

Je demande instamment au ministre d'appliquer la loi sur les chemins de fer. Je ne suis pas avocat, mais un campagnard innocent et ordinaire...

Une voix: Innocent?

M. Benjamin: ... mais comme je connais l'anglais, je constate en lisant la loi sur les chemins de fer, qu'elle autorise la Commission canadienne des transports et le ministre à obliger le Canadien Pacifique ou un autre chemin de fer à assumer ses responsabilités et à répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport.

Depuis 1881, les Canadiens se sont montrés très généreux envers le Canadien Pacifique, car ils ont compris qu'il faut tenir compte de notre climat et de notre situation géographique et qu'en raison de la nature de notre pays, il ne peut y avoir ni concurrence, ni double emploi, ni entreprise privée dans le domaine du transport. Dans un pays comme le Canada, ces entreprises ne sont pas rentables. Il est tout à fait injuste d'imposer une charge à un particulier ou à une société ou de lui faire subir une perte en vue de procurer un service avantageux pour le pays en général. Je ne m'attends pas à ce que le conseil d'administration du Canadien Pacifique verse 100 millions par an au Canada si l'ensemble de son exploitation doit se solder par un déficit, mais je compte que la compagnie fera sa part.

Les coûts de transport doivent être répartis parmi tous les Canadiens. En établissant un réseau de transport public comparable aux Canadiens qui en supporteraient les frais, on serait assuré que chacun rayerait sa quote part. Grâce à la régie publique, les Canadiens sauraient qu'ils obtiennent le genre de service, la quantité de matériel et les moyens voulus pour permettre à notre industrie céréalière de soutenir la concurrence et d'accroître notre production alimentaire pour nourrir les affamés dans le monde entier.

• (1552)

Une chose encore pour terminer. Le problème n'est pas particulier au transport des grains. Le transport ferroviaire nous a toujours causé des problèmes partout au pays. Dans ce domaine, Terre-Neuve ne fait pas encore partie de la Confédération.

Depuis des décennies, l'insuffisance du matériel roulant et le manque de puissance des locomotives rend plus difficile le transport des pommes de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick, le transport du bétail partout au pays et celui des fruits dans le Sud de l'Ontario et en Colombie-Britannique.

Chaque année, le transport du bois de coupe accuse des retards à cause de l'insuffisance du matériel roulant. Ce problème n'est donc pas particulier au transport de grains. Nos deux grandes sociétés ferroviaires battent leurs propres records d'insuffisance depuis des décennies. Des députés de tous les partis reviennent à la charge chaque année à ce sujet et on n'a jamais remédié à la situation.

Le gouvernement actuel et ceux qui l'ont précédé se sont toujours cramponnés aux principes qui régissaient la concurrence et la rentabilité des transports dans les années 1890. Tous les pays, à l'exception des États-Unis et du Canada, ont remis ces principes aux oubliettes. Dans certains pays, l'entreprise privée et le gouvernement ont depuis longtemps pris des mesures et ont montré à tous à quel point il est possible

Transport des grains

d'innover dans ce domaine. Il est temps que le Parlement canadien passe aussi à l'action.

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, nous, de l'opposition officielle, nous réjouissons aussi de l'occasion qui nous est donnée de discuter de cette question très importante, et je suis particulièrement heureux de participer au débat à ce moment-ci. Il est certain, en tout cas, qu'il tombe à pic. A chaque jour qui passe, nous découvrons que le réseau de transport de notre pays se dégrade progressivement. Il ne fait aucun doute qu'il nous faudra étudier cela très sérieusement bientôt.

Je veux me joindre à mon ami et collègue, le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) pour blâmer le gouvernement de n'avoir pas donné d'orientation ferme et précise dans ce domaine. Je veux également le blâmer de n'avoir pas tenu les promesses qu'il avait faites à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest tenue en juillet 1973 et qu'il a réitérées pendant la campagne électorale de 1974. Ceux d'entre nous qui ont fait campagne à cette époque se rappellent tous de la grande déclaration qu'avait faite le ministre des Transports, auquel faisait écho le premier ministre (M. Trudeau): «Élisez-nous et nous retaperons tout le réseau de transport des céréales depuis les greniers dans les fermes jusqu'aux bateaux dans les ports». Il est intéressant de noter que depuis la campagne électorale de 1974—les chiffres en témoignent éloquentement—la capacité globale de notre réseau de manutention et d'acheminement des céréales n'a même pas augmenté. On ne s'est même pas approché des objectifs dont le ministre avait parlé avec tant d'assurance au cours de cette campagne électorale.

En toute franchise, ce qui se passe, c'est que les producteurs et les autres citoyens ne croient plus le gouvernement et qu'ils ne lui font plus confiance. On prend toutes les déclarations du gouvernement avec un grain de sel et on les considère comme un stratagème politique.

Fait intéressant, on ne relève aucune mention à la manutention et au transport des grains dans le discours du Trône qui a marqué l'ouverture de la dernière session de cette législature, enfin je suppose que c'est la dernière. Pourtant, on y fait allusion à deux questions capitales, l'unité nationale et l'économie. Je trouve cela très étrange, car nous pouvons certainement redresser notre balance des paiements, stimuler l'économie et améliorer d'une manière générale la situation des céréaliculteurs de l'Ouest en exportant le plus possible de grains.

Je dois dire toutefois que la motion ne va vraiment pas assez loin, à mon sens. A en croire le député de Regina-Lake Centre, tous les problèmes seraient résolus si le ministre obligeait les compagnies ferroviaires à ajouter 4,000 wagons-trémies et à en réparer 5,000 et s'il accordait des pouvoirs plus étendus à la Commission canadienne du blé.

M. Benjamin: Proposez un amendement.

M. Mazankowski: Nous n'avons pas eu recours à ce procédé plus ou moins orthodoxe qui consiste à proposer des amendements aux motions. Le NPD, lui, en a l'habitude.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Attention! vous avez voulu invoquer l'article 26 du Règlement aujourd'hui même.