

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Il est donc très important d'appuyer la motion n° 39, car cette motion dit que la fonction de l'administrateur n'amoin-drira d'aucune façon l'autorité de la Commission du blé. C'est ce point que je veux faire valoir et je termine là-dessus.

Le président suppléant (M. Blaker): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

La parole est au député de Wetaskiwin.

M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin): Monsieur le Président, je prends la parole à l'appui de la motion proposée par le député d'Assiniboia (M. Gustafson). La formulation de cette motion est d'une grande importance. Je me rappelle que lorsque nous formions le gouvernement, nous avons mis sur pied le poste de coordonnateur. Je faisais partie du groupe de travail qui a énoncé les modalités et le règlement qui devaient définir les fonctions de ce poste. Il n'a jamais été question, ni à ce moment-là ni aujourd'hui, que le coordonnateur, ou l'administrateur, comme on l'appelle maintenant, empiète de quelque façon que ce soit sur les pouvoirs de la Commission canadienne du blé. On jugeait à cette époque que le besoin se faisait sentir d'une personne ou d'un service qui aiderait la Commission canadienne du blé en répartissant les pouvoirs.

Au fil des années, nous avons mis au point dans l'Ouest un système très complexe pour le transport du grain. Certains grains sont pris en charge par la Commission du blé et d'autres ne le sont pas. Certaines céréales, assujetties ou non à l'autorité de la Commission, sont livrées à des agents de la Commission du blé et vendues sous ses auspices. D'autres grains, comme les oléagineux, sont vendus directement par les producteurs et transportés sur des wagons leur appartenant, ou bien sont vendus par le biais d'agents de la Commission du blé, des syndicats du blé, de la UGG ou de Pioneer, et sont livrés aux ports par ces organismes.

Il nous a semblé alors que la Commission canadienne du blé ne saurait pas trop à qui attribuer les wagons. Par exemple, si elle vient de vendre une grosse quantité de grain à un client et que les bateaux arrivent, va-t-elle attribuer des wagons pour ce grain tout en risquant de priver l'Est ou la Colombie-Britannique, par exemple, des grains de provende dont ces régions ont besoin? Comment peut-elle prendre des décisions en étant juge et partie?

Nous avons pensé souhaitable de mettre en place un organisme ou un coordonnateur pour examiner ces divers problèmes et décider d'attribuer des wagons à tel ou tel élévateur ou telle ou telle ligne.

Un autre problème s'est posé dans certaines régions. Les wagons ont parfois été attribués en fonction du trafic habituel d'une certaine ligne. Par exemple, si le syndicat du blé de l'Alberta a reçu, chaque semaine, depuis un an un certain nombre de wagons sur une certaine ligne, il est très facile de lui accorder le même nombre hebdomadaire de wagons pour l'année suivante. Une coopérative agricole ou une autre compagnie peut avoir construit un nouvel élévateur sur cette ligne et les agriculteurs peuvent avoir décidé de livrer leur grain au nouvel élévateur plutôt qu'à l'ancien, parce qu'ils espèrent obtenir un meilleur service. Cela a posé des problèmes par le passé lorsqu'une compagnie recevait des wagons en fonction du trafic qu'il y avait eu jusque là sur la ligne, tandis qu'une nouvelle compagnie n'en obtenait pas suffisamment pour répondre à la demande.

A moins d'avoir un office chargé d'affecter les wagons quotidiennement, il est très difficile de remédier à ce problème. Je me souviens très bien que les gens de Weyburn, en Saskatchewan, ont construit un élévateur de grande capacité assurant des services de nettoyage, qui pouvait recevoir 25 wagons mais qui n'obtenait pas les wagons demandés pour transporter le grain. En fait, les anciens élévateurs établis sur cette ligne obtenaient davantage de wagons qu'ils ne recevaient de grain. Ce n'était pas juste pour la compagnie de l'élévateur. Nous avons estimé qu'un coordonnateur du transport du grain pourrait se pencher très sérieusement sur ce genre de situation.

• (1740)

Nous avons fixé un certain nombre d'objectifs très importants. Le premier, c'était qu'il fallait un organisme neutre. Il ne devait, en aucun cas, favoriser une compagnie plutôt qu'une autre, ou accorder la préférence à tel ou tel organisme ou encore au grain ne relevant pas de la Commission plutôt qu'à celui qui en relève. C'était très important, sans quoi cet organisme aurait perdu toute crédibilité. Nous avons insisté pour qu'il soit neutre.

Il fallait également que le coordonnateur se conforme à un ensemble de règlements. C'était difficile sans une loi. Avec le temps, nous avons de mieux en mieux défini le rôle de cet organisme. Nous estimions également qu'il devait répondre aux besoins des producteurs. Je viens de donner l'exemple du terminal de Weyburn. Je pourrais prouver que bien souvent, même aujourd'hui, les wagons ne sont pas répartis en fonction des livraisons que les agriculteurs font aux élévateurs. Certains élévateurs obtiennent plus de wagons qu'ils n'en ont besoin, tandis que d'autres en manquent. Nous avons beaucoup à faire de ce côté-là.

L'Office devait avoir les pouvoirs lui permettant de mieux défendre les intérêts des producteurs. On touche là à toute la question des outils dont il dispose, de la possibilité qu'il a ou non de prendre des sanctions si ses commandes ne sont pas livrées par les sociétés ferroviaires ou les agents de la Commission canadienne du blé. Il faut se pencher sérieusement sur cette question.

Si l'on regarde les objectifs qu'on a fixés à l'Office au départ et les excellents résultats qu'il a obtenus dans les Prairies en fait de répartition des wagons et de transport du grain, que ce soit pour les marchés d'exportation ou le marché intérieur, on s'apercevra que très peu de particuliers, de sociétés ou de groupes de l'Ouest sont insatisfaits de l'Office. Cet amendement essaie de dire que l'administrateur a certains pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la loi. Par contre, il ne devrait pas être question d'empiéter sur les pouvoirs légitimes de la Commission canadienne du blé. Elle a toujours été là pour aider les producteurs à maximiser leurs ventes sur les marchés internationaux et elle devrait continuer à jouer ce rôle, et la majorité des agriculteurs s'entendent là-dessus.

Personne ne prétend que le système ne peut pas être amélioré. Cela est toujours à l'esprit des représentants des agriculteurs de l'Ouest et des députés qui les représentent. J'appuierai toujours des amendements légitimes visant à améliorer l'efficacité du système, afin que les producteurs canadiens puissent en tirer davantage de profits. C'est là l'objectif du présent amendement et c'est la raison pour laquelle nous devons, en tant que députés, l'appuyer.