

*Transport des grains*

ment se lasser de ce genre de chantage. Il est temps de légiférer pour la reprise du trafic ferroviaire.

Ce n'est pas en cédant au chantage des sociétés ferroviaires que nous assurerons le transport des céréales, mais en les forçant d'assumer leur responsabilité statutaire et historique de fournir ce service. Le gouvernement peut et devrait obliger les sociétés ferroviaires d'ajouter à leur matériel de transport des céréales 4,000 nouveaux wagons-trémies, pour lesquels il paie déjà, et 5,000, quoique je préférerais 6,000, wagons couverts remis en bon état.

L'addition de 4,000 nouveaux wagons-trémies permettrait d'augmenter de 700 millions de dollars annuellement les ventes canadiennes à l'étranger et d'améliorer d'autant notre balance des paiements. Une telle mesure ne profiterait donc pas uniquement aux céréaliculteurs, mais à tous les Canadiens.

Il ne suffira pas de donner aux sociétés ferroviaires plus d'argent et plus de wagons-trémies pour assurer un meilleur service. Le ministre s'est certes fait jouer assez souvent pour en être convaincu. Aux États-Unis, le service de transport des céréales est quatre fois plus efficace que chez nous, même si les Américains manquent constamment de wagons à cette fin. En réalité, ils se servent le plus possible des nôtres. Leur réseau ferroviaire servant au transport des céréales est dans un état pire que le nôtre.

Le gouvernement devrait obliger les sociétés ferroviaires à fournir un meilleur service. La Commission canadienne des transports, qui relève du ministre des Transports, est, en vertu de l'article 262 de la loi sur les chemins de fer, responsable de ce secteur. Pourquoi cet article n'est-il pas appliqué? En voici un extrait:

La compagnie doit, selon ses pouvoirs,

- b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;
- c) sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer ces marchandises et effets;
- d) fournir et employer tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets; et
- e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne.

Maintenant, la Commission tire son autorité de la loi. Pourquoi la Commission canadienne des transports n'applique-t-elle pas cet article de la loi? Pourquoi le ministre des Transports, qui est responsable de la Commission canadienne du blé, ne demande-t-il pas à la Commission canadienne des transports, au nom des Canadiens et des producteurs de grains, d'appliquer la loi qui requiert les sociétés ferroviaires de fournir le matériel nécessaire au transport, au chargement et à la livraison des marchandises?

Le Canada a traité ces sociétés avec beaucoup de générosité. Elles reçoivent chaque année 160 millions de dollars en subventions pour la construction d'embranchements. On leur a donné 8,000 wagons-trémies aux fins du transport des grains. On leur a promis des subventions d'environ 700 millions de dollars au cours des huit prochaines années aux fins de la remise en état de leurs voies ferrées.

Le juge Hall a recommandé au gouvernement de mettre fin à ses largesses envers les sociétés ferroviaires. Il a dit que rien ne justifiait qu'on donne 600 millions aux sociétés ferroviaires et que celles-ci devraient continuer d'exiger le tarif du Pays du Nid-de-Corbeau pour le transport des grains et que toutes les

pertes qu'elles accuseraient en donnant ce service à ce tarif devraient être directement compensées par le gouvernement au nom des Canadiens. Nous appuyons cette recommandation fondamentale de la Commission royale d'enquête présidée par le juge Hall. Le tarif statutaire pour le transport des céréales n'a rien d'un cadeau ou d'une subvention aux céréaliculteurs de l'Ouest. Il s'agit d'un outil essentiel dont notre pays s'est doté par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé pour soutenir la concurrence des autres pays exportateurs afin de permettre au Canada d'exporter ses propres céréales à des conditions avantageuses par rapport à ses rivaux. Tous les autres avantages que pourrait procurer ce tarif statutaire sont accessoires à ce principe fondamental, qui explique que nous ayons un tarif statutaire pour le transport des céréales.

S'il se révèle que les chemins de fer subissent des pertes à cause de ce tarif statutaire, nous reconnaissons à l'instar du juge Hall que puisque le pays dans son ensemble bénéficie de ces ventes massives de céréales, le pays dans son entier a l'obligation de partager les frais engagés pour que le Canada en bénéficie.

Le juge Hall a également affirmé que les chemins de fer devront assumer leurs responsabilités une fois qu'aura été mise en œuvre la première recommandation dont j'ai parlé. Les chemins de fer doivent utiliser ces fonds pour acheter des wagons céréaliers et maintenir leurs voies ferrées en bon état. Le rapport du juge Hall avait proposé un cadre dans lequel la Commission canadienne du blé et le réseau d'élevateurs du pays pourraient servir le pays encore mieux qu'ils ne l'avaient fait depuis bien des années.

Le juge Hall a également recommandé d'accorder un rôle encore plus important à la Commission canadienne du blé au niveau de la coordination du transport des grains. D'après lui, il faut exiger que les compagnies ferroviaires donnent tous les renseignements nécessaires à la commission. Pour le moment, elles ne lui communiquent même pas le numéro de série des wagons qui servent au transport des grains. C'est pourquoi la Commission du blé ne peut pas vérifier où se trouvent les wagons.

La Commission sait comment il faut s'y prendre pour coordonner le transport des grains. Elle peut suivre toutes les étapes, du départ de la ferme jusqu'aux élévateurs et jusqu'aux navires sur lesquels les grains sont chargés. Elle sait quelle sorte et quelle qualité de grain il faut charger sur les navires et ce, dans tous les ports.

Je n'ai pas parlé des navires qui sont bloqués. Le Canada n'est pas le seul pays aux prises avec ce problème. Il se pose en fait dans tous les pays qui exportent du grain. On peut constater que chaque fois que 15 ou 20 navires sont bloqués dans le port de Vancouver, c'est encore pire à Sydney ou à Melbourne Australie, en Nouvelle-Zélande, à Seattle ou à Buenos Aires. Cela n'a rien d'exceptionnel. Le gouvernement canadien devrait s'entendre avec les autres pays exportateurs de grains, par le truchement de la Commission du blé, pour coordonner un peu le transport maritime, car à mon avis, les personnes qui assurent cette phase du transport se comportent comme des gangsters.

● (1532)

La Commission canadienne du blé doit avoir l'exclusivité de la commercialisation des céréales fourragères. En 1974 le ministre, avec l'appui des conservateurs a retiré ces pouvoirs à