

en une année et a provoqué un nouveau déséquilibre entre les prix de revient et les prix de vente pour les agriculteurs de l'Ouest déjà en butte à des difficultés financières et leur a fait craindre des tarifs encore plus élevés.

Voici ce que font en substance les modifications à la loi. La première modification a pour but de plafonner les tarifs de transport. Ce plafonnement est établi de sorte que le tarif payé par les producteurs ne dépasse pas la moyenne de \$7.70 la tonne en 1984-1985 pour les deux prochaines campagnes agricoles. Si les tarifs de transport sont fixés à un niveau supérieur à celui-ci par la Commission canadienne des transports, les sociétés ferroviaires canadiennes seront tenues d'en absorber la différence. Bien que l'on ait établi un plafond, on n'a pas fixé de tarif plancher. Ce plafonnement n'empêchera pas la baisse annoncée cette année à une moyenne d'environ \$6 la tonne au mois d'août.

La deuxième de ces modifications assure également, tout comme la première, une mesure de stabilité et de prévisibilité. La mesure à l'étude supprime le volume maximum de 31.5 millions de tonnes et protégera les producteurs contre des fluctuations spectaculaires d'une année à l'autre de leur part des tarifs de transport grâce à la mise en œuvre de ce qu'on appelle le mécanisme du rajustement de contrôle. Cette mesure a été recommandée par le Comité supérieur du transport du grain. A l'heure actuelle, la subvention prévue par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau n'est payée par le gouvernement que sur les premiers 31.5 millions de tonnes tandis que les producteurs paient le coût entier de transport au-delà de ce maximum. Il en est résulté des systèmes de tarifs instables qui découragent la croissance de la production, comme nous l'avons montré avec les hausses soudaines en l'espace d'une année. Ce mécanisme du rajustement de contrôle servira à modérer les fluctuations des tarifs de transport d'une année à l'autre.

Le calcul annuel se basera maintenant sur la mesure dans laquelle le gouvernement fédéral a payé en trop ou en moins sa part des coûts du transport du grain. Toute portion de la subvention annuelle de 658.6 millions de dollars qui n'aura pas été utilisée au cours d'une année pourra servir les années suivantes. Il s'agit d'une formule assez complexe.

Troisièmement, on modifiera la composition du comité supérieur du transport du grain. Le nombre de représentants agricoles élus au sein de ce comité passera de quatre à neuf, dont deux de l'Alberta, deux du Manitoba, quatre de la Saskatchewan et, pour la première fois, un représentant de la Colombie-Britannique. Cette province pourra donc dorénavant déléguer qui elle voudra au comité supérieur du transport du grain. Un membre en règle de ce comité représentera les agriculteurs spécialisés dans certaines cultures comme les pois, les lentilles, les haricots et ainsi de suite, un membre qui ne siégeait naguère qu'à titre d'observateur. Il s'agit donc d'un amendement mineur, le dernier que j'aie eu l'honneur de proposer moi-même comme le savent ceux d'entre nous qui ont assisté aux délibérations du comité. Il faut bien admettre que la nouvelle représentation donne davantage de poids aux agriculteurs auprès du ministre.

Certains amendements obligent les sociétés ferroviaires à rendre compte de leurs activités à leurs clients parce que nos deux grandes sociétés ferroviaires forment un oligopole sur le

marché du transfert du grain. Elles devront dorénavant publier des états annuels décrivant leurs projets d'investissement en général dans le transport du grain. Elles devront elles-mêmes prouver à la CCT que telles ou telles informations ne doivent pas être publiées. Elles n'étaient pas tenues naguère de s'expliquer. Les sociétés ferroviaires devront également organiser une réunion annuelle dans les quatre provinces de l'Ouest pour répondre aux préoccupations et aux suggestions des producteurs. Enfin, pour ce qui est des tronçons ferroviaires, leur remise en état était laissée à la discrétion de ces deux sociétés. Maintenant que le gouvernement actuel a promis de rétablir certaines lignes secondaires, cet engagement de sa part sera compris dans des dispositions de la loi, ce qui lui permettra de participer avec les sociétés ferroviaires et d'autres entreprises à la mise en œuvre d'accords concernant l'entretien des voies ferrées.

J'ai été aussi bref que possible étant donné l'heure qu'il est. J'ajoute que les amendements en question nous ont été présentés à la séance du comité des transports il y a une semaine environ. Le ministre est venu témoigner et il a répondu à de très nombreuses questions à la satisfaction des membres de ce comité. Je demande donc instamment aux honorables sénateurs d'adopter cette mesure en deuxième lecture.

L'honorable D. G. Stuart: Honorables sénateurs, je tiens tout d'abord à préciser que je suis en faveur du projet de loi C-44 et que j'espère bien que le Sénat l'accueillera favorablement. Je suis en faveur de cette mesure même si l'amendement qui mettrait, semble-t-il, une limite aux tarifs que les agriculteurs devront payer pour l'acheminement de leur grain au cours de la campagne agricole de 1986-1987 n'est rien d'autre que la frime. Les autres modifications prévues à la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest leur seront profitables et ils devraient en être satisfaits. Les honorables sénateurs n'ont certes pas oublié que lorsque l'autre endroit et le Sénat ont été saisis de la version originale de cette mesure, le C-155, l'opposition officielle à l'époque, le parti conservateur, avaient proposé bien des modifications. L'honorable Don Mazankowski, maintenant ministre des Transports et auteur du C-44, avait présenté à la Chambre des communes 14 objections à cette mesure. Fait étrange, la plupart d'entre elles ne figurent pas au projet de loi C-44 actuellement à l'étude.

Je voudrais signaler également qu'au cours de la dernière campagne électorale fédérale, bon nombre de candidats conservateurs, dans l'Ouest, ont promis d'apporter des modifications fondamentales à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. M. Mulroney a précisément promis de geler les taux de transport des céréales au niveau de 1983-1984, et de supprimer le plafond des 31.5 millions de tonnes dont le gouvernement devait subventionner le transport au nom des agriculteurs. Cependant, avant d'entrer dans les détails au sujet du prétendu gel des taux et des lacunes que renferme le projet de loi C-44, je parlerai des modifications qui seront bien accueillies par les céréaliers canadiens.

● (2320)

Le projet de loi C-155 prévoyait un volume maximum de 31.5 millions de tonnes de céréales expédiées au cours d'une campagne agricole donnée à l'égard duquel le transport serait subventionné. En vertu de ce projet de loi, les agriculteurs qui expédient des céréales sont obligés de payer le coût total d'expédition de toutes les céréales au-delà de 31.5 millions de