

Ajournement

## MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LES TRANSPORTS—LA PÉNURIE DE WAGONS À GRAINS ET À BOIS—LA RÉCUPÉRATION DU MATÉRIEL ROULANT RETENU AUX ÉTATS-UNIS—LA QUESTION DES RÉPARATIONS

**M. Bill Knight (Assiniboia):** Monsieur l'Orateur, le jour où nous avons posé à la Chambre des questions au sujet des graves problèmes touchant les transports au Canada, j'ai posé au ministre des Transports (M. Marchand) un certain nombre de questions auxquelles il n'a pas fourni, à mon avis, de réponses satisfaisantes. J'espère donc que, ce soir, le secrétaire parlementaire répondra à certaines des questions concernant les problèmes de transport du grain dans les régions des Prairies.

Selon le président du National Farmers Union, nous allons perdre 603 millions de dollars d'ici la fin de la présente année-récolte. Selon mes propres chiffres, nous risquons de perdre environ un demi-milliard de dollars. Quel que soit le chiffre qu'on choisisse, nous risquons de perdre beaucoup, une année où précisément le prix des denrées est le plus élevé sur le marché international, à cause des problèmes que pose notre système de transports.

Une partie de nos problèmes est due au fait que le 22 février de cette année, nous avions environ 15,500 wagons couverts aux États-Unis alors qu'il y avait seulement 8,000 wagons américains au Canada. C'est-à-dire, qu'il y avait deux fois plus de wagons canadiens aux États-Unis que de wagons américains au Canada. Dans ces conditions, j'ai demandé au ministre s'il pouvait dire à la Chambre quelles mesures seraient prises pour ramener ces wagons afin que nous puissions nous en servir pour transporter nos denrées. Deuxièmement, j'ai demandé au ministre si le gouvernement allait payer 3.43 millions de dollars c'est-à-dire la moitié des frais de réparations des 2,400 wagons utilisés par les chemins de fer pour transporter le grain.

Le fait est qu'au 22 février, 7,400 wagons avaient besoin de réparations. J'ai posé au ministre une question à laquelle il n'a pas répondu, à savoir si nos chemins de fer s'étaient engagés à réparer les 5,000 wagons restants; car à l'heure actuelle, il nous manque 11,000 wagons pour transporter nos produits vers les marchés internationaux. Voyez plutôt ce qui est arrivé à Prince-Rupert, où on a déchargé 320 wagons en février dernier comparativement à 1,660 wagons en février 1973.

Le ministre a parlé de nommer un agent de surveillance des wagons. Pas un agent d'allocation, comme nous l'avons proposé, le député de Prince-Albert (M. Diefenbaker) et moi-même. Apparemment, il saurait ainsi où les wagons se trouvent au pays. C'est là, bien sûr, une attitude typiquement libérale. Il saura où mais il ne fera rien pour les ramener là où ils devraient être. Je voudrais que le secrétaire parlementaire nous dise quels seront les pouvoirs conférés à cet agent de surveillance qui devra veiller à ce que les wagons soient en mesure de transporter nos produits.

Les questions que j'ai posées au ministre au sujet de la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons, sont les suivantes. D'abord, que fait-on pour réintégrer dans notre système de transport les wagons canadiens qui sont présentement utilisés aux États-Unis? Deuxièmement, quels engagements les chemins de fer ont-ils pris en vue

de réparer et de remettre en service les autres 5,000 wagons qui ont besoin d'être réparés? Troisièmement, quels pouvoirs seront conférés à cet agent de surveillance pour contraindre les chemins de fer à utiliser les wagons comme bon lui semble pour l'acheminement de nos produits? Apparemment, la surveillance qu'il exercera le renseignera sur la position des wagons. Monsieur l'Orateur, il n'y a là rien de différent de ce que le CN et le CP ont toujours fait jusqu'ici. Ils savent où sont leurs wagons. Ils les surveillent. Mais ils ne prennent aucune mesure en vue de s'assurer qu'ils acheminent des denrées essentielles vers le marché international. S'il doit y avoir quelque surveillance, elle doit être exercée par l'intermédiaire d'un agent qui a quelque pouvoir d'allocation.

● (2140)

En tant que résident de l'Ouest qui a des parents dans ma région, je sais que le député de Saint-Boniface (M. Guay) désirera transporter leur grain. Il m'intéresse donc de savoir ce qu'il répondra.

**M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, le nombre de wagons de chemin de fer canadiens qui se trouvent aux États-Unis est toujours un sujet de grande préoccupation tant pour les compagnies ferroviaires que pour le gouvernement fédéral. Néanmoins, le nombre exact des wagons qui s'y trouvent importe peu. Ce qui importe vraiment, c'est la vitesse à laquelle ces wagons reviennent au Canada une fois qu'ils ont été déchargés. Évidemment, plus nombreux sont les wagons se rendant aux États-Unis, meilleure est notre balance commerciale. Nous ne contestons pas les chiffres que le député a cités. Nous aimerions néanmoins fournir quelques explications.

Nos wagons séjournent aux États-Unis plus longtemps que les wagons de ce pays ne séjournent chez nous. Cela tient à la nature des marchandises et à la géographie de nos pays. Nous expédions le plus souvent des matières premières en plein cœur des États-Unis. Au contraire, les produits ouverts sont destinés aux centres de forte densité le long de la frontière. En outre, le nombre de wagons aux États-Unis tend à augmenter en fonction des cycles d'activité commerciale. Par exemple, en février, il y avait une forte demande de bois d'œuvre aux États-Unis, ce qui a entraîné une augmentation de wagons canadiens aux États-Unis, jusqu'à ce que les wagons commencent à revenir. Pendant la dernière semaine, le nombre de wagons aux États-Unis a diminué, ce qui signifie que les wagons ayant servi pour le bois sont de retour.

Il convient aussi de souligner que la situation en ce qui concerne les wagons canadiens aux États-Unis est sensiblement la même en 1974 qu'en 1973. Nous prenons quand même des dispositions. Les sociétés ferroviaires prennent des mesures depuis janvier afin d'accélérer le retour des wagons au Canada. Elles ont demandé à l'association américaine des chemins de fer d'ordonner aux sociétés ferroviaires américaines de retourner les wagons canadiens le plus rapidement possible. Les sociétés en faute risquent une pénalité.

Je suis certain que le député n'écoute pas la réponse qu'il a demandée. Il pourra la lire dans le *hansard* demain. En outre, les sociétés ferroviaires canadiennes ont écrit tout dernièrement aux présidents des grandes sociétés ferroviaires des États-Unis afin d'obtenir leur collaboration pour le retour des wagons au Canada. Cette intervention a réduit sensiblement le nombre de wagons canadiens aux États-Unis.