

Transport des grains

Toutefois, pour étudier cette affaire aux termes de l'article 26 du Règlement, il faudrait en prouver la nature urgente ou extraordinaire. Je ne suis pas certain qu'il faudrait y découvrir une anomalie, mais, quoi qu'il en soit, considérant les renseignements dont je dispose, pour le moment, j'estime que ce n'est pas une affaire qui doit faire l'objet d'un débat d'urgence aux termes de l'article 26 du Règlement, ce qui n'empêche pas quiconque serait en possession de renseignements supplémentaires de formuler une nouvelle requête à cet effet.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LES SUBSIDES

JOUR PRÉVU AUX TERMES DE L'ARTICLE 58(11) DU
RÈGLEMENT—L'INCAPACITÉ DU GOUVERNEMENT À FAVORISER
L'EXPÉDITION DU GRAIN VERS L'ÉTRANGER

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre) propose:

Que la Chambre blâme le gouvernement de n'avoir pas

- a) exigé que les chemins de fer ajoutent 4,000 wagons-trémie et 5,000 wagons couverts réparés à leur parc de wagons à grain; et
- b) donné à la Commission canadienne du blé tous pouvoirs pour coordonner toutes les phases du transport des grains et tout autre pouvoir nécessaire pour protéger et amplifier les exportations de grains.

M. l'Orateur: Je rappelle aux députés que les délibérations sur cette motion se termineront de la manière habituelle plus tard aujourd'hui, en conformité de l'article 58(11) du Règlement.

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, l'objet de cette motion a été manifeste tout au cours de l'été et de l'automne derniers. Il a donné lieu à la Chambre à un certain nombre de questions de députés des partis d'opposition.

Comme nous nous devons maintenant d'assurer le transport au cours de l'hiver qui vient, d'une quantité record, ou à tout le moins jusqu'ici insurpassée, de céréales, mes collègues et moi-même avons jugé opportun de proposer cette motion pour porter à l'attention du Parlement, de même qu'à celle du ministre, certains des facteurs qui ont plongé le Canada et les céréaliculteurs canadiens dans la situation que nous connaissons actuellement.

● (1512)

C'est en gros la situation. En dépit du fait que le ministre et le gouvernement ont fourni 8,000 wagons à trémie et je suis persuadé qu'il le dira deux ou trois fois dans son discours—soit dit en passant une mesure appuyée par des députés de tous les partis à la Chambre—les moyens de transport pour les céréales ont diminué par rapport à la fin de 1972.

En outre, nous avons voulu en présentant cette motion prouver que les chemins de fer avaient trahi et dupé non seulement le ministre des Transports (M. Lang) mais aussi les contribuables et les céréaliculteurs de l'ouest du Canada. Tandis que le ministre s'empresse de nous rassurer que tout va bien, à mon avis, les chemins de fer font la grève. Ils empêchent la Commission canadienne du blé de soutenir la concurrence et de vendre des céréales. Quand je dis que les chemins de fer font la grève, je veux parler de la direction des chemins de fer.

[M. l'Orateur.]

Plus précisément, la Commission canadienne du blé est l'amie de l'agriculteur et accomplit une bonne besogne. Elle s'efforce de faire son travail, mais elle a besoin d'une autorité plus étendue pour coordonner le transport des céréales afin de protéger nos ventes actuelles de céréales et même de les augmenter. A l'heure actuelle, la Commission canadienne du blé n'est pas en mesure de conclure de nouveaux marchés, car les moyens dont nous disposons pour transporter nos céréales vers les marchés d'exportation ne se sont pas accrus en dépit de l'apport des contribuables canadiens, j'irai même jusqu'à dire qu'ils ont diminué.

La Commission canadienne du blé a plus que jamais besoin de pouvoirs accrus. Pourtant, le chef de l'opposition (M. Clark) s'en prend au principe des ventes dirigées au sein de la Commission elle-même, ce que je trouve incroyable.

Une voix: C'est honteux!

M. Benjamin: Les conservateurs ont déjà assez mal fait en appuyant le ministre responsable de la Commission du blé, quand il a enlevé à la Commission la haute main sur les grains de provende, mais au mois d'août de l'année dernière, le chef de l'opposition a dit que le secteur privé devrait pouvoir concurrencer la Commission du blé pour les ventes à l'exportation. La Commission a été établie d'abord et avant tout pour éliminer le secteur privé du commerce d'exportation des grains.

M. Mazankowski: Qui l'a établie, la CCF?

M. Benjamin: Cela devait faire disparaître éventuellement les ventes dirigées au sein de la Commission du blé. Le chef du parti conservateur veut défaire aujourd'hui ce que R. B. Bennett a accompli en 1935. La Commission du blé peut vendre du blé, et elle en a vendu. Elle a besoin de l'appui des tous les députés, sans parler de l'appui de tous les Canadiens, pour faire son travail. Ne laissons pas entraver son action par une politique dite de libre marché ou des sociétés ferroviaires rétives.

Selon le comité consultatif de la Commission du blé, les retards de transport au cours de la dernière campagne agricole ont nui à la réputation du Canada comme fournisseur, et a fait perdre aux cultivateurs des ventes de 150 millions de dollars. Les porte-parole de la Commission nous disent maintenant que les ventes reportées au cours de l'année civile atteignent jusqu'ici une valeur de 350 millions de dollars, et que les frais de surestaries des navires qui attendent ancrés surtout dans le port de Vancouver y ajouteront 25 millions de plus.

Les ventes remises à plus tard est un euphémisme pour des ventes perdues ou des ventes que la Commission n'a pas conclues sachant que nous ne pourrions respecter nos engagements. Cela, c'est de l'argent qui sort des poches des céréaliers. C'est une perte pour notre économie. C'est de l'argent qu'elle perd. Nous ne pouvons augmenter nos ventes de grains à cause de contraintes dans le domaine des transports. Une fois encore, nous sommes en retard dans nos expéditions, et nous le resterons. Les deux grands chemins de fer nationaux ne rivalisent pas d'efforts pour faire du rattrapage. La Commission du blé vient tout juste de signer un contrat de vente pour 3 millions de tonnes avec la Chine, non pas que nous ne puissions en fournir davantage à la Chine ou qu'elle n'en veuille pas plus, mais tout simplement parce que c'est tout ce que la Commission estime pouvoir s'engager à livrer.