

les modifications dont la Chambre est saisie maintenant. Il est intéressant de noter que depuis que le bill a été présenté, le ministre responsable à la Chambre de la Commission canadienne du blé a dit sans ambages que la commercialisation de ces grains ne sera pas confiée à la Commission en ce moment. Voici exactement ce qu'il a dit:

...si, à une date ultérieure, cela s'avérait souhaitable...

C'est ce qu'il a dit à l'extérieur de la Chambre en répondant à des journalistes. Je ne comprends pas ce qui l'a amené à présenter ces modifications maintenant s'il ne juge pas nécessaire de placer ces grains sous l'égide de la Commission du blé.

On a fait valoir qu'un certain nombre d'organisations agricoles demandent depuis de nombreuses années une mesure législative destinée à placer ces céréales sous l'égide de la Commission du blé, mais je n'ai pas entendu ce son de cloche du côté des producteurs eux-mêmes. En fait, l'autre jour, le président de la Palliser Wheat Growers Association a dit quelque chose qui diffère tout à fait de ce qu'a déclaré le ministre pour justifier son initiative. Voici ce que cet homme a déclaré le 25 avril à Regina:

Les ventes réalisées par la Commission n'ont pas été satisfaisantes sur un marché mondial où règne la concurrence. C'est un bilan de ventes manquées et de ventes en baisse sur un marché en expansion—un enchaînement de frais d'entreposage et d'intérêt coûteux et de centaines de millions de dollars de ventes de blé non réalisées, tandis que les Américains allaient de l'avant en pulvérisant les records en ce qui concerne la vente du blé et le revenu des cultivateurs.

Il va sans dire que ces chiffres suffisent à mettre en question la compétence de la Commission en tant qu'organisme de vente.

Du côté positif, il a dit:

Il faudrait s'efforcer...

Il s'agit du gouvernement.

...de doter la Commission de mesures d'encouragement et de méthodes de gestion afin de sauver l'industrie du blé menacée de naufrage, au lieu de faire couler l'industrie prospère de colza en même temps que celle du blé qui se trouve en péril.

Lorsqu'on dit que les associations agricoles réclament que la Commission s'occupe du lin et du colza, cela ne correspond pas nécessairement à l'avis des cultivateurs de lin et de colza. Parmi ceux qui sont en faveur d'une telle fusion, il y a, évidemment, les compagnies d'élevateurs, qui parlent au nom du syndicat, et non du producteur moyen.

Je ne peux que souscrire à ces vues, monsieur l'Orateur. Puis-je signaler qu'il est 5 heures?

MOTION D'AJOURNEMENT

QUESTIONS À DÉBATTRE

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): Conformément à l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles)—La Fonction publique—Le projet d'exclusion de certains fonctionnaires des négociations collectives; le député de Selkirk (M. Rowland)—La main-d'œuvre—Le placement des diplômés en sciences et en génie—La recherche et le développement; le député de Regina-Est (M. Benjamin)—Les céréales—Le blé—L'affectation du solde des crédits de l'opération LIFT.

[M. Thompson.]

• (5.00 p.m.)

[Français]

Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiatives parlementaires qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui, savoir les avis de motions.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES AVIS DE MOTIONS

LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

LE PROJET D'ÉTABLISSEMENT D'UNE ADMINISTRATION DES TRANSPORTS PUBLICS

[Traduction]

M. Lloyd Francis (Ottawa-Ouest) propose:

Que la Chambre prie le gouvernement d'étudier l'opportunité d'entamer des discussions avec les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec sur les conditions dans lesquelles pourrait être créée, en vertu d'une charte fédérale, une Administration des transports publics de la région de la capitale nationale, étant donné a) que les services de transports publics sont insuffisants dans la région de la capitale nationale, b) que les services de transports privés et publics sont limités par leur charte au territoire des municipalités, c) qu'il est nécessaire de prévoir à long terme un système intégré de transport rapide par rail, autobus et tout autre moyen de transport urbain, d) que les conditions injustes de concurrence créées par les subventions publiques aux transporteurs privés provoquent des situations de crise, e) qu'un système de transports publics, efficace et peu coûteux, contribuerait au développement économique et social équilibré de la région de la capitale nationale tout entière.

—Monsieur l'Orateur, je serai bref. La présentation de cette motion a déjà donné lieu à un excellent débat à la Chambre, comme en témoigne le hansard du 6 mars 1970, pages 4494 à 4504. C'est alors que j'avais donné les motifs de cette motion et les résultats auxquels j'espérais parvenir; j'avais signalé que dans la région qui, nous l'espérons, sera désignée, en vertu d'une modification à l'article 16 de la constitution du Canada, région de la capitale nationale, incluant une partie de la province de Québec et une de l'Ontario, nous pourrions nous servir de l'autorité du gouvernement fédéral, en collaboration avec les provinces d'Ontario et de Québec, ainsi qu'avec les municipalités en cause, pour élaborer un système rationnel de transport en commun pour notre agglomération dont l'importance croît sans cesse.

Il s'est produit depuis quelques événements que je me contenterai de rappeler brièvement. En premier lieu, le ministre des Transports (M. Jamieson) a annoncé qu'Ottawa et Montréal avaient été les premières villes canadiennes choisies pour desservir les avions à décollage et à atterrissage courts (ADAC). Le Canada a l'intention de se spécialiser dans la production de ces avions qu'il espère vendre dans le monde entier. Nous espérons qu'Ottawa et Montréal tenteront ensemble une expérience sur la faisabilité pratique de ce mode de transport entre deux grands centres urbains. Il va sans dire que si nous pouvons régler le problème que pose le transport interurbain, il sera encore bien plus important de trouver une solution rationnelle au transport à l'intérieur d'une même agglomération.