

Commission canadienne du blé—Loi

L'article 8 qui porte sur les paiements additionnels aux producteurs pour livraison par wagon m'inquiète quelque peu. Comme l'a souligné le ministre, il faut considérer les deux côtés de la médaille. Cette modification à la loi de la Commission canadienne du blé fait suite à la réaction d'un groupe. Je reconnais que la mesure n'est pas contraignante, que la Commission peut ne pas l'appliquer et n'est pas tenue de verser un montant donné. Cependant, il s'agit d'un domaine qui mérite d'être approfondi davantage par les membres du comité de l'agriculture qu'il ne l'a été jusqu'à maintenant, de manière à ce que toute connaissance utile acquise au cours du processus menant à l'adoption du projet de loi ne soit pas perdue mais puisse plutôt servir lors de l'examen d'autres aspects du processus de manutention des céréales.

Les mesures législatives qui visent les wagons des producteurs ne relèvent pas de cette loi mais plutôt de la Loi sur les grains du Canada. Ces dispositions autoriseraient la Commission canadienne du blé à faire des versements additionnels aux producteurs qui livrent par wagon. Le ministre a très bien tracé les grandes lignes de la controverse et les inquiétudes de part et d'autre mais j'estime que la question doit être approfondie davantage avant que ne soit adoptée cette mesure législative non contraignante. Je suppose que ce qui m'inquiète dans ce type de projet de loi, c'est que trop souvent, on adopte des mesures qui laissent beaucoup de latitude et qu'on est ensuite mis devant le fait accompli. On ne précise pas l'importance des paiements en l'occurrence, mais cela pourrait être extrêmement nuisible à tout le système.

● (1610)

Comme le ministre l'a signalé, pour ce qui est des wagons des producteurs, d'aucuns prétendent que les intéressés ne devraient pas payer les frais d'entreposage. On affirme également qu'ils ne devraient pas payer certains frais de manutention. Je voudrais me pencher sur les choses qu'ils devraient payer. Ainsi, ils utilisent le système ferroviaire et ils paient pour le transport de leurs marchandises. Ils utilisent également les voies de garage.

Au cours de la dernière année, j'ai assisté à certaines des audiences sur les taux variables et à ce moment-là, certains représentants d'éleveurs ont déclaré que ces voies de garage leur coûtaient environ 12 000 \$ par wagon. Est-ce là une chose dont on doit tenir compte dans l'exploitation des wagons des producteurs? Toute personne qui utilise un wagon de ce genre sait qu'on s'en sert, car le système est là. On pourrait prétendre que cela se fait aux dépens de quelqu'un d'autre. J'ai participé à des discussions animées entre des agriculteurs à un point de distribution alors que l'éleveur ne pouvait plus répondre à la demande; il n'y avait plus de place pour du grain, et l'un des agriculteurs du coin a pu compter sur un wagon. Vous pouvez imaginer le type de réaction que cela a causé dans la localité en question. Les wagons concernés sont mis de côté au départ, ce qui laisse moins de wagons pour la population en général.

M. Mayer: C'est faux.

M. Hovdebo: Ainsi, ce sont là les réactions au système de wagons des producteurs.

Il faut voir ce que les producteurs paient à l'heure actuelle, ce qu'ils devraient payer et ce qu'ils ne devraient pas payer. C'est une question extrêmement importante. Je remercie le

président du comité permanent de l'agriculture. La question revêt tellement d'importance qu'un groupe de producteurs de l'ouest du pays a pris la peine de charger quelqu'un d'effectuer une étude sur le rôle actuel et futur de ce type de wagons au Canada dans le cadre du système de manutention et de transport du grain. Il en est ressorti un certain nombre de recommandations.

Lorsque j'ai lu le rapport en question, j'ai remarqué que les intéressés s'étaient mis en rapport avec la Commission canadienne du blé et d'autres groupes, notamment l'Office du transport du grain, la Commission canadienne des grains, le CN Rail et le CP Rail. Ils ont oublié les gens qui s'occupent du reste des céréales, les éleveurs. D'aucuns se demandent qui devrait payer pour la paperasserie, et on s'inquiète des répercussions des wagons en question sur tout le système de manutention.

Je crois avoir abordé la plupart des points qui me préoccupent. Ils pourront être étudiés plus en profondeur au comité lorsqu'il sera saisi du projet de loi. La question des wagons de producteurs est probablement l'élément le plus important du projet de loi et c'est une question qui préoccupe vivement le comité de l'agriculture et tous ceux qui oeuvrent dans le domaine du transport des céréales.

Plusieurs études ont été faites. En 1978, il y a eu une étude sur l'utilisation des wagons de producteurs. Nous avons maintenant devant nous le rapport d'une autre étude. Ce qui m'inquiète, c'est que ce projet de loi pourrait être la première étape de la mise en place d'un système auquel s'opposeraient tous les producteurs, tous les manutentionnaires du grain, tous les rouages du réseau de transport du grain.

Je suis content d'avoir eu l'occasion de prendre la parole à ce sujet. Je compte participer à des discussions en profondeur sur les éléments essentiels du projet de loi et interroger à ce sujet des gens qui sont beaucoup plus compétents que moi dans ce domaine.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, je tiens à prendre la parole sur ce projet de loi parce que au cours de ma carrière au Parlement, qui coïncide avec la vôtre, nous avons été saisis plusieurs fois de modifications à la Loi sur la Commission canadienne du blé et à la législation sur les transports. Or d'après mon expérience, à chaque fois que nous avons modifié la Loi sur les chemins de fer, la Loi nationale sur les transports, ou encore la Loi sur la Commission canadienne du blé, habituellement, les agriculteurs ont été perdants. Je suis certain que le ministre me pardonnera si je suis un peu méfiant quant à certains aspects, sinon la totalité de ce projet de loi.

Il y a un certain nombre d'années, nous avions de la difficulté à obtenir des quotas et à obtenir des wagons. Finalement, un nombre suffisamment élevé d'agriculteurs se sont présentés à la gare de chemin de fer de ma localité et ont signé un bon de commande de manière à obtenir un wagon. Ils se mettaient à deux ou trois et additionnaient leurs quotas afin d'obtenir un wagon, parce que les éleveurs étaient pleins à craquer. Les quelque 150 détenteurs de livrets de permis qui se sont présentés au point de livraison où je me trouvais ont commandé plus de 100 wagons, chacun au nom d'un ou de plusieurs producteurs, afin de pouvoir livrer leur grain. Ils ont chargé leur grain en amenant leurs éleveurs à vis aux rampes de chargement. Certains utilisaient même des pelles.