

Thunder Bay où les élévateurs ne sont pas remplis à capacité, est immobilisé. Il nous faut une meilleure coordination du transport du grain vers Thunder Bay; il nous faut une accumulation de réserves à Thunder Bay durant les mois d'hiver et il est essentiel d'améliorer le programme d'exportation de la Commission canadienne du blé. Autrement dit, il faut injecter dans tout le système de transport du grain des mesures d'encouragement.

Le transport du grain comporte un autre élément dont nous devrions nous occuper activement et il s'agit d'accroître la capacité de manutention du grain dans nos ports. Nous devons mieux coordonner le transport du grain, assurer un stockage de réserves dans les ports et améliorer le programme d'exportation de la Commission canadienne du blé. Il y a d'autres ports au Canada qui pourraient recevoir une quantité importante de grain si nous réussissions à mieux en organiser le transport. Je pense au port de Churchill, au Manitoba. Nous devrions viser à exporter un minimum de 50 millions de boisseaux de grain à partir de ce port chaque année. Je pense que nos plus forts chiffres d'exportation se situent actuellement au voisinage des 30 ou 32 millions de boisseaux. Il faut que le port de Prince Rupert soit amélioré, pour assurer la capacité de pointe qui fait si désespérément défaut à Vancouver car c'est de là que viennent la plupart de nos problèmes.

● (1740)

Pour alléger certains des problèmes dont j'ai parlé, mon parti est convaincu qu'il faut un coordonnateur au transport du grain. Certains parleront plutôt de caïd, en tout cas il faut quelqu'un qui soit investi législativement du pouvoir de traiter avec les chemins de fer, les syndicats, les sociétés céréalieres et les exploitants de silos, afin que tout cela fonctionne bien. Nous en avons déjà fait la proposition à diverses reprises à la Chambre, mais rien n'a été fait à ce sujet. Nous aurons donc probablement une nouvelle étude pour voir si cela a du sens. Il est pourtant évident que dans les deux ou trois ans qui viennent, tant que les problèmes fondamentaux qui se posent dans le transport et la manutention du grain n'auront été résolus, cette fonction sera indispensable.

Le coordonnateur pourrait fonctionner avec un personnel peu nombreux, et je pense que c'est à Winnipeg qu'il devrait avoir ses bureaux. Cela ne coûterait pas très cher. Je dis Winnipeg parce que c'est là que se trouvent les sièges sociaux des sociétés céréalieres, ainsi que les bureaux de la région ouest des chemins de fer. Avec l'aide d'une équipe raisonnablement peu nombreuse, le responsable pourrait assurer auprès de l'industrie le rôle de coordination qui manque actuellement. Il coordonnerait l'acheminement du grain sur les marchés, pour nous empêcher de rater dans les 450 millions de vente; chiffre probable du manque à gagner de cette année.

De la façon dont fonctionnent actuellement le transport, le transbordement et la collecte du blé, les résultats ne seront pas brillants. Il y a trop de dispersion, et le ministre des Transports n'assume pas de rôle de direction. Tout cela est terriblement important pour les agriculteurs de l'Ouest et plus généralement les habitants de ces provinces. Comme d'ailleurs pour l'ensemble des Canadiens, si l'on tient compte des revenus que cette industrie produit sur place et attire au pays au profit de l'ensemble de l'économie. Les Canadiens constatent depuis plusieurs années que la performance du gouvernement dans ce

Les transports

domaine bien précis de l'acheminement des céréales laisse grandement à désirer.

M. Ralph E. Goodale (Assiniboia): Monsieur l'Orateur, aujourd'hui encore, la Chambre est saisie d'une de ces motions dirigée contre la Commission canadienne du blé et le ministre des Transports (M. Lang). A lire la motion elle-même ou à écouter le discours prononcé par le député de Vegreville (M. Mazankowski), on dirait que cette motion est une imagination méchante et exaltée dont le but n'est pas d'accomplir quelque chose de valable et de constructif mais plutôt d'insulter par sa formulation outrageuse. Je suppose que si on n'allait pas plus loin que la lecture de la motion ou le discours du député de Vegreville, on pourrait conclure que toute cette affaire n'est rien d'autre que du parti pris, qu'il ne peut en découler à peu près rien de valable.

Je crois que ceux qui sont intervenus après le premier discours de cet après-midi ont relevé le ton du débat. Les discours qui ont suivi celui du député de Vegreville nous ont peut-être offert quelque chose de valable. Pour ma part je n'ai certes pas l'intention de répondre à cette attaque politique ou ces propos partisans déplacés et totalement gratuits.

Je comprends sa nervosité quand je vois que les sondages et la tendance au changement au Canada ne jouent pas en sa faveur. S'il vérifie les chiffres, il verra que c'est exact. Je n'ai pas l'intention de poursuivre la dispute qu'il a commencée. Je m'intéresserai plutôt au fond de la motion, et à ce que les députés de Lisgar (M. Murta) et de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) ont dit. Je m'efforcerai de répondre aux idées qu'ils ont exposées, parce qu'à mon avis, malgré le préambule du député de Vegreville, c'est une question sérieuse que la Chambre des communes devrait considérer comme telle. Je n'ai pas l'intention de poursuivre le débat plutôt mesquin que le député de Vegreville a entamé cet après-midi.

Il est impossible pendant le temps qui me reste de discuter de tous les points de la motion de façon le moins détaillée. La motion soulève des questions importantes et on ne peut vraiment toutes les régler en 15 minutes seulement. J'aimerais parler plus spécialement du quatrième point de la motion qui porte sur le Comité de développement ferroviaire des Prairies. La réaction de l'opposition devant ce rapport est d'une manière générale presque entièrement négative. Il semblerait que les membres des partis de l'opposition, à une ou deux exceptions notoires près, aient rejeté complètement et immédiatement le rapport du Comité de développement ferroviaire des Prairies, et jusqu'au principe même de son existence.

Il est important à mon avis de ne pas perdre des yeux le contexte dans lequel est publié ce rapport, et le travail du Comité lui-même. En 1974, nous avons commencé à établir plusieurs catégories de lignes des chemins de fer de l'Ouest, en vue de rationaliser le système ferroviaire et d'essayer de relever le défi que l'avenir ne manquera pas de nous poser, nous le savons, dans le domaine des transports. Quand nous avons commencé ce processus en 1974, le réseau représentait au total un peu plus de 19,000 milles. Le Comité de développement ferroviaire des Prairies devait revoir plus spécialement la situation sur 2,400 milles, soit une proportion relativement faible de l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Ouest.