

Si nous avons des problèmes au niveau du transport du blé, c'est pour deux raisons. Premièrement, les compagnies ferroviaires attachent peu d'importance au transport des grains et elles mettent trop rapidement au rancart les wagons couverts affectés à ce service. Deuxièmement, la Commission canadienne du blé n'a pas les pouvoirs nécessaires pour coordonner le transport des grains à toutes les étapes. Par ailleurs, le gouvernement permet la vente libre des céréales fourragères, ce qui réduit l'efficacité du système.

M. Mazankowski: Non. Prouvez-le.

M. Benjamin: Mon collègue le député de Vegreville (M. Mazankowski) prétend que non. Je lui conseille de lire la déclaration faite, je crois, par un représentant de la Commission canadienne du blé, je n'arrive pas à mettre la main dessus pour le moment; il a confirmé que les ventes de grains qui ne se faisaient pas par l'intermédiaire de la commission déréglaient tout le système au niveau des élévateurs et qu'elles empêchaient la commission de mieux respecter ses engagements vis-à-vis de ses clients étrangers. Un ministre de la Saskatchewan a également fait une déclaration dans ce sens.

M. Mazankowski: Prouvez-le.

M. Benjamin: Ces deux problèmes ont été causés par l'attitude des gouvernements adeptes de l'entreprise privée qui favorisent la concurrence et la libre entreprise dans les transports et dans la vente du grain. Ils ont oublié que nous avons des concurrents à l'étranger. Ils ont oublié que les exportateurs de grains canadiens sont en concurrence avec le Trésor d'autres pays exportateurs; cela a toujours été le cas d'ailleurs.

Qui dirige notre pays? Est-ce un gouvernement et un Parlement démocratiques...

Une voix: C'est le Canadien Pacifique.

M. Benjamin: ... ou est-ce la Cargill Grain Company et le Canadien Pacifique? Les chemins de fer, et en particulier le Canadien Pacifique, mettent hors service, à un rythme incroyable, des wagons couverts servant au transport du grain. Ils ont réduit notre capacité de transporter le grain. Ils exercent du chantage auprès des contribuables et des céréaliculteurs. Il n'y a pas assez de wagons pour transporter le grain aux bateaux qui attendent, même si le gouvernement, comme je l'ai dit tantôt, a mis 8,000 wagons-trémies neufs à la disposition des chemins de fer. A mesure que le gouvernement achetait ces nouveaux wagons, et les mettait en service, les compagnies de chemin de fer ont mis leurs wagons couverts au rancart et ont utilisé ces wagons-trémies gratuits qui sont un don des contribuables.

A la fin de 1972, les deux principales compagnies de chemin de fer affectaient 26,000 de leurs wagons couverts au transport du grain. Le 31 juillet 1978, ce chiffre avait diminué de plus de la moitié, il n'y avait plus que 12,800 wagons couverts disponibles. Les compagnies avaient retiré 13,200 wagons couverts qui étaient affectés au transport du grain. Les 8,000 wagons-trémies que nous avons mis à leur disposition représentent l'équivalent de 12,000 wagons couverts. Ces chiffres indiquent à eux seuls—et il y en a d'autres qui rendent le tableau encore plus sombre—qu'il y a maintenant quelque 1,300 wagons de moins affectés au transport du grain qu'il n'y en avait avant que les contribuables achètent les premiers wagons-trémies, il y a six ans.

Transport des grains

Qu'ont fait le gouvernement et le ministre, sachant que les chemins de fer envoient leurs wagons couverts à la ferraille? Il y a quelques années, le gouvernement a institué un programme d'environ 4 millions de dollars en vue de les inciter à réparer leur matériel. Il a également accordé aux chemins de fer une déduction d'amortissement de 15 p. 100 pour l'achat de nouveau matériel roulant et il a accepté de payer à chacun la moitié des frais de réparation d'au plus 1,000 wagons couverts. Le CP a refusé. Même s'il acceptait, cette mesure ne suffirait pas. La Commission du blé a en effet déclaré qu'il fallait qu'au moins 5,000 wagons couverts réparés soient affectés au transport des céréales. Or, non seulement le CP a-t-il refusé de collaborer et de réparer ces wagons couverts, mais il a ajouté qu'il ne les réparerait que si les travaux exigeaient moins de 40 heures-hommes.

Depuis 1955, les chemins de fer ont mis à pied 48,000 employés. Selon le juge Hall, la plupart des emplois ont été éliminés dans les services de réparation et d'entretien des voies. Les politiques de la direction des chemins de fer les a rendus superflus. Remettons les gens au travail. Une des façons de le faire est de réparer le matériel ferroviaire que la Commission canadienne du blé estime nécessaire pour assurer le transport des céréales.

● (1522)

Il nous faut 4,000 nouveaux wagons-trémies. Cela prend du temps. On devrait demander aux chemins de fer de les commander maintenant afin qu'ils puissent être mis sur les rails d'ici 12, 15 ou 18 mois, ce qui nous permettra d'augmenter notre capacité de transport. Cependant, cela ne nous permettra pas de résoudre la crise qui nous attend cet hiver.

Non seulement les chemins de fer suppriment des voitures, mais ils n'accordent qu'une faible priorité au transport des céréales. Ce n'est qu'une manœuvre de chantage, tendant à faire abolir les taux statutaires ou les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. L'année dernière, des wagons de céréales ont été mis sur voies de garage pendant des jours et des semaines avant d'être transportés tandis que les trains transportant d'autres marchandises roulaient constamment. Le Syndicat national des cultivateurs, au cours d'une enquête aérienne due à l'initiative de membres de cette association, ont compté 1,213 wagons sur des voies d'évitement, restés inutilisés alors qu'ils n'avaient besoin que de quelques petites réparations pour être remis en service.

La campagne des chemins de fer pour embourber un peu plus le réseau va encore s'intensifier pendant l'hiver. Même si nous n'avons pas beaucoup de neige, il faut s'attendre à ce que l'on ferme des centaines de milliers de voies secondaires pendant des semaines et des mois, sous prétexte de mauvais temps. C'est une chose que le ministre des Transports n'a pas avouée au Parlement ni au public canadien, bien que je pense celui-ci assez intelligent pour s'en douter sans qu'on le lui dise.

Même lorsque le sol gèle en hiver, les trains peuvent continuer de circuler sur les voies dans des conditions difficiles. Les lourdes chutes de neige invoquées l'année dernière pour fermer certaines lignes ne s'appliquaient que dans quelques petites régions. Dans la plupart des lignes des Prairies, les chutes de neige ont été moyennes ou même inférieures à la moyenne et pourtant, on a cru bon de fermer des milliers de sections de voies, parfois jusqu'à trois mois. Les céréaliers en ont vraiment par-dessus la tête. J'espère que le public canadien va égale-