

Transport des grains

M. Benjamin: Ils expédient du grain américain au Canada dans des wagons canadiens.

M. Nystrom: Il est clair que les sociétés ferroviaires font la grève aux dépens des Canadiens et des agriculteurs. Elles ne réparent pas leurs wagons couverts et la façon dont elles emploient leurs wagons laisse beaucoup à désirer. Le CN et le CP agissent ainsi parce que leurs activités ferroviaires ne rapportent pas assez et, parce qu'ils estiment que ce qu'ils reçoivent aux fins du transport des grains est insuffisant. Comme je l'ai déjà dit, les sociétés ferroviaires des États-Unis reçoivent trois ou quatre fois plus que les sociétés canadiennes pour transporter un boisseau de grains sur une distance égale.

Nous devrions adopter une loi pour les forcer à retourner au travail. Comme le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) et moi-même l'avons dit, nous croyons que la loi sur les chemins de fer nous permettrait d'agir ainsi. Si le ministre les force à reprendre le travail au moyen d'une loi, je lui garantis l'appui de mon parti. On devrait les forcer à affecter une certaine partie de leurs capitaux d'investissement et de leurs réserves de caisse à l'achat de wagons-trémies et de nouveaux wagons couverts, ainsi qu'à la réparation des wagons couverts qu'elles possèdent déjà et ce aux fins du transport des grains au Canada.

Le ministre a fait un pas en ce sens cet après-midi, en disant qu'il veillerait à ce que le CP répare ses wagons. J'espère qu'il est sincère et qu'il ne prendra pas de gants pour traiter avec le CP. Espérons qu'il ne s'agit pas de paroles creuses et qu'il est sérieux.

Comme nous l'avons indiqué dans notre motion, il ne suffit pas de réparer 1,000 wagons couverts, c'est 5,000 wagons qui doivent être remis en état. La situation est grave. Certaines gens se demandent ce que la réparation de wagons couverts suppose et si le problème ne se situe pas plutôt au niveau de la production, de la surproduction de céréales, et de l'ouverture de nouveaux marchés. J'aimerais parler, si vous me le permettez de ma circonscription et du stockage de céréales au Canada.

La semaine dernière, nous avons découvert, par suite d'une petite enquête menée dans ma circonscription, que la plupart des élévateurs étaient bouchés, qu'il manquait de wagons couverts et que la population s'inquiétait de la situation, comme c'est sûrement le cas dans la circonscription de Marquette, au Manitoba, parce que la majorité des céréales doivent passer par Thunder Bay. Les élévateurs sont bouchés et pourtant nous avons découvert qu'il y avait de l'espace à Thunder Bay. Cela n'est pas très logique.

Il ne faut pas oublier que dans quelque trois ou quatre semaines, la route de Thunder Bay sera prise dans les glaces et que si nous ne faisons pas diligence pour expédier les céréales vers Thunder Bay, elles seront immobilisées pour l'hiver et viendront grossir les énormes stocks en réserve. Cette année, le Canada vendra environ 21 millions de tonnes de grains. Il y a quelques années seulement, nos plus grosses ventes étaient de 21.6 millions de tonnes. Dernièrement, la Commission canadienne du blé estimait, d'après les réserves de grains dans les fermes, que nous pourrions vendre cette année 20.4 millions de tonnes de blé, 3.3 millions de tonnes de blé durum, 1.8 millions de tonnes d'avoine, 8.7 millions de tonnes d'orge, .63 millions de tonnes de seigle, .65 millions de tonnes de lin et 3.7 millions de tonnes de graines de colza, pour un total de 39.3 millions de tonnes de grains. L'insuffisance de nos moyens de transport

[M. Nystrom.]

pour les grains ne nous permettra d'en vendre que 21 millions de tonnes, ce qui représente environ 50 p. 100 du grain entreposé dans les fermes.

● (2052)

La Commission canadienne du blé parle du nombre insuffisant des wagons couverts et des wagons-trémies et de l'effet désastreux de cet état de choses sur notre économie. Nous ne devons pas nous attendre à pouvoir transporter 35 tonnes de grains par année avant 1985. Cela montre l'urgence du débat qui nous occupe aujourd'hui et la nécessité d'insister auprès des sociétés ferroviaires pour qu'elles réparent leurs wagons couverts et se mettent à acheter des wagons couverts et des wagons-trémies à même leurs propres fonds.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. J'ai le regret d'informer le député que le temps qui lui était alloué est expiré. Il peut poursuivre avec le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Nystrom: J'en ai pour trois ou quatre minutes, monsieur l'Orateur. Je voudrais rappeler à la Chambre que notre balance des paiements accuse cette année un déficit de 4,150 millions de dollars. Si nous n'avions pas un excédent énorme au chapitre des ventes de blé et d'orge, notre déficit aurait atteint plus de 6 milliards de dollars puisque nos ventes pour ces deux céréales se sont chiffrées l'année dernière à 2,273 millions de dollars. Comme l'a indiqué le commissaire Hetland, si nous avions 4,000 wagons-trémies de plus, nos ventes augmenteraient de 700 millions de dollars chaque année. Il est important que la Chambre dise bien au ministre dont relève la Commission du blé et les chemins de fer que nous souhaitons très sérieusement qu'il leur fasse réparer les wagons-trémies et en mette davantage en circulation pour les agriculteurs du pays.

En Saskatchewan, on s'inquiète beaucoup de voir les ventes parallèles de céréales compromettre la supériorité de la Commission en la matière et nuire au système de contingentements qui permet d'assurer que les céréaliers peuvent tous avoir accès aux élévateurs sans être lésés. De nombreux porte-parole dans l'Ouest, notamment le membre de la Commission du blé et le directeur de l'UPG ont fait part de leur inquiétude à ce sujet. En fait, seuls les porte-parole du parti conservateur et de Cargill ne s'inquiètent pas de ces ventes de céréales échappant à la Commission. J'ai en main une citation de Cargill grain indiquant que la Commission est de plus en plus sévère à l'égard de ces ventes échappant à la Commission et qu'elle devient de plus en plus défensive parce que cette situation risque, d'après elle, de détruire la concurrence sur le marché des céréales.

Je sais que des députés conservateurs se font les apologues de l'économie de libre marché, des entreprises comme Cargill et Continental. Ils veulent abolir de même la Commission du blé. Ce parti est le seul à la Chambre à avoir vraiment fait connaître sa position, à s'engager à accomplir vraiment toutes ces choses. Le ministre responsable de la Commission du blé veut ménager la chèvre et le chou parce qu'il penche parfois du bon côté et parfois du mauvais côté, mais on ne sait vraiment jamais quelle est sa position. J'admire le parti conservateur de se ranger clairement du côté d'entreprises comme la Richardson Grain Exchange et des entreprises céréalères privées et de préconiser les politiques du XIX^e siècle. En fait, le député de