

*Les transports*

Toutes mes remarques précédentes m'amènent à dire que l'accord sur le tarif du pas du Nid-de-Corbeau a été conclu pour ces mêmes raisons. Même si un chemin de fer reliait l'Ouest à la région centrale du pays, le sud-est de la Colombie-Britannique était en fait envahi par les Américains. Les États de l'Oregon et de Washington étaient jadis des territoires britanniques dont les colons américains s'étaient emparés. C'est ce qui s'était produit dans la région minière du sud-est de la Colombie-Britannique, de sorte que la province avait prié le gouvernement fédéral de construire un embranchement franchissant le pas du Nid-de-Corbeau, afin de maintenir notre emprise sur cette région du pays. Cette ligne de conduite était fondée sur des raisons de nature politique, militaire et économique qui étaient valables en 1896 et qui le sont encore actuellement.

Quand le gouvernement provincial du Manitoba avait entendu parler du don qu'on avait l'intention de faire au CP afin de l'indemniser pour la construction d'une voie ferrée dans cette région du pays, il avait alors signalé qu'une foule d'agriculteurs étaient mécontents de la façon d'agir du CP. C'était un monopole qui se montrait tyrannique. Il décidait où les villages seraient aménagés, où les agriculteurs pouvaient livrer leurs céréales et à quels élévateurs seraient situés les embranchements.

On parlait beaucoup de séparatisme à l'époque et en vertu de certaines dispositions de l'accord conclu, on garantissait aux agriculteurs et aux colons de l'Ouest un taux fondé sur le principe: à distances égales, taux égaux. Tel était le compromis auquel on était arrivé à cette époque. Les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta avaient été constituées après 1905, mais le tarif était demeuré inchangé et son application avait même été suspendue pendant un certain temps durant la Première Grande Guerre. Après la guerre, une grande agitation régnait parmi les agriculteurs à cause de la chute des prix du grain et des disparités dans le tarif-marchandises. Nous devons nous rappeler que seuls les points de chargement qui existaient en 1896 et 1897 bénéficiaient à l'origine du tarif applicable au Pas du Nid-de-Corbeau. Tous les autres points de chargement aménagés par la suite le long d'autres tronçons, ainsi que dans d'autres villes et villages n'en bénéficiaient pas. De sérieuses inégalités existaient.

● (1250)

En 1926, le Parlement adopta une nouvelle loi, non pas pour des raisons économiques, mais parce que le gouvernement comprenait 65 députés conservateurs provenant pour la plupart de cette région de notre pays. Adoptée en 1926, cette loi est demeurée dans nos statuts jusqu'à maintenant. Cependant, elle n'est pas demeurée absolument inchangée. Le tarif lui-même a été modifié.

Par exemple, les sociétés ferroviaires ont été autorisées à abandonner certains tronçons de façon à réduire leurs dépenses. Elles ont obtenu des subventions pour financer le service sur les tronçons secondaires, elles ont reçu gratuitement des wagons-trémies, et elles n'ont pas eu à payer les wagons qu'elles ont dû faire réparer. Par conséquent, le tarif n'est plus exactement ce qu'il était en 1926.

En outre, la Commission du blé a mis en œuvre son régime de commercialisation. Cela remonte à l'époque tumultueuse du début des années 20, soit lorsque les syndicats du blé furent établis peu après la création de la Commission de blé. Grâce à

cette forme ordonnée de commercialisation, il s'en est suivi une meilleure utilisation des wagons et un train de circulation plus rapide. Ce sont les agriculteurs, par le biais de la Commission canadienne du blé, qui assument dans une certaine mesure la responsabilité de la gestion du régime. Par conséquent, les frais de transport ont diminué et le système est devenu plus équitable et plus viable.

Le député de Végréville (M. Mazankowski) a signalé que les chemins de fer ne perdaient pas toujours de l'argent à cause de ce tarif. Il ne faut pas oublier que le pays a toujours existé et qu'il existera toujours. Il y a bien des années, le Parlement a accordé une longévité analogue aux chemins de fer. C'est une société qui ne disparaîtra pas. Elle doit accepter de connaître des hauts et des bas.

Lorsque le ministre a annoncé que le tarif allait être modifié, il a parlé du prix actuel du grain; les frais de transport ne représentent que de 2 à 3 p. 100 du prix du grain. C'est peut-être vrai à l'heure actuelle, mais je tiens à signaler un fait qu'aucun Canadien de l'Ouest n'a oublié. Dans les années trente, les frais de transport représentaient 85 p. 100 du prix du grain. Dans n'importe quelle localité, on peut rencontrer un vieux de la vieille qui se souvient de l'époque où, après avoir expédié un chargement d'orge ou d'avoine, on recevait une facture de la compagnie de transport et tout le monde donnait la même réponse: « Nous n'avons pas d'argent, mais il nous reste du grain ». C'est un peu ce qui se passe avec les taux d'intérêt à l'heure actuelle.

Voici les prétendus avantages que font miroiter ceux qui souhaitent voir changer le tarif. Ils estiment que la production de bétail augmentera dans l'Ouest malgré le fait que cette augmentation ne compensera pas les pertes dans le secteur des céréales. Les défenseurs d'un nouveau tarif soutiennent encore cet argument en dépit du fait qu'on a encouragé les éleveurs canadiens à diversifier leurs activités. On a mis en œuvre des programmes dynamiques afin d'encourager l'élevage en Ontario, au Québec, dans les Maritimes et dans le centre de la Colombie-Britannique. L'abandon du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne pourrait que perturber ces efforts, et pourtant on nous dit que la production du bétail augmenterait. Rien ne vient appuyer cette affirmation.

Il nous faut soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Voilà pourquoi les producteurs de céréales insistent pour conserver le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Notre pays ne possède pas le réseau de transport économique par eau dont jouissent certains autres pays. Afin de soutenir la concurrence des États-Unis, notre principal concurrent, il faut subventionner davantage le transport des céréales. Les États-Unis subventionnent massivement leur réseau de voies navigables intérieures. Ce réseau est entretenu grâce à des subventions directes du Trésor américain sans qu'il n'en coûte rien aux usagers. Nous ne pouvons soutenir la concurrence sans un programme comparable. Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a servi les mêmes fins que ce programme.

Si le tarif du Corbeau disparaît, les éleveurs de bétail auront des problèmes. Lorsque l'on parle de subventionner le transport, que faut-il penser des tarifs en vigueur dans l'Est et dans l'Ouest, de la politique concernant les céréales d'engraissement et de toutes leurs fluctuations? Ceux qui ne sont pas de l'Ouest sont avantagés.