

suis né dans la province de la Saskatchewan; je ne dirai pas il y a combien d'années. Mes parents étaient parmi les premiers colons à aller s'établir à environ 100 milles au nord de Regina. J'ai manqué de peu de naître dans une cabane faite de mottes de gazon. Nous avons vécu à cet endroit pendant quelques années et j'ai appris ce que c'est d'être élevé à la ferme.

Mon père était un partisan convaincu du United Grain Growers. J'ai appris dernièrement qu'il a été secrétaire de cet organisme pendant un certain nombre d'années. Par conséquent, je m'intéresse personnellement à ce qui se passe dans les provinces des Prairies.

Un peu plus tard, j'ai eu l'honneur de parcourir des milles derrière la herse, de conduire un attelage de quatre chevaux, assis sur une charrue polysoc, et j'ai également participé aux récoltes. Cela se passait il y a pas mal de temps. Je crois que l'agriculture est une activité très intéressante, très utile et très satisfaisante.

On a signalé que si ce bill touche tout particulièrement l'ouest du Canada, il est d'une portée nationale et aura des répercussions dans l'ensemble du pays par les importantes modifications qu'il propose à la politique des transports. De nombreux députés qui sont intervenus dans ce débat ont fait l'historique du tarif du Nid-de-Corbeau, et je ne céderai donc pas à la tentation d'exposer les faits encore une fois. Le point qu'il faut retenir, c'est que nous sommes saisis aujourd'hui de propositions qui auront des répercussions profondes et néfastes pour l'ensemble de l'économie agricole de l'ouest du Canada. Les dispositions proposées dans ce bill sapent la viabilité économique et sociale non seulement des provinces des Prairies, mais du pays tout entier. Le vendredi 13 mai, comme en fait foi la page 25447 du *hansard*, le ministre de la Consommation et des Corporations (M. Ouellet) a déclaré ceci:

Il s'agit très certainement de la troisième importante mesure de ce Parlement, laquelle vient à la suite du rapatriement de la constitution canadienne, de cette grande politique énergétique que nous avons énoncée au cours des derniers mois, des dernières années.

Cette mesure est donc censée être l'une des étapes marquantes de la session actuelle. Quand la mesure sur la constitution a été présentée, il y a eu un débat prolongé. Elle n'a été adoptée et n'est entrée en vigueur qu'après avoir été remaniée en profondeur. Je dois dire qu'elle laisse encore beaucoup à désirer et que l'on n'en a pas encore mesuré toutes les conséquences.

Le second désastre a été le Programme énergétique national. Je puis soutenir sans craindre d'être contredit, du moins en certains milieux, que cela a été un désastre colossal. Les effets s'en sont fait sentir d'un bout à l'autre du pays. Les tours de forage ont quitté le pays, des milliers et des milliers de travailleurs ont perdu leur emploi, l'économie tout entière a été ébranlée et nous souffrons encore des conséquences de ce programme. Les deux importants projets de loi précédents ne nous donnent pas beaucoup de quoi nous vanter. Comme toute une série d'autres mesures dont le gouvernement a saisi la Chambre, la mesure à l'étude laisse beaucoup à désirer.

Il y a plusieurs principes auxquels le parti progressiste conservateur attache beaucoup d'importance dans l'étude de cette mesure et qu'il estime nécessaire de respecter. Tout d'abord, les céréaliculteurs doivent avoir un tarif-marchandises statutaire qui conserve les avantages du tarif du Nid-de-Corbeau et ne puisse pas être sans cesse relevé. La mesure à l'étude ne respecte pas cet objectif. D'après ses dispositions en effet, les producteurs paieront le double du taux prévu dans le tarif

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

actuel du Nid-de-Corbeau en 1985-1986, ce qui aura pour effet de drainer 160 millions de dollars de plus hors de l'économie des Prairies. Ils paieront cinq fois et demie cette somme en 1991-1992, ce qui veut dire qu'un milliard de plus disparaîtra de l'ouest du Canada. Voilà donc une des très graves répercussions qu'aura cette mesure sur l'économie des Prairies.

Un autre principe est de garantir aux producteurs un système de transport efficace, économique et fiable. Ce bill ne donne aucune garantie quant au rendement des chemins de fer pendant les trois premières années. En outre, aux termes de l'article 18, l'administrateur peut «dans la mesure où il l'estime indiqué, mettre fin aux activités» concernant les garanties objectives de résultat, sauf instruction contraire du ministre.

Je voudrais traiter d'un autre principe qu'il faut reconnaître. Le gouvernement du Canada et les sociétés ferroviaires ont l'obligation constante d'accorder un tarif faible spécial pour aider les producteurs à faire concurrence aux exportations subventionnées d'autres pays. On a mentionné aujourd'hui que les subventions dans d'autres pays sont considérables. Elles représentent 33 p. 100 du coût aux États-Unis et 50 p. 100 en Australie. D'autres pays ont diverses méthodes de subventionner leur produit. Telle est la concurrence à laquelle nous devons faire face sur les marchés internationaux. Il n'est donc pas seulement souhaitable, mais essentiel que les agriculteurs obtiennent des garanties et de l'aide pour concurrencer les pays qui ont des programmes de subventions publiques.

Nous proposons que les sociétés ferroviaires reçoivent pour le transport du grain un paiement juste et équitable qui leur procurera les fonds nécessaires à l'achat et à l'entretien des installations et de l'équipement. On affirme à tort que si les chemins de fer ne reçoivent pas une contribution ou une subvention appréciable, ils ne pourront moderniser le matériel roulant et les voies, et qu'ils seront, par conséquent, en position de faiblesse. Je suis persuadé, monsieur le Président, que le gouvernement peut s'occuper des chemins de fer autrement qu'avec l'argent des producteurs de grain des Prairies.

● (1800)

Mme Margaret Mitchell (Vancouver-Est): Monsieur le Président, les néo-démocrates ont demandé que l'on scinde le projet de loi C-155 parce que, comme nous l'avons répété tant de fois, il porte sur trois questions distinctes qui devraient être considérées comme des parties différentes et non reliées de politique gouvernementale. Ces trois questions sont tout d'abord, le tarif du transport du grain, ensuite, l'amélioration du système de transport et, enfin, les terres houillères du Canada qu'à notre avis, il faudrait rendre à la Colombie-Britannique. Nous avons aussi recommandé une utilisation beaucoup plus judicieuse des crédits de 930 millions que le gouvernement a budgétisés et qui, selon nous, devraient servir à préserver des emplois, à en créer et à améliorer les transports, à la condition que le tarif du Nid-de-Corbeau soit intact.

A propos, tout d'abord, du tarif de transport du grain, les conditions indissociables de la confédération canadienne ont été les tarifs douaniers pour les industries du centre du Canada et le transport à bon marché pour les régions de l'Atlantique et de l'Ouest. Comme vous le savez, monsieur le Président, ce sont des réalités de notre histoire et de notre géographie qui