

parle tous les jours à des agriculteurs de ma circonscription qui éprouvent des difficultés qu'ils n'auraient jamais cru possibles il y a quelques années à peine.

M. Peter Elzinga (Pembina): Monsieur le Président, il est intéressant de rappeler, à l'occasion du débat en cours, combien de fois nos vis-à-vis ont imposé la clôture à la Chambre des communes. Depuis le début de la session actuelle, on a imposé la guillotine 18 fois. Ce bill est la dix-neuvième victime de la clôture, et je suis ravi que nos vis-à-vis aient reconsidéré leur position au sujet de cette mesure.

Il est également intéressant de signaler quelle fut la participation du ministre de l'Agriculture (M. Whelan) au débat sur un bill qui aura de graves répercussions sur l'agriculture au Canada. Savez-vous, monsieur le Président, quelle a été la participation du ministre de l'Agriculture à ce débat? Il s'est contenté de présenter la motion de clôture. Il n'a pas prononcé un seul mot au sujet des répercussions de ce bill sur le secteur dont il est responsable. Pas un seul mot. Et il s'en serait tenu là si la motion de clôture avait été acceptée.

Nous n'avons pas eu le temps d'analyser toutes les incidences de cette mesure, monsieur le Président, et nous exigeons de pouvoir disposer de tout le temps voulu. On constate également avec intérêt que la plupart des interventions du ministre des Transports (M. Pepin) ont été faites à l'extérieur de la Chambre. C'est au Cercle des journalistes qu'il a donné la primeur des principales dispositions de ce projet de loi, au lieu de la réserver à la Chambre. Le ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M. Axworthy) a, lui aussi, une responsabilité directe envers l'ouest du Canada. Le ministre des Transports nous fera peut-être savoir si son collègue entend exprimer son opinion sur les conséquences de cette mesure pour la région dont il vient.

Je vais répéter ce que mon collègue, le député de Vancouver-Sud (M. Fraser), a déjà dit à la Chambre à propos de l'importance de cette mesure pour le Canada tout entier, et surtout pour l'Ouest. Le ministre de la Consommation et des Corporations (M. Ouellet) en a souligné l'importance en déclarant, le vendredi 13 mai, que parmi les mesures dont le Parlement a été saisi, elle vient tout de suite après la loi constitutionnelle du Canada et notre politique énergétique nationale.

Monsieur le Président, l'étude de ce projet de loi doit prendre tout le temps voulu pour que les agriculteurs puissent se prononcer. Il comporte de nombreuses dispositions que je ne pourrai jamais comprendre parce que je ne suis pas aussi sensible que mes collègues, le député de Provencher (M. Epp) et le député de Végréville (M. Mazankowski), aux problèmes que posent les transports dans l'Ouest. Je me contenterai de mentionner quelques-uns des aspects qui nous déplaisent.

Il faudrait supprimer la distorsion qu'entraîne un tarif-marchandises bas en faveur des grains et les oléagineux et au détriment des produits manufacturés, et conserver les avantages naturels. Le fait de subventionner directement les chemins de fer, comme le veut le projet de loi, accentuera davantage les anomalies du tarif-marchandises et empêchera toute nouvelle diversification. La mesure va occasionner des frais supplémentaires de \$20 la tonne aux éleveurs de bestiaux, afin de compenser les subventions consenties aux producteurs céréaliers. Il est fondamental d'élargir et de diversifier l'infrastructure agricole de l'Ouest pour que cette région s'adonne davantage à la transformation. D'après les chiffres que nous a fournis le

Transport du grain de l'Ouest—Loi

ministre, la distorsion va provoquer des pertes de un milliard de dollars aux éleveurs ainsi qu'un manque à gagner de 350 millions de dollars aux entreprises de transformation, aux exploitants d'abattoirs et au secteur de l'alimentation du bétail dans l'ouest du Canada.

M. Pepin: Absolument faux.

M. Elzinga: Monsieur le Président, les producteurs céréaliers doivent pouvoir compter sur un tarif-marchandises statutaire qui maintienne les avantages du Nid-de-Corbeau et qui soit à l'abri d'une escalade sans limites. Ce projet de loi ne fait que garantir aux producteurs un tarif deux fois plus élevé que celui du Corbeau d'ici à 1985-1986 ainsi qu'un manque à gagner de 160 millions de dollars pour l'économie des Prairies. En 1991-1992, ils paieront cinq fois et demie le tarif actuel, ce qui veut dire que plus d'un milliard de dollars vont encore disparaître de l'Ouest. En 1982, monsieur le Président, le revenu net des agriculteurs a baissé de 35 p. 100, tandis que le coût de l'énergie dans tout le pays a augmenté de 81 p. 100 depuis 1979.

La mesure à l'étude n'accorde aucune protection statutaire aux agriculteurs. Seul le gouvernement fédéral est protégé, puisqu'il continuera indéfiniment à verser le même montant chaque année, soit 651 millions de dollars. La limite de 31.1 millions de tonnes fixée dans la mesure dissuadera davantage les agriculteurs d'expédier plus de céréales qu'auparavant. On devrait garantir aux producteurs un réseau de transport des céréales efficace, économique et sûr, mais la mesure à l'étude ne prévoit aucune garantie de service ferroviaire les trois premières années. Le projet de loi ne tient aucun compte des autres méthodes qui rendraient le réseau de chemin de fer et de transport plus efficace et plus rentable.

• (1240)

Le gouvernement du Canada et les sociétés ferroviaires ont le devoir de fixer un tarif spécial avantageux pour aider les producteurs à rivaliser avec les nations qui subventionnent leurs exportations céréalières. Voyons un peu ce que d'autres pays font pour favoriser leurs céréaliers. En Australie, selon la formule du réseau ferroviaire de l'État de Victoria, les agriculteurs assument moins de 50 p. 100 des frais moyens du transport des céréales. En 1982, en Australie, la taxe sur le combustible diesel et l'essence a été réduite d'environ 6c. le litre pour tous les produits agricoles. En Argentine, depuis le 7 octobre 1981, la Commission nationale des céréales fait transporter gratuitement les céréales par chemin de fer à partir de la gare la plus proche jusqu'au port d'expédition. Dans les pays de la Communauté économique européenne, les producteurs de blé reçoivent une subvention directe d'environ \$2.53 le boisseau. Les États-Unis versent une subvention moyenne de \$13.81 U.S. la tonne pour le blé et de \$6.84 la tonne pour l'orge.

Le cinquième principe que nous avançons, c'est qu'il faudrait que les chemins de fer obtiennent une juste rémunération pour transporter le grain, de façon à disposer des capitaux nécessaires et à pouvoir entretenir leur équipement et leur matériel. Comme je l'ai déjà dit, la limite de 31.1 millions de tonnes dissuadera les céréaliers d'augmenter leur production. Le tarif-marchandises pondéré et les taux variables les en dissuaderont encore plus.