

Transport du grain de l'Ouest—Loi

En vertu du premier amendement, certains pouvoirs du ministre seraient confiés à la Commission canadienne du blé; l'autre a trait au contrôle des wagons que possède déjà le gouvernement.

J'espère que le NPD débattrait ces questions rapidement. Il y a certainement des motions qu'il considère plus importantes que celles-là. Il y a sûrement moyen d'améliorer le projet de loi. Le ministre est ici, il s'intéresse au débat et nous pourrions certainement convaincre le gouvernement d'examiner plus attentivement les amendements proposés cet après-midi.

Mme Margaret Mitchell (Vancouver-Est): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir exposer mon point de vue sur ces amendements quoique, je dois l'avouer, je ne sois pas experte sur la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce projet de loi nous a beaucoup appris à tous. Nous voyons maintenant ce que cela représente d'être Canadien. Au départ, nombre d'entre nous croyaient que ce projet de loi ne comptait que pour les agriculteurs des Prairies et pour l'économie agricole de cette région.

En tant que critique de mon parti sur la condition féminine, j'ai rencontré hier soir des femmes vivant dans des exploitations agricoles et j'ai écouté avec intérêt leurs doléances quant au projet de loi. Souvent, ces femmes entretiennent un foyer, travaillent sur la ferme en compagnie des autres membres de la famille et doivent par surcroît assumer d'autres tâches dans la localité pour amener davantage d'argent à la maison. L'augmentation des tarifs du transport des marchandises rendra leur situation encore plus difficile.

Ces amendements comptent beaucoup pour les citoyens de la Colombie-Britannique, et notamment pour le port de Vancouver.

Les motions n^{os} 55 et 56 portent sur le rôle des wagons de chemin de fer. Je ne crois pas que le ministre ait exposé clairement pourquoi les libéraux veulent apporter des changements dans les pouvoirs pour le contrôle et l'affectation des wagons. Je ne vois pas pourquoi il faudrait concentrer les pouvoirs entre les mains du ministre, ni pourquoi la Commission canadienne du blé n'aurait plus ce contrôle. On ne peut qu'en conclure que, comme d'habitude, les libéraux préfèrent assurer une surveillance bureaucratique centralisée que de se rapprocher des producteurs. On se demande s'ils veulent donner plus de pouvoirs aux compagnies de chemin de fer également.

On pourrait se demander s'il y a conflit entre le ministre de l'autre endroit et le ministre des Transports (M. Axworthy). Peu importe le motif, le ministre n'a pas donné d'explications.

Le NPD a une raison très claire et très précise pour ne pas approuver la motion n^o 55 et pour proposer la motion n^o 56. Nous voulons que la Commission canadienne du blé ait plus de pouvoirs et qu'elle soit en mesure de coordonner le transport du grain par le réseau jusqu'au point d'exportation, qui est le port de Vancouver dans ma circonscription, ce qui signifie qu'elle doit pouvoir demander le genre de grain qu'il faut à un certain moment, qu'il s'agisse de blé, d'orge, d'avoine et cetera.

La motion n^o 55 dit tout simplement que les wagons à céréales que la Commission canadienne du blé possède devraient être transférés au ministre des Transports, selon son plaisir. Ces wagons ont été achetés à même le compte commun de la Commission du blé, ce qui signifie qu'ils ont été achetés avec l'argent des agriculteurs. On a retiré le prix de ces wagons de la somme d'argent donnée aux agriculteurs pour la vente de

leur grain. Il serait pour le moins injuste de transférer simplement la propriété de ces wagons au gouvernement sans en tenir compte ni sans verser d'indemnité. C'est en réalité une taxe spéciale imposée aux agriculteurs par l'État. Toutes les vénérables traditions de la démocratie britannique rejettent une telle initiative.

On pourrait signaler que les dépenses faites par le gouvernement pour les wagons à grain prêtent à controverse et encore plus les dépenses de la Commission du blé à cet effet. A cette époque, on se demandait pourquoi d'autres devraient supporter le fardeau de ces frais d'immobilisation qui sont à charge de la compagnie de chemin de fer, et à juste titre. Les producteurs, sachant qu'il fallait faire le travail et les compagnies de chemin de fer se montrant intransigeantes, ont fait cet investissement, ce qui était bon pour le pays, évidemment. Faut-il les pénaliser pour cela? Faut-il les soumettre à une double imposition? Je crois que cette opinion a été exprimée en comité.

Je voudrais parler maintenant de la lettre d'un homme d'État très connu, le député de Regina-Ouest (M. Benjamin).

Une voix: Quoi?

Mme Mitchell: C'est un expert de toute cette question. Le député est capable de fournir des informations sans interruption, ce qui est précieux. Je voudrais que les députés assis à ma droite se fassent inscrire sur sa liste d'adresses.

M. Hnatyshyn: Je suis déjà abonné au *National Enquirer* et à tous les livres de blagues.

Mme Mitchell: Voici ce qu'il a écrit dans une lettre à ses électeurs:

Salut: En relisant quelques-unes des lettres que je vous avais adressées, je constate que le 4 octobre j'ai promis d'expliquer, dans la lettre suivante, pourquoi il est si important que la Commission du blé garde la haute main sur la répartition des wagons à céréales. La tension créée par les événements ici me l'a fait oublier.

M. Hnatyshyn: J'ai eu la même réaction.

● (2330)

Mme Mitchell: Me souvenant de la tension créée ce jour-là, monsieur le Président, je ne peux m'empêcher de sourire. Je continue:

... il faut que la Commission du blé garde la haute main sur la répartition des wagons à céréales. Comme le juge Hall l'a signalé, il y a beaucoup d'experts dans les bureaux de la Commission du blé et c'est pourquoi le réseau de transport des céréales jusqu'aux points d'exportation est très efficace.

Le projet de loi tend à affaiblir le système et ne sert pas les intérêts du pays.

Voilà ce qu'a dit le député de Regina-Ouest. Si je comprends bien le problème, monsieur le Président, nous aurions un système beaucoup plus efficace qu'avant pour transporter les céréales aux points d'exportation, afin de répondre à la demande, si la Commission du blé garde la haute main sur les wagons à céréales—et nous parlons bien de haute main, non pas de propriété. Un des problèmes qui se posent constamment à Vancouver, par exemple, c'est que nous voyons dans English Bay dix, parfois vingt navires venant de tous les pays riverains du Pacifique qui attendent, ancrés dans le port extérieur. Nous savons, bien sûr, qu'il faut déboursier des frais de surestarie très élevés en attendant que la cargaison soit chargée dans ces navires. On a malheureusement tendance à rejeter tous les torts sur les débardeurs lorsque ces navires attendent dans le port. Pourtant, le plus souvent, c'est parce qu'on n'a pas réussi à transporter à temps le grain qui doit être chargé sur ces