

*Commission canadienne du blé—Loi*

● (1030)

Ce projet de loi comporte trois éléments. Le premier vise à accroître les moyens financiers dont dispose la Commission canadienne du blé pour investir davantage ou faire quoique ce soit au profit des céréaliculteurs. Une deuxième vise à apporter des changements mineurs afin d'améliorer le très faible budget des dépenses du comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Nous ne trouvons rien à redire à ces deux éléments. Ils sont relativement mineurs. Mais la catastrophe, c'est l'article 8 du projet de loi.

Personne ne s'oppose à ce qu'un céréaliculteur ait son propre wagon s'il le désire. Il en a toujours été ainsi. Même à l'époque où je travaillais pour les chemins de fer et où nous avons commencé à utiliser le livre de réquisition des wagons, des céréaliculteurs se présentaient de temps à autre pour commander leur propre wagon.

Nous ne devrions pas abandonner le principe selon lequel tous les céréaliculteurs doivent assumer leur part des frais du système. J'ai entendu le secrétaire parlementaire déclarer que les céréaliculteurs de l'Ouest s'en réjouissaient. Je pense qu'il s'agit peut-être dans le meilleur des cas 1 000 ou 1 500 membres. Le syndicat du blé de la Saskatchewan compte plus de 70 000 membres. Les trois syndicats des Prairies et l'Union des producteurs de grain, quatre coopératives qui représentant 150 000 céréaliculteurs, s'opposent à cet article. Ils n'en veulent pas. Mais il est là pour contenter l'aile droite minoritaire du parti conservateur, une minorité extrêmement faible des Prairies et pour contenter ceux qui se sont toujours opposés à la vente réglementée. Le gouvernement se plie aux exigences des intérêts privés et de la bourse des grains de Winnipeg.

Outre la lettre conjointe qu'ils ont adressée au ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé le 9 juin dernier, les trois syndicats du blé des Prairies lui ont écrit séparément pour lui déclarer tout net qu'ils s'opposent au projet de loi en raison de l'article 8. Ils ont demandé au gouvernement de reconsidérer sa décision. Lorsqu'ils ont rencontré le ministre pour la dernière fois—they étaient satisfaits de la consultation et de tout le reste—they ont attendu que le ministre soulève la question de l'article 8. Comme celui-ci ne disait rien des conclusions auxquelles le gouvernement était arrivé après avoir reconsidéré la question—de toute évidence il ne l'avait pas fait—les syndicats sont intervenus à la toute fin de leur ordre du jour, puis ils ont écrit au ministre le 9 juin pour lui exposer les raisons de leur opposition. Le sujet a été abordé à toutes les réunions locales et régionales des trois syndicats du blé des trois provinces des Prairies. Les agriculteurs en ont discuté à fond. Des dizaines de milliers de personnes au total ont assisté à ces réunions locales et régionales et elles se sont opposées à cette mesure en grande majorité.

Je crois qu'il est logique de ne pas faire payer les frais d'élevateur et de manutention que l'on fait normalement payer élevateur régional, à un agriculteur qui expédie son grain dans un wagon de producteur puisqu'il n'est pas passé par un tel élevateur. Ce n'est que juste. Par contre, en voulant dispenser ce producteur de payer sa part de tous les autres frais on oblige un nombre moins élevé de producteurs à les assumer, ce qui fait que les frais sont plus élevés pour la majorité; c'est foncièrement injuste. Il y a des frais de manutention des wagons de producteurs dont on ne parle pas. La Commission canadienne

du blé fait payer un droit forfaitaire pour les wagons de producteurs, pour couvrir surtout les frais d'administration supplémentaires. L'utilisation de bien des voies d'évitement utilisées exclusivement pour les wagons de producteurs entraînent certains frais comme des frais d'entretien, des taxes, etc. Les trois syndicats trouvent qu'il s'agit de sommes élevées et ils ont demandé au ministre d'État d'exiger que les sociétés de chemins de fer fournissent les chiffres. Il y a les frais supplémentaires d'aiguillage pour amener les wagons sur les lieux.

L'organisation rationnelle des élevateurs présente au moins un avantage sur le plan économique puisque les trains de marchandises ont moins d'arrêts à faire pour repérer et accrocher les wagons de grains. Par contre, l'économie réalisée est perdue lorsqu'il faut arrêter un train de 60, de 80 ou de 100 wagons et envoyer un wagon sur une voie d'évitement, et lorsqu'un autre convoi doit s'arrêter quelques jours plus tard pour le récupérer. Ces frais viennent s'ajouter. S'il y a une voie d'évitement et pas d'élevateur régional, les frais sont encore plus élevés. Les avantages disparaissent, bien sûr, et les frais ne sont pas réduits. Ils risquent même d'augmenter à la tonne si le convoi s'arrête pour un seul wagon ou deux, trois ou quatre. Les chemins de fer ont dit aux syndicats que les wagons de producteurs ne sont pas chargés dans les délais et qu'ils doivent être envoyés par le convoi suivant, ce qui augmente la durée de rotation. On parle beaucoup de réduire la durée de rotation depuis quelques années. un certain moment, je crois que ce délai allait jusqu'à 27 jours. Je pense maintenant qu'il est de 17 ou 18 jours. Lorsque les producteurs ne chargent pas leurs wagons, la durée de rotation s'en trouve allongée.

Les compagnies cérésières qui appartiennent aux agriculteurs dans une proportion de 80 p. 100 ont dépensé des dizaines de millions de dollars non seulement pour rationaliser et moderniser leur parc d'élevateurs, mais ils ont consacré aussi des millions de dollars à remodeler et à adopter la technologie la plus perfectionnée dans les élevateurs pour avoir un système de chargement des wagons plus rapide grâce à des tronçons plus rapides et à des cabestans de halage plus longs. Soit dit en passant, ce projet de loi accroîtra encore davantage le nombre de wagons de producteurs et cette utilisation accrue des wagons de producteurs réduira à néant les investissements dont 80 p. 100 viennent des céréalières eux-mêmes.

Une majorité de wagons de producteurs s'adaptent aux commandes, mais dans beaucoup trop de wagons de ce genre, on constate des erreurs commises, par accident ou autrement. La Commission canadienne du blé peut réclamer une catégorie particulière. Si le directeur d'un élevateur à grain expédie du blé de la deuxième qualité pour de la première, il perd deux, trois ou quatre wagons lors des prochaines commandes. Cependant, les producteurs qui expédient la mauvaise catégorie, même s'ils le font en toute innocence—il arrive trop souvent que cela n'ait rien d'innocent—ne font l'objet d'aucune sanction. Il est vrai qu'il est possible, en cas d'erreur, de renvoyer tout le chargement à l'expéditeur, mais cela arrive rarement. En fait, à ma connaissance, cela ne s'est jamais produit.

● (1040)

Lorsque la Commission canadienne du blé a imposé un embargo sur les grains humides ou gourds à l'automne de 1985, les producteurs l'un après l'autre ont court-circuité le système d'élevateurs et l'embargo de la Commission et expédié