

L'une des conditions fondamentales pour réaliser une vente est d'assurer au client que le grain sera livré. Et pour ce faire il faut être en mesure de contrôler dans la mesure du possible les mécanismes de la livraison, en l'occurrence l'affectation des wagons-trémie. Si la Commission détient le contrôle et la gestion des wagons elle dispose d'un atout majeur au moment de négocier avec les chemins de fer. En effet, ceux-ci n'ont d'autres choix que de fournir les locomotives. Personne ne se plaint du manque de ...

Le président suppléant (M. Weatherhead): A l'ordre. La Chambre est-elle prête à se prononcer? La parole est au député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight).

M. Bill McKnight (Kindersley-Lloydminster): Monsieur le Président, je ne sais pas si c'est à cause de l'heure tardive, mais je pourrais comprendre les idées erronées du député de Skeena (M. Fulton) concernant le projet de loi C-155. Je sais qu'on lui a remis un texte préparé d'avance et qu'il a pu ainsi parler de la propriété des wagons achetés par les producteurs, par ceux qui sont titulaires d'un livret de permis de la Commission canadienne du blé. Le député de Humboldt-Lake Centre (M. Althouse) a poursuivi dans la même veine en parlant des wagons dont les producteurs étaient propriétaires.

M. Althouse: Monsieur le Président, j'ai dit qu'ils étaient sous le contrôle de la Commission canadienne du blé.

M. McKnight: J'aimerais signaler à l'attention de ces deux députés que malgré toutes les bonnes intentions qu'avait la Commission d'acheter les wagons, ce sont les titulaires des permis de la Commission canadienne du blé qui les ont payés. Mais en droit, nous n'en sommes pas propriétaires. Ils appartiennent au gouvernement du Canada. Ils appartiennent à la Couronne. Le député de Humboldt-Lake Centre détient un permis de la Commission et devrait le savoir. Au comité, on a demandé au député de Pontiac-Gatineau-Labelle (M. Lefebvre) si la Commission canadienne du blé, en qualité d'entité distincte, était propriétaire des wagons, il a répondu que non, que la Commission canadienne du blé constituait à toutes fins pratiques un organisme du gouvernement du Canada de sorte qu'en fait la Commission, conformément à la loi, achète les wagons pour le compte du gouvernement du Canada. Le gouvernement en est propriétaire, car il est l'entité juridique qui peut posséder une propriété. Monsieur le Président, ces wagons sont la propriété du gouvernement du Canada. Ils ne sont pas la propriété des producteurs ni de la Commission canadienne du blé.

Quant à l'amendement proposé par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin), vous voyez que c'est le même que celui qu'il a proposé au comité et qui a été jugé irrecevable, et dont il a dit qu'il n'aurait pas de répercussion sur la répartition des wagons. J'ai probablement fait une erreur en le rédigeant, car cet article ne se rapporte pas à la répartition des wagons. Le député de Regina-Ouest a proposé ici le même amendement qui avait été jugé recevable. Il suffit d'examiner le projet de loi pour voir que cet article n'a absolument rien à voir avec la répartition des wagons.

Le député de Skeena aurait bien pu en parler à certains de ses collègues qui ont assisté aux séances du comité, car ils

Transport du grain de l'Ouest—Loi

l'auraient mis un peu mieux au courant. Nous discutons de la motion n° 56 proposée par le député de Regina-Ouest. Cette motion n'a absolument rien à voir avec l'attribution des wagons; tout ce que le député cherche à faire, c'est à retirer au ministre le pouvoir de réglementer le transfert, l'exploitation ou le contrôle de tout wagon de chemin de fer administré par la Commission canadienne du blé au nom du gouvernement du Canada.

Je suis convaincu, monsieur le Président, que si nous allons au fond des choses, nous constaterons que le ministre est chargé de la Commission canadienne du blé.

M. Benjamin: Monsieur le Président, je voudrais seulement aider le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight). La Commission canadienne du blé relève du secrétaire d'État chargé de la Commission canadienne du blé, qui siège à l'autre endroit. Tout ce que nous cherchons à faire, c'est à conserver à la Commission du blé le contrôle et l'administration de ces wagons. Il n'est pas question d'administration.

M. McKnight: Cela devrait être tenu pour acquis, mais je crois que si vous lisez sous la rubrique «responsabilités», vous constaterez que le secrétaire d'État chargé de la Commission canadienne du blé est un adjoint du ministre des Transports.

M. Benjamin: C'est leur problème.

M. McKnight: Le ministre a un adjoint. Je me demande à quel point ce ministre qui siège à l'autre endroit est disposé à aider un quelconque ministre, mais ce problème ne se pose pas pour nous, députés de notre parti. Mais le ministre est chargé de la Commission canadienne du blé. Le ministre est chargé de la Commission et, à ce titre, il administre tous les wagons qui relèvent de la Commission canadienne du blé. La Commission canadienne du blé est une agence de l'État et ce ministre en est responsable. Or, nous sommes saisis d'une motion proposée par le député, qui vise à retirer au ministre tout pouvoir de réglementer le transfert, l'administration et le contrôle de tout wagon de chemin de fer appartenant à la Commission canadienne du blé, mais d'autre part, le député veut laisser cela entre les mains du ministre parce que ce ministre est chargé de la Commission canadienne du blé.

● (2320)

J'arrive difficilement à déterminer ce qu'apporteront ces amendements aux céréaliculteurs de l'ouest du Canada. Comment un amendement ne reconnaît-il pas que la Commission canadienne du blé, donc le gouvernement, est le propriétaire des wagons quoique les producteurs aient l'impression de les payer? Bien des gens ont douté que la Commission canadienne du blé ait acheté ces wagons. On leur a reproché d'être contre la Commission. Cette dernière est assez bien ancrée dans l'ouest du Canada, les agriculteurs la respectent suffisamment pour qu'elle puisse supporter la critique. Bien que sa gestion soit le plus souvent saine, elle n'est pas sans commettre d'impairs. La Commission n'a jamais nié que l'achat avait suscité quelque problème, mais elle s'était vue obligée de prendre ces mesures.