

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Le tarif-marchandises pondéré, combinant les taux s'appliquant au-dessous et au-dessus de la limite de 31.1 millions de tonnes, illustre bien la complexité du tarif-marchandises établi par les bureaucrates du gouvernement. Comme on ne semble pas clairement s'entendre dans l'Ouest sur les méthodes de paiement, notre parti a dit qu'il présenterait un amendement pour que la subvention soit payable au choix, soit aux producteurs soit aux chemins de fer. Là encore, cela offrirait une plus grande marge de manœuvre ainsi que la liberté de choix.

Notre porte-parole au sujet de ce projet de loi, le député de Végréville (M. Mazankowski), a obtenu plus que les dix minutes prévues pour participer au débat. Il a abordé un certain nombre de sujets que j'ai moi-même mentionnés. Néanmoins, ce projet de loi est beaucoup trop généreux pour les chemins de fer car, d'ici à 1990, ces derniers obtiendront une hausse de tarif de 1000 p. 100. La loi ne précise pas qu'ils devront réduire leurs taux au cas où leurs frais d'exploitation diminueraient.

Pour terminer, je voudrais tout simplement dire que, dans l'intérêt de tous les citoyens, il faudrait que non seulement les parlementaires, mais également tous les agriculteurs du pays puissent se prononcer sur cette mesure.

M. Jim Fulton (Skeena): Monsieur le Président, d'une part, je me réjouis de pouvoir participer au débat sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. D'autre part, je le regrette, car ce tarif risque de compromettre l'unité de notre pays. Il n'est pas non plus de bon augure pour de nombreux Canadiens, agriculteurs et autres.

M. Pepin: C'est sûrement le contraire que vous voulez dire, Jim.

M. Fulton: Avant de parler de l'impact réel du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, je voudrais en examiner la portée politique. Je connais très bien le ministre des Transports (M. Pepin) et je crois pouvoir sincèrement dire aujourd'hui qu'il est de tous les ministres celui que je respecte le plus. Il n'est pas difficile de dire, trois libéraux seulement étant présents à la Chambre, qu'il s'agit ici de l'un des plus importants débats des quatre-vingts dernières années au moins en matière de transport des céréales.

Je me permets de parler d'abord de l'aspect politique de la question, car le ministre des Transports sait pertinemment ce qui s'est produit à cet égard au cours des dix dernières années. Son prédécesseur, M. Lang, a été battu à plates coutures par un de mes collègues à cause notamment de son principe du paiement par l'utilisateur. Toutefois, je sais que le ministre des Transports subit des pressions croissantes de la part de producteurs et d'expéditeurs de certains produits, et surtout de matières premières, dont le charbon, les produits pétroliers et ceux de la forêt. Par le biais de toutes sortes de relations qu'il possède dans l'Ouest, le parti libéral a fait un grand battage publicitaire auprès de diverses grandes sociétés de la Colombie-Britannique et de l'Ouest en vue d'y gagner des appuis pour les propositions dont le ministre des Transports saisit maintenant la Chambre.

Il faut être tout à fait honnête à cet égard. Un changement est proposé dans le projet de loi à l'étude parce que le CN et le

CP ont dit aux expéditeurs de matières premières et de produits manufacturés, dans le secteur pétrolier ou dans le secteur charbonnier: «Écoutez, nous ne pouvons pas vous accorder un meilleur tarif. Nous ne pouvons pas être plus compétitifs parce que nous sommes liés par ce tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous devons transporter toutes ces céréales et à cette fin nous devons mobiliser tous ces wagons-trémies et toutes ces autres choses». Ils ne se sont toutefois jamais souciés d'être tout à fait honnêtes et de dire que les dépenses réelles que cela engendrait chaque année étaient de 380 millions de dollars environ. Ils ont toujours trouvé un prétexte pour se disculper auprès des producteurs en les renvoyant au ministre des Transports. Donc, il se réfugie dans son bureau et je suis heureux de le voir ici aujourd'hui.

Mais, quand même, je pense, comme l'a signalé mon collègue de Regina, que le ministre a oublié l'impact que cela va avoir sur les agriculteurs, qui constituent un secteur très important au Canada. Pour notre balance commerciale ce secteur a toujours eu une très grande importance. Aujourd'hui, l'âge moyen des agriculteurs est de 59 ans. Tous ceux qui se sont donné la peine de lire le rapport «Global 2000» savent que l'Amérique du Nord et le monde en général vont être écrasés par le coût du transport des grains à acheminer vers les centaines de millions d'affamés du monde, au cours des années qui viennent.

C'est bien le moment le plus mal choisi pour adopter une politique qui sonnera le glas de beaucoup de nos embranchements, et qui va ainsi acculer à la faillite de nombreux producteurs et entraîner beaucoup de frais pour les régions, les villes, les villages et les provinces qui seront obligés d'améliorer leur réseau routier à cause de l'augmentation massive du transport par camion dans bien des régions. Je ne pense pas que le ministre des Transports ou le gouvernement fassent preuve d'équité envers les agriculteurs ou envers la Chambre en général, en ne faisant pas ce que Emmett Hall a fait il y a quelques années et qui est évidemment l'approche scientifique à adopter sur une pareille question.

Que va-t-il en résulter pour les embranchements? Pour les petites villes? Quel va être l'impact futur au niveau des coûts? Comme nous le savons, d'ici à 1991 c'est un milliard de dollars qu'on va enlever aux agriculteurs. Cela veut dire qu'ils n'achèteront pas de tracteurs tous les trois ou quatre ans, mais tous les cinq, six ou sept ans. Ils n'achèteront pas autant d'engrais. C'est un milliard de dollars qu'on va enlever à l'économie de l'Ouest pour l'affecter à d'autres usages.

Et il y a une autre question que ni le ministre des Transports ni aucun député libéral ne veulent évoquer, c'est ce cadeau gigantesque, cette énorme bouée de sauvetage qu'on lance au CP. Et pourquoi? Hier je parlais à quelques libéraux bon teint qui disaient: «Oh, le CP a ses actions détenues par beaucoup de Canadiens. Il a une caisse de retraite, et tout le reste». Le parti libéral semble en quelque sorte avoir pris l'habitude de voler au secours du CP. Grand Dieu! Nous lui avons déjà donné plus de 13 milliards ces dernières années en subventions et en libéralités sans jamais recevoir la moindre part de propriété.