

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. le vice-président: Le député est en train de nous relater un détail historique. Les amendements à l'étude sont très précis; il s'agit des amendements nos 55 et 56. Si le député n'en a pas pris connaissance, la présidence est entièrement disposée à les lui lire et à l'aider à faire porter son intervention sur leur objet. Mais en toute justice pour la Chambre, le député a le devoir de nous expliquer en quoi des faits qui sont survenus il y a près d'un siècle se rapportent à l'amendement précis que son parti a proposé.

M. Anguish: Monsieur le Président, les lignes ferroviaires ont vu le jour à cette époque-là au Canada. C'est l'époque qui a précédé l'établissement du tarif-marchandises que la Chambre examine aujourd'hui, mais que nous considérons comme un droit historique. Je ne vois pas comment vous pouvez...

M. le vice-président: Le député fait des remarques de portée générale au lieu de parler des amendements précis. Le Règlement de la Chambre est très clair. A l'étape du rapport, les députés doivent faire des remarques qui s'appliquent précisément aux amendements à l'étude. Le député refuse de le faire. S'il ne parle pas des amendements, la présidence se verra dans l'obligation de donner la parole à un autre député.

M. Anguish: Monsieur le Président, il s'agit du contrôle du matériel roulant, des wagons couverts et des wagons-trémies, qui devrait être confié à la Commission canadienne du blé et qui ne l'est pas à l'heure actuelle. Je ne saurais être plus pertinent qu'en citant un extrait d'un document qui a été le précurseur de l'établissement du tarif-marchandises historique que les agriculteurs, les céréaliculteurs de l'ouest du pays, apprécient depuis longtemps et considèrent comme un droit acquis. Voilà pourquoi je me suis reporté à ce document. Je ne continuerai pas ma citation. J'accepte votre décision. J'affirme aussi que ce document dont je voudrais citer des passages contient des renseignements qui ont un rapport avec le débat actuel. Sauf tout votre respect, monsieur le Président, je n'ai pas besoin qu'on me dise sur quoi portent ces amendements.

Je représente une circonscription agricole dont l'industrie principale est l'agriculture. Les amendements dont nous discutons maintenant ont tous les deux été présentés par le Nouveau parti démocratique. Nous les avons présentés parce que les sociétés ferroviaires n'achètent plus de wagons couverts ou de wagons-trémies. De fait, je ne sais pas au juste de quelle société il s'agissait, mais la dernière fois que le CN ou le CP a acheté des wagons couverts était au début des années 50. L'autre société n'a pas acheté de wagons couverts depuis la fin des années 40, avant même que je sois né. Il ne faut pas s'étonner que nous voulions que ces amendements soient adoptés. Qui a acheté des wagons couverts récemment?

M. Benjamin: Des wagons-trémies.

M. Anguish: Qui a acheté des wagons pour transporter les céréales dans l'Ouest? Mon collègue vient tout juste de me signaler qu'il ne s'agit pas de wagons couverts mais plutôt de wagons-trémies. Je le sais, bien sûr. Mais les wagons-trémies sont relativement nouveaux, monsieur le Président, n'ayant fait

leur apparition qu'en 1951. Mais qui achète les wagons-trémies?

D'abord le gouvernement fédéral, non les sociétés ferroviaires. Ce ne sont sûrement pas les conservateurs ni les libéraux qui ont obligé les sociétés à remplir leurs obligations. Les deux partis se sont montrés négligents à cet égard. Ce sont les contribuables canadiens qui paient ces wagons. On a continué d'en acheter. Le gouvernement de la Saskatchewan en a acquis une certaine quantité. De même que le gouvernement de l'Alberta parce qu'ils savent que les céréaliers jouent un rôle de premier plan dans leur province. Ils ont donc acheté des wagons-trémies pour permettre aux producteurs d'acheminer leur grain vers les marchés, vers les ports parce que les sociétés ferroviaires n'avaient pas été à la hauteur de la tâche.

Il y a un troisième groupe qui a acheté des wagons-trémies ces dernières années. Voilà le fondement réel de notre amendement. Ceux qui ont acheté ces wagons-trémies sont les producteurs eux-mêmes par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. Elle a acheté ces wagons, car elle croyait que si les producteurs achetaient leurs propres wagons, les compagnies ferroviaires se verraient davantage tenues de transporter les céréales vers les marchés où elles peuvent être vendues. Mais cela n'a pas fonctionné comme prévu.

Les conservateurs n'ont rien fait lorsqu'ils étaient au pouvoir pour améliorer le transport des céréales, ni les libéraux. Même si les deux partis formaient demain une coalition comme ils le devraient puisqu'il n'y a pas de différence entre eux, je doute que ces deux cerveaux réunis ne parviennent à améliorer le transport des céréales, monsieur le Président.

Notre amendement au projet de loi C-155, les motions nos 55 et 56, vise d'abord à confier le contrôle des wagons et leur affectation à la Commission canadienne du blé. Quand on a la responsabilité d'acheminer le grain vers les ports, comme c'est vraiment le cas pour les agriculteurs parce qu'ils le produisent, et pour la Commission qui en fait la commande, il faut également avoir le pouvoir de faire en sorte que ces wagons soient disponibles lorsque les agriculteurs en ont besoin pour faire transporter leur grain là où il devrait être entreposé ou vers sa destination finale.

M. le vice-président: La présidence hésite à interrompre le député. Mais il a bénéficié de trois minutes et demie supplémentaires pour tenir compte des interruptions qu'il a subies; il a donc eu un temps d'intervention équitable. La parole est au député de Yorkton-Melville.

[Français]

M. Lorne Nystrom (Yorkton-Melville): Monsieur le Président, nous avons maintenant les motions nos 55 et 56, proposées par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin), et les deux motions sont très importantes pour nous dans l'Ouest du Canada parce que maintenant, d'après le projet de loi C-155 et l'article 33, le gouvernement fédéral, par réglementation, a donné beaucoup de pouvoirs à l'administrateur pour l'avenir de ce comité.