

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Le bureau de l'administrateur, monsieur le Président, a été doté en personnel selon un système de volontariat ou de collaboration, depuis trois ou quatre ans. Le titulaire a recruté du personnel et des spécialistes auprès des divers organismes existants, dans le but de trouver une façon plus juste de répartir les wagons entre les participants. En dernier ressort, après trois ans d'expérience, on en est revenu au système qu'appliquait la Commission du blé lorsqu'elle se chargeait des fonctions administratives. Je m'inquiète un peu, comme les membres de mon caucus, de l'expansion des services administratifs et de l'augmentation du nombre d'administrateurs auquel nous assistons certainement si cette fonction est prévue dans la loi.

On nous a dit que l'administrateur utilise actuellement environ 17 à 19 membres de son personnel, mais une fois cette modification adoptée, ses effectifs vont doubler. Cela inquiète bien des gens et nous estimons qu'il vaudrait beaucoup mieux imposer certaines restrictions et fixer certains critères à l'égard du rôle de l'administrateur. Les chemins de fer ne sont manifestement pas responsables devant l'industrie céréalière et, à notre avis, il y a moyen et lieu d'apporter cette amélioration bien nécessaire. C'est à cette fin que nous avons proposé ces amendements.

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Monsieur le Président, mes propos porteront sur les motions nos 36, 37 et 38. Il serait peut-être utile de rappeler l'article 18 que la motion n° 36 vise à modifier. L'alinéa (1)c) de l'article 18 stipule que l'administrateur doit, et je cite:

... fixer périodiquement, en tonnes, ou sur tout autre base jugée indiquée en consultation avec les participants qu'il estime indiqués ...

J'ajoute, monsieur le Président, que c'est sur l'initiative de notre parti que la phrase «ou sur tout autre base jugée indiquée» a été ajoutée à cet article, parce qu'à notre avis, mesurer le rendement simplement en fonction du volume, même s'il s'agit d'un repère très utile, ne permet peut-être pas de tenir compte de tous les éléments. Mais voici la fin de l'alinéa:

... les objectifs de résultat à atteindre par eux sur une période donnée, en ce qui concerne le transport, l'expédition et la manutention du grain;

L'amendement présenté par le NPD vise à supprimer la phrase concernant le rendement et les objectifs à atteindre par les participants. Le NPD cherche simplement à prouver que seules les compagnies ferroviaires doivent faire l'objet d'une surveillance parce qu'elles sont les seules en mesure d'entraver ou d'accélérer le mouvement du grain.

Nous ne sommes pas du tout d'accord, monsieur le Président, avec l'objectif essentiel de la motion n° 36. Nous reconnaissons tous que les chemins de fer jouent un grand rôle dans le domaine du transport des céréales, mais ils n'ont certes pas le monopole à cet égard. Nous savons, grâce aux échanges qui ont eu lieu au cours de ce débat et de biens d'autres qui se sont déroulés, tant à la Chambre qu'au comité, au sujet de la manutention et du transport des céréales, que notre réseau de transport est très complexe et interdépendant. Il s'agit d'une grosse entreprise, à laquelle participent bien des gens, et les chemins de fer sont sans nul doute responsables en grande partie du transport des céréales dans les délais prévus. Mais je tiens à vous rappeler, monsieur le Président, ainsi qu'aux autres députés, que ce réseau comporte bien d'autres éléments. Le système des élévateurs locaux comprend près de 3,000 élévateurs et 1,200 à 1,500 points de livraison, ce qui, en soi, représente un réseau énorme. Il y a la Commission canadienne du blé, la

Commission canadienne des grains, la participation gouvernementale. Nous avons des terminus, nous avons le réseau d'expédition des Grand lacs. Le transport des céréales peut être interrompu par l'un des 25 ou 30 syndicats qui s'en occupent. Il y a les syndicats de cheminots, les travailleurs qui classent et qui pèsent le grain, ceux qui chargent les navires, les manutentionnaires et les débardeurs, de même que l'équipage des navires. Tous ce gens jouent un rôle très important et ce serait tout simplement ridicule de prétendre, comme le fait le NPD dans cette motion, qu'on doit se contenter de surveiller les résultats des sociétés ferroviaires et de leur fixer des objectifs. Cela ne correspond pas à la réalité.

Il y a d'autres facteurs qui influent sur le transport du grain, comme le temps, les cas fortuits et toutes sortes d'autres choses. Si nous devons examiner toute l'activité de transport, il serait peut-être utile de rappeler à la Chambre que les chemins de fer fonctionnent sept jours sur sept et les élévateurs locaux seulement cinq jours sur sept. Parfois cette semaine de travail est prolongée pendant la saison de pointe, la saison des récoltes ou quand on augmente les quotas. Les terminus fonctionnent essentiellement cinq jours sur sept. J'ai déjà parlé de la complexité du système. Le grain est pesé six fois et classé trois fois avant d'être chargé sur un navire pour être expédié à sa destination finale. Toutes sortes de choses peuvent causer une interruption du service ou congestionner le réseau et il est ridicule de dire que seuls les chemins de fer peuvent permettre ou empêcher le transport du grain.

● (1210)

Le Canada a une excellente réputation pour ce qui est de fournir du grain de la meilleure qualité et d'en garantir la catégorie. Il y a cependant six catégories différentes, seulement pour le blé. Si l'on songe en outre que le blé de ces six catégories peut être coriace ou humide, cela veut dire qu'il y a 18 catégories possibles. Il y a cinq catégories de blé dur et puisque le blé de ces cinq catégories peut être aussi coriace ou humide, cela veut dire qu'il peut y avoir 15 catégories. Il peut y avoir 18 catégories d'avoine; 21 catégories d'orge; 12 catégories de seigle; neuf catégories de graines de lin et neuf catégories de colza. Il peut donc y avoir bien plus de 100 catégories différentes de céréales.

En outre des céréales peuvent être rejetées parce qu'elles sont trop sales ou qu'elles ne sont pas d'assez bonne qualité. Tout cela montre que notre système est très complexe et qu'il peut facilement y avoir une interruption quelconque. Les possibilités d'erreur sont aussi très grandes. C'est tout à fait possible que les mauvaises céréales de la mauvaise catégorie soient au mauvais endroit au mauvais moment. C'est ridicule de prétendre que la situation dépend uniquement des chemins de fer.

Nous sommes d'accord avec l'objectif de la motion n° 37, qui vise à inclure la disposition suivante:

... de primes et de sanctions non pécuniaires par nature s'il s'agit d'autres participants;

Nous ne voyons pas pourquoi un organisme gouvernemental devrait imposer une amende à un autre organisme, surtout s'il représente les producteurs. A ce moment-là, ce sont les producteurs qui en pâtiraient. Nous sommes d'accord sur cette motion parce que nous avons présenté un amendement du même genre à la motion n° 44, qui a été proposée au comité