

Transport du grain de l'Ouest—Loi

notamment rationalisé les élévateurs et construit des routes. On a essayé cependant de conserver intactes certaines choses, comme les embranchements et le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, et cela à l'encontre de toute logique, et les résultats n'ont pas tardé à se faire sentir. En 1977-1978, après trois récoltes successives exceptionnelles, des problèmes de transport se sont posés et les céréaliers des Prairies ont dû se résigner à perdre des ventes importantes.

Les modifications apportées au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau par le gouvernement fédéral, afin de le moderniser tiendront compte de l'évolution socio-économique qui s'est déjà produite dans les Prairies. L'adoption de la loi sur le transport du grain de l'Ouest nous permettra de nous assurer que les céréaliers des Prairies, qui sont parmi les meilleurs et les plus productifs du monde, puissent compter sur un réseau de transport à la hauteur.

Nous parlons de subventions. Je tiens à signaler que, en 1982, le gouvernement de l'Alberta a annoncé que quatre usines de broyage du colza de cette province recevraient une subvention de 20.4 millions de dollars représentant \$40 la tonne. Cela ajoutera 91c. à la marge bénéficiaire de ces entreprises. Dans les autres provinces, on peut interpréter ce geste comme de l'ingérence gouvernementale dans le système de la libre entreprise, ingérence créant un déséquilibre dans tout le pays. La subvention, si elle dépend des volumes broyés, pourrait entraîner une guerre des prix avec les entreprises de même type établies en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario.

Je cultive des oléagineux. Je dois offrir un prix avantageux, même si je ne profite pas des subventions qui sont versées aux usines de broyage et même si mon transport n'est pas subventionné, à l'encontre des agriculteurs de l'Ouest. Afin d'être juste envers tous les Canadiens, nous devons modifier le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, afin qu'il soit juste et équitable pour tous les Canadiens, et exporter malgré tout le plus possible.

M. Lambert: Monsieur le Président, je voudrais demander au député s'il se souvient que, la semaine dernière, le ministère de l'Expansion économique régionale, quel que soit le nom qu'on lui donne, a annoncé que trois subventions avaient été accordées à des entreprises de l'ouest du Canada établies dans chacune des trois provinces, dont l'une à Hamilton (Ont.), pour la construction de nouvelles usines de broyage. Il s'agit là de subventions fédérales. Pourtant, le député s'est évertué à nous signaler que le gouvernement albertain est intervenu sur le marché du colza. Voilà maintenant que le ministère de l'Expansion économique régionale fait la même chose. Je me demande ce que le député en pense.

M. Ferguson: Monsieur le Président, je suis au courant de ces subventions. Je sais également que le gouvernement de l'Ontario a accordé une subvention de 4.5 millions de dollars pour la construction d'une usine de broyage du colza à Hamilton, en Ontario. Qu'elles soient situées dans l'Est ou dans l'Ouest, de telles usines seraient peut-être utiles aux producteurs d'une assez vaste région de l'Ontario, au sol argileux. En effet, il est beaucoup plus facile de transporter les matières premières jusqu'à ces usines et de transporter ensuite l'huile ou la semoule par rail ou par bateau jusqu'au port d'embarquement, que de transporter les matières premières sur une plus longue distance.

M. Lewycky: Monsieur le Président, je dois avouer que je suis un peu déçu du discours prononcé par le député de Lambton-Middlesex (M. Ferguson), tout comme j'ai été déçu tout à l'heure du discours du ministre de la Consommation et des Corporations (M. Ouellet). A plusieurs points de vue, ces deux députés ont prouvé qu'ils avaient une certaine compréhension de l'Ouest, le ministre de la Consommation et des Corporations grâce à ses responsabilités dans le domaine des Postes. Je lui ai souvent posé des questions. J'ai été vraiment étonné de la position qu'il a adoptée dans cette affaire.

● (1500)

De même, il m'est assez difficile de comprendre que le député qui vient tout juste d'intervenir veuille proposer une mesure, en fait nous demande de l'appuyer pour proposer une mesure concernant les faillites agricoles et les problèmes des cultivateurs, que ce même député nous trace ensuite un tableau optimiste de la situation. Je ne parviens pas à m'expliquer ce genre d'ambivalence.

Le député a parlé d'équité et de choses qui sont équitables, et peut-il m'indiquer sur quelle distance il doit transporter son grain et s'il considère équitable que les céréaliers des Prairies, par exemple ceux de ma circonscription où l'on continue d'abandonner des voies ferrées, soient obligés de transporter leur grain sur une distance de 100 à 125 milles. Je voudrais savoir ce qu'il entend par équité quand il expose sa position. Cela me paraît paradoxal. Peut-être peut-il m'éclairer.

M. Ferguson: Monsieur le Président, je ne pense pas avoir peint un tableau exceptionnellement rose en ce qui concerne le revenu agricole mais je pourrais peut-être éclairer mon collègue en lui rappelant un peu ce que sont les coûts. Je lui ai expliqué qu'il en coûtait moins cher pour transporter le soya par camion à partir de Chatham, en Ontario, à partir de chez moi en fait, jusqu'à Toronto. Mais quand nous voulons exporter, nous devons payer les frais de manutention et autres frais de transport jusqu'à Halifax ou Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Je devrais peut-être vous donner quelques exemples . . .

M. Lewycky: Combien les camions ont-ils à parcourir et considère-t-il qu'une distance de 100 à 125 milles soit équitable?

M. Ferguson: Oui, c'est à peu près la distance de ma propre exploitation jusqu'à Toronto ou Hamilton et c'est à peu près la même distance jusqu'à la prochaine huilerie ou jusqu'au prochain silo. Nous pourrions peut-être nous rendre au silo local qui est beaucoup plus rapproché avec un tracteur tirant plusieurs charrettes derrière lui contenant peut-être 1,000 boisseaux, ou encore si on se servait d'un camion léger transportant 600 boisseaux à la fois, mais si nous voulons vendre directement au silo portuaire, c'est la distance que nous devons parcourir.

Je devrais peut-être établir des comparaisons entre l'Est et l'Ouest et me servir comme exemple du blé d'hiver de l'Ontario et du blé de l'Ouest. Selon le rapport annuel de la Commission canadienne du blé pour 1981, la manutention des grains de l'Ouest une fois parvenus à l'élévateur régional coûtait 29.6c. le boisseau. En Ontario, nous ne disposons pas du même tarif, ni des mêmes installations que fournit le gouvernement du Canada. Nous sommes souvent obligés d'expédier les grains jusqu'à la baie Georgienne pour les charger à bord des navires,