

Transport des grains

rouge. Pour ce qui est de ma circonscription, le transport a été très lent et les producteurs d'orge n'ont pratiquement pas vendu, sauf à l'usine locale d'aliments pour bétail. Le transport qui devrait être assuré par la Commission est pratiquement au point mort.

Il ne faut donc pas s'étonner que le céréaliculteur—qui s'aperçoit que le transport de ses produits est entravé ou contrôlé par la Commission canadienne du blé—se sente isolé des compagnies de manutention du grain qui sont souvent sa propriété, des syndicats du blé et de l'UGG et entièrement coupé des décisions prises par les différentes directions qui émettent toutes des opinions contradictoires et semblent adopter des positions allant à l'encontre de ce qu'il considère comme son intérêt. Je tiens à dire avant d'aborder la question du conflit d'intérêt, que je suis heureux de prendre la parole en ma qualité de titulaire d'un permis. Les céréales sont cultivées par environ 200,000 détenteurs de permis. La manutention est confiée à une Commission du blé aux tendances centralisatrices qui est censée protéger l'intérêt de l'agriculteur, ainsi qu'aux chemins de fer et à d'autres éléments du réseau de transport. Dans de nombreux cas, le transport des céréales semble paralysé. Bien entendu, la Commission du blé, les chemins de fer et la Commission canadienne des grains sont assujettis aux règlements du gouvernement. Beaucoup de ces règlements semblent restreindre le transport des céréales des agriculteurs.

● (2122)

En général, le gouvernement fédéral ne devrait pas acheter des wagons-trémies à l'intention des chemins de fer et les manutentionnaires de céréales, du moins sans imposer de nombreuses restrictions. Tout d'abord, les wagons-trémies semblent être plus avantageux que les wagons couverts pour le transport des céréales.

Pourquoi les chemins de fer ou encore mieux les compagnies qui s'occupent de la manutention des céréales n'achètent-ils pas directement des wagons-trémies? Les chemins de fer achètent leur propre matériel roulant. Sauf erreur, les compagnies pétrolières ont trouvé avantageux de posséder, gérer et mettre en circulation leurs propres wagons. Si les sociétés de manutention de céréales étaient chargées d'acheminer les céréales dans les régions où elles opèrent et si la Commission canadienne du blé leur fixait un objectif, les choses iraient mieux qu'à l'heure actuelle. Cette proposition mérite d'être étudiée avec attention.

Il semble que les sociétés pétrolières fasse meilleur usage des wagons quand elles en sont propriétaires ou à tout le moins locataires. Malheureusement, le gouvernement fait construire les wagons-trémies dans des régions où le taux de chômage est élevé et, dans une certaine mesure, cette initiative sert à combattre le chômage plutôt qu'à réaliser son objectif premier, qui est de fournir un service aux céréaliculteurs de l'Ouest.

Le système d'acheminement des céréales de l'Ouest frôle le chaos et les récriminations fusent de toutes parts. La Commission canadienne du blé a laissé entendre que les chemins de fer ne faisaient pas ce qu'on était en droit de s'attendre d'eux, et pour une fois, les chemins de fer ont réagi. Tant le CP, qui est la propriété d'intérêts privés, que le CN, qui est propriété publique, ont dit que leurs installations n'étaient pas utilisées convenablement et qu'ils pourraient acheminer davantage de céréales si les commandes étaient faites de façon rationnelle.

[M. Ritchie.]

Ce n'est pas particulièrement une bonne façon d'acheminer les céréales que d'accroître tout simplement le nombre de wagons-trémies qui attendent sur des voies de triage désertes ou sur des embranchements de gravier isolés.

Il faudrait que les compagnies ferroviaires ou les sociétés qui se chargent de la manutention des grains fournissent les wagons-trémies ou les autres moyens de transport nécessaires à l'acheminement du grain. Il ne suffit pas que le gouvernement produise les wagons-trémies. Si c'est le gouvernement qui paye les wagons, il devrait au moins exiger que les compagnies ferroviaires paient un droit de location. On n'a toujours pas évalué le coût de ces wagons ni trouvé un moyen de les entretenir, si je ne m'abuse.

Tout dernièrement, il y avait pénurie de wagons couverts ou de wagons-trémies dans ma circonscription. On a trouvé des wagons mais pas d'hommes ni de motrices à cause des restrictions et des autres activités des compagnies qui absorbaient tout le personnel disponible. La seule compagnie ferroviaire importante dans ma circonscription, c'est le Canadien National.

Il importe de se demander qui doit fournir les wagons-trémies, qui doit les payer et qui doit les gérer. La Commission du blé ou les sociétés de manutention? Les producteurs doivent-ils avoir le droit de commander des wagons? Il semble depuis quelques semaines que les producteurs perdront ce droit ou du moins qu'il sera limité. La Commission du blé semble contester ce droit. Les producteurs ont lutté pour ces droits pendant des années. Ils ont lutté pour avoir le droit de commander leurs propres wagons. En ce moment, ce droit est menacé. La Commission canadienne du blé le conteste, alléguant qu'elle doit contrôler l'acheminement des grains. C'est là un principe important dont il faut tenir compte.

Autrement dit, doit-on devenir de plus en plus bureaucratique, contrôler le mouvement des grains d'une façon bureaucratique, ce qu'aimerait le parti néo-démocrate, ou devons-nous le rendre plus libre pour assumer une certaine mesure de concurrence qui ne semble pas prédominer en ce moment?

Une chose l'emporte cependant sur toutes les autres: la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. On se rend compte à peu près partout, maintenant, que les chemins de fer ne peuvent plus transporter les grains aux tarifs établis à cet égard et maintenir une exploitation rentable. Pendant des années, les sociétés ferroviaires se sont plaintes de ne pas faire d'argent. Il semble que les tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau n'aient pas été déraisonnables jusqu'à il y a trois ou quatre ans. Les frais augmentaient, mais leur efficacité aussi. C'est pourquoi, il y a quatre ou cinq ans, le transport des grains était encore rentable.

L'exploitation de notre réseau ferroviaire coûte de plus en plus cher. Les salaires ont augmenté dans ce secteur au même rythme que dans les autres secteurs de notre économie. À l'heure actuelle, le prix des céréales est bas. On peut même dire qu'à bien des égards, la situation sur ce chapitre se compare à celle des années de dépression. Je ne crois pas qu'il soit exagéré de dire qu'un céréaliculteur qui cultive une superficie moyenne de terre peut toucher annuellement un profit brut d'environ \$30,000, et qu'après qu'il a payé ses dépenses et qu'il s'est pris un modeste montant pour subvenir à ses besoins normaux, il ne lui reste pas grand-chose. Dans ces conditions, peut-il vraiment se permettre de faire transporter les céréales