

bie-Britannique à cette province. Je n'en ai plus entendu parler depuis. Je ne vois dans ce projet de loi aucune allusion à ces gisements houillers et j'ignore même si la Colombie-Britannique a manifesté le moindre intérêt pour cette question.

Apparemment, cela faisait partie de l'attaque lancée par les conservateurs contre tous les éléments de la Loi sur le transport du grain de l'ouest, une attaque apparemment motivée par des raisons politiques plutôt que par un intérêt réel pour les citoyens de l'ouest.

La preuve en est qu'ils ont accepté pratiquement tous les aspects de la loi depuis qu'ils sont au pouvoir. Le leitmotiv des conservateurs à propos de cette loi semble être le suivant: «Pardonnons et oublions.»

Des voix: Bravo!

Le sénateur Steuart: Honorables sénateurs, il est une promesse que les agriculteurs n'oublieront pas et ils ne pardonneront pas au premier ministre conservateur de l'avoir rompue. Je veux parler de sa promesse de bloquer des tarifs de transport du grain au taux de 1983-1984. Les conservateurs prétendent maintenant que le projet de loi C-44 répond à cet engagement. C'est parfaitement contraire à la vérité.

Cette mesure prévoit que le plafond des tarifs-marchandises fixé par les producteurs ne dépassera pas le taux de 1984-1985 au cours des années-récoltes 1985-1986 et 1986-1987.

L'honorable David Walker: Puis-je poser une question au sénateur?

Le sénateur Steuart: Certainement.

Le sénateur Walker: Son Honneur attend depuis près de deux heures de faire son entrée dans l'enceinte du Sénat. Il doit ensuite convoquer la Chambre des communes. L'honorable sénateur n'a-t-il pas dit tout à l'heure qu'il était en faveur de ce projet de loi? Si c'est le cas, est-il vraiment nécessaire qu'il termine son manuscrit? Même si j'adore l'entendre discourir...

Le sénateur Steuart: Si vous vouliez bien vous asseoir, sénateur Walker, nous pourrions progresser plus rapidement. J'en ai presque terminé. Si j'étais conservateur, je comprendrais fort bien que vous tentiez de m'empêcher de dire la vérité sur cette salade avec laquelle on voudrait faire illusion. Si cela ne vous fait rien, je vais terminer. Comme le disait si bien Joe Louis, vous pouvez toujours courir, vous n'arriverez pas à vous cacher.

Des voix: Bravo!

Le sénateur Steuart: Où en étais-je? Les modifications proposées dans ce projet de loi prévoient le plafonnement du tarif de transport marchandises exigé des producteurs. Ce tarif ne sera pas supérieur à celui de 1984-1985 pour les campagnes agricoles 1985-1986 et 1986-1987. Cela signifie que les producteurs ne paieront pas davantage que le taux en vigueur actuellement, soit en moyenne \$7.70 la tonne pour les deux prochaines années-récolte.

● (2330)

Voilà, honorables sénateurs, comment le gouvernement conservateur prétend tenir sa promesse faite aux agriculteurs en 1984.

Je vous rappelle que les Tories s'étaient engagés à bloquer le tarif au niveau de 1983-1984 et non pas de 1984-1985, qui est supérieur de 22 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Le sénateur Walker: Non!

Le sénateur Steuart: Si, sénateur Walker. C'est la vérité, et les agriculteurs ne s'y tromperont pas. Le tarif a été relevé le 1^{er} août 1984, quelques semaines avant l'élection du gouvernement actuel, et je reconnais volontiers qu'il a donc été relevé par les libéraux. Les conservateurs ont été élus en septembre et s'ils avaient voulu tenir cette promesse, ils auraient pris des mesures pour revenir au tarif de 1983-1984, mais ils ne l'ont pas fait, et le tarif a donc augmenté de 20 p. 100, ce qui a coûté plus de 50 millions de dollars aux agriculteurs de l'Ouest.

Écoutez seulement ceci, sénateur Walker: Ce qui s'est passé il y a quelques semaines, c'est que l'honorable Don Mazankowski a essayé de nous jouer un petit tour de passe-passe. Manifestement, il a appris que la Commission canadienne des transports s'apprêtait à annoncer le tarif pour la prochaine campagne agricole, 1985-1986, et que ce tarif serait inférieur de 22 p. 100 à celui de 1984-1985. Il s'est donc dépêché de présenter ce projet de loi en première lecture à la Chambre le 26 avril 1985, car il savait que s'il attendait, son soi-disant blocage du tarif se révélerait aux yeux de tous comme une véritable farce.

Le sénateur Walker: Vraiment!

Le sénateur Steuart: Sachant que le tarif allait être abaissé, il a présenté un projet de loi stipulant que le tarif pour les deux prochaines années ne pourrait dépasser celui qui entrera en vigueur le 1^{er} août 1985. Il savait également que comme nos stocks de grain sont bas, il est très improbable que le tarif de l'an prochain atteigne le niveau élevé atteint en 1984-1985, de sorte que ce blocage expirera sans avoir apporté la moindre aide aux agriculteurs et sans qu'il en coûte un sou au gouvernement conservateur. Si l'on avait bloqué le tarif au niveau de 1983-1984, nous aurions eu quelque chose de concret. Même si l'on avait aligné le tarif sur celui de 1985-1986, cela aurait donné quelque chose. Mais en choisissant comme point de référence le tarif de 1984-1985, le point culminant du cycle, le ministre ne donne absolument rien aux agriculteurs. Sa mesure est vide de sens, et le ministre tente de s'attribuer le mérite d'une baisse du tarif qui a été décrétée automatiquement, aux termes de la loi.

Honorables sénateurs, je signale que cet engagement n'a pas été pris seulement par messieurs Mazankowski et Mulroney, mais aussi par le sénateur Asselin qui, le 17 novembre 1983, soit avant de s'élever vers de nouveaux sommets, a proposé ici même un amendement au projet de loi C-155. Voici ce qu'il a déclaré ce jour-là:

Honorables sénateurs, étant donné l'incapacité actuelle des producteurs à payer les sommes exigées en vertu de cette mesure, et attendu que les sociétés ferroviaires...

Prenez note, sénateur Sinclair.

... n'ont nul besoin pour le moment de l'aide considérable que la mesure à l'étude leur apporterait, je propose, appuyé par le sénateur Macdonald, que l'article 41 du projet de loi C-155 soit modifié de la façon suivante:

Il a mentionné alors la renumérotation d'un article, mais l'essentiel de l'amendement était ceci:

Nonobstant toute disposition de la présente loi, le taux qu'une compagnie de chemin de fer peut faire payer à un