

Commission canadienne du blé—Loi

Or, que s'est-il passé, monsieur le Président? La plupart de ces 100 wagons qui avaient été réservés à notre point de livraison peu fréquenté ont été remplis pendant la campagne agricole, ou enfin pendant le reste de la campagne. Mais la compagnie de chemin de fer a dit: «Ce point de livraison a déjà obtenu un nombre x de wagons, c'est-à-dire autant ou davantage que d'autres points de livraisons». Une semaine ou deux avant la fin de la campagne agricole, les éleveurs étaient pleins à craquer et le contingent a été porté de cinq à sept boisseaux à l'acre. Le 30 juillet, deux jours avant la fin de la campagne agricole, l'un des agents d'éleveur du Syndicat du blé de la Saskatchewan a acheté 50 rouleaux de papier goudronné et l'a étendu sur le sol près des entrepôts. Il a téléphoné à tous les membres du syndicat de sa région et leur a dit: «Apportez vos deux derniers boisseaux à l'acre». On s'est retrouvé avec 57, 000 boisseaux empilés sur le sol, par dessus le papier goudronné. Plus tard, les sociétés ferroviaires ont été obligées de fournir 25 wagons supplémentaires pour ramasser ce grain sur le sol.

• (1620)

J'ai parlé de cette expérience personnelle uniquement pour montrer qu'un grand nombre de wagons entre les mains des producteurs peut occasionner des problèmes, à mon avis. Surtout lorsqu'on pense à la pénurie qui a eu lieu l'été et l'automne derniers car certains producteurs accaparent les wagons, provoquant plus tard un engorgement dans les silos qui n'en ont plus assez.

Le ministre faisait partie du comité chargé d'étudier le projet de loi sur le transport du grain de l'Ouest qui abrogeait le Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Il doit en avoir gardé un souvenir très vif puisque je me souviens l'avoir entendu lui aussi fulminer contre le gouvernement libéral de l'époque qui nous demandait de faire un acte de foi en nous promettant une multitude de wagons. Voyons si je me rappelle encore ce que disait le gouvernement: «Débarrassons-nous du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, adoptons la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes. Les voies ferrées seront réparées. Et aucun autre tronçon ne sera abandonné». On promettait le paradis sur terre aux producteurs de grains et aux transporteurs. Et que se passe-t-il depuis quelques mois, monsieur le Président? Il n'y a pas assez de wagons. Les sociétés ferroviaires veulent abandonner encore 6 000 ou 7 000 milles de lignes ferroviaires dans l'Ouest. Qu'est-il advenu du paradis promis dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest? Les producteurs de grain de l'Ouest viennent encore de trinquer.

Le gouvernement semble croire qu'en allégeant les mesures concernant les wagons des producteurs, le problème du transport se réglera automatiquement, et que les producteurs économiseront d'une façon ou d'une autre. Ce n'est pas le cas, monsieur le Président. Je voudrais savoir qui a bien pu demander ces amendements concernant les wagons des producteurs? Les trois syndicats du blé ne voulaient rien de tel, que je sache.

M. Mayer: La Commission canadienne du blé les a réclamés.

M. Benjamin: J'ignore que le comité consultatif de la Commission canadienne du blé les ait réclamés.

M. Mayer: La Commission canadienne du blé elle-même a fait cette demande.

M. Benjamin: Je ne suis pas informé que l'Union nationale des cultivateurs ait fait cette demande. Le ministre me dit que la Commission canadienne du blé l'a demandé. A mon avis, il aurait alors été opportun que le ministre dise: «Il serait préférable que vous consultiez les membres de votre commission consultative et que vous réexaminiez la question.» Peu m'importe qui dirige ou qui a établi cet organisme, il n'est pas d'une efficacité exemplaire. Je ne pense pas, à moins que la Commission canadienne du blé ne cherche à atténuer les pressions exercées sur elle, sur l'agence chargée du transport des céréales et sur le matériel roulant provisoire, que ce soit une façon de procéder acceptable.

On a également prétendu que grâce aux avantages offerts aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les producteurs céréaliers pourraient expédier leurs céréales, parce que les chemins de fer seront entièrement indemnisés pour leurs frais de transport des céréales. Ils ont toujours été entièrement indemnisés. Les producteurs céréaliers versent une somme supplémentaire de 300 millions de dollars par an à titre de frais de transport. Le gouvernement fédéral verse une somme supplémentaire d'un peu plus de 600 millions de dollars aux chemins de fer, mais les voies ferrées ne sont pas encore entièrement réparées. Nous n'avons pas encore assez de matériel roulant, mais les chemins de fer veulent abandonner des milliers de milles de voies ferrées de plus.

A mon avis, le ministre et le gouvernement s'y prennent mal en s'attaquant au problème. Pour acquitter simplement le coût de quelques milliers de wagons, le gouvernement hausse les frais de manutention pour tous les producteurs. Vous imposez aux compagnies d'éleveurs les frais qu'elles devront payer alors qu'elles n'ont même pas manutentionné les céréales.

M. Mayer: De toute façon, ils reçoivent tous l'argent maintenant. Qu'avez-vous à dire?

M. Benjamin: Les exploitants de silos-éleveurs payent les chemins de fer. Impose-t-on à tous les wagons de producteurs une participation aux frais de cette voie d'évitement? Je ne le pense pas. Est-ce que ces frais sont inclus dans la facture de transport? S'agit-il de frais supplémentaires dans la facture de transport? Qu'est-il devenu du système en vertu duquel un producteur de céréales s'adressait à un exploitant de silo-éleveur et qui s'il n'était pas satisfait de la classe ou de la déduction pour impuretés offerte par cet exploitant, pouvait mettre ses céréales dans un wagon sous réserve d'une décision quant à la catégorie, la déduction pour impuretés et l'état? Une fois les céréales expédiées à Thunder Bay ou à Vancouver, il acceptait ce qu'on lui proposait là. Dans un sens, c'était un wagon de producteur. Celui-ci décidait de ne pas accepter la classe que l'exploitant de silo-éleveur voulait attribuer à ses céréales aussi il les expédiait sous réserve de déduction et d'état des céréales. Dans un sens, jusqu'à ce que le contenu du wagon soit exporté ou arrive à une minoterie à l'intérieur du Canada, il utilisait en fait une sorte de wagon de producteur.

J'espère que le comité de l'agriculture va étudier cette question en détail et demandera à entendre les producteurs de céréales et leurs associations de tout l'Ouest du Canada. J'espère que le comité demandera à la Commission canadienne du blé les raisons de la modification apportée aux wagons de