

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Il est préférable de passer par Edmonton, comme le député de Kootenay-Est-Revelstoke (M. Parker) le mentionnait plus tôt. En réalité, les grains sont expédiés via Calgary. Nous avons présenté à la Chambre un certain nombre d'exemples montrant que la collaboration était logique, efficace et valable pour les producteurs et pour les chemins de fer, mais ces derniers s'y refusent. S'ils s'y refusent alors qu'ils perdent de l'argent, il n'y a aucun espoir qu'ils acceptent lorsque le transport du grain deviendra rentable.

Ce projet de loi garantit une rentabilité dont nos agriculteurs se féliciteraient. Demandez à un agriculteur s'il accepterait une garantie de profit de 20 p. 100 sur ses frais d'exploitation. Nous aimerions que nos agriculteurs aient des bénéfices semblables. Étant donné que nous les accordons aux chemins de fer, nous devrions leur demander en retour l'efficacité qui permettrait cette rentabilité.

Nous avons prétendu qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un Office du transport du grain. Nous avons prétendu également que l'administrateur avait trop de pouvoirs. Toutefois, nous acceptons cet amendement du député de Végréville. Bien que, dans certaines circonstances, nous estimions que ses pouvoirs empiètent sur ceux de la Commission du blé, nous devons, puisqu'il nous faut accepter ce poste d'administrateur, adopter cet amendement qui lui donne le pouvoir d'augmenter l'efficacité de l'Office. Quel que soit l'organisme public qui régleme le mouvement des wagons, l'administrateur a besoin du pouvoir d'imposer la collaboration nécessaire.

Au cours des années, les chemins de fer ont été exploités en vertu de la loi sur les chemins de fer. Cette loi donne à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'exiger une certaine efficacité et une certaine qualité dans le mouvement des wagons. Le CTC n'a jamais eu recours à la loi. Il n'a jamais utilisé les pouvoirs qu'il possède. Si nous donnons ces pouvoirs à un agent directement responsable de l'acheminement des grains, il est possible qu'il les utilise pour aider les producteurs et le réseau de transport.

M. Gordon Towers (Red Deer): Monsieur le Président, avant d'aborder cet amendement de mon collègue de Végréville (M. Mazankowski), je voudrais demander aux députés d'en face de faire bien attention aux arguments présentés par ce côté-ci de la Chambre. Le président du comité des transports, qui a passé une grande partie de l'été à présider ce comité dans les provinces de l'Ouest, est présent. En tant que président, il a été extrêmement juste, honnête et direct dans son approche, et il a ainsi mérité notre respect. C'est une grave erreur, toutefois . . .

● (1750)

M. Huntington: Il s'est prononcé contre l'amendement.

Des voix: Oh, oh!

M. le vice-président: Le député de Red Deer (M. Towers) a la parole.

M. Towers: Merci, monsieur le Président, mais je suis toujours heureux des interjections de mes collègues parce qu'elles sont toujours utiles et peut-être que les députés d'en face y

feront attention. Néanmoins, il a ses défauts et l'un d'entre eux, c'est que, s'il s'est prononcé contre cet amendement, c'est parce que son information n'est pas complète. Il a encore quelque chose à apprendre et peut-être qu'un autre voyage dans l'Ouest l'aiderait à comprendre exactement ce qui s'y passe.

Je comprends ce que cet amendement vise, car ma circonscription se trouve entre les deux lignes de chemin de fer, celle du CP et celle du CN. J'admets que les villes qui ont des installations d'acheminement des grains dans une région desservie par deux réseaux de chemins de fer obtiennent un meilleur service que celles qui sont éloignées de l'un ou de l'autre. Il n'y a pas de doute que si cet amendement est accepté par le gouvernement et qu'un accord réciproque est conclu entre le CP et le CN, les agriculteurs en tireront profit.

Malheureusement, monsieur le Président, peut-être à cause de la politique du gouvernement, l'agriculteur ou le producteur est souvent oublié. Quelqu'un, et peu importe que son organisme s'appelle l'Office du transport du grain, doit avoir le pouvoir de rappeler aux participants que les grains doivent être acheminés de manière efficace.

Une chose intéressante s'est présentée lors des audiences du comité. L'un des témoins a déclaré que si nous pouvions avoir une augmentation de 2.5 p. 100 de l'efficacité chaque année, quelle que soit la façon dont fonctionnent les chemins de fer, les sociétés céréalières et les installations d'expédition au port, il ne serait pas forcément nécessaire d'augmenter le coût pour le producteur. C'est là un élément d'importance fondamentale car, en ce moment, le producteur ne peut pas se permettre de payer davantage pour acheminer son grain, tant que les prix n'augmenteront pas.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre connaissent parfaitement les implications du rapport Snavelly, et si j'ai trouvé à redire à ce rapport, c'est notamment parce qu'il acceptait trop facilement les chiffres des sociétés ferroviaires. Monsieur le Président, si j'estime que nous ne devons pas accepter ces chiffres, c'est que je n'ai pas encore rencontré d'entreprise qu'une bonne direction ne pouvait pas rendre plus efficace.

Si le gouvernement l'acceptait, cette proposition d'amendement doterait le Canada d'un mécanisme plus efficace pour acheminer les grains. Dans le monde où nous vivons et où règne la concurrence, nous devons lutter contre notre voisin au sud du 49^e parallèle. Quand je me suis rendu aux États-Unis tout récemment, j'ai appris que les agriculteurs américains touchaient pour leur orge de 50c. à 80c. de plus le boisseau que n'en touchent les agriculteurs canadiens pour le leur. C'est là une différence très appréciable dont il importe d'être au courant.

Si l'acheminement des grains se fait relativement bien, c'est en grande partie aux agriculteurs que nous le devons, car ils ont certainement fait ce qu'ils pouvaient pour en accroître l'efficacité. Cependant, il y a une limite à ce qu'ils peuvent faire. Compte tenu de la hausse des coûts énergétiques, je pense que les agriculteurs vont devoir faire face à des temps difficiles, à moins évidemment que nous mettions en œuvre tout un train de mesures à leur intention.