

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Durant toutes les audiences du comité, nous avons prouvé qu'il était nécessaire d'inclure des dispositions visant à protéger en permanence les intérêts des céréaliculteurs. C'est nous qui avons fait insérer dans le projet de loi les articles 29(2), 18, 33 et 38. Tout au long des réunions de notre comité, nous avons été à même de constater que ce projet de loi visait manifestement à privilégier les sociétés ferroviaires. En effet, tous les articles de ce projet de loi avantagent tout particulièrement les sociétés ferroviaires. Ils devraient avantager également les Canadiens, les contribuables, et aussi les agriculteurs.

Nous estimons que toutes les fois que c'est possible, la loi devrait insister pour que les sociétés ferroviaires soient tenues de se soucier d'efficacité et d'économie. Il faut que quelqu'un se soucie d'efficacité et d'économie, car nous sommes en régie intéressée. En fait, les sociétés ferroviaires vont être indemnisées de tous les frais que pourrait leur occasionner l'acheminement des grains, et plus ces frais seront élevés, plus elles toucheront. Quand on est ainsi en régie intéressée, on doit veiller à discipliner le marché. En l'occurrence, ce n'est pas possible, les chemins de fer constituant un monopole; aussi faut-il mettre en place un organisme de surveillance. L'administrateur et le Comité supérieur du transport du grain devraient, nous l'espérons, remplir ce rôle, mais ils doivent disposer des moyens de le remplir.

Évidemment, si nous devons songer à nous doter d'un système de transport des grains efficace et fiable, c'est parce que les agriculteurs récoltent des grains. Or, nous l'avons signalé à maintes reprises, les rédacteurs de ce projet de loi ne se sont guère souciés d'eux. Au moyen de propositions d'amendement comme celle-ci, nous cherchons à modifier le projet de loi de manière à protéger les intérêts des agriculteurs. Si nous sommes sincères quand nous disons que nous voulons un système qui soit efficace et rentable, nous devons nous assurer chaque fois que nous en obtenons pour notre argent. De la façon dont le projet de loi est rédigé actuellement, les sociétés ferroviaires, assurées qu'elles sont de rentrer dans tous leurs frais et de toucher en sus une marge bénéficiaire de 20 p. 100, n'ont pas intérêt à limiter leurs dépenses. Elles ont tout intérêt au contraire à les accroître. A mon avis, des mécanismes de surveillance sont nécessaires.

● (1210)

Je regrette que lors des réunions du comité, les députés ministériels n'aient pas jugé à propos d'appuyer cette proposition d'amendement. Cette proposition d'amendement, au demeurant excellente, est tout à fait compatible avec l'objectif que nous devrions poursuivre, et qui est d'instaurer un régime rigoureux et rentable. A moins qu'un surveillant ne soit là pour obliger les sociétés ferroviaires à signer des accords de réciprocité qui avantagent le secteur des grains et les agriculteurs, jamais elles n'en signeront.

Aussi l'administrateur devrait-il pouvoir faire plus que simplement promouvoir. Il devrait pouvoir exiger lorsqu'il estimera que de tels accords sont nécessaires et avantagent le secteur des grains et les agriculteurs.

J'invite fortement la Chambre à appuyer cette motion. Je suis sûr qu'une fois que les députés se rendront compte du genre de régime que nous sommes en train d'instaurer, ils comprendront que cette modification bien insignifiante va servir en définitive les intérêts des agriculteurs.

M. Bill McKnight (Kindersley-Lloydminster): Monsieur le Président, l'amendement que le député de Végréville (M. Mazankowski) a présenté a pour but de rassurer ceux d'entre nous—y compris les ministériels qui ont assisté aux 66 séances du comité cet été—qui craignent qu'on s'éloigne des principes sur lesquels repose le projet de loi actuellement à l'étude.

Lorsqu'on a commencé à parler de cette mesure, il y a environ 18 mois, on a dit qu'elle allait être profitable aux producteurs céréaliers de l'Ouest tout en indemnisant, comme il se doit, les sociétés ferroviaires qui transportent le grain. Plus on avançait dans l'étude de ce projet de loi, plus il devenait évident, à nos yeux et aux yeux des ministériels qui siégeaient au comité, que si les sociétés ferroviaires n'avaient pas exercé d'influence indue sur la rédaction de cette mesure, elles avaient cependant les moyens et les ressources financières et humaines nécessaires pour faire valoir leurs préférences et leurs besoins. Elles ont donc réussi, grâce à leur influence, à soutirer des centaines de milliers de dollars au Trésor public sans que le gouvernement exige, en contrepartie, qu'elles fassent davantage pour les producteurs en leur assurant un meilleur prix pour la livraison de leur produit.

Il est simplement dit dans l'amendement présenté par le député de Végréville que lorsque l'administrateur propose aux sociétés ferroviaires de conclure des ententes de réciprocité profitables aux producteurs en leur permettant de tirer le maximum de leur produit, si ces dernières n'obtempèrent pas, il pourrait les y obliger.

Or, on n'a qu'à voir ce que les sociétés ferroviaires ont fait par le passé pour se rendre compte qu'elles défendent jalousement leurs lignes ferroviaires et le droit de transporter le grain sur leurs propres voies ferrées. Elles préféreraient ne pas conclure d'ententes qui soient profitables aux agriculteurs, si, ce faisant, elles perdaient des trains qui circulent sur leurs propres tronçons. Il est donc logique que si l'on met davantage de deniers publics à leur disposition, elles soient tenues, par la loi, d'en faire profiter les producteurs. Ce n'est pas la première fois que les sociétés ferroviaires se lancent dans de grands débats, font des promesses à coup de communiqués, de plans et de projets comme c'est le cas au cours du débat du C-155. C'est la même rengaine qu'elles servent aux producteurs depuis dix ans.

Lorsqu'il a fallu choisir entre les sociétés ferroviaires et les agriculteurs ou les actionnaires du Canadien Pacifique et du Canadien National, la balance a toujours penché en faveur des sociétés ferroviaires. Après avoir dûment examiné cette mesure, nous en sommes venus à la conclusion qu'elles devraient être tenues de conclure des ententes qui favorisent les producteurs en protégeant leurs droits ou du moins qui garantissent qu'ils retireront certains avantages des deniers publics investis.

Fait étrange, les Canadiens ont toujours considéré—et surtout au cours de ces derniers 18 mois, alors que cette mesure était débattue en public—que les sociétés ferroviaires étaient en quelque sorte des organismes de charité dont la vocation était de transporter le grain des agriculteurs. Les gens semblent croire qu'elles font du bénévolat lorsqu'elles assurent ce service aux producteurs, à contre-cœur peut-être, mais par esprit de patriotisme, parce que ce sont des sociétés nationales.