

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

Chaque année, à coup sûr, il manque des wagons pour transporter les pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, pour transporter le bétail de l'Ouest et de l'Est, pour transporter le bois de la Colombie-Britannique vers les autres régions canadiennes ou pour remplir nos engagements avec les Américains en matière d'exportation. On peut construire des wagons spéciaux pour transporter des denrées rares, comme des wagons réfrigérants à compartiments pour transporter le bœuf ou le faisan parés pour la cuisson, par exemple. On peut construire ce matériel spécial, mais il manque de wagons pour transporter la plupart de nos produits agricoles. Cette situation remonte à 1947. Ce n'est pas le cas en ce qui concerne le transport des porcs ou du bétail.

Il en est de même pour ce qui est du service-voyageurs. Le Canada peut dépenser des milliards de dollars pour construire des autoroutes et de coûteux immeubles, ce qui est à la plus grande satisfaction des promoteurs immobiliers, des spéculateurs fonciers et des amis de mes collègues de droite. Oui, on dépense de l'argent pour cela alors qu'on coupe les vivres aux chemins de fer et aux lignes aériennes. Le CN va sans doute vouloir construire une tour à Calgary pour faire comme le CP. Celui-ci en a une à Calgary et je n'ai pas entendu l'honorable représentant s'en plaindre, bien qu'il l'ait accusé de ne pas construire assez de wagons couverts. De fait, le CP s'est servi de notre argent pour le faire.

Une autre chose que mes amis à ma droite choisissent d'oublier. Chaque dollar de cet investissement est payé par les usagers des réseaux ferroviaires du CP, et nombre de ces investissements ne sont pas nécessaires. Ils ne font rien pour répondre aux besoins de transport au pays. Je déclare au représentant que d'ici à ce que nos transports ferroviaires et aériens, ainsi que nos pipe-lines et nos communications, soient exploités comme services publics, entièrement intégrés, nous aurons les problèmes mentionnés par le député de Crowfoot ainsi qu'un ou deux de ceux dont nous a entreteint le député qui a amorcé le débat. Voilà ce que devrait être l'objet de tous les débats sur les transports à la Chambre, que le CN fasse ou perde de l'argent. Vu sous cet angle, le débat est pertinent, mais je ne m'étonne pas que le premier orateur de l'opposition ait fait un discours étranger au sujet. J'aurais souhaité que le député de Crowfoot ou celui de Vegreville (M. Mazankowski) amorce le débat car ils s'y connaissent en la matière aussi bien sinon mieux que moi.

J'ai mentionné le transport des céréales et produits en vrac au pays. Vous n'êtes pas obligé de me croire, monsieur l'Orateur. Le Syndicat du blé de la Saskatchewan, que l'on peut difficilement qualifier de petite entreprise, a parlé à maintes reprises des faiblesses de notre système de transport. Le 26 octobre, il signalait que M. Esdale, représentant de la Commission canadienne du blé, ancien fonctionnaire du ministère des Transports alors sous la direction d'un ancien collègue du ministre, l'honorable Jean-Luc Pepin, avait dit que les stocks dans les élevateurs du pays étaient plus que suffisants pour les marchés d'exportation cette année, mais qu'il y avait une grave pénurie de wagons couverts, vu que ces wagons, chargés d'autres produits, restaient inactifs. Le problème qui se posait dans le transport ferroviaire consistait en ce que la Commission était bien en deçà de l'objectif d'exportation fixé pour cette période de l'année.

● (2120)

Le 2 novembre, le Syndicat du blé de la Saskatchewan signalait que les expéditions de grain, de la Saskatchewan

[M. Benjamin.]

seulement, du 1^{er} août au 17 octobre, accusaient une diminution de 68 millions de boisseaux sur la période correspondante de l'an dernier. Selon lui, les expéditions pouvaient tout juste se maintenir au niveau des livraisons aux élevateurs, les stocks des élevateurs n'avaient pas diminué du tout depuis le 15 septembre et plus de la moitié du système des élevateurs était toujours bloqué. J'espère que le ministre des Transports (M. Marchand) écoute attentivement ce que je dis, monsieur l'Orateur, car le ministre chargé de la Commission canadienne du blé ne l'a sûrement pas fait.

Le 19 décembre, le Syndicat du blé de la Saskatchewan déclarait que les ventes internationales de grains, représentant 75 millions de boisseaux cette année, avaient probablement été bloquées à cause des problèmes de transport, selon les renseignements fournis par M. Charles Gibbings, président de la Commission canadienne du blé. M. Gibbings doutait que l'on puisse atteindre les objectifs en fait de transport du grain cette année, à moins que de nouveaux wagons ne soient mis à la disposition du transport des céréales. Il a ajouté que la Commission avait retardé l'expédition de 15 millions et demi de boisseaux à des clients de l'étranger, pour que les provendes de l'Ouest puissent être acheminées vers Thunder Bay. Au sujet de la pénurie de matériel roulant, il a dit que le seul moyen de résoudre la crise des chemins de fer consistait à assurer 4,000 wagons-trémies et à envoyer le matériel usé à la ferraille.

A cet égard j'aimerais féliciter le Canadien National. Au cours des quelques derniers mois, cette compagnie a restauré ou reconstruit 900 wagons qu'elle a affectés au transport des céréales. Nous n'avons pas encore entendu parler des dispositions prises par le Canadien Pacifique, bien que la plupart des points d'expédition des céréales se trouvent sur les lignes de cette compagnie. Au moins, notre société publique fait quelques efforts.

En écoutant le député de Mississauga et le député de Crowfoot, j'ai l'impression qu'ils accepteraient de prévoir des dépenses de quelques dizaines de millions de dollars de plus afin de permettre au CN d'acheter du matériel roulant et de nouvelles locomotives. Monsieur l'Orateur, vous vous rappellerez qu'il y a un peu plus d'un an, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé a annoncé l'achat de 2,000 wagons-trémies qui devaient servir au transport des céréales. Tout le monde avait accueilli avec plaisir cette nouvelle, moi comme les autres, mais pas pour les mêmes raisons.

Je l'avais bien accueillie car il était nécessaire d'affecter un plus grand nombre de wagons au transport des céréales. Mais tout ce que nous faisons, en fait, c'était de dégager les chemins de fer d'une responsabilité qui leur incombait, celle de fournir des wagons, des voies et autre matériel nécessaire pour répondre aux besoins de notre pays en matière de transport. Il nous reste à découvrir comment ces wagons sont financés, qui paie leur entretien et qui perçoit les tarifs.

Il ne suffit pas simplement que nous achetions quelques wagons couverts. Tôt ou tard, le Parlement devra prendre des mesures, prendre à son compte et diriger au nom de tous les Canadiens tous nos systèmes de transport ferroviaire et aérien, y compris les télécommunications, les hôtels que ces sociétés possèdent, leurs droits en matière de minerais, les aménagements fonciers et tout ce qui s'en suit. Ce n'est que dans ces conditions que nous pourrions avoir le genre de transport dont les Canadiens ont besoin et qui leur est dû.