

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

● (1750)

Depuis quelque temps nous assistons à une amorce de reprise. Cependant cette reprise doit se confirmer et se maintenir si elle doit déboucher sur la création d'emplois et toutes sortes d'initiatives. Mais en votant un projet de loi de ce genre, nous mettons sérieusement en cause la viabilité de nombreuses exploitations agricoles de l'Ouest. Il est peut-être difficile de préciser quelles seront à court terme les conséquences de l'adoption du projet. Mais il est certain qu'il soulève de graves questions et pourrait avoir des retombées négatives sur l'économie agricole.

Car l'agriculture englobe beaucoup plus que les producteurs de grain. Certes, le céréalier est un producteur primaire, c'est lui qui récolte les grains destinés à l'exportation ou à la consommation intérieure, mais il collabore également à bien d'autres activités économiques. On pourrait peut-être dire que chaque dollar produit à la ferme, en engendre sept autres dans d'autres secteurs. Ces secteurs sont nombreux. Par exemple, la production de véhicules et tous les autres produits qui entrent dans l'exploitation d'une ferme. Toutes ces choses ont des répercussions dans tout le pays et contribuent à la prospérité économique du Canada. Il faut aussi considérer les exportations. Dans ce domaine, nos percées restent encore limitées. Mais tout de suite après l'industrie forestière, notre meilleur atout, c'est l'agriculture. C'est une chose à développer.

Nous avons longuement discuté de la façon d'améliorer ce secteur. Canagrex est un de ces moyens. Et la clôture a été invoquée à cette occasion. Mais il faudra trouver des débouchés fermes pour les producteurs et pouvoir transporter les marchandises pour lesquelles nous aurons passé des contrats avec l'étranger. Les perspectives sont bonnes. A l'heure actuelle nous exportons plus de 30 millions de tonnes par année et, en 1990 ou 1992, nous pourrions bien en exporter jusqu'à 40 millions de tonnes. Ce n'est pas impossible. Mais nous savons bien que les producteurs sont tributaires des sociétés ferroviaires pour faire transporter leur grain et qu'il faudra amener ces dernières à changer d'attitude. Or, pour y parvenir, il faudra débloquer d'autres capitaux.

Je réfléchissais depuis quelques jours à ce qui se passait de bien et de mal au CP et au CN lorsque je suis tombé par hasard sur un article du *Financial Post* 500. On disait bien des choses sur l'histoire du tarif du Corbeau et des accords qui avaient été conclus à l'origine. Mais ce qui est intéressant dans cet article, c'est la critique qu'on faisait du CP et du CN et la cote que cette revue leur donnait. On dressait la liste des principaux gagnants et des principaux perdants. Nous n'avons pas été surpris des noms de sociétés qui figuraient sur cette liste. Mais j'ai été étonné, pour ma part, d'y voir le nom du CN. Le CN comptait parmi les grandes perdantes des sociétés de la Couronne. Il faudrait donc se demander qui dirige cette société, comment elle est gérée et qui en est responsable. Mais elle faisait piètre figure parmi les sociétés de la Couronne. C'est peut-être à cause du tarif du Corbeau et ainsi de suite. Mais quand on compare le CN au CP, l'une des mieux cotées parmi nos grandes sociétés sur le plan de l'activité économique, on ne peut s'empêcher de conclure qu'il est peut-être mal géré et qu'il faudrait peut-être remplacer ceux qui le dirigent. Personne ne contestera que nos sociétés ferroviaires, tant le CN que le CP, devront beaucoup investir si elles veulent être en

mesure de fournir les services de transport dont les céréaliculteurs de l'Ouest ont besoin et dont nous discutons présentement.

Mon dernier point qui me semble important, c'est que le projet de loi C-155 dont la Chambre est saisie met en péril les dispositions statutaires de l'accord initial. Je trouve que le Canada avait pris un engagement envers les provinces de l'Ouest et les céréaliculteurs. C'est un élément essentiel dont dépend l'existence même de l'économie agricole de l'Ouest. Que nous représentions l'Ontario, l'Est ou la Colombie-Britannique, nous ne saurions le prendre trop à la légère. Comme nous sommes trop jeunes pour avoir vu évoluer le problème, nous ne pouvons pas vraiment le comprendre, néanmoins je trouve que c'est un engagement que le gouvernement doit honorer.

Je pense assez bien comprendre le projet de loi. Je sais que les amendements que le ministre a présentés tendent à faire croire à l'existence de filets de sécurité ou de mécanismes de protection. Je ne pense pas qu'ils soient suffisants ou qu'ils créent l'impression de sécurité nécessaire si nous voulons pouvoir compter sur l'économie agricole saine dans l'intérêt de tous les Canadiens.

**M. Sid Parker (Kootenay-Est-Revelstoke):** Monsieur le Président, j'interviens pour dire ce que je pense du projet de loi C-155, loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Je tiens à dire qu'en tant que député de Kootenay-Est-Revelstoke, je suis violemment opposé à ce projet de loi. Le leader parlementaire de notre parti a supplié le gouvernement, le 19 mai, de diviser le projet de loi en trois mesures distinctes. Une première qui concernerait les problèmes de transport. Je tiens avec mon parti à voir ce genre de mesure adoptée, afin de répondre aux besoins futurs du Canada en matière de transport. Un deuxième projet de loi pourrait être consacré aux céréales, à leur manutention, afin d'en calculer le coût et de voir quelles seraient leurs répercussions. Il faut déterminer par exemple les conséquences d'une telle mesure sur les agriculteurs. Le troisième projet de loi serait consacré aux cinquante milles acres de terres houillères du Dominion situées dans ma circonscription de Kootenay-Est-Revelstoke. Je voudrais m'arrêter quelques minutes sur cette question.

Il faut savoir qu'il y a plus de 85 ans, les habitants de Kootenay-Est-Revelstoke ont permis que plus de 50,000 acres d'excellentes terres houillères soient remises au gouvernement fédéral. Depuis lors, ils n'ont pas pu les exploiter et tirer parti de ce potentiel. Quatre-vingt-cinq ans plus tard, le gouvernement fédéral veut abroger le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est peut-être une éventualité à considérer, mais pour ce faire, il faut voir comment on a abouti à l'établissement de ce tarif et comment ces terres houillères ont été mises à la disposition du gouvernement fédéral. On a tort de prétendre que nous ne pouvons étudier la question des terres houillères dans le cadre d'un débat sur un projet de loi distinct. Au contraire, cela permettrait de sensibiliser les Canadiens aux problèmes des habitants de l'Ouest. Quand on sait que la majorité gouvernementale est essentiellement constituée de députés de l'Est qui imposent des orientations et des programmes qui nuiront aux habitants de la Colombie-Britannique et des Prairies, je pense que cette question mérite une étude honnête et bienveillante, inspirée des principes démocratiques.