

Transport du grain de l'Ouest—Loi

égal aux cautions, en pourcentage, des montants suivants: la différence entre l'engagement financier estimatif de l'État... et l'indemnité CN pour cette campagne agricole, plus ou moins le total du rajustement provisoire pour la campagne agricole en cours», et ainsi de suite. Qui peut comprendre une telle définition, monsieur le Président?

M. Pepin: Je la comprends.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Cette mesure est tellement confuse et complexe que c'en est renversant. Le taux pondéré combine le nouveau tarif-marchandises au-dessous de la limite d'exportation de 31.1 millions de tonnes et le tarif-marchandises au-dessus de cette limite. Ou pourrait facilement signifier la formule en supprimant la limite de 31.1 millions de tonnes, qui ne fait que dissuader les agriculteurs de produire davantage de toute façon.

Le député de Végréville (M. Mazankowski) fait valoir certains points très importants, notamment que les producteurs doivent pouvoir compter sur un réseau efficace, rentable et sûr pour le transport des céréales. Que prévoit la mesure à cet égard? Pour les trois premières années, elle n'établit pas de normes de service inférieures pour les chemins de fer. Selon l'article 21, il n'y aura qu'un système théorique. Je reviendrai au mot «théorique» plus tard. Les sanctions appliquées aux chemins de fer seront uniquement calculées et non pas imposées. Les garanties de service exigées des chemins de fer devront aussi être approuvées par le Parlement. Pendant trois ans, les sociétés ferroviaires s'en tireront à bon compte. Jack Horner doit se réjouir.

• (1115)

L'administrateur de l'Office du transport du grain est notre seul espoir. Voyons un peu comment il est traité dans le projet de loi. D'abord, un comité supérieur du transport du grain doit être constitué. Les membres de ce comité seront choisis parmi des représentants d'un ensemble confus d'institutions désignées sous le nom d'industrie canadienne des céréales. L'administrateur de l'Office du transport du grain relèvera de ce comité. L'article 13 de la mesure prévoit ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut nommer à titre amovible, pour un mandat d'au plus sept ans, un administrateur de l'Office du transport du grain.

Les mots «nommer à titre amovible» signifient simplement qu'il suffira d'un coup de fil pour congédier l'administrateur. Celui-ci n'occupera pas un poste sûr. Il sera à la merci de tous les hauts fonctionnaires et membres du comité supérieur du transport du grain.

Examinons maintenant certaines des choses que l'administrateur «peut» ou «doit» faire. L'article 17 dit que l'administrateur peut faire telle ou telle chose avec le consentement du comité, c'est-à-dire le comité supérieur du transport du grain, qu'il peut faire des recommandations au ministre et qu'il peut donner des conseils. La disposition que je préfère cependant figure à l'alinéa 17(1)f), où l'on dit que l'administrateur peut, en consultation avec le comité, examiner le rôle joué par celui-ci en vue de déterminer les moyens de renforcer ce rôle. On peut vraiment dire que l'exécutif choisit l'exécutif!

Quant aux choses que l'administrateur doit faire, l'alinéa 18(1)e) dit qu'il doit élaborer un système théorique de sanctions applicables aux compagnies de chemins de fer et de primes et de sanctions pour les autres participants.

Selon la définition de mon dictionnaire, le mot «théorique» signifie spéculatif, hypothétique, conçu de manière abstraite et souvent incorrecte. Je n'ai jamais vu ce mot dans d'autres lois. Il a été accolé ici au mot «système». Toujours selon mon dictionnaire, un système est une théorie, un plan ou même une combine.

Vous remarquerez qu'à la fin de l'annexe, alors que nous sommes obligés de nous débrouiller avec le système métrique, les chemins de fer peuvent légalement utiliser des milles, à vol de corbeau, je suppose.

Il existe d'autres moyens d'assurer la rentabilité du transport des céréales, dont ce projet de loi ne fait pas mention. Il y a quelques jours, le député de Timiskaming (M. MacDougall) a demandé: «Est-il vraiment nécessaire de peser le grain six fois et de le classer trois fois avant de l'exporter?» C'était peut-être nécessaire avec les vieux wagons couverts, mais certainement pas avec les nouveaux wagons-trémies. Pourquoi les chemins de fer fonctionnent-ils vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept? Les compagnies ferroviaires, surtout les terminus, ne fonctionnent d'ordinaire que cinq jours sur sept, parfois huit heures par jour, parfois seize. Il est donc impossible de faire correspondre ces deux systèmes. En réduisant la durée d'utilisation quotidienne de nos wagons-trémies, nous économiserions l'équivalent de 1,000 wagons, soit 73 millions de dollars. Le projet de loi ne corrige pas cette situation.

Nous devrions étudier de plus près ce que font nos concurrents américains. Des changements que l'on pourrait presque qualifier de révolutionnaires se produisent actuellement dans le domaine des chemins de fer et du transport des céréales. Il faudrait conclure davantage d'ententes entre les réseaux. L'utilisation de wagons-trémies fournis par les producteurs permettrait à ces derniers d'économiser \$600 par wagon.

Ce projet de loi nous oblige à maintenir le statu quo, à conserver éternellement notre système actuel. Pourtant, les voies ferrées et les élévateurs de l'Ouest sont amortis depuis des années. Même le ballast sous les rails est amorti au taux de 4 p. 100 par an. Par conséquent, cette infrastructure appartient maintenant aux contribuables canadiens. Les producteurs sont persuadés que les chemins de fer exagèrent leur prix de revient, et pourtant, on nous demande d'accroître énormément nos dépenses sans nous garantir un rendement accru. Le Canada a toujours dit aux acheteurs de nos céréales: «Si vous voulez notre blé, venez discuter avec nous, nous accepterons peut-être de vous en vendre un peu». Nous n'avons jamais laissé un seul boisseau de blé quitter le pays avant d'avoir été vendu. Ce n'est certainement pas ainsi qu'on fait le commerce en 1983.

• (1120)

Je me rends compte que, dans ce projet de loi, on a seulement prévu d'accumuler le grain au terminus. Néanmoins, étant donné que nous allons dépenser des milliards de dollars dans le cadre de cette mesure, nous devrions essayer de vendre notre grain, au moins à partir d'un terminus outre-mer, même s'il faut en construire un, ce dont je doute. Aménageons-le là où se trouvent nos clients, par exemple à Singapour, Hong-Kong ou Rotterdam. Ce ne sont pas tous les clients qui peuvent acheter ou manutentionner les millions de boisseaux de grain que représente une cargaison.

Nous devons accélérer nos recherches sur les blés d'hiver résistants si le gouvernement veut sérieusement accroître les