

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Puisque nous sommes contre le principe d'une contribution à des coûts constants et que nous réclamons un gel et un report sur trois ans de toute contribution à ces coûts, en attendant que la CCT et le gouvernement terminent leur étude, nous ne croyons pas qu'il convienne d'imposer une sanction fondée sur une contribution que nous ne jugeons insatisfaisante. Nous préférons 20 p. 100 de coûts variables afférents au volume. En somme, il s'agirait des coûts généraux ou encore proportionnels au volume qui incluraient les frais globaux de transport du grain, y compris la main-d'œuvre, le combustible, l'amortissement de même que l'investissement en capital, tout cela à l'exception d'une contribution aux bénéfices ou aux coûts constants.

Nous disons donc que la sanction devrait être de 20 p. 100 des coûts variables, afférents au volume. Ce qui serait déjà appréciable. Dans la mesure où le projet à l'étude constitue un marché avantageux pour les sociétés ferroviaires, les garanties relatives au service, l'investissement et les objectifs de rendement, tout cela laisse beaucoup à désirer. Le gouvernement a proposé de réduire nos 20 p. 100. Pourtant, c'est à l'étape du comité que ce chiffre a été choisi. Le gouvernement a proposé un sous-amendement pour les réduire à 10 p. 100. Le présent amendement veut restaurer la sanction équivalant à 20 p. 100 des frais variables. Car nous estimons que 10 p. 100 c'est beaucoup trop faible. De cette manière, on pourrait envisager une sanction de 65 millions en 1983-1984, de 71 millions en 1984-1985 et de 75 millions en 1985-1986. Etant donné les sommes que les céréaliers et les contribuables auront à payer, nous croyons que cette sanction reste très faible. Et nous recommandons à la Chambre de l'approuver.

M. Vic Althouse (Humboldt-Lake Centre): Monsieur le Président, la Chambre est présentement saisie des motions n^{os} 41 à 46 dont je commenterai les modalités au fur et à mesure dans mon discours. Ces motions visent à modifier l'article 21 du projet de loi qui définit les objectifs de résultat, les règlements et les sanctions qui pourraient être imposés aux participants œuvrant à la manutention et au transport des grains. À la fin, on définit une méthode permettant de régler tout différend relativement à l'octroi des primes et à l'application des sanctions.

L'objet principal de toutes ces motions qui visent presque toutes au même objectif, c'est le rôle de l'administrateur, et nous ne saurons pas avant les votes s'il s'agira d'un organisme distinct ou d'un organe de la Commission canadienne du blé, mais comme le gouvernement favorise l'instauration d'un organisme séparé, nous supposons qu'il en sera ainsi quand les résultats du vote seront connus. En second lieu, ces motions portent sur les sanctions additionnelles qui pourraient être imposées aux participants et enfin, sur les limites de ces sanctions.

Le critique conservateur en matière de transport, le député de Végréville (M. Mazankowski), a dit que les sanctions devraient être tellement généralisées qu'elles s'appliqueraient à tous les participants. Cela paraît beau d'un point de vue théorique. Malheureusement, on ne tient pas compte des sanctions déjà prévues et du système qui est en place depuis des années.

Car, à l'heure actuelle, il existe déjà un système de primes et de sanctions applicable à la plupart des participants. Cette autorité découle de la loi canadienne sur les grains et de la loi sur la Commission canadienne du blé. L'une des lacunes, et c'est un aspect fondamental, de tout le système de manutention

et de transport, c'est que nulle part on ne prévoit de sanctions applicables aux sociétés ferroviaires ni d'ordonnances qu'elles seraient tenues de respecter.

Permettez-moi de vous rappeler un peu mon expérience comme membre du comité consultatif à la Commission canadienne du blé. Je me souviens avoir assisté à la session d'automne en 1977-1978, l'une des pires campagnes qu'ont connues les céréaliers ces dernières années. Le programme de vente était assez bon. Les carnets de commandes de la Commission étaient bien remplis et nous avions de quoi y pouvoir. La procédure habituelle est la suivante: une fois les contrats conclus, la Commission demande aux chemins de fer combien ils pourront engager de wagons et combien serviront au cours des prochains mois pour transporter le grain. Les sociétés ferroviaires s'engagent à leur tour. Et la Commission répartit les wagons, les affectant aux différents élevateurs locaux pour acheminer le grain, selon les catégories commandées, aux silos portuaires.

La campagne avait commencé le 1^{er} août. Le 1^{er} décembre, une des sociétés ferroviaires était en retard de presque 3,000 wagons. Comme il ne servait à rien de laisser un tel bilan négatif dans les livres, la société prit de nouveaux engagements. Au bout de trois ou quatre mois, la même société était en retard de 3,000 à 4,000 wagons. Or, la Commission était incapable d'obliger la société à respecter ses engagements. Et le grain attendait d'être expédié.

Quelques députés se rappellent sans doute que des agriculteurs avaient voulu poursuivre le Canadien Pacific Railway, la société en cause, parce qu'elle s'était dérobée à ses obligations. Les tribunaux ont refusé de traiter cette cause, jugeant que même si les agriculteurs avaient produit les céréales, les avaient livrées aux élevateurs et avaient perdu des ventes en raison des chemins de fer, ils n'étaient pas des expéditeurs et ne pouvaient, en conséquence, engager de poursuites. Selon moi, c'est ce qui a précipité les événements subséquents. Les gouvernements provinciaux et la Commission canadienne du blé ont acheté des wagons-trémies, pour le compte des agriculteurs, et les ont distribués aux chemins de fer de façon qu'ils n'aient plus de raison pour ne pas respecter leurs engagements envers les producteurs.

• (1230)

Même si l'utilisateur, dans ce cas-ci l'agriculteur, fournit le matériel roulant avec l'assistance du gouvernement provincial, aucune disposition, dans aucune loi, ne force les chemins de fer à affecter l'équipe de trois hommes nécessaire pour faire circuler un convoi de 110 wagons et d'une locomotive. C'est le seul projet de loi présenté à la Chambre depuis ce temps qui prévoit l'imposition de sanctions dans des cas semblables.

La Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains peuvent maintenant imposer des sanctions et des pénalités aux exploitants d'élevateurs, de terminus céréaliers et aux agriculteurs. Ces sanctions existent déjà et je ne vois pas pourquoi l'ancien ministre, le député Végréville (M. Mazankowski), croit qu'il faut appliquer davantage de sanctions par le biais de ce projet de loi qui, je présume, fera concurrence à la loi sur les grains du Canada et à la loi sur la