

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 30 avril 1990

La séance est ouverte à 13 heures.

Prière

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1310)

[Traduction]

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE MODIFICATIVE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le mardi 20 février, de la motion de M. Lewis: Que le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité législatif, ainsi que l'amendement de M^{me} Clancy (p. 8227).

M. Francis G. LeBlanc (Cap-Breton Highlands—Canso): Monsieur le Président, je me réjouis de participer aujourd'hui au débat sur le projet de loi C-26 et surtout de pouvoir dire quelques mots au sujet de la modification proposée par ma collègue, la députée de Halifax, à savoir que ce projet de loi soit mis de côté pendant six mois et que, grâce au ciel, il ne soit jamais renvoyé à la Chambre.

Le titre du projet de loi C-26 est plutôt inoffensif: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine). Toutefois, comme le savent les agriculteurs, et surtout ceux de la région de l'Atlantique, et les transporteurs de cette région, notamment ceux qui traitent avec les ports de Halifax et de Saint John, ce titre ne reflète nullement le véritable objet du projet de loi.

En fait, le projet de loi vise à légitimer après coup la suppression de la subvention statutaire que constituait le tarif de l'Est, qui prévalait depuis 1966 pour le transport vers l'Est des céréales et de la farine destinées à l'exportation. Cette subvention, qui est prévue dans la Loi sur les chemins de fer, a été supprimée sans appel le 16 juillet dernier.

Le projet de loi C-26 vise en fait à fermer les ports céréaliers de Saint John et de Halifax et à ne plus y faire transiter les céréales et la farine canadiennes destinées à l'exportation. On veut ainsi limiter la concurrence. C'est

un projet de loi qui limite le choix d'itinéraires pour le transport d'un produit de base et d'exportation canadien d'importance vitale, un projet de loi qui élimine l'une des composantes du soutien indispensable à la commercialisation et à l'acheminement des produits agricoles canadiens et du soutien dont jouissait les agriculteurs canadiens, peu importe qu'ils habitent l'ouest, le centre ou l'est du pays.

C'est un projet de loi qui, en faisant augmenter le prix des grains fourragers, pénalise les éleveurs de bétail de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick. En effet, il leur rend encore plus difficile la tâche de garantir la viabilité de leur entreprise, d'approvisionner les marchés locaux, de produire un excédent de la balance commerciale de la région de l'Atlantique et de contribuer ainsi à grossir l'assiette des exportations du pays. L'augmentation du prix du grain fourrager entraînera une augmentation du prix de la nourriture pour les consommateurs de la région de l'Atlantique.

Le projet de loi C-26 est un outrage au Parlement, un outrage au rôle légitime de la Chambre qui est de débattre d'initiatives gouvernementales, notamment celles qui découlent de lois du Parlement, avant qu'elles ne soient mises en oeuvre.

Dans le cas qui nous occupe, les dés ont déjà été jetés. Le tarif de l'Est a été aboli. Il l'a été le 16 juillet 1989, le jour où le projet de loi C-26 a été lu ici pour la première fois, c'est-à-dire avant même que l'idée d'abolir cette subvention qui existait depuis près de 30 ans ne fasse l'objet d'un débat. Depuis cette date, la subvention n'étant plus versée aux transporteurs ferroviaires, les compagnies de chemin de fer comme le CN et le CP ont majoré leurs tarifs en conséquence. Elles n'ont pas fait que les majorer de façon à compenser leur manque à gagner par rapport à ce qu'elles touchaient lorsque le tarif de l'Est était en vigueur; les tarifs ont rattrapé les pleins tarifs commerciaux. En fait, sans le tarif de l'Est, les compagnies de chemin de fer imposent les tarifs les plus élevés que le marché peut tolérer.

On se rend compte, comme il fallait s'y attendre, que le marché ne tolérera pas des tarifs aussi élevés. Dans la région de l'Atlantique, le marché a déjà commencé à baisser. Le principal élévateur de Saint John, qui doit son existence au tarif de l'Est, a fermé ses portes. Quarante emplois ont disparu à l'élévateur à grains, ainsi que 70