

Les transports

wagons, ce qui signifie qu'il vaudrait la peine qu'on réorganise le système.

Le député de Fort William (M. McRae) a vanté le grand port de Thunder Bay. J'aimerais lui rappeler que le grain, lorsqu'il arrive à Vancouver, coûte déjà 50c. de plus le boisseau que celui qui arrive au port de Thunder Bay. Il convient de remarquer que, de tous les ports, le trajet par celui de Churchill dans les Prairies est de loin le plus économique pour l'exportation des céréales de l'Ouest vers l'Europe.

Je voudrais parler du troisième point de la motion que voici:

Que la Chambre blâme le ministre des Transports de n'avoir pas convenablement réglé les questions de transport dans ce pays et notamment de n'avoir pas:

3) réglé convenablement la question du transport du grain, d'où des centaines de millions de dollars de pertes pour les producteurs et pour l'économie canadienne;

Après un certain nombre d'années sous la tutelle du ministre, nous ne faisons que récolter ce qu'il a semé.

Je voudrais examiner la situation du système actuel alors que l'on a dépensé des centaines de millions de dollars provenant de la poche des contribuables pour des subventions, de l'équipement et des améliorations. Depuis que le ministre occupe son poste, les 30,000 wagons affectés au transport des grains ont été réduits à 20,000 qu'ils sont actuellement, y compris les 8,000 wagons-trémies du gouvernement. L'an dernier, faute de pouvoir livrer les céréales, les céréaliculteurs ont perdu pour 500 millions de dollars de ventes, et de ventes reportées, ce qui revient au même. La situation sera à peu près la même cette année. Le ministre se vantait des déchargements à Vancouver cette année. Les derniers chiffres que j'ai pu obtenir de la Commission du blé indiquent qu'on a déchargé 293 wagons le 14 février. Monsieur l'Orateur, on aurait dû en décharger 700. Le 15 février, 123 wagons, et le 16 février, 258. Le port peut en décharger 700 chaque jour, monsieur l'Orateur. Point n'est besoin de mentionner, non plus, que les frais de surestarie ont atteint un montant record l'an dernier.

Ce qui est extrêmement grave, c'est que nous livrons à l'ancien prix en vertu de contrats différés et que nous ne pouvons profiter du prix actuellement en vigueur à Vancouver, soit \$5 le boisseau. Cela représente environ \$4,000 pour chaque agriculteur de l'Ouest. Ce chiffre est supérieur à celui mentionné par le député de Lisgar parce que j'ai ajouté l'ancien bas prix auquel nous livrons les céréales. On pourrait faire valoir avec raison que cela constitue une tentative délibérée pour maintenir à un faible niveau l'économie céréalière de l'ouest du Canada.

Aujourd'hui, douze navires attendent à Vancouver; six sont à se faire charger; six autres attendent, alors que des installations portuaires destinées à la manutention en vrac demeurent inutilisées et qu'on ne tire pas parti des ressources de l'intérieur du pays puisque les éleveurs gouvernementaux ne sont pas remplis à pleine capacité.

La question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est toujours en suspens et nous continuons d'engloutir les deniers publics dans les chemins de fer sans qu'il y ait ni plan d'ensemble ni engagement de la part de ceux-ci de fournir un service satisfaisant. Le comble, c'est que d'après les journaux, il paraît que l'on organise des réunions secrètes dans l'ouest du Canada en vue d'essayer de régler la controverse soulevée par la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

● (2130)

La Commission canadienne du blé a été forcée d'acheter un bon nombre de wagons-trémies. J'aimerais faire consigner au compte rendu un extrait d'une lettre qui a été envoyée le 15 février 1979 par une honorable compagnie céréalière, la société James Richardson and Sons, Limited. Cette lettre prouve que le gouvernement ou le ministre n'a pas pris d'initiative dans ce domaine. Voici un passage du deuxième paragraphe:

La Commission du blé a une fois de plus pris le taureau par les cornes en ce qui concerne l'achat de wagons-trémies.

Plus loin, dans le même paragraphe, l'auteur de cette lettre dit qu'il faudra:

... 10,000 wagons-trémies supplémentaires d'ici quelques années. D'après la commission, le volume des exportations risque de fléchir d'environ un million de tonnes par an si l'on n'achète pas ces wagons, ce qui représenterait une perte de 4.2 milliards de dollars en 1985 pour les céréaliculteurs des Prairies et pour l'ouest du Canada en général.

La lettre dit également ceci:

Quoi qu'il advienne, il est difficile de reprocher à la Commission d'essayer de prendre les mesures qui s'imposent pour tenter de régler l'énorme problème de la manutention du grain.

Les associations de céréaliculteurs demandent maintenant au tribunal d'émettre une injonction pour qu'on cesse d'utiliser l'argent des céréaliculteurs pour acheter des wagons-trémies. Ce n'est pas la première fois que les céréaliculteurs doivent s'adresser aux tribunaux pour forcer le ministre à respecter la loi. Tous se souviendront sans doute qu'il y a quelques années, il avait versé dans l'illégalité en faisant adopter sa loi provisoire sur les réserves de blé. Un de nos meilleurs clients, le Japon, a alors intenté au Canada un procès qui a duré douze mois en raison des délais inacceptables dans les livraisons de blé transbordé dans le port de Vancouver.

Nous avons maintenant le rapport du Comité de développement ferroviaire des Prairies que notre plus importante entreprise de manutention du grain décrit comme offensant et insultant. Ce rapport ne fait qu'ajouter à la confusion qui règne déjà dans l'ouest du Canada. Dans ma région, il y a la ligne de Dun Elm qui va de Player à Simmie. L'existence de cette ligne est actuellement menacée par l'octroi d'une subvention au transport par camion et à la construction de routes. Cette question est si complexe et si embrouillée que personne dans la région n'y comprend quoi que ce soit.

Comme preuve de la situation désespérée où se trouvent de nombreux céréaliculteurs, je signalerai le cas du wagon d'un producteur chargé le 31 janvier 1979 à Marquette, Manitoba, la voie principale du CP. Le wagon s'y trouvait encore hier, le 24 février. Il porte le numéro, si quelqu'un est intéressé à le savoir, CPWX600413. C'est une dure épreuve pour l'agriculteur qui a grand besoin d'argent.

Un autre problème se posera au printemps de 1979, soit un problème ouvrier à Vancouver quand le syndicat des manutentionnaires de céréales ordonnera une grève perlée. Quand les manutentionnaires de céréales ne font aucun surtemps, le nettoyage d'un wagon de colza peut prendre 18 heures. Bien entendu, le ministre n'a pris aucune initiative dans ce domaine. Il est intéressant de noter que le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé jugeait la situation si grave qu'il s'est rendu à Vancouver s'entretenir avec les représentants syndicaux. Des clients qui attendent sur la côte, le système ne fonctionne pas à plein, les entrepôts des producteurs sont pleins, tandis que les agriculteurs subissent des