

*Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

Chambre est saisie, ils se rendent compte qu'ils pourraient bien être obligés très bientôt de payer beaucoup plus cher pour faire acheminer leurs grains. Les spécialistes ont beau leur promettre que le prix des grains va augmenter de \$10 ou \$12 le boisseau au cours des cinq prochaines années, ils demeurent insatisfaits, car on leur a déjà fait miroiter monts et merveilles, ce qui on le sait n'a pas empêché le prix des grains d'être plus bas à l'heure actuelle qu'il ne l'était dans les années 70, alors que l'inflation continuait à faire ses ravages.

Jusqu'à maintenant, les agriculteurs de l'Ouest pouvaient compter que les frais de transport de leurs grains resteraient stables. Tous leurs autres frais ont augmenté, les uns plus rapidement que les autres. Ils ont été maintes fois victimes d'ingérence. Les agriculteurs ont manifestement tout intérêt à savoir ce que l'acheminement de leurs grains leur coûtera. Ils doivent pouvoir raisonnablement le prévoir. Or, le projet de loi ne leur en fournit aucun moyen. Voilà pourquoi des députés sont intervenus les uns à la suite des autres pour le signaler.

En fait, les problèmes sont divers, notamment la variabilité des taux, le fardeau que constitue le facteur de l'inflation, l'inclusion ou l'exclusion de certaines céréales, la limite fixée à 31 millions de tonnes et la marge de sécurité fixée à 10 p. 100 qui risque d'empêcher les agriculteurs de l'ouest du Canada de produire de l'orge ou de l'avoine, car le coût du transport dans cinq ans sera tellement élevé que, si le prix de leurs denrées ne double pas, ils n'auront plus les moyens de les produire.

Il conviendrait de répondre à toutes ces questions. Voilà pourquoi les agriculteurs nous demandent de prendre part à ce débat et de régler ces problèmes avant que le projet de loi ne franchisse rapidement les autres étapes et ne devienne soudainement loi. En tant que députés, nous nous devons de répondre aux questions justement que nous posent nos électeurs. Ils ne comprennent pas notre procédure aussi bien que nous. Des années durant, ils ont été à la merci des vicissitudes de la production agricole. Certaines années sont fructueuses—la nature s'est montrée généreuse, les prix sont intéressants et les bénéfices, raisonnables. D'autres le sont moins, comme l'année dernière, et dans la plupart des cas les agriculteurs n'ont même pas récupéré leurs frais de production. Si nous autorisons les sociétés ferroviaires à fixer le prix du transport du grain tous les ans au mois d'avril, il se pourrait fort bien qu'elles profitent du fait que la récolte est bonne. Et les frais de transport augmenteraient en conséquence; mais si la récolte n'est pas aussi bonne, les prix ne seraient sans doute pas changés.

L'argument que j'essaie de faire valoir est le même que s'efforcent d'expliquer de nombreux agriculteurs de l'ouest du Canada. Nous ne sommes pas suffisamment renseignés au sujet des frais que les sociétés ferroviaires attribuent au transport du grain. Nous ne savons pas si leurs chiffres sont exacts ou non.

Je voudrais que nous en revenions à la commission royale d'enquête MacPherson d'il y a un certain temps. A l'époque, il était question de ce problème et les commissaires avaient fait entreprendre trois études. L'une, commandée aux sociétés ferroviaires, a révélé que celles-ci perdaient de l'argent à transporter du grain. Cette étude remonte à la fin des années 50 ou au début des années 60; je ne suis pas très sûr de la date exacte. Une deuxième étude a été entreprise par des groupes d'agriculteurs de l'ouest du Canada, qui ont eu recours au service de spécialistes. Cette étude a révélé que les sociétés

ferroviaires faisaient des bénéfices en transportant du grain. Ensuite, le gouvernement a commandé un rapport qui a révélé que les sociétés ferroviaires rentraient dans leurs frais à ce chapitre. Voilà donc quelles avaient été les conclusions de ces trois études au sujet des frais que devaient assumer ou réclamer les sociétés ferroviaires pour le transport du grain. La commission royale ne savait pas très bien si elles réalisaient ou non des bénéfices. C'est ce qui explique que la commission a eu beaucoup de mal à trancher la question.

Récemment, nous avons eu le rapport de la Commission Hall concernant l'abandon de voies ferroviaires. Le juge Emmett Hall a fait certaines recommandations au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. En outre, il a proposé que les voies sur lesquelles les chemins de fer disaient ne pas réaliser de profits soient remises à l'Administration des chemins de fer des Prairies et administrées par des groupes de l'ouest du Canada jusqu'à ce qu'on puisse montrer qu'elles sont rentables.

**M. Mazankowski:** Il a aussi recommandé des éleveurs hors-voie.

**M. Schellenberger:** Oui, c'est exact. Je sais que si mon tracteur était placé sur les rails il pourrait tirer de 15 à 20 wagons facilement et à peu de frais. D'autres possibilités s'offrent dans l'Ouest. Ce n'est pas nécessairement la seule. Cette recommandation a été faite il y a quelque sept ou huit ans. Le juge Hall a proposé alors que l'on conserve le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et que l'on verse aux éleveurs la différence. Selon moi, si nous lui parlions aujourd'hui de cette recommandation, il dirait qu'il n'y avait aucune façon à l'époque de prévoir l'inflation des années 70 et je suis persuadé qu'il ne referait pas cette recommandation.

Je voudrais parler maintenant de la Commission Snavelly qui a soi-disant procédé à une étude impartiale. Je voudrais citer certaines observations que M. Snavelly a faites lors d'une récente entrevue. Il a affirmé:

Je prétends que vous auriez pu leur donner moins, mais qu'ils n'auraient pas réagi de la même façon.

Il parlait alors des chemins de fer. Et il poursuit:

Ils auraient encore demandé au gouvernement des subventions pour mener à bien leurs opérations dans l'Ouest.

En ce qui a trait aux chiffres que renferme ce projet de loi, il a déclaré:

Les chiffres sont assez généreux pour que les chemins de fer n'aient pas à demander plus d'argent.

Nous parlons là des fonds publics et de ce que les chemins de fer devraient ou ne devraient pas avoir. Nous avons, cependant, certaines difficultés à appuyer ce projet de loi, car rien ne nous garantit vraiment que les compagnies investiront bien cet argent dans le domaine du transport dans l'Ouest. En comité, les chemins de fer doivent nous montrer que cette subvention de 600 millions de dollars est justifiée. Je ne veux pas me lancer dans un autre débat avec vous, monsieur le Président. De toute façon, mon temps de parole est expiré.

● (1750)

**M. Alex Patterson (Fraser Valley-Est):** Monsieur le Président, je voudrais faire quelques commentaires sur le projet de loi C-155, tendant à modifier le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau pour les céréales des Prairies. On se demandera peut-être pourquoi je me permets de parler d'un projet de loi comme celui-ci. Je m'intéresse toutefois beaucoup à ce qui se passe. Je