

façon par le gouvernement. Cependant, il existe un énorme trafic, et je sais que le gouvernement fournit à ces compagnies une assistance, au point de vue sécurité publique et surveillance des coûts. Mais on voit encore, dans cette immense région, une quantité énorme de minerai de fer arriver tous les jours.

• (2020)

Le minerai de fer de la région est livré à Sept-Îles au rythme d'environ 164 wagons toutes les deux heures, 24 heures par jour, sept jours par semaine, ce qui représente, comme je l'ai dit tout à l'heure, environ 28,600,000 tonnes, par année, et rend mon « coin de pays » le plus grand exportateur de minerai de fer au monde.

On a été étonné, à certains moments, que je cite ces chiffres. Je l'avais fait au comité, et l'on m'a répondu que si j'avais bien vérifié, 28,600,000 tonnes ne nous rendaient pas les plus grands exportateurs de minerai de fer au monde.

Cependant, si l'on ajoute les 12 millions de tonnes de minerai de fer livrées à 40 milles à l'Ouest chaque année, cela fait un total d'environ 40 millions de tonnes, et c'est alors qu'on en arrive à des chiffres selon lesquels on est les plus grands exportateurs de minerai de fer au monde.

Monsieur l'Orateur, je dis ceci afin de faire comprendre à mes collègues que les développements gigantesques, en ce qui a trait au minerai de fer, et en particulier aux mines, représentent des investissements énormes qui sont faits à un rythme fascinant.

Évidemment, il nous manque encore d'autres moyens de transport adéquats et, en particulier, dans la partie est de la Côte Nord du Saint-Laurent. Mais j'ai confiance que, grâce à la collaboration que j'ai reçue depuis quelques années du ministre des Transports et des hauts fonctionnaires du ministère, nous arriverons à réaliser les objectifs et à desservir la population d'une façon assez adéquate.

Dans le bas de la Côte Nord, le ministère des Transports doit subventionner le transport maritime, afin que la population soit mieux desservie. Il faut environ un million de dollars par année en subventions, renouvelables environ tous les cinq ans.

Ceci a permis à une compagnie de navigation, durant les mois d'été, de desservir tous les petits endroits échelonnés le long de la côte, de Sept-Îles à Blanc-Sablon, soit sur une distance de 500 milles.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre. Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais son temps de parole est écoulé.

[Traduction]

M. Jack Murta (Lisgar): Monsieur l'Orateur, dans les quelques brèves minutes à ma disposition, je voudrais faire des commentaires sur la situation du tarif-marchandises. Je pense que dans certains cas la politique relative au tarif-marchandises a été mise en œuvre au détriment de l'Ouest du Canada. Le tarif-marchandises des chemins de fer dans l'Ouest fait l'objet d'une polémique depuis l'entente de 1897 sur le Pas du Nid-de-Corbeau. Les chemins de fer étaient totalement responsables de la colonisation et du développement des Prairies et de l'intérieur de la Colombie-Britannique au cours de la dernière partie du siècle dernier et de la première partie du siècle actuel. Pourtant, une fois terminé leur rôle initial de colonisateur, les chemins de fer ont continué à dominer l'Ouest. Je soutiens que c'est cette domination des chemins de fer

aujourd'hui qui se fait sentir partout dans l'Ouest du Canada.

Bien des gens prétendent que nous avons exagéré le rôle des chemins de fer dans l'Ouest. Je ne suis pas d'accord. Au contraire, on en a sous-estimé les effets sur toutes les facettes de la vie là-bas. J'estime que les sociétés ferroviaires et leurs politiques sont responsables, pour une large part, de l'absence de progrès dans l'Ouest, ce qui explique pourquoi l'attitude des chemins de fer y sera toujours le problème politique numéro un.

J'ajouterais que c'est aussi l'une des principales causes de ce que j'estime être l'aliénation croissante des gens de l'Ouest. Je conseillerais aux pouvoirs établis de ne pas faire fi de ce sentiment de désaffection grandissante qu'on exprime parfois avec amertume. Cet état de choses est attribuable à la négligence, à la domination de l'Est, au sentiment, justifié, que nous ne développons pas pleinement notre potentiel parce que le pays, dans son ensemble, s'en soucie fort peu.

Parmi les principaux facteurs dans l'industrie secondaire de fabrication, il faut compter les frais de transport des produits vers le marché. A cause de la structure actuelle des taux de transport de marchandises, la concurrence est désavantageuse pour l'industrie secondaire de l'Ouest. Cette manipulation du tarif-marchandises est en effet une façon indirecte de subventionner l'industrie de l'Est, car ses produits peuvent être expédiés aux marchés de l'Ouest et s'y vendre à des prix inférieurs à ceux que demandent nos manufacturiers locaux, ce qui, dans certains cas, provoque même des faillites. Nous en voyons un exemple dans la transformation du colza en tourteau et en huile.

• (2030)

Nous savons tous que la production du colza est nouvelle au Canada. Les huileries des Prairies s'en sont rendu compte; elles ont perdu leur position concurrentielle dans cette industrie parce que les taux de transport permettent l'expédition de colza en vrac dans l'Est du Canada pour y être transformé et ré-expédié dans l'Ouest, où le produit transformé peut être offert à des prix inférieurs à ceux qu'exigent les manufacturiers locaux. Actuellement, les huileries de l'Ouest ont intenté des procédures judiciaires à Saskatoon pour contester la validité de ce tarif-marchandises. Je considère qu'il s'agit d'un cas de discrimination patente en faveur d'intérêts de l'Est. Cet exemple n'en est qu'un entre mille. Ce que je trouve extrêmement déconcertant, c'est qu'au fond, les mêmes principes qui s'appliquent au tarif-marchandises dans l'Ouest aujourd'hui sont ceux qui ont été adoptés dans la convention du Pas du Nid-de-Corbeau de 1897. Au cours des 75 ans qui se sont écoulés depuis, la situation a beaucoup changé dans l'Ouest, mais nous sommes encore soumis aux mêmes règles fondamentales.

L'objectif de la convention de 1897 consistait à prévoir une méthode permettant le transport, à des tarifs raisonnables, des grains expédiés de l'Ouest et de fournir aux colons, qui mettaient en valeur notre pays, les produits de consommation dont ils avaient besoin. Tout cela faisait partie de notre politique nationale. Cet accord a toujours représenté un précédent intéressant favorable au contrôle des taux de transport des grains par le gouvernement, et ses dispositions ont maintenu les frais de transport à des niveaux assez bas pour que ces produits puissent être le plus concurrentiels possible.

On doit remarquer que les compagnies de chemin de fer réalisent encore des bénéfices aux taux actuels de trans-