

Les transports

déficitaires. De cela, pas un mot. La Commission royale Mac-Pherson a examiné cette question en 1961. A cette époque qui était au pouvoir? Pas nous. Cette Commission a déclaré que la seule raison pour laquelle ces terres avaient été données aux compagnies ferroviaires c'était en contrepartie de la construction du chemin de fer dans l'Ouest. Le CP s'est vu octroyer 33 millions d'acres et on ne lui en a repris que 1 p. 100. Près de 6.8 millions d'acres ont été remis au gouvernement fédéral en remboursement du prêt, et 28 millions d'acres ont été vendus aux colons à des prix variant de 50 cents à \$1 l'acre. Je voulais simplement rappeler ces faits pour mémoire.

A quoi bon perdre son temps à s'interroger sur la sagesse ou l'équité des marchés conclus entre le CPR et le gouvernement du Dominion il y a plus de 100 ans. On constate aujourd'hui que le réseau ferroviaire de l'Ouest est insuffisant pour répondre aux besoins des céréaliers et autres usagers. Le temps est venu de faire quelque chose à ce sujet.

Nous avons aussi entendu le premier ministre de la Saskatchewan et d'autres, dont le député d'Oshawa (M. Broadbent) et deux autres néo-démocrates, alléguer que toute modification au tarif vouera à la disparition des centaines de localités rurales dans l'Ouest, si on établit des taux variables, autrement dit, des taux qui seraient fondés sur le volume, l'endroit, la période et d'autres facteurs. Le gouvernement ne préconise pas de taux variables. Dans notre énoncé de principe nous avons dit que nous allions examiner les suggestions des associations agricoles de l'Ouest pourvu qu'elles soient, et je cite un passage de l'énoncé:

... conformes au principe selon lequel ces taux ne devraient pas aller à l'encontre des intérêts du simple producteur.

Autrement dit, les producteurs, non les chemins de fer, décideront s'ils veulent des taux variables et si oui, de quel genre. Le gouvernement s'efforcera de protéger les intérêts des particuliers.

Comme d'autres de mes collègues, je me préoccupe du déclin des collectivités rurales. Ce phénomène ne nous laisse pas indifférents. Comment d'ailleurs pourrions-nous y rester insensibles? Nous n'allons certainement pas le favoriser. De nombreux facteurs, n'ayant aucun lien avec les tarifs du Nid-de-Corbeau, favorisent la transformation du milieu rural. Je doute qu'une modification des tarifs influence la tendance actuelle. Comme l'a souligné la Commission Hall, ce sont les individus et l'esprit qui les animent qui donnent vie à une collectivité; pas les chemins de fer ni les éleveurs. La Commission n'a trouvé aucune preuve établissant que telle localité déjà sur son déclin, serait sauvée par le maintien de la voie ferrée. Quoiqu'il en soit, le gouvernement a garanti par un décret du conseil que d'ici l'an 2000—et je pourrais être encore ministre de l'Agriculture à ce moment-là—quelque 16,000 milles de voies ferrées soit environ 83 p. 100 du réseau initial, seront maintenus. Nous avons dit également que nous comptons faire voter une loi selon laquelle ce sera le Parlement, non les chemins de fer, qui décideront de tout changement futur concernant le réseau ferroviaire et les conditions d'exploitation.

Certains soutiennent que toute modification au tarif affectera les éleveurs de l'Est, surtout ceux du Québec, qui seront ainsi grandement désavantagés. Le premier ministre de la Saskatchewan (M. Blakeney) aurait déclaré que l'aide consentie aux éleveurs de porcs et de bestiaux de l'Ouest suite à la modification du tarif, sera au détriment des éleveurs de l'Est. Il cherche à semer la désunion. Je constate que le gouvernement de la Saskatchewan admet que le tarif du Nid-de-Corbeau a introduit un déséquilibre dans l'utilisation des ressources agricoles de l'Ouest, en distinguant les céréaliers des éleveurs. C'est une des raisons pour laquelle le gouvernement fédéral cherche à modifier le tarif, mais il est certain que toute hausse des tarifs aura peu ou pas d'effet sur les éleveurs de l'Est. La raison? C'est que l'Ontario produit actuellement un excédent de quelque 400,000 tonnes de grains. Il en sera de même pour le Québec d'ici cinq ans. L'Office des provinces a enregistré un excédent de 1.5 million de dollars cette année, car les ventes ont été faibles dans le cadre du programme des grains fourragères.

Ainsi, le prix des céréales fourragères dépend directement du prix du maïs aux États-Unis. Le prix des grains canadiens est fixé sur les marchés mondiaux et on a peu de chance d'arriver à faire payer les frais de transport supplémentaires aux acheteurs étrangers. Par conséquent, le prix des grains fourragères à Thunder Bay ne changera pas à la suite d'une modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. De même, les hausses de tarif du transport des grains de l'Ouest destinés aux porcs et aux bovins ne modifieront pas les liens qui existent entre Omaha, Calgary, Toronto et Montréal pour la fixation du prix de base.

En modifiant le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, on fera baisser le prix relatif des céréales fourragères dans les Prairies, ce qui fera augmenter la rentabilité de l'élevage du bétail dans l'Ouest. L'idée maîtresse qui nous guide, c'est l'amélioration de la structure économique de l'Ouest en général, la création d'emplois et la transformation des produits sur place. Je constate que mon temps de parole est écoulé. Je suis tout disposé à expliquer à qui le veut, n'importe quand et n'importe où, pourquoi nous modifions le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce sera à mon sens une des meilleures initiatives jamais prises tant pour l'Ouest que pour le Canada en général.

[Français]

L'Orateur suppléant (M. Blaker): A l'ordre! Comme il est 5 heures de l'après-midi, il est de mon devoir de faire savoir à la Chambre qu'en vertu des dispositions du paragraphe (11) de l'article 58 du Règlement les délibérations relatives à la motion sont terminées. La Chambre s'ajourne donc à 2 heures lundi prochain, en conformité des dispositions du paragraphe (1) de l'article 2 du Règlement.

(A 5 heures, la séance est levée d'office en conformité du Règlement.)