

LA LOI SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

MODIFICATIONS RELATIVES AUX PAIEMENTS POUR LE BLÉ ET APPLICATION À LA GRAINE DE LIN, AU SEIGLE ET AU COLZA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 20 mai, de la motion de l'honorable M. Lang: Que le bill C-238, tendant à modifier la loi sur la Commission canadienne du blé, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent de l'agriculture.

M. Robert Simpson (Churchill): Monsieur l'Orateur, en traitant de cette mesure le 20 mai, j'ai indiqué que je voulais faire ressortir un ou deux points à propos de sérieuses objections soulevées au sujet du bill C-238. Tout d'abord, j'ai signalé que j'étais consterné de voir le gouvernement présenter un projet de loi de ce genre à un aussi mauvais moment. J'ai signalé également, ainsi que bien d'autres orateurs de ce côté-ci de la Chambre, que les producteurs de colza de l'Ouest du Canada en particulier se félicitaient d'avoir pu, depuis plusieurs années, produire du colza d'où ils tiraient un profit en espèces. Nombre de députés de ce côté-ci de la Chambre l'ont bien fait comprendre au gouvernement, mais je voulais souligner un autre aspect de la question concernant les exportations de grain à partir du port de Churchill. Comme je l'ai mentionné brièvement le 20 mai, depuis de nombreuses années maintenant, les gens qui s'intéressent à l'exportation du grain à partir du port de Churchill s'inquiètent vivement du fait qu'ils n'ont pu exporter à partir de ce port fort important que des quantités minimales de grain. Nombre de fois lorsque nous avons demandé à la Commission du blé d'annoncer l'expédition de plus grandes quantités de grains qui étaient disponibles à Churchill, nous avons constaté que dans sa sagesse, la Commission avait décidé, dans certains cas, de façon arbitraire, à mon avis, que 23 à 24 millions de boisseaux de blé étaient tout ce qu'on pouvait compter expédier dans une saison donnée.

On nous en a même fourni de nombreuses raisons. Néanmoins, d'après certaines enquêtes, ces décisions, me semble-t-il, ont été prises par suite de fortes pressions exercées sur la Commission du blé par les représentants d'autres ports du Canada. Au cours des ans, les autorités portuaires de Montréal en particulier, ont déclaré catégoriquement à maintes reprises qu'elles s'opposeraient énergiquement à des dépenses supplémentaires pour augmenter les installations portuaires de Churchill. Quiconque s'est intéressé aux expéditions passant par le port de Churchill sait parfaitement qu'il y manque un grand nombre d'installations qu'on réclame depuis des années et dont le besoin se fait durement sentir.

Voilà que le gouvernement, dans le bill C-238, propose de confier à la Commission du blé la responsabilité de mettre en marché le seigle, le lin et le colza. Je tiens à signaler au gouvernement que pour le moment, le port de Churchill ne dispose d'absolument aucune installation pour la manutention de grains comme le colza, et je crois qu'il incombe au gouvernement de faire savoir à la Chambre s'il y a eu des consultations à fond entre le gouvernement et la Commission du blé avant l'élaboration de la mesure.

On conçoit aisément quels seraient les effets de l'adoption de la loi pour le port de Churchill. Jusqu'ici, la Commission du blé n'a pu nous annoncer exactement combien de blé elle pourrait exporter à partir de Churchill. Elle m'a informé, à ma demande, que cela tenait à la politique adoptée par la Grande-Bretagne, politique de protection pour ce qui est du blé canadien. La Commission hésite donc à donner des précisions sur les quantités de blé qui seront disponibles pour l'exportation. Sauf erreur, on a récemment annoncé que quelque quatre millions de boisseaux d'orge pourraient être exportés à partir de Churchill. Nous aimerions savoir quelle quantité de blé on prévoit d'exporter par ce port cette année. Quiconque a exporté du blé par Churchill connaît les fortes économies que peuvent faire les acheteurs et les avantages dont profitent les détenteurs de permis expédiant du blé par un port canadien quelconque. Quel que soit le port d'où le blé est exporté, les quantités exportées par Churchill offrent un bénéfice supplémentaire que se partagent tous les détenteurs de permis du Canada.

• (5.30 p.m.)

Il devrait être facile au gouvernement de comprendre les inquiétudes que ressentent ceux qui s'intéressent à Churchill à l'égard d'une mesure qui ferait relever de la Commission du blé la commercialisation et l'exportation du seigle, de la graine de lin et du colza. Aucune installation de manutention du colza n'existe à Churchill. On doit donc conclure que cette mesure nuira non seulement au port de Churchill mais accentuera les inquiétudes car on ignore les quantités de blé qui transiteront par ce port.

Tant de députés de ce côté-ci de la Chambre se sont opposés au bill C-238 que le gouvernement se rend maintenant compte qu'il ne convient pas que ce bill nous soit présenté à l'heure actuelle. Nous aimerions savoir, par exemple, si des discussions approfondies ont eu lieu avec le Conseil des ports nationaux et avec la Commission du blé au sujet du manque d'installations dans l'un de nos principaux ports. Nous aimerions également savoir si tous les autres ports recevant du grain sont en mesure de manutentionner également de la graine de lin, du colza et du seigle.

Récemment, certaines difficultés ont surgi en matière de transport par les Grands lacs et à chaque fois que des difficultés surgissent à Vancouver, dans les ports du Saint-Laurent ou à la tête des Lacs ceux qu'intéresse le port de Churchill se demandent pourquoi on n'en utilise pas les installations. Lorsque cette question est posée ici ou à la Commission du blé, la réponse est que ces difficultés sont dues à la relative brièveté de la saison de navigation et qu'on ne peut manutentionner que 23 ou 24 millions de boisseaux. Cette raison n'est pas valable car on pourrait prolonger la saison de navigation.

Une des principales raisons pour laquelle les expéditions cessent plus ou moins à Churchill le 25 octobre est peut-être les barèmes d'assurance maritime. Le ministre des Transports (M. Jamieson) a récemment déclaré que des cadres supérieurs dans le domaine de l'assurance s'étaient rendus au Canada pour visiter les installations du Saint-Laurent et qu'ils seraient réinvités cet été pour