

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Nous avons maintenant ce projet de loi sous les yeux, mais pas dans sa version intégrale. Voici un projet de loi qui a été déposé après bien des jours et des semaines de discussions à l'extérieur du Parlement, après de nombreux changements apportés à l'extérieur. Il a été déposé, accompagné d'une petite note disant que deux amendements seraient présentés à l'étape du comité, parce que le cabinet n'avait pas donné son accord définitif en ce qui concerne le lien entre les frais de transport du grain et le cours international de cette denrée. Nous n'avons pas encore vu l'amendement proposant que les cultures spéciales soient incluses dans ce projet de loi.

• (1410)

Cette mesure énonce plusieurs principes, mais nous n'y avons rien trouvé qui protège les avantages et les droits des céréaliers de l'Ouest. On prévoit l'établissement d'un organisme baptisé le «Comité supérieur du transport du grain» qui se composera de l'administrateur des transports du grain, du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, du commissaire en chef de la Commission canadienne des grains et de 18 autres membres. Voyons qui sont les 18 membres du Comité supérieur du transport du grain qui devra conseiller le ministre et qui sera censé protéger les droits des céréaliculteurs de l'ouest du Canada. Sur ses 18 membres, un représentera le syndicat de l'Alberta, un le syndicat du Manitoba, un le syndicat de la Saskatchewan et 4 les UGG. Nous pouvons présumer que ces quatre coopératives se feront le porte-parole de leurs membres et défendront l'intérêt bien compris de la collectivité agricole. Toutefois, nous arrivons ensuite à Pioneer Grain dont le mobile est le profit des actionnaires, ce que je ne lui reproche pas, à Cargill Grain dont le mobile est également le profit des actionnaires et peut-être aussi Continental Grain et l'éleveur terminus de Weyburn. Si j'avais le choix, je crois que je préférerais voir l'éleveur terminus de Weyburn représenté, car ses actionnaires habitent la Saskatchewan. Nous avons ensuite des représentants des provinces consommatrices, un de la Colombie-Britannique, un de l'Ontario et un du Québec. Ensuite, nous avons les sociétés de transformation qui sont représentées par un broyeur. Et puis, nous avons le représentant des armateurs des Grands lacs, soit celui de la Dominion Marine Association, qui, j'en suis sûr, n'a pas les intérêts des producteurs céréaliers à cœur. Enfin, nous avons trois députés dûment élus qui représentent les intérêts des producteurs céréaliers. Nous ne savons pas si les députés membres de ce comité seront nommés de la même manière que ceux du comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Nous ne savons pas s'ils seront des agriculteurs de fait ou si, d'après le ministre, ils pourront être des représentants dûment élus. Donc, des 18 membres du Comité supérieur du transport du grain, dix n'ont pas comme unique objectif de défendre les intérêts des producteurs céréaliers de l'Ouest. En fait, j'ai oublié les chemins de fer. Le CN et le CP sont représentés au sein du Comité supérieur du transport du grain. Je suis sûr qu'ils y défendront d'abord les intérêts de leurs actionnaires et non ceux des producteurs céréaliers. Toutefois, le rôle du comité est de conseiller le ministre. Tous ses membres sont là pour conseiller le ministre, mais aussi pour déterminer les récompenses à décerner et les amendes à imposer dans les deux prochaines années. J'ai, comme tous et chacun d'entre nous à la Chambre, beaucoup de mal à comprendre comment les sociétés ferroviaires, les compagnies d'éleveurs, l'association

des armateurs, les broyeurs et les compagnies privées d'éleveurs pourraient bien vouloir ou souhaiter s'imposer des amendes.

Rien, dans le projet de loi, ne me prouve que le Comité supérieur du transport du grain ne se trouve pas dans une situation de conflit d'intérêts. Je sais que ce ne sont peut-être que des lignes directrices à ce sujet, mais nous, à la Chambre, avons débattu quelque peu de ces directives que le gouvernement a établies. Nous trouvons qu'elles ne sont pas assez rigides.

Il reste aussi à débattre de la protection dont jouiront les agriculteurs contre une escalade des frais de transport. En 1985-1986, les producteurs paieront deux fois le tarif actuel du Pas du Nid-de-Corbeau et, en 1990-1991, cinq fois. D'ici 1990, l'augmentation des rentrées des chemins de fer pour le transport de ces marchandises atteindra les 1,000 p. 100. Je mentionne ces chiffres, sans toutefois tenir compte, je le reconnais, des avantages qui en découleront.

M. Pepin: Ce qui est plutôt important.

M. McKnight: Le ministre des Transports dit qu'ils sont importants, mais on n'en parle pas. A l'étude du projet de loi, ces avantages ne sautent pas aux yeux. Ils ne sont pas évidents non plus lorsqu'on examine les prévisions agricoles pour les deux ou trois prochaines années. Pour le ministre, ils crèvent peut-être les yeux, mais ce n'est pas l'avis des producteurs de ma circonscription, celle de Kindersley-Lloydminster, et de tout l'ouest du Canada. On a lancé des chiffres en l'air, et il semblerait qu'en 1983-1984, le gouvernement paiera 564.5 millions de dollars. Au départ, les producteurs et les chemins de fer devaient se partager également cette subvention. Toutefois, des crédits de 651.6 millions seront accordés en 1985-1986. Nous croyions qu'il s'agissait de la subvention totale, mais nous avons découvert que l'on prévoyait une indemnité de 14 millions, qui est incluse dans les 651.6 millions. C'est certainement une nouvelle disposition, car on n'en a jamais fait mention au cours des discussions entre le ministre et les éleveurs et les autres producteurs agricoles. Le montant n'a cessé d'augmenter, pour atteindre 651.6 millions, quoique l'on doive soustraire les 14 millions.

Nous ne savons rien de la marge de sécurité que le ministre dit vouloir proposer, de cette relation qui serait établie entre le transport du grain et les profits réalisés à l'exportation. Nous savons tous que le coût des céréales pourrait doubler, mais les dépenses des producteurs pourraient tripler. Les services chargés du programme de stabilisation pour le grain de l'Ouest ont des données sur les coûts de production. Le ministre pourrait facilement, à partir de là, calculer une moyenne pondérée entre le prix à l'exportation et le coût de production au lieu de se servir d'un certain pourcentage des frais que le transport des céréales ont représenté jusqu'ici. On dispose de plusieurs chiffres à ce propos. La moyenne sur 30 ans représente environ 8 p. 100 des revenus touchés. La moyenne sur 40 ans, 7.5 p. 100. Toutefois, le sous-ministre des Transports a dit qu'il était impossible que ce soit 8 ou 7.5 p. 100 et que ce devrait être 10 ou 12 p. 100. Selon lui, une proportion de 7 ou 8 p. 100 aurait un effet stabilisateur. Quel mal y a-t-il à vouloir stabiliser ce secteur, à prévoir un taux fixe que les producteurs connaîtront à l'avance et qui ne dépassera jamais le prix qu'ils sont habitués à payer depuis toujours? Nous souhaitons que ces tarifs