

### Les transports

de l'intérêt qu'il a manifesté pour ce sujet et de l'occasion qu'il nous a donnée de nous exprimer sur le bilan des réalisations du gouvernement dans ce domaine.

● (1720)

[Traduction]

**M. Jack Murta (Lisgar):** Monsieur l'Orateur, je voudrais participer au débat d'aujourd'hui. La motion de l'opposition blâme le ministre des Transports de n'avoir pas réglé convenablement les questions de transport et plus particulièrement celui des céréales, ce qui a entraîné la perte des centaines de millions pour les producteurs et l'économie canadienne. Pour être plus précis, les pertes se sont élevées à environ 450 millions l'an dernier à cause des ventes différées ou perdues imputables à l'inaction du gouvernement actuel. Chaque fois que le gouvernement doit prendre une décision, il commande une autre étude sur les céréales de l'Ouest. Cette somme de 450 millions représente une perte d'environ \$3,000 pour chaque détenteur de permis dans l'ouest du Canada et je sais qu'aucun autre groupe de Canadiens ne souffrirait une perte de ce genre. Pour comble, monsieur l'Orateur, ils ont supporté des frais de surestimation de quelque 25 millions de dollars parce que des navires avaient dû attendre d'être chargés, surtout dans le port de Vancouver. Bien sûr, les frais de surestimation seront encore une fois très élevés pour l'année qui vient.

● (1730)

Un point très important à retenir dans tout ce débat sur le transport des céréales, c'est le manque de confiance qu'éprouvent envers le Canada nos clients des autres parties du globe. Des hauts fonctionnaires chinois sont actuellement en tournée au Canada—they sont aujourd'hui à Winnipeg. Ils fixent avec beaucoup de prudence le volume de leurs commandes pour les prochaines années car ils sont au courant des difficultés que nous éprouvons à transporter nos céréales destinées à l'exportation. Nous avons également perdu des ventes au Japon, non seulement l'an dernier mais aussi cette année. Il est important de noter que les offres de vente de céréales faites au Japon par la Commission canadienne du blé, et qui se font sur une base hebdomadaire, concernent des ventes considérées comme primordiales. Ces mois derniers, la Commission a dû annuler ces offres à cause de l'insuffisance de notre système de transport.

Ce que je cherche à faire comprendre, c'est que la réputation internationale du Canada se détériore actuellement. Je crains que nous ne perdions au cours des mois prochains de nouvelles ventes de grains. C'est une constatation qui devient de plus en plus évidente. Ce qu'il y a de triste, c'est que les Canadiens ne semblent pas se rendre compte de la gravité de la situation. Nous avons des raisons de penser que de nouvelles ventes de grains ont été retardées au cours de la présente campagne agricole, ce dont la Commission ne parle certes pas.

Pour ce qui est du secteur proprement dit, c'est une bien triste histoire que toutes ces études que le ministre des Transports a imposées aux agriculteurs de l'Ouest. Des études avaient bien été effectuées auparavant, mais c'est en 1975 que l'honorable juge Emmet Hall a entrepris la première d'importance. Elle est maintenant entrée dans l'histoire, et nous parlons aujourd'hui de cette commission comme de la Commission Hall. Cette commission a révisé à l'époque l'ensemble du système. Puis nous avons eu le bilan financier Snavely. Ensuite il y a eu les travaux du Comité de développement ferroviaire des Prairies, comité que le gouvernement a consti-

[M. Allard.]

tué parce qu'il estimait que l'étude de la Commission Hall n'était pas assez approfondie. A l'heure actuelle, il y a l'étude Booz-Allen qui vise à cerner les problèmes dans des domaines qui ont déjà été étudiés.

Il y a aussi le comité de révision des contingentements qui a étudié le problème des contingentements dans son ensemble, et le sommet sur le grain qui a été convoqué par le premier ministre du Manitoba et qui réunit le gouvernement provincial, l'industrie et le gouvernement fédéral. Cette étude a été effectuée parce que le gouvernement fédéral n'avait pris aucune mesure constructive. En outre, une étude sur les wagons chargés par les producteurs est actuellement en cours. L'impression dans l'Ouest est qu'à chaque fois que le gouvernement a une décision difficile à prendre, il ordonne une nouvelle étude. Les problèmes ne sont jamais réellement réglés par une action, mais étudiés à mort, dans l'espoir, je suppose, qu'ils finiront par ne plus reparaître.

A titre d'exemple du genre de problème que nous avons, je vais citer toute la question des wagons-trémies. Le parc ferroviaire canadien pour le transport des céréales est constitué en grande partie de vieux et petits wagons couverts qui ne permettent pas de transporter le grain aussi efficacement et rapidement qu'il est nécessaire de le faire. Il y a quelque temps, le gouvernement fédéral a acheté quelque 8,000 wagons-trémies pour transporter le grain. La Commission du blé, frustrée de ne pouvoir acquérir plus de wagons-trémies du gouvernement fédéral, s'en est acheté, ou plutôt elle s'appête à le faire, mais l'affaire est encore devant les tribunaux. La Commission parle d'acheter environ 2,000 wagons. Dernièrement, la Commission a déclaré qu'elle souhaitait que le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral achètent 10,000 wagons supplémentaires au cours des prochaines années.

A cause de l'inaction, des études interminables et des attermoissements du gouvernement, et parce que le ministère des Transports et le gouvernement libéral refusent de prendre une décision, nous pourrions nous retrouver avec un parc de wagons dont une partie appartiendrait au gouvernement fédéral, une deuxième aux gouvernements provinciaux et une autre aux producteurs. En fin de compte, il y aurait un fouillis épouvantable et personne ne saurait ce que fait son voisin, et encore moins les chemins de fer qui utiliseraient ces wagons.

A l'heure actuelle, le Manitoba est sans doute la province la plus mal lotie en ce qui concerne l'acheminement des céréales. Le gros des céréales du Manitoba est dirigé vers Thunder Bay, où les glaces immobilisent le port en hiver, de sorte qu'il y a très peu de céréales d'expéditions en cette saison. En fait, on n'achemine pratiquement rien à ce moment-là. A cause des hiatus dans le réseau de transport, les grains de provende, le colza et le lin, trois denrées que le Manitoba produit traditionnellement en grandes quantités, sont immobilisés. Seule une faible quantité de blé à forte teneur en protéines, le blé à 13.5 p. 100, réussit à quitter certaines régions de la province, mais en général, les céréales ne bougent pas.

L'hiver dernier, les rentrées d'argent des agriculteurs du Manitoba ont été faibles; c'est le moins qu'on puisse dire. Je suppose que les contingents en vigueur dans cette province seront haussés lorsque, à cause de l'état des routes, le transport routier sera soumis à des restrictions qui ralentiront le transport du grain. Mais à l'heure actuelle, le problème réside dans le fait que le grain qu'on devrait présentement transporter à