

qui régnait voici 10 ou 15 ans dans ces mêmes exploitations agricoles, je suis certain qu'ils constateraient une grande différence.

La vie était beaucoup plus dure qu'elle ne l'est aujourd'hui. Au fond, cela revient à dire ceci: bien que l'on connaisse des problèmes de manutention et de transport des céréales ainsi qu'au niveau de la production il existe en général beaucoup moins de problèmes actuellement qu'il y en avait à l'époque. Entre temps, malgré ces problèmes, le producteur de grain a enregistré ces dernières années des progrès dans sa situation économique que ni lui ni aucun d'entre nous, de quelque parti que ce soit, n'auraient pu croire possibles voici cinq ou six ans encore. Si les députés des différentes circonscriptions font ce que je suggère, à savoir parcourir leurs propres circonscriptions et étudier les résultats de certaines exploitations agricoles en les comparant avec les conditions qui existaient il y a huit ou 10 ans sur les plus petites exploitations et qu'ils comparent leur revenu net actuel avec celui d'il y a huit, dix ou même 15 ans, ils constateront...

Une voix: Et l'inflation?

M. McIsaac: ... qu'en dépit de l'inflation, et même avec un dollar à 85c., ils s'en tirent encore beaucoup mieux et de très loin que leurs concitoyens travaillant dans une petite ville comme mécaniciens, à Calgary ou dans d'autres endroits encore. Même si ceux-ci gagnent un bon revenu dans leur métier, le gars qui est resté à la ferme à Rosetown, Lisgar ou tout autre endroit s'en est également fort bien tiré dans le domaine de la production des céréales au cours des dernières années, malgré l'inflation.

Le député de Moose Jaw, car c'était lui je crois, a suivi un raisonnement assez intéressant qui, à mon avis, allait plutôt à l'opposé des commentaires du début de la journée où les députés d'en face s'opposaient vivement à une mainmise canadienne plus importante sur l'industrie pétrolière.

Une voix: Pas du tout.

M. McIsaac: C'est la vérité. Leur attitude ne fait aucun doute. Ils ne veulent pas que des intérêts canadiens ou le gouvernement prennent les affaires en main. Mais quand il s'agit de l'industrie du grain, qui a toujours appartenu à des agriculteurs-producteurs canadiens, ce n'est plus la même chanson. Il y a des années, le gouvernement canadien a construit un certain nombre d'élévateurs de stockage dans les Prairies, mais je ne crois plus vraiment nécessaire qu'il s'en occupe. De grosses compagnies appartenant à des Canadiens, à des agriculteurs, s'occupent du stockage du grain et il me semble que dans une industrie fortement réglementée par le gouvernement il est normal que ces élévateurs, qu'ils se trouvent à Moose Jaw, à Saskatoon ou ailleurs, soient dirigés par les compagnies céréalières elles-mêmes.

Le député de Moose Jaw s'inquiétait beaucoup de ce que le gouvernement puisse abandonner ce secteur d'activité et pourtant, au début de la journée, l'opposition conservatrice voyait d'un très mauvais œil le gouvernement intervenir dans le secteur énergétique de façon à pouvoir approvisionner en énergie les agriculteurs des Prairies à un prix raisonnable.

Transport des grains

Une voix: A quel prix les vendriez-vous?

M. McIsaac: Le prix et les modalités sont certainement négociables, et je suis sûr que le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) et le ministre chargé de la Commission canadienne du blé en ont déjà discuté avec les compagnies céréalières et les autres groupes intéressés. Il me semble parfaitement logique de confier aux compagnies céréalières la gestion de ces installations.

La motion dont nous sommes saisis reproche au gouvernement de ne pas avoir demandé aux chemins de fer d'ajouter à leur parc 4,000 wagons-trémies et 5,000 wagons couverts réparés. Il y est dit plus loin qu'il faudrait accorder à la Commission canadienne du blé pleine autorité pour coordonner tous les aspects du transport du grain et l'investir de tout autre pouvoir nécessaire à la production et à l'expansion des exportations. Je suis certain qu'après réflexion le député de Regina-Lake Centre pourrait vouloir modifier la teneur de cette motion et, qu'il ne veut pas réellement faire dépendre de la Commission tous les secteurs de l'industrie. Il voudrait peut-être accroître les pouvoirs de la Commission mais, je ne pense pas qu'il souhaiterait que le gouvernement, la Commission canadienne du blé ou tout autre organisme s'occupent du transport du grain d'une ferme à une autre, de la ferme au parc d'engraissement, ce que l'on pourrait appeler les ventes locales.

Il me semble qu'il faudrait s'attacher davantage aux progrès réalisés dans le domaine du transport et de l'entreposage du grain. Cet aspect a été abordé par le ministre et par certains autres députés. Il ne s'agit pas seulement d'accroître le nombre de wagons couverts et de wagons-trémies. Bien d'autres facteurs interviennent dans le transport du grain, en dehors des wagons couverts et je suis certain que les députés sont conscients des avantages que représentent les wagons-trémies par rapport aux wagons couverts d'autrefois. A mon avis, nous pourrions en utiliser encore davantage, mais je me demande s'il convient, comme l'a demandé la Commission Hall dans son rapport et le député de Regina-Lake Centre ce après-midi, d'accorder des crédits aux chemins de fer pour l'achat de wagons et le renouvellement de bon nombre de ces tronçons sur lesquels circulent ces wagons-trémies. La réparation de tous ces tronçons n'est pas une mince affaire. Beaucoup de travaux se poursuivent déjà actuellement.

• (2022)

Je suis enchanté de voir ce qui se passe dans mon coin de la Saskatchewan, comme d'autres députés aussi, j'en suis sûr. Quand je me rends chez moi en fin de semaine, je vois qu'on reconstruit, qu'on reballaste et qu'on renouvelle le matériel. De Saskatoon à North Battleford, j'ai vu de 50 à 60 wagons à ballast transporter la pierre concassée qui sert à la reconstruction des voies. C'est un grand programme qui coûtera, estime-t-on, 700 millions de dollars et qui se poursuivra jusqu'en 1980 avant d'être terminé. On prévoit dépenser 70 millions de dollars environ au cours de l'année financière actuelle. Près de 100 millions de dollars ont déjà été affectés ou dépensés cette année pour le nouveau matériel et l'amélioration de la voie.