

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Ces motions affirment la nécessité de protéger la Commission du blé, une question qui n'aurait pas dû survenir dans l'étude de ce projet de loi. Malheureusement, la commercialisation dirigée n'est une préoccupation primordiale ni des conservateurs ni des libéraux, qui sont tout prêts à l'attaquer et à l'affaiblir à la moindre occasion.

La Commission canadienne du blé est probablement l'organisme canadien qui doit rendre le plus de comptes. Tout l'argent qui sert à son fonctionnement vient des producteurs, sans qu'un cent soit versé par le gouvernement du Canada. Elle publie un rapport annuel qui est distribué aux agriculteurs de toutes les localités concernées. Ses membres vont chacun de leur côté parler aux agriculteurs de toutes les régions des Prairies. Comme je l'ai dit, les motions de ce genre ne devraient pas être nécessaires, mais elles le sont parce que les autres partis se sont ligués pour ébranler la Commission du blé et parce qu'ils ont décidé que l'administrateur serait plus puissant qu'elle.

M. McDermid: Vous savez que ce n'est pas vrai. Vous n'en croyez pas un mot.

M. Hovdebo: J'espère que le parti conservateur va voter contre la motion n° 39 et pour la motion n° 40, parce que la deuxième atteint mieux que la première le but recherché.

Dans le domaine du transport du grain, monsieur le Président, une foule de lois, règlements et décrets sont appliqués par différents organismes. Par conséquent, il faut protéger certains éléments visés par ce projet de loi et relevant de certains organismes. Dans le cas présent, nous devons protéger la Commission canadienne du blé et, dans le même article, mais pas dans ces amendements, la Commission canadienne des grains. Actuellement, en vertu du projet de loi, le gouverneur en conseil peut modifier les pouvoirs de la Commission canadienne des grains, de la Commission canadienne du blé et du coordonnateur du transport des grains. Il peut enlever certains pouvoirs à la Commission canadienne du blé et les confier à l'administrateur ou en prendre à l'administrateur pour les donner à la Commission des grains. C'est pourquoi il faut ajouter un amendement comme celui proposé par le député d'Assiniboia (M. Gustafson) au projet de loi, pour protéger les pouvoirs existants de ces organismes. Mais, comme l'a dit le député de Saskatoon, le libellé de la motion n° 39 est tellement vaste, qu'il ne protège pas réellement ces pouvoirs. Il importe de dire que ce sont les pouvoirs conférés par la loi sur la Commission canadienne du blé que nous voulons protéger, et non simplement que les pouvoirs de la Commission sont protégés, car cela n'implique pas précisément qu'ils sont protégés comme nous le voulons.

La mesure législative, monsieur le Président, vise essentiellement, et inévitablement je suppose, à donner aux chemins de fer le droit de retour des wagons, mais elle ne dit pas exactement comment ces wagons seront affectés. Actuellement, l'affectation est faite par la Commission canadienne du blé avec l'aide de l'administrateur du transport du grain qui a le droit d'intervenir ou de faire des ajustements, dans une certaine mesure. Toutefois, je pense que nous devrions revenir, comme l'a fait le député de Végréville, à l'exposé qui a été fait par le commissaire de la Commission canadienne du blé. Nous avons là un bon exemple de citations sélectives de la part du député de Végréville, car je vais lire la même citation que lui, sauf que je vais ajouter une autre ligne. M. Jarvis a dit:

C'est un phénomène bien connu du secteur du grain... le transport et les ventes sont unis en un lien indissoluble, mais le transport doit servir efficacement les besoins en matière de vente... Le système actuel, selon lequel l'OTG effectue une première répartition des wagons, n'est pas encore trop complexe, mais il risque de le devenir. Les responsables politiques, et nous insistons là-dessus auprès de vous, doivent veiller très attentivement à ne pas affaiblir davantage le lien essentiel qui existe entre le transport et la vente.

Cela signifie que nous ne pouvons pas enlever à la Commission canadienne du blé l'attribution des wagons de chemin de fer. Nous nous devons de protéger ce pouvoir que la loi confère à la Commission, et pour ce déployer tous nos efforts en ce sens. Le comité consultatif de la Commission canadienne du blé a lui aussi présenté un mémoire au comité permanent des transports dans lequel il a soutenu exactement la même opinion, si ce n'est pas dans les mêmes termes. M. Gibbings, qui venait d'achever un mandat de 12 ou 15 ans en tant que commissaire à la Commission canadienne du blé et qui avait été auparavant président du syndicat du blé de la Saskatchewan, a également déclaré ce qui suit:

Il s'impose de ne point séparer l'activité de vente de celle du transport du grain. La Commission canadienne du blé doit pouvoir être en mesure de veiller au transport de son propre produit, à défaut de quoi elle ne saurait remplir ses engagements à l'égard des céréaliers de l'Ouest ou de leurs clients à l'étranger. La Commission n'aura de succès au chapitre de la commercialisation, c'est-à-dire des ventes, que si elle est en mesure de prendre des décisions au jour le jour, et de rectifier son tir d'heure en heure, en matière de transport du grain. Il ne faudrait surtout pas compromettre sa souplesse à cet égard.

• (1710)

Tous ces organismes, qui connaissent la situation du transport céréalier au Canada et qui savent pertinemment que notre pays a le mieux réussi dans ce domaine, malgré des conditions particulièrement défavorables, réclament que nous laissions intact ce pouvoir de la Commission canadienne du blé. Il importe donc au plus haut point d'adopter le meilleur de ces deux amendements.

Comme je le disais tout à l'heure, monsieur le Président, j'espère que le parti conservateur optera pour la meilleure de ces deux motions, et ce afin de protéger les producteurs de l'Ouest. Il ne doit y avoir à ce sujet aucune hésitation.

La mesure vise à conférer à un nouvel organisme le pouvoir et l'autorité reconnus à la Commission canadienne du blé et qu'exerce cette dernière. Notre tâche consiste à nous assurer que cette mesure ne porte pas atteinte aux pouvoirs grâce auxquels les efforts de la Commission sont fructueux.

M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, ces deux motions visent un objectif commun, c'est-à-dire consacrer dans le projet de loi C-155 le rôle actuel de la Commission canadienne du blé à l'égard de l'attribution des wagons. Dans la motion n° 39, proposée par le député d'Assiniboia (M. Gustafson), on trouve la phrase suivante:

... pour trouver aux fins d'expédition les quantités et les espèces de grain nécessaires à la réalisation de ventes...

Il y a lieu de se demander d'une part, si cette responsabilité est déjà prévue dans la loi sur la Commission canadienne du blé et, d'autre part, quel est véritablement l'objet légal de cette phrase. Elle vise peut-être à protéger les fonctions conférées à la Commission du blé à l'égard du système d'expédition en vrac. Cependant, il n'est pas question de ce système dans la loi sur la Commission canadienne du blé.