

transporter rapidement le grain jusqu'à nos installations portuaires. Mais elles s'en sont abstenues pendant des années.

● (0030)

Depuis 15 ou 20 ans, le gouvernement du Canada achète des wagons-trémies. Ces dernières années, ce sont les agriculteurs qui en font l'acquisition par l'entremise de leur syndicats. Et plus récemment, les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ont été obligés d'acheter du matériel roulant car les sociétés ferroviaires refusaient de le faire.

Ce matin, j'ai écouté l'émission radiophonique «Morning-side». Un professeur de l'Université du Manitoba s'entretenait avec Peter Gzowski au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau. D'après moi il a très bien exposé la situation. Il a dit que les chemins de fer avaient fait la grève en quelque sorte. Pendant des années, ils ont seulement refusé de remplir leurs obligations, soit d'acheminer du grain vers le port. Enfin dans le projet à l'étude, nous invitons le ministre à prendre tous les moyens possibles pour veiller à ce qu'il y ait suffisamment de wagons. Il en est ainsi depuis des années.

L'amendement ajoute que la Commission canadienne du blé devra gérer et contrôler les wagons qu'elle acquiert ou qu'elle loue. Depuis quelques jours, la plupart des intervenants de notre parti ont dit qu'il était absolument nécessaire que la Commission puisse contrôler tout le système de manutention. Toute autre solution est absurde. Nous avons déjà débattu d'un amendement relativement aux pouvoirs qui seront accordés à l'administrateur de l'Office du transport du grain. A ce moment-là, les députés de ce côté-ci de la Chambre se sont dit étonnés que le gouvernement veuille enlever des pouvoirs à la Commission, se demandant pourquoi il voulait créer un autre organisme chargé de réglementer le mouvement du grain.

Après tout, la Commission n'est-elle pas parfaitement au courant du système? N'est-ce pas la Commission qui réalise les ventes, sait où et quand le grain doit être livré, à quel endroit il est entreposé et à quel moment on l'entrepasse dans les éleveurs? N'est-ce pas la Commission qui connaît les catégories demandées et à quel port elles sont entreposées?

Pourquoi chercher à démolir un système qui fonctionne très bien depuis des années? Il est certain que la Commission du blé joue un rôle très important voire même essentiel dans l'ouest du Canada. Pourquoi vouloir lui enlever ce rôle?

Dans la motion n° 56, nous avons voulu nous opposer à ce que les pouvoirs de gestion et de contrôle de la Commission soient transférés au ministre des Transports. Cette disposition du bill suscite énormément d'inquiétudes. Depuis de longues années, les agriculteurs ont appris à accorder aux divers ministres des Transports une confiance qui est loin d'être totale. Ils ont vu des ministres des Transports amoindrir l'autorité et l'efficacité de la Commission canadienne du blé. Il y a de nombreuses années, nous avons eu un ministre des Transports, membre du gouvernement conservateur dirigé par M. Diefenbaker, qui a enlevé à la Commission du blé sa compétence sur les grains de provende. Ce processus s'est poursuivi jusqu'à ce qu'un ancien ministre libéral des Transports, auquel le député de Saskatoon-Est (M. Ogle) qui a d'ailleurs eu le grand plaisir

de le battre en 1979, a fait allusion tout à l'heure, réduise radicalement les pouvoirs de la Commission du blé et son influence dans les Prairies.

Nous avons entendu le député de Végréville (M. Mazankowski), qui fut pendant un certain temps ministre des Transports. Il est maintenant un grand défenseur du tarif du Nid-de-Corbeau. Au cours des quelques mois durant lesquels il a été au pouvoir, il a mis en branle le processus qui devait aboutir aux mesures que nous débattons précisément en ce moment. Il avait entrepris un exercice qui aurait abouti à la suppression complète du tarif Nid-de-Corbeau, et ce, probablement beaucoup plus tôt que ce ne fut le cas.

Le prédécesseur du ministre actuel des Transports avait promis au cours d'un voyage dans l'ouest du Canada qu'il ne prendrait aucune décision au sujet du Nid-de-Corbeau tant qu'il n'y aurait pas un consensus là-dessus dans les Prairies. Le comité a constaté cet été, en sillonnant les Prairies, que les modalités de ces changements étaient loin de faire l'unanimité.

Les ministres successifs ont tous trahi la confiance des agriculteurs. On veut maintenant enlever le contrôle et l'administration des wagons céréaliers à la Commission du blé, l'organisme auquel les agriculteurs ont appris à faire confiance au cours de son demi-siècle d'existence, pour les confier aux services du ministre des Transports. Je ne voudrais nullement discrediter les titulaires actuels ou futurs de ce poste, mais les agriculteurs, à juste titre...

M. le vice-président: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais le temps qui lui est accordé est expiré.

M. Sargeant: Si la Chambre y consent, je poursuivrai ce discours fabuleusement brillant.

M. le vice-président: Le député a déjà été autorisé à poursuivre au-delà des dix minutes qui lui sont normalement accordées.

M. Sid Parker (Kootenay-Est-Revelstoke): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole sur les motions n°s 55 et 56 visant à modifier l'article 33. Les chemins de fer sont à cette heure au quart du cimetière. C'est exactement cela. Je suis heureux de formuler quelques remarques sur cet amendement au projet de loi, car il touche le cœur du sujet.

L'entente initiale du Nid-de-Corbeau stipulait que les chemins de fer devaient fournir l'équipement, les wagons et le matériel roulant nécessaire à la manutention des céréales, chose qu'ils n'ont pas faite. Au fil des ans, les chemins de fer manquaient à leurs engagements pendant que le gouvernement accordait des subventions de plus en plus importantes. Le gouvernement a littéralement affecté des centaines de millions de dollars à l'achat de matériel roulant. Il a commencé à le louer. Les chemins de fer ont demandé au gouvernement que la responsabilité de ces wagons passe de la Commission canadienne du blé et des syndicats au ministre. Quel tableau! Un ministre se pliant aux volontés des chemins de fer, utilisant l'argent des contribuables pour accumuler du matériel et le louer. Le gouvernement a maintenant le culot, au moment de modifier l'accord du Nid-de-Corbeau, de dire que le ministre assumerait mieux la responsabilité de ce matériel que la Commission et les autres groupes qui louent ces wagons.