

Transport des grains

M. Mazankowski: En toute franchise, nous y voyons une occasion de formuler des observations et des recommandations formulées par les partis politiques respectifs. Je vous le dis très honnêtement, je trouve la motion fort simpliste. Nous estimons que les problèmes qui se posent dans le secteur de la manutention et du transport des céréales nécessitent une analyse beaucoup plus poussée et des solutions d'une portée beaucoup plus considérable, et que ce n'est pas en nous en tenant aux deux aspects de la question abordés dans la motion à mon avis, avec tout le respect que j'approuve pour mon collègue, que nous pourrions résoudre les problèmes qui se posent dans ces secteurs.

Une fois de plus, nous avons noté aujourd'hui que le NPD propose des solutions au problème en s'en prenant à son vieux souffre-douleur, le CP. J'avais hâte de voir si le député irait jusqu'à proposer de nouveau, au nom de son parti, la nationalisation du CP, et il a fini par le faire. Cela aussi est une solution trop simpliste qui, à mon avis, ne mérite pas d'être étudiée sérieusement. En disant cela, je reconnais, comme, j'en suis certain, tous les députés de la Chambre, que les chemins de fer doivent certes assumer une part de responsabilité dans cette question très importante, mais la question est bien trop complexe pour qu'on puisse simplement se borner à attaquer les chemins de fer, comme l'a fait le député de Regina-Lake-Centre. Je suppose qu'il pense que c'est là une belle occasion d'y gagner sur le plan politique dans sa circonscription et en Saskatchewan, peut-être aussi dans une certaine mesure en Alberta. Franchement, je pense qu'il manque d'honnêteté en n'incriminant que ce secteur. Je pense qu'il est injuste et devrait savoir que la question de la manutention des grains ne se limite pas au transport par chemins de fer.

Mes amis à ma gauche font preuve de beaucoup d'hypocrisie. Nous aimons dire à quel point il est important d'exporter notre grain, mais quand le gouvernement présente une mesure législative pour mettre fin à la grève des mécaniciens sur les Grands Lacs, mesure qui a reçu l'appui presque unanime de l'Ouest du Canada, y compris celui du premier ministre socialiste de la Saskatchewan, exhortant le premier ministre et le ministre des Transports (M. Lang) à mettre fin à cette grève—qu'ont fait mes collègues du NPD? Ils ont voté contre cette mesure.

Des voix: Quelle honte!

M. Mazankowski: Qui servent-ils, les dirigeants syndicaux ou les agriculteurs? Cela ne peut pas être les deux. C'est un exemple classique du genre d'hypocrisie dont ces députés font preuve de temps à autre, et les intrigues semblent se corser à mesure que nous nous rapprochons d'une période électorale. Mon collègue doit prendre position. Il ne peut continuer à manger à deux râteliers.

Le député dit que la Commission canadienne du blé doit faire montre de plus d'autorité. Je ne suis pas certain de quelle autorité il veut parler. Il a aussi signalé qu'un des problèmes aujourd'hui c'est que le réseau est bloqué par des grains ne relevant pas de la Commission. Je le mets au défi de citer des faits à l'appui de son affirmation, il ne le pourrait pas ou il s'y refuserait. J'ignore s'il possède ces renseignements, mais mes chiffres montrent que les stocks de céréales ne relevant pas de la Commission se situent quelque part entre 3,5 et 6 p. 100 tout au plus dans certains groupes d'élevateurs.

[M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre).]

• (1602)

Si lui et le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) s'y connaissaient le moins en agriculture et avaient à payer des factures d'engrais et de carburant, ils sauraient bien que le prix de l'orge sur le marché libre est égal et parfois supérieur au prix initial payé par la Commission du blé. Si les agriculteurs veulent conserver des liquidités et payer leurs factures, ils sont forcés d'écouler leur produit sur le marché libre parce que la Commission du blé ne vend tout simplement pas d'orge. Je mets le député au défi de téléphoner à la Commission du blé. On lui donnera la même réponse. Il ne semble pas y avoir grand-chance qu'on impose un quota additionnel pour l'orge dans l'avenir prévisible. C'est du moins ce que m'ont dit des responsables de la Commission du blé.

Le réseau de manutention et de transport du grain est fort complexe. Il touche les céréaliculteurs, les sociétés spécialisées dans la manutention du grain, les chemins de fer, les travailleurs des divers secteurs de cette activité, les flottes marchandes, la Commission canadienne du blé et les clients. Des facteurs internes et externes influencent le bon fonctionnement de ce réseau. Du temps, par exemple, dépendent le succès et la bonne marche du réseau tout entier.

M. Benjamin: C'est l'excuse alléguée par Otto.

M. Mazankowski: Je dois donner raison au ministre là-dessus. Quiconque s'intéresse de près à la production et au transport des céréales s'en rend compte. Il faut tenir compte du temps.

Aujourd'hui, le réseau est un véritable gâchis. La mauvaise humeur règne dans l'Ouest du Canada. On est frustré et dégoûté de l'incapacité de transporter le grain. Notre réseau d'élevateurs est littéralement bouché. Plus de 75 p. 100 de sa capacité est utilisée. Les stocks sont supérieurs de 40 à 50 p. 100 à ceux de l'année dernière. Les livraisons des céréaliculteurs ont baissé de 35 à 40 p. 100 depuis un an. Les stocks agricoles atteignent approximativement 42 millions de tonnes et ils ont augmenté de 20 p. 100 par rapport à l'année dernière. Le ministre hoche la tête. Ces données viennent pourtant du Conseil des grains du Canada et de la Commission canadienne des grains. Elles ont peut-être changé depuis une semaine, mais ce sont celles dont je dispose. Les élevateurs terminaux ne sont même pas à moitié pleins. Les stocks y sont de 35 p. 100 inférieurs à ceux de l'an dernier.

Par ailleurs, la Commission canadienne du blé a déclaré catégoriquement qu'elle avait refusé des ventes d'orge. Nous perdons nos marchés traditionnels, soit la Russie et la Chine. Je conviens toutefois avec le ministre que nous sommes en proie à une rude concurrence de la part des États-Unis pour maintenir notre marché avec la Chine. Selon le Conseil des grains du Canada, nos stocks de blé actuels, c'est-à-dire le blé produit cette année ajouté au surplus de l'an dernier, dépassent 30 millions de tonnes, ce qui correspond à près de la moitié du marché mondial du blé.

Les perturbations dans l'expédition des céréales inquiètent de même que les difficultés d'harmonisation de nos marchés et de nos objectifs d'expédition. La Commission canadienne du blé a indiqué, en résumé, trois moyens qui permettraient de ramener un peu l'ordre dans les choses. D'après elle, le parc ferroviaire roulant est en baisse, la capacité du réseau de montagne est faible, notamment en hiver alors que l'on dispose pourtant de wagons et que la demande est la plus forte; d'après