

équivoque. Nous estimons que le transport de toutes les céréales devrait être coordonné par une unique commission des grains qui aurait le pouvoir d'agir au nom du producteur. Nous disons bien tout pouvoir. Le ministre responsable de la Commission du blé a dit si j'ai bonne mémoire qu'à son avis, la Commission du blé pourrait détenir ce pouvoir aux termes de la mesure en voie d'adoption au Parlement. Le ministre étant avocat, il est plutôt étrange de l'entendre dire qu'il pense qu'elle pourrait avoir ce pouvoir. J'aimerais l'entendre dire s'il croit vraiment ou non qu'elle a ce pouvoir. Si elle l'a, est-il décidé à l'employer, à donner à la Commission du blé le pouvoir de coordonner toutes les phases du transport des grains sur l'ensemble sur territoire, pouvoir que certains commissaires désirent?

Voilà les deux points principaux de la motion à l'étude. Je vais maintenant exposer certaines raisons pour lesquelles la Chambre doit appuyer fermement la position du député de Regina-Lake Centre. Je crois vraiment que le CP en particulier et les chemins de fer en général sont en grève contre les agriculteurs canadiens. Ils sont en grève parce qu'ils veulent être payés davantage pour transporter les céréales. Ils sont payés actuellement selon le montant garanti par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Les sociétés américaines reçoivent environ trois ou quatre fois plus pour transporter le même tonnage de céréales sur une distance analogue. Nos chemins de fer sont donc très envieux et continuent à travailler à la détérioration du service. Ils le réduisent de plus en plus et ne réparent plus les wagons couverts. Ils investissent de moins en moins d'argent dans le réseau, jusqu'au jour où le gouvernement leur retirera complètement ce service. Si ce n'est pas une grève contre les agriculteurs canadiens, je ne sais pas ce que c'est.

● (2042)

Nous devrions avoir recours à tous les précédents dont nous disposons pour ordonner par des mesures législatives la reprise du travail, qu'il s'agisse des manutentionnaires des céréales, des postiers ou de tout autre groupe. Nous devrions ordonner au CP de reprendre le travail. En vertu de l'article 262 de la loi sur les chemins de fer, le gouvernement a tout pouvoir de le faire.

Voici ce que j'entends quand je parle de grève des chemins de fer. Le gouvernement du Canada, ces dernières années, a fait un geste généreux en achetant 8,000 wagons-trémis pour le transport des céréales. Depuis, une grande partie du public pense que le Canada a de meilleurs moyens de transport qu'avant cet achat. En 1972, le CN et le CP avaient 26,000 wagons couverts pour le transport du grain au Canada. En 1978, ce nombre de wagons était ramené à 12,800, donc une perte de l'ordre de 13,200 wagons. Si l'on additionne les 8,000 wagons-trémies à ces 12,800 wagons couverts, on constate que les moyens de transport mis au service du transport des céréales sont moindres qu'avant l'achat des wagons-trémies. Chaque wagon-trémie représente, en effet, l'équivalent de un wagon couvert et demi. Ainsi, avec 8,000 wagons-trémies, on obtient la capacité approximative de 12,000 wagons couverts. Si l'on ajoute cette somme aux 12,800 wagons couverts en service actuellement dans les chemins de fer, on constate que l'on se retrouve avec 1,200 wagons couverts en moins qu'en 1972.

M. Lalonde: C'était une question d'efficacité.

Transport des grains

M. Nystrom: Si c'était par souci d'efficacité, j'en serais très heureux. Pour la gouverne du ministre de l'Unité canadienne, j'aimerais dire un mot de ce qu'il entend par efficacité. Le Syndicat national des cultivateurs, bons amis du ministre de la Commission canadienne du blé, s'est lancé l'année dernière dans une opération qui a été surnommée «La guerre des wagons» ou «L'espion du ciel». Dans l'opération «Espion du ciel», les cultivateurs ont survolé environ 6,000 milles de voies ferrées au Canada pour vérifier les actions du ministre chargé de la Commission canadienne du blé en matière de transport de céréales. Ils ont constaté l'efficacité dont le ministre responsable de la question de l'unité parle si bien. Ils ont constaté que des centaines de wagons attendaient pendant plus d'un mois aux points de livraison, et une fois chargés, avant d'être dirigés vers les terminus. Ce n'est pas exactement ce qu'on appelle de l'efficacité. Ils ont également constaté que des milliers de wagons du CN et du CP—je ne parle pas ici de wagons-trémies—étaient mis sur des voies de garage parce qu'il y avait eu erreur dans les bulletins de commande, dont certains remontaient à 1974.

Voici quelques extraits d'un document publié par l'Union nationale des cultivateurs il y a environ deux mois:

Nos membres ont trouvés des milliers de wagons couverts garés sur des embranchements ou des voies ferrées abandonnées portant des écriteaux faisant mention d'avaries. Des ingénieurs compétents de chemin de fer ont évalué la gravité de la détérioration et dans de nombreux cas ont estimé que les wagons avaient subi des dégâts minimes. Certains de ces écriteaux remontaient à 1974. Cela signifie que ces wagons n'ont pas servi depuis quatre ans alors que des réparations peut coûteuses auraient suffi à les remettre en service. Au lieu, ils ont été abandonnés et certains wagons ont été saccagés par des vandales. Nous avons vu sur un de ces écriteaux qui datait de 1975 que les wagons avaient simplement besoin d'un nettoyage.

On trouve plus loin le passage suivant:

Comme on le sait déjà, nous avons trouvé des wagons couverts du CN et du CP qui servaient au transport des céréales aux États-Unis. On a vu qu'en moyenne trois wagons étaient canadiens, en survolant un mille de voie ferrée aux États-Unis. Récemment 20 wagons-trémies du CN ont été aperçus aussi loin que Fort Pierre dans le Dakota Sud près de la frontière du Nebraska. Le CP transporte du blé américain par le Canada au taux de retour pour aider les céréaliers américains à acheminer leurs expéditions jusqu'aux ports américains de la côte du Pacifique.

Je pourrais citer constamment le rapport du Syndicat national des cultivateurs.

M. Lang: Le député accepterait-il de répondre à une question?

M. Nystrom: Oui, monsieur l'Orateur.

M. Lang: Le député préciserait-il qu'aucun de ces wagons ne faisait partie des wagons-trémies achetés par le gouvernement, et que tout wagon-trémie rencontré aux États-Unis peut fort bien avoir transporté des produits canadiens vers les marchés américains, et ceux-là s'en revenaient donc peut-être lentement au bercail.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Lentement, c'est le mot.

M. Lang: S'ils se trouvaient là, c'est qu'ils avaient apporté des produits canadiens au marché américain.

M. Nystrom: Lents comme des escargots, et je suis sûr qu'à titre d'ancien cheminot, Votre Honneur comprend ce que je veux dire. Je ne parlais pas des wagons-trémies du gouvernement, mais de ceux qui appartiennent aux compagnies de chemin de fer.