

Ajournement

actuariel n° 5 présenté par l'actuaire en chef du département des assurances du gouvernement fédéral. En vertu du Régime de pensions du Canada, l'actuaire en chef est chargé de présenter un rapport évaluant le coût de ces propositions chaque fois que l'on envisage des modifications. Voici la conclusion de ce rapport:

A notre avis, l'adoption du bill C-49 va entraîner une augmentation progressive des taux de cotisation combinée employeur-employé qui seront plus élevés que ne le prévoyait le rapport actuariel n° 3, de 0.1 p. 100 des gains cotisables pour l'année 2005 et de 0.3 pour cent des gains cotisables pour l'année 2025.

Il importe de ne pas perdre ces chiffres de vue lorsqu'on examine les modifications à l'étude.

J'aimerais soulever un tas d'autres points mais nous devrions les réserver pour l'étape du comité, où je serai heureux d'en discuter avec mes honorables collègues. Je propose donc la deuxième lecture, monsieur l'Orateur.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

TRANSPORTS—LA DATE DE DÉCISION RELATIVE À L'UTILISATION DES WAGONS FRIGORIFIQUES POUR LE TRANSPORT DES POMMES DE TERRE—HAUSSE POSSIBLE DES TARIFS

M. David MacDonald (Egmont): Monsieur l'Orateur, les députés se souviendront qu'il y a une semaine, j'ai posé une question au ministre de l'Agriculture (M. Whelan) ainsi qu'au ministre des Transports (M. Lang) concernant l'état actuel de cette question et je vois que les deux secrétaires parlementaires sont présents, aussi puis-je espérer que je vais faire d'une pierre deux coups, car jusqu'ici, la seule réponse que j'ai reçue n'a guère fait avancer la solution du problème. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Roy) et moi-même en avons parlé à plusieurs reprises. Le secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture (M. Pelletier) est originaire du Nouveau-Brunswick et sait à quel point la question est importante à la fois pour les habitants du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard et pour les cultivateurs de pommes de terre de tout le Canada.

Loin de m'excuser de reprendre à nouveau cette question, monsieur l'Orateur, je continuerai à le faire jusqu'à ce que j'obtienne du gouvernement des mesures satisfaisantes sur cette grave situation. L'un des problèmes les plus aigus de cet important secteur d'activités et qui se pose déjà depuis longtemps est que les producteurs veulent pouvoir compter à l'avenir sur l'équipement nécessaire pour transporter leurs pommes de terre. J'ai soulevé la question à maintes reprises, car il y a, en nombre et en qualité, une détérioration rapide des wagons qui servent au transport des pommes de terre de l'est du Canada vers les marchés du centre.

Comme les deux secrétaires parlementaires le savent, leur ministère, ainsi que le ministère de l'Expansion économique régionale et le ministère de l'Industrie et du Commerce ont fait plusieurs études à ce sujet. J'ai même entendu dire que d'autres ministères s'étaient consacrés à la question, ainsi que l'office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Je pense que les parties intéressées dans le

domaine de la pomme de terre au Nouveau-Brunswick ont également étudié sérieusement ce problème.

● (2200)

Le problème se résume au fait que l'on ne dispose plus maintenant que d'approximativement 1,000 wagons frigorifiques, alors qu'il y a deux ans seulement, nous pouvions en utiliser plus de 4,000. Étant donné que la production de pommes de terre n'a pas beaucoup diminué depuis six ans, et que nous n'avons pas réussi à faire transporter par d'autres moyens une proportion importante de cette denrée périssable, quoique l'on ait procédé à des expériences valables en faisant appel à des moyens de transport diversifiés, et compte tenu de la vigueur de la demande pour ce produit, pour le moins dans un avenir prévisible, il est évident que peut-être jusqu'à concurrence de 80 p. 100 le transport de cet important produit devra se faire par chemin de fer. Par conséquent, nous devons obtenir—et nous devrions déjà l'avoir obtenu—que le gouvernement fédéral s'engage à mettre à la disposition des intéressés un nombre suffisant de véhicules de transport.

Récemment, le comité sur les transports institué par la législature de la province de l'Île-du-Prince-Édouard a examiné à fond cette question. En fait, il y a quelques semaines seulement, l'assemblée législative de ma province a adopté à l'unanimité une résolution demandant instamment au gouvernement fédéral de prendre les mesures nécessaires pour que les wagons de chemin de fer nécessaires soient disponibles pour la prochaine saison d'expédition. Jusqu'à présent, les seules assurances que nous ayons reçues du CN laissent beaucoup à désirer.

Nous savons, par exemple, que l'on disposera de moins de wagons frigorifiques durant la prochaine saison d'expédition, qu'il n'y en aura qu'environ 700. Si l'on considère l'état de ces wagons frigorifiques, le nombre de ceux qui sont utilisables pourrait même bien être encore inférieur. De plus, nous sommes assurés que nous disposerons de peut-être 400 wagons couverts et dotés d'un système d'isolation, d'une capacité de transport de 110,000 livres chacun pour transporter les pommes de terre jusqu'aux marchés canadiens du centre. Monsieur l'Orateur, je me demande si les responsables du CN sont réalistes même lorsqu'ils font de telles suggestions ou suggèrent pareilles solutions. Si l'on considère les énormes problèmes que va susciter l'utilisation de ce matériel au niveau de l'entreposage, de l'emballage et de la mise en marché, j'en arrive à me demander si on s'est donné la peine de consulter ceux qui sont directement concernés.

A vrai dire, ce qui m'inquiète, c'est que depuis plus d'un mois, les rapports soumis au ministre des Transports, au ministre de l'Agriculture et à d'autres encore comportaient certaines recommandations particulières; cependant, il ne me semble pas qu'il y ait eu de véritables consultations avec les producteurs de pommes de terre de l'Est du Canada, ni avec les expéditeurs de pommes de terre, ni avec les commissions de mise en marché directement concernées, ni encore avec les détaillants des marchés canadiens du centre qui, en fin de compte, sont ceux qui vendent le produit aux consommateurs. Mais, faute de consultation préalable, toute recommandation ou initiative du CN pourrait se révéler préjudiciable ou même fatale, tant du point de vue général de la commercialisation des pommes de terre de l'Est que du point de vue de la création d'emplois qui est d'une importance capitale pour cette région