

M. Collette: Monsieur l'Orateur, d'abord j'aimerais simplement rappeler, puisque je l'ai oublié plus tôt, la raison pour laquelle nous nous sommes unis pour présenter nos meilleurs vœux au député de Winnipeg-Nord-Centre. C'est qu'il a tiré la première motion à étudier, et nous la réservons aujourd'hui. D'où les propos que nous avons tenus plus tôt.

Au sujet des travaux pour lundi, nous continuerons d'étudier la loi sur les banques. Nous ne pourrions probablement pas la faire avant la séance du soir puisque la Chambre ne se réunira pas pour la période des questions avant 4 h 30 de l'après-midi.

Comme le savent les députés, le très honorable premier ministre du Japon s'adressera à la Chambre, aux membres du Sénat et à la Cour suprême ici même à 2 h 15. Madame le Président a demandé que tous les députés soient à leur place à 1 h 45 pour que le premier ministre du Japon puisse commencer à l'heure dite.

Avant de terminer, j'aimerais aussi mentionner que les partis se sont entendus pour que jeudi prochain soit le premier jour réservé à l'opposition officielle.

L'Orateur suppléant (M. Blaker): A l'ordre. Sauf erreur, je crois que l'heure réservée aux initiatives parlementaires se terminera à 5 heures moins 8 minutes.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES— MOTIONS

[Traduction]

LES TRANSPORTS

L'OPPORTUNITÉ DE METTRE EN ŒUVRE LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION HALL

M. Les Benjamin (Regina-Ouest) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait étudier l'opportunité de mettre en œuvre le rapport de la Commission Hall, y compris les recommandations principales visant à augmenter l'utilisation des ports à Churchill et à Prince Rupert, à garantir aux agriculteurs le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, à étendre ce même tarif à l'équivalent transformé de matières premières, à indemniser directement les chemins de fer de leurs pertes, à les obliger à réparer leurs voies et à acheter des wagons-trémies, enfin, à accorder à la Commission canadienne du blé des pouvoirs plus étendus pour le contrôle du transport des céréales.

—Avant d'aborder l'objet de ma proposition, je tiens à m'excuser auprès de mes bons amis, le ministre des Transports (M. Pepin), le député de Végréville (M. Mazankowski) et le député de Medicine Hat (M. Hargrave), car je ne pourrai rester pour entendre leurs observations. Le secrétaire parlementaire et moi allons filer à l'aéroport vers 4 h 30. Cependant, j'exprime l'espoir, et j'espère qu'il ne sera pas déçu, que les députés que je viens de nommer seront des plus empressés à appuyer et à approuver ma proposition.

M. Pepin: La politique Benjamin sur le transport des céréales.

M. Benjamin: Certaines des recommandations de la Commission Hall ont été appliquées et élaborées par le gouvernement libéral précédent et le gouvernement conservateur de l'an dernier, mais d'autres demeurent toujours en plan. Comme le député de Qu'Appelle-Moose Mountain (M. Hamilton) l'a dit après la présentation du rapport de la Commission Hall, il s'agit là d'une Grande Charte pour l'Ouest. Nous sommes d'accord là-dessus. Les députés de tous les côtés de la Chambre, et surtout ceux de l'Ouest, conviennent que même s'ils

Transports

désapprouvent certains petits détails du rapport, nous sommes d'accord sur l'ensemble. Je crois que toutes les couches de la société et tous les partis politiques l'appuient.

Dans ses recommandations, le juge en chef Hall a dit que le port de Churchill devrait pouvoir manutentionner 55 millions de boisseaux de céréales par année au lieu de 24 millions seulement. Ce port n'est pas exploité à pleine capacité. Le député de Lisgar (M. Murta) a eu le malheur de dire que le port de Churchill est un luxe que nous ne pouvons nous offrir, mais j'ai constaté avec satisfaction que d'autres membres du parti conservateur ont rejeté cette remarque stupide et s'en sont dissociés. Le trajet des céréales destinées à l'Europe en provenance de Saskatoon peut-être raccourci d'environ 1,100 milles, si elles passent par le port de Churchill, mais les taux d'assurance sont discriminatoires. C'est là une question que le ministre des Transports et le gouvernement devraient étudier. Ces taux sont cinq fois plus élevés que ceux exigés à Montréal. Il y a sans doute autant de risques et d'accidents dans l'industrie maritime à Montréal qu'il y en a jamais eus à Churchill.

Le ministre des Transports a, à mon avis, fait un effort pour tenter de tirer le gouvernement fédéral de ce mauvais pas en ne fournissant qu'une partie de la somme demandée pour Prince Rupert. Il se rend compte que cela ne marche pas et à en juger par les événements survenus et les déclarations faites au cours des deux dernières semaines, le gouvernement semble s'être rendu compte qu'il vaut mieux ne rien faire pour renier les engagements qu'il a pris à l'égard de ce port ou pour en empêcher ou en retarder la mise en vigueur. Je présume que les choses vont bon train et que le gouvernement versera bientôt les sommes promises sans tenter de récupérer le coût de l'infrastructure par le biais des tarifs imputés aux usagers car ce coût est subventionné dans tous les autres ports depuis des dizaines d'années.

Le point le plus important à étudier dans la motion et dans la recommandation du juge Hall et de sa commission d'enquête est le tarif statutaire communément appelé tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Le juge Hall ne recommande pas seulement que ce tarif soit maintenu pour le transport du grain des provinces de l'Ouest, mais que le principe des tarifs statutaires soit dorénavant appliqué au transport des produits finis ou transformés. En ce qui concerne l'Ouest du pays, cela inclut beaucoup d'autres produits que le grain.

Si nous accordons aux producteurs céréaliers de l'Ouest le taux statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau, ce n'est pas pour leur faire des cadeaux ou leur donner des subventions. Compte tenu de ce que coûte le transport du grain aux producteurs, ce taux a pour objet de permettre à notre pays de soutenir la concurrence des autres pays exportateurs. Par exemple, la distance moyenne à parcourir au Canada pour transporter le grain jusqu'à la tête des lacs ou jusqu'aux ports de la côte, est de plus de 900 milles; aux États-Unis, qui viennent en deuxième place pour les distances, elle est d'environ 700 milles; mais la plupart du temps, les Américains peuvent utiliser leur réseau fluvial qui permet un transport beaucoup moins coûteux. L'Australie et l'Argentine sont nos plus grands concurrents. Or, 90 p. 100 de leur production pousse à moins de 200 milles des côtes.