

Transport du grain de l'Ouest—Loi

L'Alberta et le Québec sont dans une situation privilégiée en ce qui concerne les exportations de porc et de bœuf car ils sont tous deux à proximité des immenses marchés américains. L'Alberta est directement au nord de l'immense état de la Californie alors que le Québec borde les centres peuplés du nord-est des États-Unis. Il faudrait lutter pour conquérir ces marchés mais cela n'est pas impossible. A l'heure actuelle nous avons dans une certaine mesure accès à ces marchés. Mais il nous faudra beaucoup de temps pour nous y implanter.

Les députés du Québec devraient se rappeler que Montréal est situé à 2,230 milles de Calgary ce qui ajoute à nos produits du bœuf l'équivalent de \$51 par carcasse d'animal en frais de transport, soit \$8.50 les 100 livres. Et ces frais viennent s'ajouter à nos prix de revient.

A l'heure actuelle, environ 60 p. 100 du bétail d'engraissement de l'Alberta, c'est-à-dire des bouvillons et des génisses engraisés, sont expédiés vers le marché de Montréal. Toutes les expéditions sont effectuées sur commandes de courtiers ou de grossistes de Montréal et nos exploitants ne répondent qu'à des commandes fermes. A l'heure actuelle, nos conditionneurs de viandes éprouvent de graves difficultés. En partie parce que nos usines ne peuvent concurrencer les entreprises américaines du fait que la main-d'œuvre est plus chère au Canada. Depuis 1977, six usines sont fermées en Alberta et pourtant il reste un excédent de capacité.

Si nous voulons vraiment modifier le tarif du Nid-de-Corbeau vieux de 86 ans, je prie le ministre d'user de prudence afin que cette modification résiste à l'épreuve du temps. La nouvelle politique ne doit pas être élaborée dans le contexte de prochaines élections fédérales. Je dis cela en sachant très bien quelle est la situation politique dans les deux provinces, le Québec et la Saskatchewan.

Il ne nous suffira pas d'une dizaine d'années pour nous ajuster aux exigences du nouveau marché. Ce rajustement prendra peut-être encore 20 ans. Cependant, c'est en pensant 100 ans en avance qu'il faut planifier le développement des richesses de l'Ouest, notamment les grains. Il ne faudrait pas être obnubilé par la nécessité d'obtenir des garanties des chemins de fer pour le transport des grains. La meilleure garantie serait d'offrir aux deux sociétés de chemin de fer la possibilité de faire un bénéfice pour la première fois en 25 ans. Plus elles transporteront de grains plus elles vont s'enrichir; c'est l'inverse à l'heure actuelle plus elles en transportent plus elles perdent d'argent.

Si le concept de l'entreprise privée n'est pas appelé à disparaître au Canada, surtout dans l'Ouest, les indemnités du tarif du Nid-de-Corbeau doivent certainement être versées à l'agriculteur, car c'est lui le producteur de céréales. Je suggère au ministre de laisser l'agriculteur décider lui-même ce qu'il est préférable d'ensemencer sur ses terres. C'est à l'agriculteur de décider s'il peut lui-même transporter ses céréales avec plus d'efficacité à bord de ses camions jusqu'aux points de livraison, où qu'ils soient. Et surtout, que l'agriculteur décide lui-même s'il préfère la valeur ajoutée des grains de provende.

La seule façon de le faire, c'est de verser les indemnités à l'agriculteur. Les sociétés ferroviaires toucheront leurs indemnités compensatoires, c'est entendu. Elles n'ont pas besoin d'un paiement direct qui enlèverait à l'ouest du Canada l'occasion d'exploiter ses ressources naturelles, avec tous les avantages que cela représente.

M. Jack Murta (Lisgar): Monsieur le Président, je présume que nous en sommes rendus à la période des discours de dix minutes. Je trouve assez irritant d'avoir attendu cette mesure législative si longtemps pour ne me voir accorder que dix minutes pour exposer mon point de vue à son sujet. Je suis d'autant plus dépité que nous sommes menacés du bâillon.

Le plus inquiétant, c'est que cette mesure extrêmement importante pour les Prairies, et en fait pour l'ensemble du Canada, a fait l'objet de très longs débats durant des mois et des années dans cette région et d'autres, et dernièrement au Québec, mais si la clôture nous est imposée demain soir, le Parlement n'en aura discuté que pendant quatre journées. Même si l'opposition était favorable à cette mesure, l'imposition de la clôture obligerait tous ceux qui défendent les droits et les intérêts des Canadiens de l'Ouest à voter contre, quelque soit leur point de vue sur la question. Il est injustifiable et impardonnable de ne consacrer que quatre jours de débat à un projet de loi aussi important que celui-ci.

Quand j'ai été élu pour la première fois à la Chambre des communes, au début de l'hiver 1970, la question du transport céréalier était probablement la plus importante au Canada à cette époque-là, puisque les excédents étaient considérables sur les grands marchés mondiaux et que nous étions littéralement incapables de trouver de débouché à notre grain. Les surestaries étaient élevées mais les agriculteurs étaient bien forcés de les payer; le système ne donnait pas satisfaction, les gens en étaient irrités et la plupart en voulaient aux sociétés ferroviaires, aux exploitants de silos et aux gouvernements.

Depuis ce temps-là le dossier du transport du grain a été au premier rang de mes préoccupations. J'estimais à l'époque devoir attribuer au ministre tout le mérite de la méthode courageuse qu'il avait adoptée. C'est une tâche très difficile. Comme l'a dit mon préopinant, en ce qui concerne l'acheminement des grains, le comité Gilson a vraisemblablement effectué la meilleure enquête que nous ayons eue dans les Prairies depuis très longtemps. La portée et l'orientation que le professeur Gilson et ses collaborateurs lui avaient données étaient généralement acceptables, tout comme la version qu'en avait donné le ministre dans le contexte de la réalité politique de l'époque. Il fallait y apporter des modifications et c'est pourquoi on a choisi une formule en vertu de laquelle la moitié des subventions irait aux sociétés ferroviaires pour leur permettre de régler leurs dépenses essentielles d'exploitation, et l'autre moitié irait aux agriculteurs. Le professeur Gilson, quant à lui, voulait verser davantage aux agriculteurs. Cette formule était dans l'ensemble acceptable au Manitoba et aussi, sauf erreur, à l'Alberta.

● (1530)

En tant que législateurs, nous devons élaborer un système qui soit essentiellement rentable. Malheureusement, nous ne disposons que de quatre jours pour le débat en deuxième lecture. Le système que nous allons mettre en place doit inciter les exploitants d'élevateurs, les producteurs et, nous l'espérons, les compagnies de chemins de fer à faire de leur mieux puisque primes et sanctions sont prévus dans le projet de loi.

Certes, le projet n'était pas parfait, mais nous étions en passe d'aboutir à une excellente solution. Hélas, tout cela tombe à l'eau pour des raisons politiques.