

suppose que lorsqu'il se rendra en Colombie-Britannique avec l'autre ministre du cabinet, ils confirmeront cette date. Du moins, je l'espère. Nous l'applaudirons et nous le féliciterons car ces mesures s'imposent. Malheureusement, il aurait fallu que ce terminus soit déjà en mesure d'être exploité aujourd'hui au lieu d'en être à la phase de construction.

Nous avons pris des mesures en vue de favoriser une plus grande utilisation du port de Churchill. Nous avons réussi à y faire entrer le *MV Arctic* pour prendre livraison d'une cargaison d'orge trois semaines après la fermeture du port. C'était là tout un exploit qui pourrait nous permettre de prolonger désormais la saison de navigation et de disposer ainsi dans cette région d'un port qui répondrait davantage à nos besoins.

Nous avons également entrepris de poursuivre les travaux d'amélioration des voies ferrées. C'est un projet qu'il nous faut maintenir. Nous avons fait des expériences avec des wagons lestés, qui sont la propriété du gouvernement fédéral et ne servent pas pendant l'hiver. Nous en avons utilisé 125, dans l'espoir qu'ils puissent un jour servir au transport du grain jusqu'au port de Churchill. Voilà quelques-unes des choses que nous avons faites.

Par suite des conclusions tirées par le groupe d'étude, nous avons également cherché à accroître le transport ferroviaire du grain, en hiver, à partir du port de Thunder Bay. Nous avons pu ainsi transporter près d'un million de tonnes de grain jusqu'aux ports de la côte est, cet hiver; cela me satisfait, car nous avons ainsi prouvé que nous pouvions nous servir de façon plus efficace du système déjà en place.

Le député a parlé du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai du mal à comprendre ce que le député veut dire exactement, car d'une part il réclame le maintien de ce tarif sans aucun changement.

M. Pepin: Et ensuite il réclame qu'on le change.

M. Mazankowski: Le député a reproché au ministre actuel, à moi-même et au ministre précédent d'avoir cherché à altérer le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, et pourtant il le fait lui-même dans sa motion. Le député affirme que nous devrions étendre ce tarif aux produits transformés et dédommager directement les chemins de fer des pertes subies. Nous répétons depuis un certain temps déjà que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, consacré dans la loi, doit demeurer ainsi. Nous avons également dit, comme l'affirme d'ailleurs le député dans sa motion, que les chemins de fer devaient être adéquatement dédommagés pour le transport du grain.

M. Pepin: Très juste!

M. Mazankowski: On est d'accord là-dessus. Là où on ne s'entend pas—et il n'y a pas de consensus clair, c'est comment le gouvernement fédéral paiera la différence. C'est qu'on entend dans la motion—quel sera le mode de paiement? Paiera-t-on directement les chemins de fer, comme le propose cette motion, ou les paiera-t-on sous une autre forme? On ne s'entend pas clairement là-dessus. L'honorable député doit faire un choix. Il ne peut, d'une part, suggérer de laisser les choses telles qu'elles sont et, de l'autre, recommander un changement.

Transports

Le fait que notre gouvernement, le gouvernement libéral précédent et, j'imagine, le gouvernement actuel soient en train d'étudier des façons et moyens d'améliorer la situation ne veut pas dire que nous allons briser ce droit fondamental des producteurs canadiens de l'Ouest. Nous n'avons jamais parlé de le retirer de la loi et cela fait partie de la politiciannerie du NPD de répandre l'angoisse et la crainte chez les producteurs. C'est en quelque sorte une pratique trompeuse du NPD, et aucun parti politique ne devrait tolérer cela. Je pense qu'il s'agit d'une question très importante. Nous reconnaissons tous que le tarif-marchandises homologué est quelque chose de très fondamental qui devrait être imposé par la loi et maintenu, mais cette motion n'est qu'une solution, et il y en a eu d'autres de proposées.

Il est certes important de considérer en tant que législateurs responsables les vues de l'ensemble des producteurs et d'espérer en arriver à une entente qui soit acceptable à tous les intéressés. Cela n'enlève absolument rien à la responsabilité du gouvernement fédéral. Ce qui importe c'est que, si nous n'examinons pas le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, nous allons continuer à subventionner les lignes d'embranchement, à acheter des wagons-trémies et à remettre les chemins de fer en état, en permettant aux compagnies ferroviaires de déduire des pertes.

● (1630)

Il faut en conclure qu'il existe peut-être un meilleur moyen d'organiser les choses et, pour le moment, on ne semble pas s'entendre clairement à cet égard. Néanmoins, il est essentiel pour le céréaliculteur de l'Ouest que le tarif-marchandises soit maintenu et entériné. Il reste à discuter de la façon dont il sera réparti.

Il faut tenir compte des effets des tarifs-marchandises sur la transformation des produits agricoles dans l'Ouest. Par exemple, si vous prenez le grain de colza acheminé de Lloydminster, en Alberta et en Saskatchewan vers Vancouver, à destination des marchés d'exportation, vous constatez que le tarif-marchandise sur le colza brut qui va à Vancouver, puis vers les marchés d'exportation, est de 24.5c les cent livres. Si vous transportez ce colza sous forme d'huile dans des wagons-citernes, le tarif est de \$1.03 les cent livres. Si vous le transportez sous forme de farine, dans des wagons-trémies, comme le grain, cela vous coûte \$1.08 les cent livres. Vous voyez donc que ces tarifs ne favorisent guère la transformation du grain de colza dans l'Ouest et incitent plutôt à le commercialiser sous forme brute, ce qui nous fait perdre des emplois.

Je vois le député hocher la tête en signe de dénégation. S'il peut nous donner une explication logique, j'aimerais beaucoup l'entendre. J'ai simplement dit que le produit est transporté dans les mêmes contenants et qu'en fait, à la suite des conclusions de la CCT, on applique un tarif compensatoire et le gouvernement fédéral verse actuellement des subventions ainsi qu'une aide aux gouvernements provinciaux pour compenser la différence. Néanmoins, pour le moment, ces tarifs ne favorisent guère la transformation du produit dans l'Ouest.