

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Nous, du Nouveau parti démocratique, savons exactement ce qui se passe. Les députés conservateurs empochent tous les ans un don de \$50,000 du Canadien Pacifique et les libéraux en font autant. Ils ont eu 14 intervenants ce soir tandis que nous en avons eu 21, et pourtant leur leader parlementaire les appelle l'opposition officielle.

Je veux poursuivre au sujet de ce qui s'est passé à propos de ce matériel ferroviaire. J'ai travaillé pour les chemins de fer durant plus de 35 ans, et je sais comment fonctionne le système. Je sais comment les chemins de fer ont réussi à faire payer les contribuables canadiens pour la fabrication des nouveaux wagons nécessaires pour répondre à la demande qu'ils ne voulaient pas respecter. Ils ont également obtenu des centaines de millions de dollars pour moderniser leur matériel, mais, chose lamentable, ils n'ont pas fait ce qu'il fallait pour répondre aux besoins. Les syndicats du blé et le gouvernement du Canada ont dû intervenir et faire fabriquer des wagons afin que les chemins de fer puissent répondre à la demande.

Dans ma circonscription de Kootenay-Est-Revelstoke, le CP a conclu un accord de vente de charbon avec une entreprise japonaise. Avec quelle rapidité la société ferroviaire a obtenu son équipement et son matériel roulant et s'est préparée à répondre à la demande, car cela faisait son affaire et lui permettait de réaliser des bénéfices. Nous, du NPD, savons qu'il y a mieux à faire au Canada que de se contenter d'exporter du charbon et du bois de charpente. Le grain est une partie très importante de notre économie et ce projet de loi sert à veiller à ce que l'administration de ces wagons relève de la Commission du blé.

Si l'on en arrive à ce que le ministre s'en charge et les administrateurs, qu'est-ce qui empêchera les compagnies de chemin de fer de laisser ces wagons sur des voies de garage pendant des semaines de suite, puis de venir dire au gouvernement qu'elles ont besoin de plus de wagons? Je suppose que le gouvernement du Canada devra construire plus de wagons. Quand cela s'arrêtera-t-il?

Si nous voulons une mesure législative qui ait une certaine influence sur le transport des grains au Canada, il faut que l'organisme chargé de la vente du blé et de la production du grain et d'autres denrées soit dans le coup et puisse administrer le système. Il faut qu'il ait le pouvoir de réaliser ses plans pour répondre à ses besoins à des moments bien précis.

Le parti conservateur compte une centaine de députés et seulement 14 ont manifesté l'intérêt qu'ils portent aux agriculteurs. Au début de 1982, j'étais membre du comité des transports qui a parcouru le Canada dans tous les sens. Bien des agriculteurs ont exprimé une certaine inquiétude à propos de l'affectation des wagons. L'ancien ministre des transports progressiste conservateur, le député de Végréville était là. Il se vantait ouvertement d'avoir fourni des wagons et du matériel de transport du grain pendant que son gouvernement était au pouvoir. Ce gouvernement est resté au pouvoir exactement neuf mois, mais il a parlé de tous les wagons-trémie qu'il avait fait construire et du matériel qu'il avait fait moderniser pour répondre aux besoins des céréaliers. Il faut bien plus de neuf mois pour réaliser un tel programme, faire construire le matériel et faire participer les différents groupes concernés. Ce ne sont pas les conservateurs qui ont pris l'initiative. Ce sont les

céréaliers, la Commission du blé et les syndicats du blé. Ils se sont rendus compte qu'il fallait intervenir et ils ont pris l'initiative pour veiller à ce que le travail se fasse. Par conséquent, c'est une honte d'essayer de s'attribuer tous les honneurs de cette initiative.

Pour nous, il est absolument ridicule de discuter de la location du matériel de la Commission du blé qui sera confié au ministre. Les députés de ce côté-ci de la Chambre savent que ces amendements ne seront pas discutés comme il se doit par les libéraux, à plus forte raison lorsqu'il s'agira de voter. Ils ont dit qu'ils ne laisseront plus passer d'amendements. Ces amendements ne seront pas adoptés parce que les libéraux ont déjà fait un arrangement à l'amiable avec les compagnies de chemin de fer du Canada. Il faut que nous puissions débattre cette question. C'est pourquoi je suis heureux que nous ayons quelques heures de plus pour discuter de chacun de ces articles et débattre ces amendements. Il est important que cela soit consigné au compte rendu officiel pour bien montrer qui sont ceux qui défendent les intérêts des agriculteurs et du peuple canadien. Si nous ne prenons pas leur défense et que nous permettons l'adoption d'une telle mesure législative, d'ici cinq ou sept ans les agriculteurs des Prairies seront acculés à la faillite et le parti au pouvoir viendra demander à la Chambre d'adopter des mesures pour leur venir en aide. Après avoir tout donné aux sociétés ferroviaires, le gouvernement reviendra à l'assaut dans cinq ans, cherchant à obtenir des fonds pour aider les agriculteurs. C'est le contribuable canadien qui devra assumer cette charge supplémentaire. Ainsi, nous verrons le pendule osciller tantôt du côté des sociétés ferroviaires, tantôt du côté de la Commission canadienne du blé.

● (0045)

Ce projet de loi est trop important pour qu'un député prétende que nous ne devrions pas en débattre. Il est au cœur même de ce dont nous discutons à la Chambre. Chacun de ces amendements a une grande importance pour notre parti, et nous allons nous assurer que tous les Canadiens sont bien au courant de ce qui se passe.

M. Hnatyshyn: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le député accepterait-il que je lui pose une question?

M. Parker: Avec plaisir.

M. le vice-président: Le député a une minute et demie pour poser sa question. Le député de Saskatoon-Ouest (M. Hnatyshyn).

M. Hnatyshyn: Avant de poser ma question, je tiens à dire au député que l'enthousiasme avec lequel il s'est attaqué à cette question m'a beaucoup impressionné et que je suis heureux qu'il se soit joint au débat. Étant donné qu'il nous a exposé avec tant de vigueur son point de vue sur cette mesure législative et qu'il a participé au débat avec force enthousiasme, peut-il nous expliquer pourquoi quelqu'un qui s'intéresse à ce point au projet de loi n'a assisté à aucune des audiences du Comité des transports, alors que nous avons passé tout l'été à étudier ce projet de loi? Doit-on conclure qu'il voulait simplement venir faire un discours au milieu de la nuit et retourner ensuite se coucher?