

Transport des grains

Le ministre parle de transporter 850 millions de boisseaux. For bien, c'est une quantité appréciable. Mais qu'est-ce qu'on fait à partir de là? Si nous ne continuons pas à aller de l'avant, nous allons commencer à régresser, comme le montrent les chiffres que j'ai cités. Au mieux, notre capacité de transporter les céréales est la même qu'il y a six ans. Je crois qu'en fait, elle est inférieure à celle d'il y a six ans.

Nous croyons que la solution consiste à nationaliser les éléments principaux du réseau de transport et à rendre compte de leur exploitation aux pouvoirs publics...

● (1542)

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. J'ai le regret d'informer le député que son temps de parole est écoulé. Il peut continuer si la Chambre y consent à l'unanimité. Le député peut-il continuer?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur l'Orateur, et je remercie aussi mes collègues de m'avoir accordé ces quelques minutes de plus. Je vous assure qu'il ne m'en faut pas plus. Je vais terminer la phrase que j'avais commencée. Puisque le Canadien Pacifique s'est arrogé le droit de se décharger des obligations qu'il avait assumées en échange des avantages que lui avaient consentis les Canadiens, et ce en dépit des accords qu'il avait conclus et en dépit de la loi du pays, le Canada doit maintenant faire en sorte que toutes les activités du Canadien Pacifique deviennent propriété publique et tombent sous le contrôle de l'État. Il est plus que temps de le faire.

Pour terminer, je voudrais consacrer deux ou trois minutes à nos exportations de grains et à notre capacité de satisfaire à l'accroissement de la demande de grain. J'ai mentionné au début de mon intervention que la Commission canadienne du blé avait signé un contrat avec la République populaire de Chine pour la vente de quelque trois millions de tonnes. Ce contrat est entré en vigueur le 1^{er} septembre.

Le printemps dernier—et j'ai alors interrogé le ministre à la Chambre à ce sujet—le ministère de l'Agriculture des États-Unis avait prédit que le Canada ne pourrait profiter de l'occasion qui lui était offerte de vendre davantage de grain à la Chine. Le ministère de l'Agriculture des États-Unis justifiait cette prévision en faisant valoir que la capacité du Canada de livrer son grain était sérieusement mise en doute et qu'on s'en rendrait compte de façon évidente en novembre 1978.

Les Américains n'ont pu avoir accès au marché de la République populaire de Chine pour un certain nombre de raisons. Entre autres, la loi américaine interdisait au gouvernement ou à tout autre vendeur de faire des ventes à crédit à la Chine. Cependant, il y a à peine quelques semaines, les États-Unis ont signé leur premier contrat important avec la République populaire de Chine pour la vente de 3.2 millions de tonnes de grain. Si nos sociétés ferroviaires avaient assumé leurs responsabilités et avaient donné plus d'importance à la réfection de leurs installations, à la réparation et à l'achat du matériel nécessaire pour transporter le grain, la Commission canadienne du blé aurait par le fait même eu la possibilité de conclure des contrats encore plus importants.

Je ne doute pas le moins du monde que la Commission canadienne du blé aurait pu conclure avec la Chine rouge un contrat de vente de quatre millions de tonnes au lieu de trois millions. Si nous en avions eu la possibilité, la Commission canadienne du blé aurait pu conclure un contrat de vente

pouvant atteindre jusqu'à six millions de tonnes par rapport à notre production nationale totale de 38 ou 39 millions de tonnes.

On accomplit d'excellents progrès à Vancouver où l'on travaille à l'agrandissement de nos terminus céréaliers. Le ministre en a parlé. Il en parlera sûrement encore. Nous le reconnaissons tous. Les United Grain Growers, le Syndicat du blé de la Saskatchewan et l'Alberta Wheat Pool ont travaillé et travaillent encore à agrandir et améliorer leurs installations et leurs services à Vancouver. Des travaux similaires sont en cours, ou débiteront, à Prince-Rupert. Tout cela ne sert pas à grand-chose si le maillon clé de la chaîne du transport des céréales entre les élévateurs privés des céréaliculteurs et ces ports ne suffit toujours pas à continuer à faire aussi bien qu'auparavant, et nous ne serons certes pas en mesure d'accroître nos exportations vers des pays comme la Chine.

M. Forrest Hetland, commissaire de la Commission canadienne du blé a pris la parole le 18 octobre, lors de la réunion semestrielle du Conseil des grains du Canada. Je ne peux m'empêcher de faire remarquer que cette réunion a donné lieu à une journée fantastique dans l'Ouest, dans une partie du moins. M. Hetland a déclaré que l'on prévoit une expansion rapide des marchés mondiaux des exportations de blé et de céréales. Il a même déclaré que même si la part du marché canadien des exportations demeure inchangée, les fermes devront produire davantage et on attendra plus du système de manutention des grains. Il a déclaré que d'ici 1985, le Canada pourrait exporter près de 20 millions de tonnes de blé et environ 10 millions de grain de provende. Le Canada n'a jamais exporté plus de 21.4 millions de tonnes; c'était il y a six ans. M. Hetland a déclaré que pour utiliser pleinement son potentiel, le Canada devait accroître la capacité de son réseau ferroviaire, créer d'autres terminus d'entreposage et adopter des techniques de vente accrocheuses. Il a ajouté ceci:

Nous devons nous doter d'un système de manutention et de transport qui soit capable de faire face aux besoins non seulement des années et des mois normaux mais aussi de ceux des mois et des années de récolte exceptionnelle.

Je me réjouis de ce que les sociétés d'élévateurs, notamment ceux appartenant aux céréaliculteurs eux-mêmes, les syndicats du blé et l'UGG, vont de l'avant, améliorent et accroissent la capacité tant des élévateurs régionaux que des élévateurs terminaux de Vancouver, mais il n'y a pas lieu de féliciter nos deux chemins de fer. Je l'ai déjà dit à la Chambre et je le répète, nous devrions nationaliser de nouveau le CN et nationaliser le CP. Tant qu'on n'améliorera pas notre réseau ferroviaire grâce à des investissements massifs, le point de départ du réseau, c'est-à-dire les élévateurs régionaux, et son point d'arrivée, c'est-à-dire les élévateurs terminaux, ne seront pas utilisés et ne serviront pas au plus fort de leur capacité. Nos sociétés ferroviaires, qui doivent faire le lien entre ces deux centres d'activité, n'ont pas joué leur rôle.

Je presse le gouvernement et le ministre de donner suite à la recommandation du juge Emmett Hall relative aux tarifs statutaires pour le transport des céréales. Les chemins de fer devraient pouvoir se faire rembourser tout déficit que leur occasionne le transport des céréales. Il faudrait les obliger à se procurer l'équipement dont elles ont besoin pour assumer leur rôle. Il n'appartient pas au gouvernement de s'en charger. Il faudrait obliger ces sociétés à s'acquitter de leurs responsabilités.