

bateaux à destination de différents pays. Le grain n'est pas encore là à l'arrivée du bateau. Comme l'a dit mon collègue, la situation risque d'empirer si le système n'est pas amélioré.

Pour assurer la commercialisation du grain, il faut contrôler le transport. Le transport du grain doit être coordonné par la principale agence de commercialisation, c'est-à-dire la Commission canadienne du blé. Par conséquent, cette dernière doit répartir les wagons en fonction du type de grain dont on a besoin pour l'exportation; dans le cas dont j'ai parlé, il s'agit du port de Vancouver. L'attribution des wagons doit correspondre aux demandes des expéditeurs.

J'ai récemment visité le port de Vancouver à propos de ce projet de loi. La plupart des autorités portuaires et des syndicats de débardeurs craignaient vivement que la motion présentée par les conservateurs n'empêche le port de Vancouver de jouer son rôle de plaque tournante de l'exportation. Une grande partie du grain pourrait être exportée par le port de Seattle. J'ai suivi le grain, des wagons jusqu'aux élévateurs puis jusqu'aux navires. C'est effectivement un système très compliqué. J'ai beau être une profane, monsieur le Président, je comprends qu'il est extrêmement important d'améliorer la coordination de tout ce système. Comme mes collègues l'ont fait valoir bien mieux que moi, le meilleur moyen, c'est de le faire par l'entremise de la Commission canadienne du blé.

M. le vice-président: Je regrette d'interrompre madame le député, mais son temps de parole est expiré. Elle ne peut poursuivre qu'avec le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Non.

M. le vice-président: Il ne semble pas y avoir consentement unanime.

M. Bob Ogle (Saskatoon-Est): Monsieur le Président, comme vous le savez, à l'heure actuelle il est question des motions n^{os} 55 et 56, qui ont été toutes deux proposées par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Ces motions portent sur des dispositions du projet de loi qui sont très importantes comme d'ailleurs toutes les motions de mon honorable collègue. En général, je dirais que depuis le début, tout le débat a tourné autour du fait que le Nouveau parti démocratique insistait pour continuer à essayer de protéger le revenu des agriculteurs de l'Ouest tout en conservant à la Commission canadienne du blé ses prérogatives. La motion n^o 55 pour commencer, modifie l'article 33, afin qu'il se lise maintenant comme suit:

Le ministre peut, pour le compte de Sa Majesté, acquérir ou louer des wagons en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain...

L'amendement ajoute les mots:

... en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain...

Et l'article poursuit comme suit:

Transport du grain de l'Ouest—Loi

... il doit en outre prendre toutes les mesures indiquées pour qu'une quantité suffisante de matériel roulant soit fournie pour le mouvement fiable et efficace du grain.

Ceux d'entre nous qui ont grandi dans les Prairies savent naturellement que le mouvement du grain est extrêmement important. C'est le cœur même de l'économie agricole des Prairies. Ils savent également que tout le réseau de transport a été amélioré énormément au cours des 25 ou 30 dernières années grâce aux nouvelles techniques utilisées dans le domaine des wagons céréaliers. Ces derniers ont été conçus en grande partie par les agriculteurs eux-mêmes, par les sociétés ferroviaires et par des ingénieurs. Les anciens wagons céréaliers utilisés par les chemins de fer et qui devaient servir au départ à transporter toutes sortes de marchandises, quelle que fût leur forme, étaient les anciens wagons couverts munis de portes latérales. Dans ma jeunesse, je me rappelle quand un ou deux wagons arrivaient sur la voie de garage de la localité. Le préposé à l'élévateur utilisait alors un genre de levier lui permettant de faire avancer ou reculer à la main le wagon de quelques pieds. Ce qu'il fallait ensuite, c'était qu'ils mettent à l'intérieur de la porte du wagon une paroi en dosses. Au début le grain avait été chargé à la pelle par les agriculteurs. Plus tard il était amené par une conduite sortant d'un élévateur. Cependant, le wagon n'était pas conçu pour le transport du grain. C'était un moyen très incommode de transporter le grain. Quand finalement il arrivait au port ou à l'élévateur où il fallait le décharger, il fallait que les ouvriers démolissent cette paroi qui retenait le grain dans les wagons et le bois était simplement perdu. La Commission canadienne du blé a acheté les nouveaux wagons d'acier qu'on voit maintenant couramment transporter le grain dans les Prairies, quoi qu'ils appartiennent au gouvernement du Canada comme on l'a dit très clairement dans le débat. L'ensemble des opérations de chargement du wagon à partir de l'élévateur des Prairies, de son acheminement au port et de son déversement rapide a été rendu beaucoup plus efficace par le nouveau modèle. C'est extrêmement important. C'est un grand progrès. L'amendement dont nous parlons fait en sorte que la Commission canadienne du blé continue d'avoir la haute main sur ces wagons, puisque c'est elle qui a fait en sorte qu'il y ait du matériel roulant convenable pour le transport du grain. Mon ami et collègue, le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight), a déclaré que les députés néo-démocrates s'inquiétaient sans raison à ce sujet, que nous avions tort de dire que les wagons appartenaient à la Commission canadienne du blé. Malheureusement, mon ami a été mal informé au sujet de notre position parce que ce n'est pas vrai. Nous savons que les wagons appartiennent au gouvernement du Canada. Cependant, ce qui compte dans l'amendement c'est que c'est la Commission canadienne du blé qui va gérer et diriger l'emploi des wagons. Voilà le nœud même de la question.