

L'ajournement

LES CHEMINS DE FER—LE RETARD DANS LA LIVRAISON DE CÉRÉALES À THUNDER BAY—LE BESOIN DE PLUS DE WAGONS-TRÉMIÉS—LA DEMANDE D'INTERVENTION DE LA DOMINION MARINE ASSOCIATION

M. Ernie Epp (Thunder Bay—Nipigon): Madame la Présidente, je suis heureux d'avoir quelques minutes ce soir pour revenir sur des questions que j'ai adressées au gouvernement le 2 novembre. Je vais reprendre ma question de ce jour-là pour bien montrer de quoi il s'agit. Je me suis adressé au vice-premier ministre (M. Mazankowski), car le ministre des Transports (M. Crosbie) n'était pas là:

Il sait certainement que, depuis plus d'un mois maintenant, les sociétés ferroviaires ont été incapables de livrer suffisamment de céréales au port de Thunder Bay pour répondre à la demande. Les navires attendent dans le port et les travailleurs qui sont mis à pied préféreraient être en train de les charger de céréales.

J'ai ensuite demandé:

Quand le gouvernement va-t-il reconnaître qu'il faut plus de wagons-trémiés dans les Prairies pour le transport des céréales? Plus particulièrement, quand va-t-il faire en sorte que le CN soit en mesure d'assurer le transport des céréales?

Ce sont là, madame la Présidente, des questions qui deviennent de plus en plus pressantes. Je mettais l'accent surtout sur la situation à Thunder Bay mais je crains que le problème ne s'aggrave avec l'augmentation de la quantité de céréales que l'on confiera au système de transport de l'Ouest. Je désire m'assurer qu'en relevant le défi qui nous est posé nous ne devons faire aucune distinction sous quelque forme que ce soit.

Nous désirons être certains que les chemins de fer disposent de suffisamment de matériel roulant pour acheminer le produit vers les marchés lorsqu'il le faut. Nous voulons avoir la certitude que nous ne perdrons aucun marché. Nous voulons que les agriculteurs soient assurés que leur produit est transporté efficacement. Nous ne voulons pas assister à une sous-utilisation des navires qui mouillent dans nos ports. Il ne fait aucun doute qu'à Thunder Bay, nous souhaiterions que le plus grand nombre possible de manutentionnaires soient au travail dans les silos.

En tant que député de Thunder Bay, la situation m'inquiète. Nous devons régler le problème en tenant compte des besoins de la population des Prairies, des préoccupations des producteurs et de la volonté des céréaliers qui souhaitent que leur produit arrive jusqu'aux marchés. Nous devons procéder d'une façon qui ne lèse pas la Voie maritime en faveur de la côte ouest ou, pour nous à Thunder Bay, sans demander un ralentissement sur la côte ouest, où le travail se poursuit toute l'année, de façon à ce que nous puissions être approvisionnés avant les grands froids. Je ne veux pas présenter ce genre d'argument.

Naturellement, je reconnais que nous sommes actuellement dans une brève période de fortes ventes. Comment pourrais-je faire autrement que me réjouir pour les agriculteurs et tous ceux qui participent au transport de ce produit? J'aimerais que cette situation se prolonge et pouvoir imaginer que le ralentissement des deux dernières années est maintenant terminé. Espérons que ce soit la nouvelle réalité. Si tel est le cas, nous avons un vrai défi.

À Thunder Bay, cet automne, la Commission du blé prévoyait un mouvement exigeant 6000 wagons par semaine. En fait, à la fin d'octobre, les élévateurs de Thunder Bay auraient eu besoin de 7000 wagons par semaine pour répondre à la

demande. Nous ne les avons pas eus. En septembre et octobre nous avons rarement eu plus de 4000 wagons par semaine. De ce fait, les gens de Thunder Bay ont pu voir de nouveau des navires en attente dans le port.

D'un côté il y avait un aspect intéressant à cela. On nous avait dit au début de juillet que Thunder Bay allait devenir secondaire dans le système de transport des grains. On s'inquiétait beaucoup de la prépondérance donnée en juillet à la côte ouest. Nous nous demandions ce qui allait en résulter pour la Voie maritime. Il est donc agréable de voir que la demande des marchés atlantiques, desservis par la Voie maritime, est si forte que nous ne pouvons pas la satisfaire.

Toutefois, nous ne voulons pas nous contenter de cela. Nous voulons pouvoir répondre à la demande. Lorsque le CN a fermé Churchill, il a libéré 3000 wagons et, comme la presse l'a mentionné, il aurait pu en amener 1500 par semaine à Thunder Bay. Si nous avions atteint 4200 wagons par semaine—je prends ce chiffre parce qu'il est supérieur à 4000, bien que je ne sois pas sûr qu'on l'ait atteint lors d'une de ces semaines—et si nous avions eu en plus les 1500 autres wagons un peu plus petits, nous aurions eu quelque 5700 wagons par semaine. Si les besoins, début novembre, étaient de 7000 wagons par semaine il est certain que les chemins de fer ne pouvaient les satisfaire. Apparemment, le CP a mieux réussi à relever le défi, car il est parvenu à louer aux États-Unis les wagons et le matériel roulant nécessaires. La société a pu répondre à la demande, contrairement aux chemins de fer du CN.

• (1805)

Le ministre a parlé de chiffres, mais j'ignore si ses données englobent les années extraordinaires que nous avons connues. Néanmoins, nous réussissons fort bien sur une base quotidienne ou hebdomadaire. Sachons nous tenir prêts, sans être obligés d'emprunter du matériel roulant aux Américains.

D'autre part, les wagons trop vieux sont retirés de la circulation. Le gouvernement doit le reconnaître et ne pas se laisser abattre mais tâcher de surmonter le défi. Il pourrait confier à des ateliers canadiens la construction de matériel roulant. Voilà une occasion unique de mettre ceux de Trenton à l'oeuvre. Je ne parle pas des ateliers de CanCar, à Thunder Bay, qui travaillent fort, entre autres, à la fabrication de rames de métro. Confions cette tâche à des ateliers de l'est du Canada où le gouvernement souhaite redonner du travail à bien des chômeurs. Les Canadiens des Prairies et des Maritimes y trouveraient à la fois leur compte, et ce serait en même temps dans l'intérêt national.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Madame la Présidente, jusqu'à la mi-septembre, les prévisions de vente pour octobre et novembre se situaient à 2,2 millions de tonnes à Thunder Bay et les chemins de fer s'étaient organisés en conséquence.

Mon collègue est également au courant du processus très complexe et qui fonctionne généralement fort bien pour la prévision du nombre de wagons, leur répartition et le transport du grain vers les ports. Il s'agit d'un système très fonctionnel, grâce à la bonne volonté et à la collaboration étroite de plusieurs centaines de personnes.