays nommés n'exportent pas tous du blé et le Canada vient au deuxième rang parmi les exportateurs de cette précieuse denrée alimentaire. Le fait que le Canada ne le cède qu'aux États-Unis pour l'importance des exportations de blé dit à quel point le reste du monde compte sur nous comme fournisseur sûr de cette denrée essentielle à la consommation mondiale de grain. Dans cette optique, il y a lieu de considérer que le rôle du Canada dans le commerce international des céréales et les mesures que nous prenons pour en assurer le maintien ont une importance vitale pour les nombreux pays qui comptent sur nous.

● (1640)

Les 23,7 millions de tonnes de céréales que nous avons exportées l'année dernière ont été produites par des milliers d'exploitants céréaliiers qui dépendent d'un réseau complexe de transport routier et ferroviaire qui dessert l'industrie céréalière, ainsi que d'un vaste réseau de silos grâce auquel l'entreposage, l'inspection, le pesage, le nettoyage, le traitement et l'acheminement du grain sont assurés. Les céréales des Prairies

sont manutentionnées grâce à un réseau de quelque 2 000 silos primaires autorisés par la Commission canadienne des grains à recevoir des céréales aux fins d'entreposage et d'acheminement. Ce réseau de silos est relié par les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique à Thunder Bay et aux six silos terminus de Vancouver et de Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

La capacité autorisée des silos terminus de la côte ouest totalise quelque 1,1 million de tonnes de céréales environ. Des quelque 23,7 millions de tonnes de céréales exportées par le Canada au cours de la campagne agricole 1985-1986, 12,2 millions de tonnes, soit environ la moitié des exportations céréalières totales, sont passées par les silos terminus de la côte ouest, où l'on assure le pesage, le nettoyage et l'entreposage des céréales avant de les charger sur des navires mouillés à proximité. Le travail des débardeurs est important. Ce sont eux qui dirigent les énormes tuyaux de chargement vers les cales appropriées du navire et qui assurent l'arrimage des céréales à mesure qu'elles y sont déversées. Les débardeurs sont envoyés aux docks par la l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique pour remplir cette fonction essentielle qui est l'étape finale et critique du transfert des céréales avant que les navires partent pour leurs destinations spécifiques, dont les plus lointaines sont l'URSS, la Chine et le Japon. D'autres marchés importants desservis sur la côte pacifique sont la Corée du Sud, l'Égypte, Taiwan, le Pérou, le Brésil, le Venezuela et la Colombie.

L'arrêt brutal de cette fonction vitale du chargement des céréales dans les navires par les débardeurs de Vancouver et de Prince Rupert a menacé d'interrompre l'acheminement de ces céréales. Il est vital que le Parlement prenne des mesures rapides pour adopter ce projet de loi afin que les ports de la côte ouest reprennent leurs activités sans plus attendre. Je pourrais ajouter que le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a fort judicieusement signalé que les débardeurs n'ont pas refusé leurs services, mais que les ports ont été fermés. Aussi c'est non seulement la manutention des céréales qui a été touchée, mais aussi toutes les activités portuaires de la Colombie-Britannique.

Le ministre du Travail a fourni aux députés une perspective détaillée des questions en jeu et des occasions qui ont été offertes aux parties en présence de résoudre leurs différends dans ce litige grâce à des négociations directes par l'intermédiaire d'un conciliateur, d'un commissaire de conciliation et d'un médiateur. Le ministre a également parlé du bilan des conflits portant sur des négociations collectives dans l'industrie du débarquement de la côte ouest et signalé que, depuis 1970, le Parlement a dû légiférer à trois reprises pour faire cesser les arrêts de travail sur les quais. Ce n'est pas un bilan très flatteur pour nous. En conséquence, il a fallu que le ministre intervienne aujourd'hui.

Si nous avons des motifs raisonnables d'être optimistes et de croire que les parties en présence pourront résoudre ce litige sans causer de tort à ceux auxquels les activités portuaires assurent un moyen d'existence, je suis certain que nous traiterions à la Chambre d'autres questions pressantes en ce moment même. Cependant, la livraison de céréales à nos clients étrangers est essentielle à la prospérité de nos producteurs céréaliiers