

Transport du grain de l'Ouest—Loi

tenir compte des conseils que l'honorable juge Hall a adressé par le truchement de son rapport à tous les Canadiens.

M. Bert Hargrave (Medicine Hat): Monsieur le Président, on considère dans l'ouest que ce projet de loi qui fait l'objet d'un débat public et parlementaire vise à faire disparaître le tarif réglementaire du Pas du Nid-de-Corbeau. En outre, il est regrettable que l'on ne voie pas dans le projet de loi C-155 au moins une tentative pour améliorer la manutention des céréales et notre réseau de transport dans l'ouest du pays.

C'est pourtant là l'objet de cette mesure; remplacer l'actuel tarif du Pas du Nid-de-Corbeau par une nouvelle politique qui défiera le temps pendant 86 autres années, au besoin.

Le principal argument de ceux qui s'opposent à la modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau réside dans le fait que les céréaliers de l'Ouest n'ont pas les moyens de subir une augmentation de leurs coûts de transports. C'est là, en gros, leur principal motif. Peu importe que l'on double ou quintuple, comme on l'a souvent prétendu au cours de ce débat le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

C'est là la position du Syndicat national des cultivateurs, des trois syndicats du blé des Prairies et du Nouveau parti démocratique. Tel était l'objet fondamental de la campagne persistente de couloirs que les représentants de ces organismes ont menée ici à Ottawa pendant trois mois d'affilée, et dont tous les députés ont sûrement eu connaissance.

Certains ont peut-être reçu la visite de représentants du Syndicat national des cultivateurs, et notamment de trois femmes qui défendaient leurs intérêts. Elles sont venues me trouver à mon bureau et m'ont exposé leur point de vue. Je l'ai trouvé assez intéressant. Elles ont persisté à dire que les agriculteurs n'avaient pas les moyens de payer des taux plus élevés. Elles ont répété et répété que les céréaliculteurs ne pourraient assumer aucun relèvement des taux de transport.

J'ai donc posé une question à ces représentants du SNC. A supposer que nous conservions le tarif du Nid-de-Corbeau, leur ai-je demandé, comment financerons-nous le déficit sans cesse croissant de la manutention du grain. Je leur ai cité l'exemple des pertes subies dans le cas du transport ferroviaire. C'est-à-dire l'écart entre le prix de revient du transport du grain et le revenu tiré du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau qui fixe le taux à 5c. la tonne par mille. Je leur ai demandé qui continuera à financer les wagons-trémie que paient actuellement les contribuables canadiens par l'intermédiaire du gouvernement fédéral, les céréaliculteurs eux-mêmes par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé ou les divers gouvernements provinciaux de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Je leur ai demandé qui financerait le programme de rétablissement agricole des Prairies, et ce qu'il adviendrait des dix milles de tunnel du Canadien Pacifique et du doublage des voies du CN dans les montagnes, travaux que l'on attend maintenant de la part des deux compagnies de chemin de fer. Comment pourra-t-on payer tout cela sans un nouveau tarif plus élevé pour le transport du grain par rail?

Il n'y a aucune garantie que l'on pourra financer ces améliorations et construire ces voies sans un nouveau système remplaçant le tarif du Nid-de-Corbeau pour l'acheminement et le transport par rail des céréales. Je répète que rien ne garantit que le gouvernement fédéral assumera ces coûts ni que l'on

continuera de défrayer, aux frais des contribuables, le programme actuel d'acquisition de wagons-trémies et d'amélioration des voies, et de combler le déficit annuel de l'ordre de 400 millions de dollars pour le transport du grain. Il serait très naïf de le croire.

Si c'est ce que l'on entend par l'expression «conserver le Nid-de-Corbeau», alors il s'ensuit que nous nous dirigeons vers une agriculture gérée par l'État ou vers un régime féodal digne du moyen-âge. Aucune de ces deux perspectives n'a l'heur de me plaire.

Le rapport Gilson, présenté au gouvernement il y a près d'un an, était un excellent document. Les meilleurs cerveaux de l'ouest du Canada y avaient participé. Ces gens n'étaient pas des politiciens, mais des agriculteurs et des éleveurs de bétail expérimentés et doués de sens pratique. Ils se sont mis à la tâche, et ont fini par dégager un consensus pour dire qu'il fallait faire quelque chose, bien qu'au début, ils n'arrivaient pas à s'entendre sur ce qu'il fallait faire exactement. Leur consensus s'est transformé en un compromis que je qualifie de concession, alors qu'on s'est entendu pour fixer le prix de l'abandon du tarif à 651 millions de dollars, qui seront versés chaque année principalement aux céréaliers des provinces de l'Ouest après une période de six ou sept ans pendant laquelle, selon les termes du compromis, le montant de la subvention doit augmenter graduellement. Les concessions prévoient également un nouveau barème annuel pour le transport du grain, qui sera pondéré chaque printemps en fonction des coûts. Par conséquent, il ne peut s'agir d'un tarif statutaire puisqu'il sera modifié tous les ans. Mais ce barème découle, lui, d'un processus statutaire. Il importe de bien saisir la différence.

• (2150)

J'étais moi-même en faveur des recommandations du rapport Gilson et j'appuie toujours la recommandation originale de juin 1982. Des personnes très au courant de la situation avaient atteint ce compromis et réussi à présenter une solution que l'ouest du Canada avait favorablement accueillie, en général. J'ai aussi été à même d'appuyer la proposition moitié-moitié qu'a présentée le ministre des Transports (M. Pepin) le 1^{er} février, mais avec un peu moins d'enthousiasme. J'ai pu, cependant, appuyer ce que le ministre proposait à ce moment-là. Il proposait que la subvention du Nid-de-Corbeau de 651 millions de dollars par année soit répartie également entre les chemins de fer et les céréaliers. C'est peu de temps après cette déclaration du 1^{er} février que certains groupes ont commencé à exercer des pressions politiques qui équivalaient presque à du chantage. Ces pressions provenaient de deux sources. D'abord, il y avait les trois syndicats du blé des Prairies, c'est-à-dire les syndicats de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, qui recommandaient que la subvention soit versée uniquement aux sociétés ferroviaires. Ensuite, il y avait l'UPA, qui représente l'ensemble des associations agricoles du Québec, et le caucus libéral du Québec. Ces deux groupes préconisaient aussi le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau uniquement aux sociétés ferroviaires.

Finalement, il est arrivé deux choses qui ont tout changé pour l'ouest du Canada. C'est aussi à ce moment-là que j'ai moi-même changé d'avis à propos de cette question. D'abord, le gouvernement a présenté le 10 mai le projet de loi C-155 qui contenait une disposition tout à fait inattendue, selon laquelle le plein montant de la subvention serait versé aux chemins de